

G E M E I N D E R A T

Bericht und Antrag

Nr. 1432
vom 26. August 2010
an Einwohnerrat von Horw
betreffend Planungsbericht Kastanienbaumstrasse, Abschnitt Buholz bis Schwanden

Sehr geehrter Herr Einwohnerratspräsident
Sehr geehrte Damen und Herren Einwohnerräte

1 Ausgangslage

Wir haben im März 1991 einen Auftrag für eine Planungsstudie für Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf der Kastanienbaumstrasse, Abschnitt Wegscheide bis Kastanienbaum Mattli erteilt. Der Auftrag wurde im Dezember 1991 um eine Studie des Radwegproblems zwischen Wegscheide und der Quartiereinfahrt Stegen erweitert. Diese Studie wurde am 10. März 1993 dem Gemeindeammannamt Horw abgegeben und den interessierten Quartiervereinen zur Einsicht und Stellungnahme weitergeleitet.

Wir haben Ihnen eine überarbeitete Studie im Bericht und Antrag Nr. 895 als Planungsbericht "Gestaltung der Kastanienbaumstrasse (Verkehrsberuhigung und Rad-/Gehwegkonzept)" unterbreitet. Sie nahmen am 23. November 1995 zustimmend Kenntnis. Gestützt darauf wurde das Projekt überarbeitet (8. Februar 1996). Einzelne Massnahmen daraus setzte die Gemeinde in den letzten Jahren um, so z.B. die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h im Abschnitt Buholz-Kastanienbaum. Die Massnahmen Nr. 16 (Kleinkreisel Buholz) und Nr. 19 (Neubau Rad-/Gehweg Richtung Kastanienbaum) haben Sie abgelehnt.

Für die Ausarbeitung eines Vorprojekts im Abschnitt Knoten Buholz (inkl.) bis Eingang Kastanienbaum wurde im Juli 2009 ein Ingenieurbüro beauftragt.

Unfälle hat die Polizei nur am Knoten Buholz registriert. Eine Verkehrszählung vom 24. bis 31. August 2007 zeigte ein durchschnittliches Verkehrsaufkommen von 2'300 Fz/Tag. Für die Verbindung Autobahn, Kreisel Schlund und Luzern-Tribschen wird die Kastanienbaumstrasse/Mättiwilstrasse/Stutzstrasse als Schleichweg genutzt. Die heutige Kastanienbaumstrasse ist mit 5.00 m bis 5.50 m Breite für den Begegnungsfall Bus/LKW bei einer Geschwindigkeit $v = 60\text{km/h}$ zu schmal. Eines der beiden Fahrzeuge muss auf das angrenzende Wiesland ausweichen. Diese Begegnungen LKW/Bus sind häufig, da die Buslinie 21 alle 30 Minuten fährt.

Die Kastanienbaumstrasse zwischen Schulhaus Mattli und Felmis dient als Schulweg. Viele Schüler nutzen mit dem Velo den 1.20 m breiten, provisorischen Fussweg entlang der Kastanienbaumstrasse.

Ca. 40 m nach dem Knoten Buholz – in Richtung Kastanienbaum – liegt die Bushaltestelle "Buholz" mit Busbucht. Weitere 150 m entfernt liegt – in der Gegenrichtung – die Bushaltestelle "Buholz". Diese ist im Einfahrtsbereich der Unterwilstrasse provisorisch als kurze Bushaltestelle

sche markiert. Personenunterstände sind keine vorhanden, ebenfalls keine Fussgängerquerungshilfen mit Mittelinsel.

Bei starkem Regen staut sich das hangseitig anfallende Oberflächenwasser auf der Strasse. Dies kommt laut Aussagen des angrenzenden Grundeigentümers zirka einmal im Jahr vor.

Im Herbst 2009 wurden von einer Spezialfirma Bohrproben vom Strassenoberbau entnommen, untersucht und ein Sanierungskonzept erarbeitet. Gemäss diesen Abklärungen ist im Hauptteil die Substanz des bituminösen Aufbaus für die vorgesehene, mittlere Verkehrsbeanspruchung teilweise knapp ungenügend. Der Belag weist eine unterschiedliche Anzahl Schichten auf, die Risse sind durchgehend. Im Kreuzungsbereich Buholz hingegen ist der Schichtaufbau homogen und erfüllt die Dimensionierungsanforderungen für eine mittlere Verkehrsbeanspruchung. Teilweise ist ein Steinbett vorhanden. Die Frostsicherheit der einzelnen Kiessandschichten ist nicht nachgewiesen. Aufgrund des bisherigen Gebrauchsverhaltens kann davon ausgegangen werden, dass sich das Material für den Einsatz als Foundationsschicht eignet. Die bestehende Strassensubstanz kann somit weitergenutzt werden.

2 Ziele

Mit der Sanierung soll die Kastanienbaumstrasse baulich instandgestellt und, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, umgestaltet werden. Die Hauptziele und Anforderungen sind:

- Sichere Verkehrsanlage für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für Fussgänger und Radfahrende, speziell Schülerinnen und Schüler.
- Entschärfen von Gefahrenstellen, insbesondere den Knoten Buholz.
- 85 % der Teilnehmer des Individualverkehrs sollen mit weniger als 60 km/h fahren ($v_{85} \leq 60$ km/h).
- Hoher Fahrkomfort für die Benutzer des öffentlichen Busverkehrs.
- Begegnungsfall LKW/LKW bei einer Geschwindigkeit $v = 60$ km/h möglich.
- Oberbau sanieren mit einer dauerhaften, funktionsfähigen und gebrauchstauglichen Lösung (wirtschaftlich in Betrieb und Unterhalt).
- Erschliessung angrenzender Wohngebiete und landwirtschaftlicher Flächen wie bisher sicherstellen.
- Reduktion negativer Verkehrsimmissionen (vor allem Lärm).
- Für die Verbindung Autobahn, Kreisel Schlund und Luzern-Tribschen wird die Kastanienbaumstrasse/Mättwilstrasse/Stutzstrasse als Schleichweg genutzt. Das soll weniger attraktiv bzw. erschwert werden.

3 Sanierung und Ausbauvarianten

3.1 Sanierung

Die bestehende Strassensubstanz kann gemäss Strassenoberbauuntersuchungen zu grossen Teilen weiterverwendet werden. Daher wird das heutige Strassenniveau nicht verändert. Das Sanierungskonzept sieht vor:

- Im Knoten Buholz den Belag um 4 cm abfräsen und mit neuem Deckbelag ersetzen. Die Tragschicht und Foundation können weiterverwendet werden.
- Nach dem Knoten Buholz bis Eingang Kastanienbaum müssen die Tragschicht und der Deckbelag ersetzt werden. Es sind 4 cm Deckbelag und 9 cm Tragschicht abzufräsen und neu einzubauen.¹
- Die bestehende Strasse soll um ca. 1.20 m bis 1.70 m verbreitert werden. In diesem Bereich müssen eine neue Foundationsschicht mit Kiessand von ca. 50 cm Dicke und anschliessend Trag- und Deckschichten eingebaut werden.
- Der neue Rad-/Gehweg wird gemäss den Vorschriften des Kantons Luzern dimensioniert. Er ist in den Einfahrtbereichen (Liegenschaft, Bewirtschaftungswege) zu verstärken.

¹ Gemäss Sanierungskonzept Consultest AG vom 30.10.09

3.2 Ausbauvarianten

3.2.1 Einleitung

Mitte Januar 2010 fanden die ersten Gespräche mit den Grundeigentümern statt. Wichtige Anwohnerhinweise, und -bedürfnisse waren Grundlage für das Variantenstudium, welches in den folgenden Kapiteln vorgestellt wird. Als die Bestvariante im Entwurf vorlag, wurden die Grundeigentümer erneut informiert und um ihre Meinung gebeten. Grosse Einwände oder gegenteilige Meinungen gab es nicht. Anfang Juni 2010 wurden die Grundeigentümer mit den Vorprojektplänen inkl. Landerwerbsangaben bedient. Bis zur Frist vom 24. Juni 2010 sind keine grundsätzlichen Einwände eingegangen.

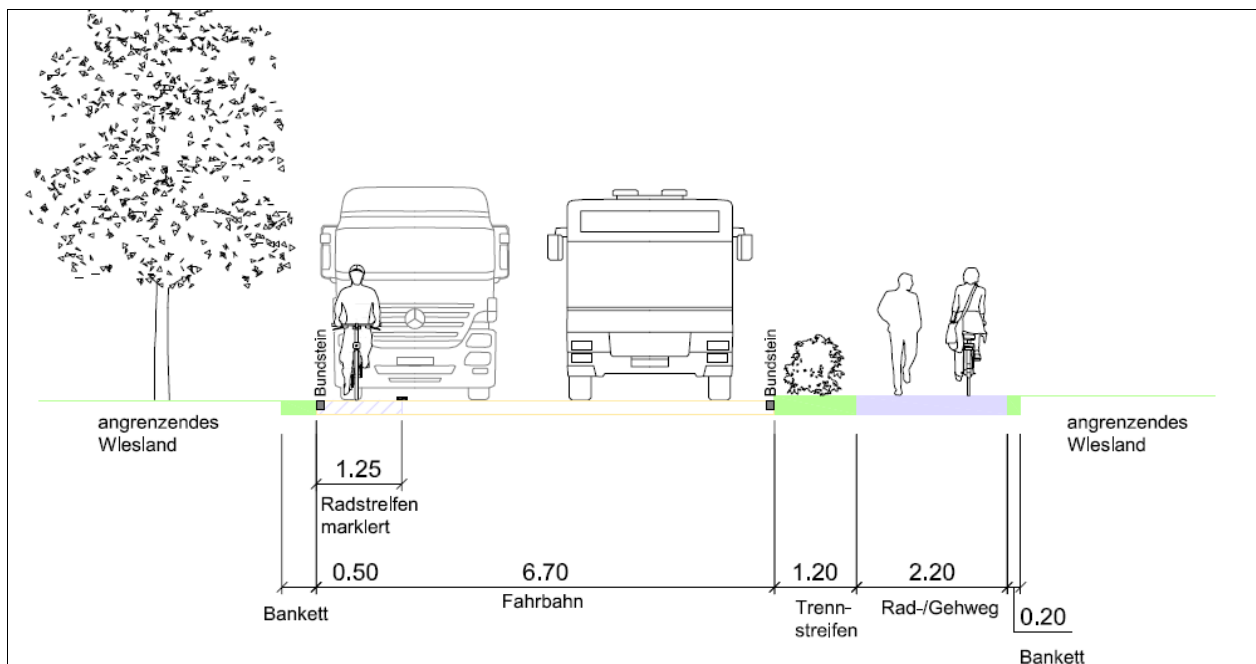
3.2.2 Varianten Normalprofil

Es wurden verschiedene Begegnungsfälle in Kombination mit Rad-/Gehweg, Radstreifen und Gehweg etc. geprüft. Daraus kamen vier Normalprofilvarianten in eine engere Auswahl.

Kriterien	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Begegnungsfall	LKW / PW	LKW / PW / RF	LKW / LKW / RF	LKW / LKW
Geschwindigkeit	50-70 km/h	50-70 km/h	50-70 km/h	50-70 km/h
Fahrbahnbreite	6.00 m	7.65 m	8.55 m	6.70 m
Radstreifen	ja	ja	ja	ja
Seitlich kombinierter Rad-/ Gehweg	ja	ja	ja	ja

LKW = Lastwagen, PW = Personenwagen, RF = Radfahrende

Die Variante 4 wurde weiterbearbeitet (s. folgende Abbildung): Zwei Lastwagen können bei 60 km/h kreuzen. Radfahrende in Richtung Kastanienbaum müssen auf der Gegenfahrbahn überholt werden. Bei der Variante 1 können zwei LKW bei 60 km/h nicht kreuzen. Die Varianten 2 und 3 sind zu breit und damit teurer.



3.2.3 kombinierter Rad-/Gehweg

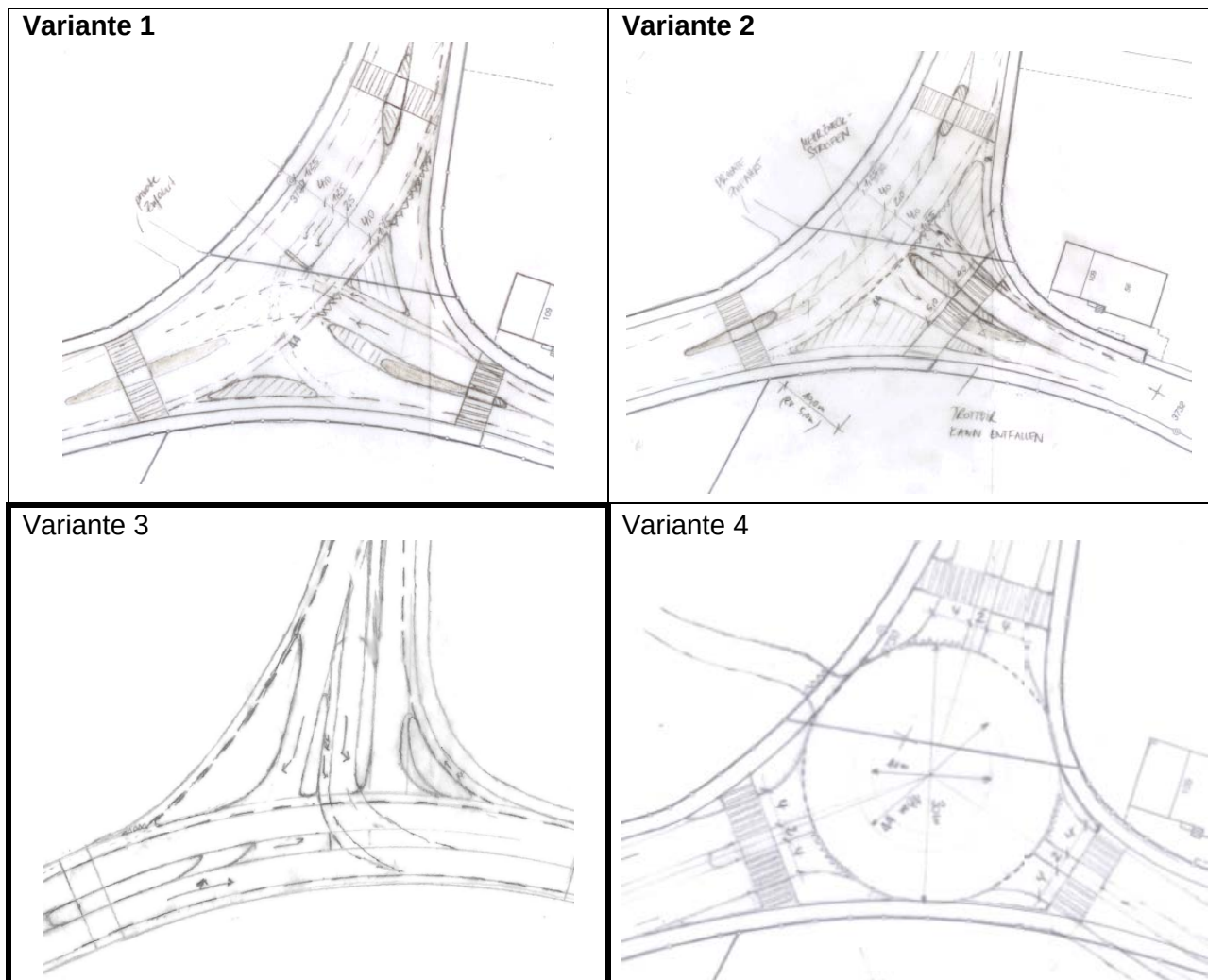
Es wurde geprüft, auf welcher Seite (Hang- oder Seeseite) der kombinierte Rad-/Gehweg zweckmässiger ist. Für eine Führung seeseitig sprachen:

- weniger Fussgängerquerungen

- günstiger, infolge geringeren Geländeanpassungen
- die bestehende Beleuchtung muss nicht versetzt werden.

3.2.4 Varianten Knoten Buholz

Es wurden vier Knotenvarianten geprüft.



Variante 3 "Kastanienbaumstrasse vortrittsberechtigt" soll weiter projektiert werden. Hauptgründe dafür sind: Der Schleichverkehr über die Mättwilstrasse Richtung Luzern-Tribtschen wird unattraktiver. Die Buslinie 21 ist vortrittsberechtigt. Radfahrende und Fussgänger Felmis – Kastanienbaum sind sicher geführt.

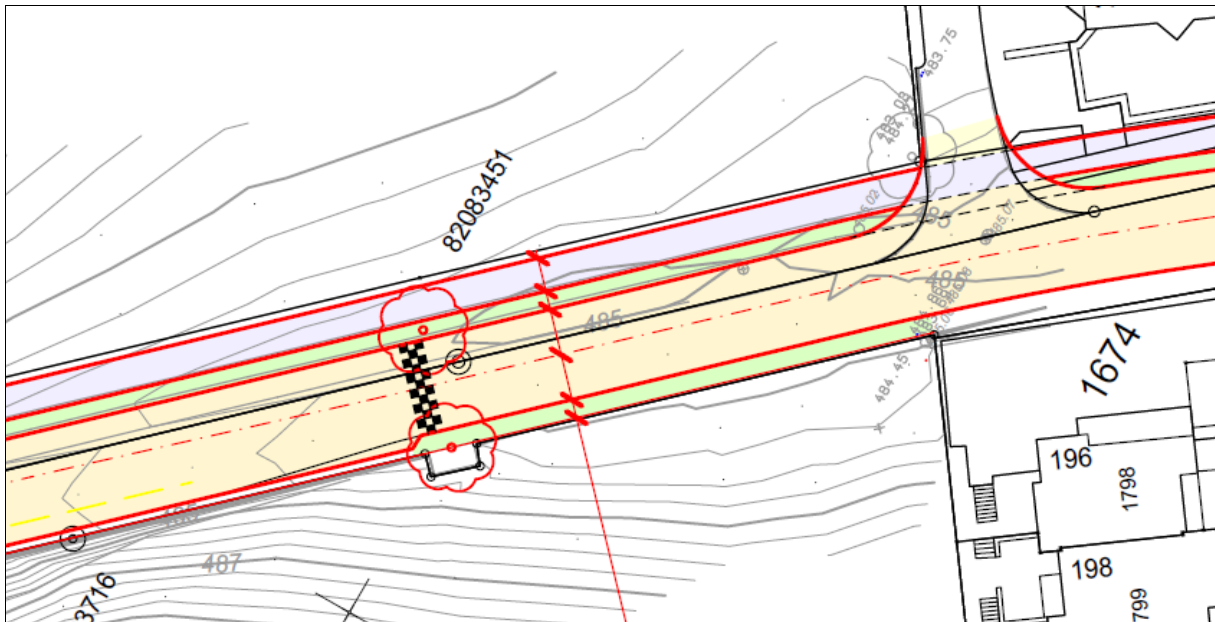
3.2.5 Varianten Bushaltestelle "Buholz"

Abklärungen mit Grundeigentümern und der vbl ergaben, dass die Bushaltestelle "Buholz" zu einer Doppelhaltestelle zusammengelegt werden kann. Eine Busbucht ist nicht notwendig, da die Busse an Werktagen alle 30 Minuten und an den Wochenenden nur jede Stunde halten. Für die sichere Querung der Fahrbahn ist eine Mittelinsel vorgesehen. Die Variante Fahrbahnhaltestelle mit Mittelinsel wurde weiter projektiert.

3.2.6 Varianten Eingangspforte Kastanienbaum

Ab Ortsteileingang Kastanienbaum wird neu eine Tempo-30-Zone signalisiert. Die Lage und Gestaltung der Eingangspforte sind noch nicht genau bestimmt. Als Übergang zum vorliegenden Projekt wurden verschiedenen Lösungsvarianten zur Eingangspforte entworfen. Die Variante mit einer kurzen, einseitigen Einengung Richtung Kastanienbaum (s. folgende Abb.) soll wei-

terbearbeitet werden. Das Verhältnis Kosten zu Wirkung ist am günstigsten. Die bestehende, hangseitige Stützmauer muss nicht geändert und kann mit geringem Aufwand saniert werden.



3.3 Geplante Ausbaumassnahmen

Diese umfassen im Wesentlichen:

- Strassenquerschnitt von 5.00 m bis 5.50 m auf 6.70 m verbreitern.
- Auf der Fahrspur Richtung Kastanienbaum einen ca. 1.25 m breiten Radstreifen markieren.
- Seeseitig ausserhalb der (verbreiterten) Strasse einen kombinierten Rad-/Gehweg mit 2.20 m Breite und einem Trennstreifen von 1.20 m Breite anfügen.
- Im Bereich Rigiblickstrasse/Unterwilstrasse die Doppelbushaltestelle "Buholz" näher zusammenrücken, mit Halt auf der Fahrbahn, mit Mittelinsel als Querungshilfe und Personenunterstand Typ "Horw" je Haltestelle.
- Die Eingangspforte vor Kastanienbaum mit einseitiger Einengung und Bepflanzung gestalten.
- Den Knoten Buholz derartig umgestalten, dass neu die Fahrbeziehungen Felmis – Kastanienbaum vortrittsberechtigt sind.
- Die bestehende Strassenentwässerung im Knoten Buholz anpassen. Von Buholz bis Eingang Kastanienbaum wird das Strassenwasser hangseitig und seeseitig über den Trennstreifen mit einer neu zu erstellenden Sickerleitung abgeführt und in die zwei naheliegenden Bäche abgeleitet.

4 Umsetzung

Der Finanz- und Aufgabenplan sieht vor, mit den Bauarbeiten Kastanienbaumstrasse ab 2013 zu starten. Wesentliche Rahmentermine ergeben sich daraus wie folgt:

- Ab September 2010 bis zirka Juni 2010 Beschaffung der Ingenieurleistungen und Ausarbeitung des Bauprojekts
- Sommer 2011 B+A Baukredit
- Sommer 2011 bis Frühjahr 2011 Auflageprojekt, Projektgenehmigung
- Frühjahr 2012 bis Sommer 2012 Ausführungsprojekt erstellen
- Herbst 2012 bis Winter 2012 Beschaffung der Unternehmer für Tief-/Strassenbauarbeiten
- Anfang 2013 Beginn der Bauarbeiten

Die Kosten für die Sanierung und Ausbau Kastanienbaumstrasse sind mit Fr. 2.6 Mio. (inkl. Landerwerb und 7.6 % MwSt.) grob geschätzt, Genauigkeit (+/- 20 %), Preisstand 24. Juni

2010. Die ca. 850 m lange, neue Wasserleitung kostet zusätzlich rund Fr. 500'000.00 (exkl. MwSt.).

5 Finanzierung / Subventionen

Die Kosten für Strassensanierung und -ausbau werden über die Investitionsrechnung mit allgemeinen Mitteln finanziert, anschliessend in der Bestandesrechnung (Anlagebuchhaltung) aktiviert und gemäss Weisung Regierungsstatthalter linear abgeschrieben. Da es sich um eine Gemeindestrasse handelt, sind keine Beiträge Dritter zu erwarten.

Die Kosten für die neue Wasserleitung werden im Rahmen der Spezialfinanzierung "Wasserversorgung" finanziert und über die Investitionsrechnung verbucht, anschliessend in der Bestandesrechnung (Anlagebuchhaltung) aktiviert und gemäss Weisung Regierungsstatthalter abgeschrieben. Beiträge Dritter an die Kosten für die neue Wasserleitung sind keine zu erwarten. Die Gebäudeversicherung leistet ab 2012 keinen Beitrag mehr für den Ersatz von Wasserleitungen.

6 Antrag

Wir beantragen Ihnen

- vom Planungsbericht Kastanienbaumstrasse, Abschnitt Buholz bis Schwanden, zustimmend Kenntnis zu nehmen.

Markus Hool
Gemeindepräsident

Daniel Hunn
Gemeindeschreiber

- Situation vom 21. Juni 2010

E I N W O H N E R R A T

Beschluss

- nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag Nr. 1432 des Gemeinderates vom 26. August 2010
 - gestützt auf den Antrag der Geschäftsprüfungs- sowie der Bau- und Verkehrskommission
 - in Anwendung von Art. 31 Abs. 1 Bst. f der Gemeindeordnung vom 25. November 2007
-

Vom Planungsbericht Sanierung und Ausbau Kastanienbaumstrasse, Abschnitt Buholz bis Schwanden, wird zustimmend Kenntnis genommen.

Horw, 23. September 2010

Robert Odermatt
Einwohnerratspräsident

Daniel Hunn
Gemeindeschreiber

Publiziert: