

Gemeindehausplatz 1
Postfach
6048 Horw
www.horw.ch

An die Mitglieder
des Einwohnerrates
der Gemeinde Horw

Kontakt Manuela Beransconi
Telefon 041 349 12 60
Telefax 041 349 14 85
E-Mail manuela.bernasconi@horw.ch

9. September 2010 G1.04.04

Schriftliche Beantwortung Interpellation Nr. 586/2010 von Heeb-Wagner Beatrice, L2O, und Mitunterzeichnenden: Verbesserung der Verkehrssicherheit an der Kantonsstrasse

Sehr geehrter Herr Einwohnerratspräsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 28. Mai 2010 ist von Heeb-Wagner Beatrice, L2O und Mitunterzeichnenden folgende Interpellation eingereicht worden:

"Im März 2009 erklärte der Einwohnerrat auf Antrag des Gemeinderates die Initiative «Begegnungszone im Zentrum Horw» als ungültig. Darauf wurde die von rund 1000 Personen unterzeichnete Initiative als Petition beim Gemeinderat eingereicht. Das Baudepartement bestätigte den Eingang der Petition im April 2009 und sicherte den Petenten zu, sie nach Vorliegen des Schlussberichts zur Erfolgskontrolle nach der Umgestaltung der Kantonsstrasse über allfällige Massnahmen zur Optimierung zu informieren.

Dieser Schlussbericht liegt dem Gemeinderat seit Herbst 2009 vor. Im Dezember 2009 informierte der Gemeinderat im Blickpunkt sowie in den Medien darüber und betonte dabei, die Umgestaltung sei über alles gesehen ein Erfolg. Konkret stellt der Bericht fest, dass vier von acht Zielen der Erfolgskontrolle erreicht wurden. Ein Ziel wurde teilweise erreicht, ein Ziel blieb unklar, da sich die Rahmenbedingungen geändert haben (Tempo 30 statt 20). Zwei Ziele wurden laut dem Bericht nicht erreicht.

Die nicht erreichten Ziele betreffen zwei zentrale Elemente, die mit der Umgestaltung erreicht werden sollten und die zudem miteinander zusammenhängen: Die Halbierung der Verkehrsmenge auf der Kantonsstrasse und die Sicherheit der Fussgänger. Vor allem der zweite Punkt entspricht dem Hauptanliegen der als Petition eingereichten Initiative «Begegnungszone im Zentrum Horw». Die Studienverfasser kommen im Übrigen zum Schluss, dass Tempo 20 die Reduktion oder Vermeidung von Durchgangsverkehr unterstützen könnte.

Bei der Präsentation der Studienergebnisse stellte der Gemeinderat in Aussicht, in Zusammenarbeit mit Planern und kantonalen Experten zu überlegen, welche Massnahmen zur Optimierung sinnvoll sind. Zudem sollten die Verkehrsteilnehmenden informiert und sensibilisiert werden. Diese Massnahmen sind unserer Ansicht nach dringlich, da die diversen Neubauten auf der Luzerner Allmend auch in Horw zu Mehrverkehr führen könnten. Zudem ist die Zufahrt zur Autobahn A2 über den Grabenhof mit zwei Lichtsignalanlagen eingeschränkt, während durch das Horwer Zentrum und die Ringstrasse ohne Vortritts-Einschränkung und ohne Lichtsignalanlage auf die A2 gefahren werden kann. Wir bitten deshalb den Gemeinderat, folgende Fragen zu beantworten:"

1. Wie weit sind die im Dezember 2009 angekündigten Überlegungen gediehen?
2. Sind bereits konkrete Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit der Fussgänger beschlossen worden?
3. Wenn ja, welche?
4. Wenn nein, bis wann ist mit welchen Massnahmen zu rechnen?
5. Sind auch bereits Massnahmen zur Information und Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden beschlossen worden?
6. Wenn ja, welche?
7. Ist der Gemeinderat bereit, dabei auch die ursprüngliche Idee einer Begegnungszone mit Tempo 20 wieder zu prüfen?
8. Gibt es Kindergartenkinder oder Lernende der unteren Primarklassen, welche unbegleitet die Kantonsstrasse überqueren müssen (z.B. Lernende aus Biregg, welche im Hofmatt in die Schule gehen, wegen Musikschule, Besuch Schülerhort)?
9. Wenn ja, welche flankierenden Massnahmen sind von der Arbeitsgruppe "Sichere Schulwege" geplant?
10. Ist der Gemeinderat auch der Ansicht, dass die diversen Neubauten auf der Luzerner Allmend das Verkehrsaufkommen auch in Horw deutlich steigern könnten?
11. Ist der Gemeinderat weiter der Meinung, dass die oben erwähnten Massnahmen ergriffen werden sollten, bevor die Neubauten fertig erstellt sind, um die Durchfahrt durch das Horwer Zentrum nicht attraktiver zu machen?

Der Bericht zur Erfolgskontrolle zur Umgestaltung der Kantonsstrasse lag Ende 2009 vor. Im Blickpunkt vom Januar 2010 wurden die Ergebnisse veröffentlicht. Auf Grund der Publikation wurden verschiedene Schreiben an das Baudepartement gerichtet, die die Anliegen der Bevölkerung bekräftigen. Zudem wurden zwei politische Vorstösse eingereicht. Neben dieser Interpellation auch ein Postulat, das Fussgängerstreifen auf der Kantonsstrasse verlangt. Durch die Arbeitsgruppe "Sichere Schulwege" wurde ebenfalls der Wunsch nach einem Fussgängerstreifen deponiert.

Die Verfasser der Erfolgskontrolle kommen zum Schluss: „Die Umgestaltung der Kantonsstrasse im Zentrum von Horw hat die Ziele im Grossen und Ganzen erreicht. Der als unbefriedigend eingestufte Aspekt der Fussgängersicherheit (gefühlte Sicherheit) sollte überdacht werden.“

Die Umsetzungskontrolle zeigt im Weiteren, dass das geplante Verkehrsregime mit Begegnungszone nicht umgesetzt wurde. Damit konnten auch viele Erwartungen hinsichtlich Fussgängersicherheit nicht erfüllt werden.

Weiter konnte der DTV nicht im angestrebten Masse reduziert werden. Ein wichtiger Grund ist, dass die Voraussetzung gemäss Verkehrsmodellberechnungen, die Reisegeschwindigkeit auf $v = 20$ km/h zu reduzieren, nicht erreicht wurde. Erschwerend kommt hinzu, dass heute die Umfahrung (Ringstrasse) in der Abendspitze schon überlastet ist. Zudem ist eine allgemeine Verkehrszunahme generell auf allen Strassen zu verzeichnen.

Die Ergebnisse der Erfolgskontrolle und die verschiedenen Anliegen und Vorstösse wurden von Fachexperten und dem Baudepartement studiert. In einem Bericht werden mögliche Verbesserungsmassnahmen beschrieben und beurteilt. Ziel war es, mit einfachen Mitteln die unbefriedigenden Aspekte verbessern zu können.

Zu den Fragen nehmen wir wie folgt Stellung:

Zu 1. Wie weit sind die im Dezember 2009 angekündigten Überlegungen gediehen?

Ein Bericht, der verschiedene Massnahmen aufgrund der Erfolgskontrolle vorschlägt, liegt vor.

Zu 2. Sind bereits konkrete Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit der Fussgänger beschlossen worden?

Der Gemeinderat hat die diversen Massnahmen aus dem Bericht geprüft und einzelne Massnahmen beschlossen.

Zu 3. Wenn ja, welche?

- Auf der Kantonsstrasse wurde zwischen Schulhausstrasse und Kirchweg eine Querungshilfe (FGSO farblich gestaltete Strassenoberfläche) erstellt.
- Zwischen Wegscheide und Merkur werden weitere Querungshilfen geprüft.
- Eine provisorische Einführung der Begegnungszone wird vorangetrieben.
- Die Polizei verstärkt die Kontrollen und setzt das Parkverbot für zu grosse Fahrzeuge konsequent durch.
- Das Baudepartement prüft in Zusammenarbeit mit der CKW/dem Lieferanten eine unterhaltsfreundlichere Lösung für die Kandelaber.
- Das Baudepartement klärt in Zusammenarbeit mit dem Werkhof/dem Lieferanten eine Verbesserung der Sollbruchstelle bei den Pollern ab.
- Das Baudepartement beauftragt die Polizei, die Kontrollen auf dem Strassengrundstück zu verstärken.

- Das Baudepartement arbeitet in Zusammenarbeit mit dem Kommunikationsbeauftragten der Gemeinde eine Informationskampagne aus zum Thema FSGO Querungshilfen, Parkierung, Umgang mit der Kantonsstrasse allgemein und zur provisorischen Einführung einer Begegnungszone.

Zu 4. Wenn nein, bis wann ist mit welchen Massnahmen zu rechnen?

Wie bereits in Punkt 3 beantwortet, sind die Aufträge formuliert und in Bearbeitung.

Zu 5. Sind auch bereits Massnahmen zur Information und Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden beschlossen worden?

Ja.

Zu 6. Wenn ja, welche?

Siehe Punkt 3, Informationskampagne

Zu 7. Ist der Gemeinderat bereit, dabei auch die ursprüngliche Idee einer Begegnungszone mit Tempo 20 wieder zu prüfen?

Ja, siehe Punkt 3, eine provisorische Einführung der Begegnungszone wird vorangetrieben.

Zu 8. Gibt es Kindergartenkinder oder Lernende der unteren Primarklassen, welche unbegleitet die Kantonsstrasse überqueren müssen (z.B. Lernende aus Biregg, welche im Hofmatt in die Schule gehen, wegen Musikschule, Besuch Schülerhort)?

Da das Schulhaus Biregg auf den Schulanfang 2010 nicht mehr für den Schulbetrieb genutzt wird, werden zwischen den Schulanlagen Allmend und Hofmatt vermehrt Schüler zirkulieren. Deshalb wurde die Querungshilfe auf Anfang Schuljahr in Betrieb genommen. Zudem finden alljährliche Verkehrsinstruktionen der Schüler statt.

Zu 9. Wenn ja, welche flankierenden Massnahmen sind von der Arbeitsgruppe "Sichere Schulwege" geplant?

Die Arbeitsgruppe "Sichere Schulwege" hat beim Baudepartement beantragt, entlang der Kantonsstrasse, zwischen der Schulhausstrasse und dem Kirchweg, an einem geeigneten Standort einen Fussgängerstreifen zu errichten. Wir sind aber zur Auffassung gelangt, dass die Nachteile einer Markierung von Fussgängerstreifen grösser sind als die Vorteile.

Die Markierung von Fussgängerstreifen regelt den Vortritt für den Fussverkehr. Mit dieser Forderung ist auch die Meinung verbunden, dass damit die Sicherheit zunimmt. Diese Annahme ist aber zu pauschal und stimmt insbesondere für Tempo 30-Zonen nicht. Obwohl die Fussgänger nicht vortrittsberechtigt sind, besteht durch das langsame Tempo des motorisierten Verkehrs häufig die Möglichkeit einer individuellen Querung. Vor allem weil in Horw meist nur eine Fahrbahn überquert werden muss. Diese angenehme Art der Querung, nämlich dort wo es eine möglichst direkte Beziehung gibt, schätzt der grössere Teil unserer Bevölkerung sehr.

– Vorteile:

- Kürzere Wartezeiten für den Fussverkehr, aber nur für wenig geübte oder ängstliche Verkehrsteilnehmer.
- Eindeutige Vortrittsverhältnisse, in der Tempo 30-Zone hat der Fahrverkehr in der Regel Vortritt, er muss aber sehr vorsichtig und rücksichtsvoll fahren.

– Nachteile:

- Fussgängerstreifen erhöhen die Verkehrssicherheit in Tempo 30-Zonen nicht, deshalb ist das im Strassenverkehrsgesetz auch so vorgesehen.
- Ein Fussgängerstreifen muss benützt werden, beidseitig gilt 50 m ein Verbot, die Strasse zu queren.

Die Querungsbedürfnisse in Horw sind flächenhaft, es gibt keine Stelle für einen Fussgängerstreifen, die den Fussverkehr nicht auch einschränken würde. Unser Fazit war, dass die Einschränkungen für den Fussverkehr grösser wären als daraus Vorteile resultieren.

Deshalb entschieden wir uns für die Alternative von farblich markierten Querungshilfen (FGSO). Die Anwendung von FGSO ist relativ neu in den VSS-Normen enthalten. Mittels farblicher Gestaltung können die einzelnen Abschnitte hervorgehoben werden. Diese zeigen dem Fahrverkehr, wo vermehrt mit querendem Fussverkehr gerechnet werden muss.

– Vorteile:

- Die Aufmerksamkeit des Fahrverkehrs wird erhöht.
- Mit wenig finanziellen Mitteln kann der besondere Charakter dieser Strasse verdeutlicht werden mit dem Ziel, die Rücksichtnahme der Autofahrenden zu erhöhen.
- Die Massnahme kann auch bei einer späteren Einführung einer Begegnungszone belassen werden.

– Nachteile:

- Subjektive Sicherheit wird nicht erhöht, da die Vortrittsregeln der Tempo 30-Zone nach wie vor gültig sind.
- Die Querungsbedürfnisse sind flächenhaft, die Aufmerksamkeit auf einzelne Stellen zu lenken erschwert das Queren an anderer Stelle.

Wenn dieses kostengünstige Element "FGSO" eingesetzt wird, dann soll es der allgemeinen Verkehrsberuhigung dienen und nicht als Fussgängerstreifenersatz. Die FGSO soll auf der ganzen Strecke zwischen der Wegscheide und dem Merkur geprüft werden.

Zu 10. Ist der Gemeinderat auch der Ansicht, dass die diversen Neubauten auf der Luzerner Allmend das Verkehrsaufkommen auch in Horw deutlich steigern könnten?

Durch den Abbau des Parkplatzangebotes auf der Allmend wird sich die Zunahme des Verkehrs in Grenzen halten.

Zu 11. Ist der Gemeinderat weiter der Meinung, dass die oben erwähnten Massnahmen ergriffen werden sollten, bevor die Neubauten fertig erstellt sind, um die Durchfahrt durch das Horwer Zentrum nicht attraktiver zu machen?

Wir haben uns im Punkt 3 und 7 bereits zu dieser Frage geäussert. Die provisorische Einführung einer Begegnungszone unterscheidet sich in der klaren Absicht, dass sie befristet eingeführt wird und nach einer Gewöhnungs- und Beobachtungszeit von 12 Monaten untersucht wird. Anschliessend kann darüber entschieden werden, ob die definitive Einführung, Versuchsverlängerung oder Aufhebung der Begegnungszone beantragt wird. Die provisorische Einführung einer Begegnungszone stösst wahrscheinlich auf eine grössere Akzeptanz in der Bevölkerung, als die definitive Umsignalisierung. Während der Versuchsphase können das Verkehrsverhalten genauer beobachtet und allenfalls

9. September 2010

Schriftliche Beantwortung Interpellation Nr. 586/2010 von Heeb-Wagner Beatrice, L2O, und Mitunterzeichnenden: Verbesserung der Verkehrssicherheit an der Kantonsstrasse

nötige Massnahmen zur Verbesserung der Akzeptanz ergriffen werden. Positiv ist auch zu bewerten, dass mit dem neuen Regime Erfahrungen gesammelt werden und Vorurteile abgebaut werden können.

Freundliche Grüsse

Markus Hool
Gemeindepräsident

Irene Arnold
Gemeindeschreiber-Stellvertreterin

Versand: 16. September 2010