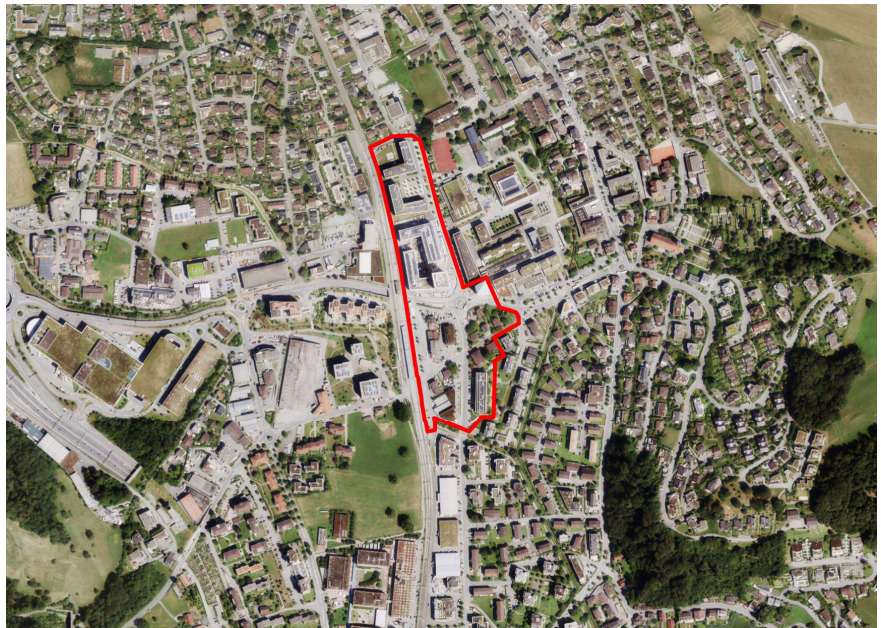


Änderung Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof – Teil Ost

Planungsbericht nach Art. 47 RPV

Gemeinde Horw

Entwurf vom 19. März 2026 für die öffentliche Mitwirkung
und kantonale Vorprüfung



Bearbeitung

Giovanni Di Carlo

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme FSU / CAS UZH in Urban Management

Barbara Gloor

dipl. Ing. FH in Raumplanung FSU,
MAS FHNW in Business- und Prozess-Management

Manuela Weber

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme FSU

Metron Raumentwicklung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Begleitung

Thomas Zemp

Gemeinderat, Leiter Baudepartement, Gemeinde Horw

Roger Eichmann

Leiter Raumplanung und Baubewilligung, Gemeinde Horw

Andrea Schaller (seit Juni 2025)

Fachperson Raumplanung, Gemeinde Horw

Erika Schläpfer (bis Juli 2025)

Fachperson Raumplanung und Baubewilligung, Gemeinde Horw

Auftraggeber

Gemeinde Horw

Gemeindehausplatz 1

6048 Horw

Titelbild: Luftbild Zentrum Horw mit Perimeter Bebauungsplan

Dieser Bericht ist für einen doppelseitigen Ausdruck gelayoutet

Inhaltsverzeichnis

	Zusammenfassung	7
1	Einleitung	9
1.1	Ausgangslage	9
1.2	Bestandteile der Vorlage	9
1.3	Zielsetzung der Planung	10
2	Projektorganisation und Ablauf	11
2.1	Organisation	11
2.2	Ablauf	11
2.3	Öffentliche Mitwirkung	11
2.4	Kantonale Vorprüfung	11
2.5	Öffentliche Auflage	11
2.6	Beschluss	11
2.7	Genehmigung	12
3	Rahmenbedingungen	13
3.1	Lage und Perimeter Planungsgebiet	13
3.2	Kantonaler Richtplan	14
3.3	Agglomerationsprogramm Luzern	15
3.4	Regelwerk LuzernSüd	16
3.5	Regionales Hochhauskonzept	17
3.6	Kommunale Nutzungsplanung	18
3.7	Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof – Teil Ost	22
3.8	Umwelt	23
3.9	Archäologie	26
4	Zentrale Sachthemen	27
4.1	Bebauungsstand	27
4.2	Bebauung in den Baufeldern D und E	27
4.3	Bebauung im Baufeld F	29
4.4	Bebauung im Baufeld H	33
4.5	Bushof	33
4.6	Massgebendes Terrain	34
4.7	Freiraumkonzept	34
4.8	Klimaanalyse	36
4.9	Verkehr	36
4.10	Lärmbeurteilung	39
4.11	Bodenschutzkonzept	40
4.12	See-Energie	40
4.13	Mehrwertausgleich	40
5	Erläuterung der Planungsinhalte	42
5.1	Thematische Schwerpunkte der Änderung	42
5.2	Erläuterung der Bestimmungen	44
6	Schlussfolgerungen nach Art. 47 RPV	55

Beilagen

Beilage 1: Richtprojekt Baufelder D und E vom Mai 2025

Beilage 2: Jurybericht, Projektwettbewerb Baufeld F (Auszug mit Siegerprojekt) vom 20. Januar 2026

Beilage 3: Freiraumkonzept horw mitte Ost vom 9. August 2016 sowie die Ergänzung und Aktualisierung vom 30. Januar 2026 (Plan) und 6. Februar 2026 (Bericht)

Beilage 4: Mikroklimaanalyse vom 24. Februar 2026

Beilage 5: Mobilitäts- und Erschliessungskonzept vom 1. Oktober 2025

Beilage 6: Bodenschutzkonzept vom 21. November 2025

Beilage 7: Lärmbeurteilung vom 2. Dezember 2025

Beilage 8: Strassenbauprojekt Bushof vom 22. Januar 2026

Beilage 9: Stellungnahme Fachkommission horw mitte vom 10. Februar 2026



Zusammenfassung

Das Zentrum von Horw verändert sich stark. So hat in den letzten Jahren der Bahnhof ein neues Gesicht bekommen, der Steinibach wurde verlegt und der Ziegeleipark realisiert. Grundlage für solche Planungen und Bauten war der Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof Horw aus dem Jahr 2012.

2013 hat der Kanton Luzern sein Planungs- und Baugesetz revidiert. Dies erfordert unter anderem eine Anpassung des Bebauungsplans Zentrumszone Bahnhof Horw, insbesondere im Hinblick auf die schweizweite Harmonisierung der Baubegriffe und Messweisen. Horw nutzt die Gelegenheit, den Bebauungsplan auch inhaltlich zu überprüfen. In einem ersten Schritt wurde der ursprüngliche Bebauungsplan in zwei eigenständige Pläne (Teil Ost und Teil West) aufgeteilt und die Grundstücke auf dem Stadtgebiet Kriens wurden aus dem Teil West entlassen. In einem zweiten Schritt erfolgt die inhaltliche Überarbeitung der beiden Bebauungspläne (Teil Ost und Teil West).

Im vorliegenden Bebauungsplan Teil Ost wurde insbesondere der grösstenteils noch nicht realisierte Bereich südlich der Ringstrasse, bestehend aus den Baufeldern D, E, F und H, überarbeitet. Für die Baufelder D und E liegt ein neues Richtprojekt vor, das auf die veränderten Rahmenbedingungen in der Umgebung reagiert. Dazu gehören u.a. das neue Projekt für den Bahnhofplatz und den Bushof. Im Baufeld F wurde ein qualitätssicherndes Verfahren durchgeführt und das Siegerprojekt in den Bebauungsplan überführt, sodass es in der weiteren Planung zu einem Richtprojekt weiterentwickelt werden kann. Für den noch nicht realisierten Baubereich H1 wird derzeit eine Volumenstudie erarbeitet und danach zu einem Richtprojekt weiterbearbeitet. Dieses Richtprojekt wird zum gegebenen Zeitpunkt in den Bebauungsplan überführt. Bis dahin wird der Baubereich H1, analog zu den bereits überbauten Baubereichen, möglichst unverändert aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan übernommen. Insgesamt hat sich die städtebauliche Qualität der vorgesehenen Überbauungen verbessert und die Vorgaben sind im geänderten Bebauungsplan präziser formuliert.

Zudem haben seit Inkrafttreten des aktuellen Bebauungsplans klimatische und ökologische Fragestellungen verstärkt Eingang in die Planung gefunden. Mit der Änderung gibt auch die Gemeinde Horw den Themen mehr Gewicht. Die anrechenbaren Gebäudeflächen fallen im Vergleich zum rechtskräftigen Bebauungsplan wesentlich kleiner aus, wodurch eine zusätzliche Fläche von 1'100 m² dem Freiraum zugeteilt werden kann. Ein Mobilitätskonzept zeigt, dass die sehr gute Anbindung des Gebiets an den öffentlichen Verkehr und die sehr gut Erschliessung durch den Fuss- und Veloverkehr es erlauben, den motorisierten Verkehr auf dem Gebiet auf ein Minimum zu reduzieren.

Ein weiterer Schwerpunkt der Überarbeitung betrifft die Festlegung eines minimalen Gewerbeanteils (erstes oberirdisches Geschoss), der im rechtskräftigen Bebauungsplan bisher fehlte. Ziel ist es, langfristig Raum für gewerbliche Nutzungen zu schaffen sowie eine ausgewogene Nutzungsdurchmischung und die Belebung des öffentlichen Raums zu fördern.

Mit den revidierten Inhalten bildet der Bebauungsplan die Grundlage, um das Zentrum von Horw abzurunden und die Ostseite des Bahnhofs in städtebaulich hoher Qualität als erlebnisdichtes, nutzungsdurchmischtes und lebendiges Quartier weiterzuentwickeln.

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Mit der Planungs- und Baugesetz (PBG) -Änderung vom 17. Juni 2013 wurden die Gemeinden des Kantons Luzern beauftragt, die kommunalen Planungsinstrumente spätestens bis Ende 2023 an das kantonale Recht anzupassen. Dies wurde mit der Teiländerung der Nutzungsplanung 2021 bereits erfüllt – die Anpassung des Bebauungsplans (BP) Zentrumszone Bahnhof Horw (genehmigt 2012) steht allerdings noch aus. Da ab dem 1. Januar 2024 keine Baubewilligungen mehr nach geltendem BP erteilt werden können (§ 224 PBG), gilt es, den BP Zentrumszone Bahnhof Horw zu überprüfen und an die neurechtlichen Baubegriffe und Baumasse anzupassen. Zudem bestehen verschiedene neue Bedürfnisse im Hinblick auf die Entwicklung des Bahnhofgebiets, die eine Aktualisierung des bestehenden BP erforderlich machen.

Im Jahr 2021 wurde entschieden, dass diese Anpassungen in zwei Schritten erfolgen sollen. In einem ersten Schritt wurde der ursprüngliche BP in zwei eigenständige BP (Teil Ost und Teil West) aufgeteilt, und die Grundstücke auf dem Stadtgebiet Kriens wurden aus dem BP Teil West entlassen. Die Aufteilung macht aus Sicht des Überarbeitungsprozesses und auch funktional Sinn: Eine weitere städtebauliche Koordination über das Gleisstrasse drängt sich aufgrund fehlender städtebaulicher Zusammenhänge nicht auf und es stellen sich sehr unterschiedliche Aufgaben und Herausforderungen auf den beiden Gleisseiten.

Im zweiten Schritt wird nun mit der vorliegenden Planung die inhaltliche Überarbeitung des BP Teil Ost angegangen, die insbesondere den Bereich südlich der Ringstrasse betrifft. Die Gemeinde hat dazu eine Evaluation des Ist-Zustands durchgeführt und die Grundeigentümerschaften eng in Überarbeitungsprozess eingebunden. Für die Baufelder D und E wurde zudem ein neues Richtprojekt und für das Baufeld F ein Siegerprojekt im Rahmen eines Projektwettbewerbs erarbeitet, die als Grundlage für die vorliegende Überarbeitung des Bebauungsplans dienen. Der Teil West wird weitgehend zeitgleich in einem separaten Verfahren überarbeitet.

1.2 Bestandteile der Vorlage

Folgende Dokumente sind Bestandteil des BP Zentrumszone Bahnhof – Teil Ost:

- Situationsplan 1:1'000 (grundeigentümergebunden)
- Sonderbauvorschriften SBV (grundeigentümergebunden)
- Planungsbericht gemäss Art. 47 Raumplanungsverordnung (orientierend)

Weitere wegweisende Grundlagen zum BP Zentrumszone Bahnhof – Teil Ost sind:

- Richtprojekt Baufeld D und E vom Mai 2025
- Jurybericht, Projektwettbewerb Baufeld F (Auszug mit Siegerprojekt) vom 20. Januar 2026
- Freiraumkonzept horw mitte Ost vom 9. August 2016 und die überarbeitete Fassung vom 30. Januar 2026 (Plan) und 6. Februar 2026 (Bericht)
- Mikroklimaanalyse vom 24. Februar 2026
- Mobilitäts- und Erschliessungskonzept vom 1. Oktober 2025
- Bodenschutzkonzept vom 21. November 2025
- Lärmbeurteilung vom 2. Dezember 2025
- Strassenbauprojekt Bushof vom 22. Januar 2026
- Stellungnahme Fachkommission horw mitte vom 10. Februar 2026

Hinweis: Das Strassenbauprojekt Bushof und die Stellungnahme Fachkommission horw mitte haben im Planungsverfahren nur orientierenden Charakter und sind somit nicht Bestandteil der öffentlichen Mitwirkung. Die Abbildungen in den Fachberichten, die nicht dem Entwurf des Bebauungsplans entsprechen, werden bis zur öffentlichen Auflage angepasst.

1.3 Zielsetzung der Planung

Mit dem überarbeiteten BP werden weiterhin die folgenden Ziele verfolgt:

- Schaffung der Rahmenbedingungen für die etappierte Realisierung eines attraktiven, dichten und klimaangepassten Quartiers mit gemischten Nutzungen für Wohnen und Arbeit
- städtebaulich und architektonisch überdurchschnittliche Qualität aller Bauten
- hohe Nutzungsqualität in Bezug auf die Gesamtsiedlung sowie innerhalb der einzelnen Baufelder
- hinsichtlich Nutzung und Gestaltung überdurchschnittlich qualitätsvolle Aussenräume
- Abstimmung mit dem neuen Projekt für den Bahnhofplatz und den Bushof
- Definition der Erschliessung und der gemeinsamen Infrastruktur
- Zuordnung der Empfindlichkeitsstufen gemäss Art. 43 Lärmschutz-Verordnung (LSV), wo abweichend vom Bau- und Zonenreglement (BZR), sowie Erfüllen der Lärmschutzanforderung
- nachhaltig ausgerichtete Realisierung der Bauten und der Aussenräume hinsichtlich Ökologie sowie Erstellungs- und Betriebsenergie

Zusätzlich werden wesentliche Anforderungen aus Sicht der Gemeinde eingearbeitet, insbesondere aufgrund der jüngst erfolgten Teilrevision der Nutzungsplanung 2021. Darüber hinaus fliessen die geänderten Bedürfnisse der Grundeigentümerschaften ein und die neurechtlichen Baubegriffe und Baumasse werden übernommen.

2 Projektorganisation und Ablauf

2.1 Organisation

Folgende Akteure waren an der Bearbeitung der Vorlage beteiligt:

- **Gemeinde Horw:** Auftraggeberschaft, Planungsträgerin
- **Grundeigentümerschaften, deren Bauherrenvertretungen**
- **Verfassende Richtprojekts:** Beteiligung am Planungsprozess, Ausarbeitung des neuen Richtprojekts für die Baufelder D und E, Ausarbeitung Siegerprojekt im Projektwettbewerb im Baufeld F
- **Verfassende Wettbewerbsprojekt:** Durchführung Projektwettbewerb Baufeld F
- **Metron Raumentwicklung AG:** fachliche Unterstützung der Gemeinde, Ausarbeitung Unterlagen Bebauungsplan

2.2 Ablauf

Der Ablauf der Planungsarbeiten richtet sich nach § 65 ff. des Planungs- und Baugesetzes (PBG) des Kantons Luzern und gliedert sich in drei Phasen.

In der ersten Phase wurde mit der Gemeinde und den Grundeigentümerschaften der Überarbeitungsbedarf definiert. Darauf basiert der ausgearbeitete Entwurf der Änderung des BP. Die dazu notwendigen Grundlagen haben externe Partnerinnen und Partner und die Grundeigentümerschaften erarbeitet.

Die zweite Phase beinhaltet das formelle Verfahren. Sie startet mit der Freigabe des geänderten BP durch den Gemeinderat für die öffentliche Mitwirkung, die kantonale Vorprüfung und die Behandlung im Einwohnerrat im Rahmen eines Planungsberichts (zur Kenntnisnahme). Im Anschluss werden die Unterlagen anhand der Rückmeldungen der Mitwirkenden, der kantonalen Fachstellen und des Einwohnerrates bereinigt. Es folgen die öffentliche Auflage und gegebenenfalls die Verhandlung von Einsprachen. Nach der erneuten Bereinigung der Unterlagen aufgrund der Ergebnisse der öffentlichen Auflage beschliesst der Einwohnerrat die Änderung des BP in zwei Lesungen. Der Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum.

Die dritte Phase umfasst die Aufbereitung der Unterlagen und die Eingabe zur Genehmigung durch den Regierungsrat.

2.3 Öffentliche Mitwirkung

Dieses Kapitel wird im weiteren Planungsprozess aktualisiert.

2.4 Kantonale Vorprüfung

Dieses Kapitel wird im weiteren Planungsprozess aktualisiert.

2.5 Öffentliche Auflage

Dieses Kapitel wird im weiteren Planungsprozess aktualisiert.

2.6 Beschluss

Dieses Kapitel wird im weiteren Planungsprozess aktualisiert.

2.7 Genehmigung

Dieses Kapitel wird im weiteren Planungsprozess aktualisiert.



3 Rahmenbedingungen

3.1 Lage und Perimeter Planungsgebiet

Der Perimeter des BP entspricht der gleichnamigen Zentrumszone Bahnhof gemäss dem Zonenplan A der Gemeinde Horw auf der östlichen Seite der Bahnlinie (rote Bandierung in Abbildung 1). Der westliche Teil der Zentrumszone Bahnhof (weisse Bandierung in Abbildung 1) wird in einem separaten Bebauungsplanverfahren bearbeitet.

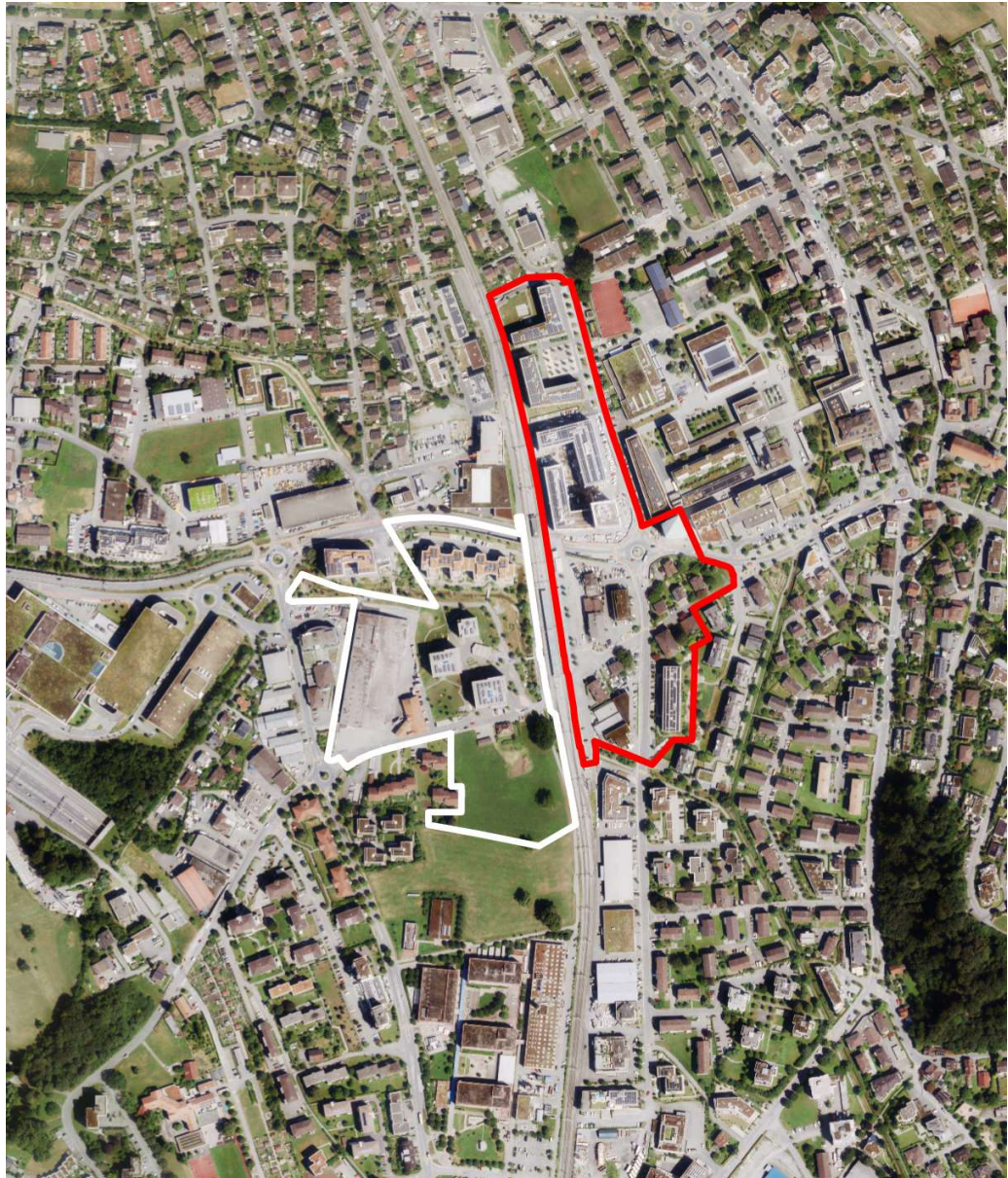


Abbildung 1: Perimeter BP Zentrumszone Bahnhof – Teil Ost (rot bandiert), Teil West (weiss bandiert)

Das Planungsgebiet ist sowohl mit dem öffentlichen Verkehr als auch mit dem motorisierten Individualverkehr sehr gut erschlossen. Der Bahnhof Horw befindet sich direkt am westlichen Rand des Perimeters und ist zu Fuss in kürzester Zeit erreichbar. Die Fahrtzeit zum Bahnhof Luzern beträgt 8 Minuten; die S-Bahnen fahren im 15-Minuten-Takt. Der Bus bedient den Bahnhof Horw ebenfalls in einem dichten Takt: Während der Stosszeiten am Morgen und am Abend verkehren pro Stunde ca. 10 Busse in Richtung

Bahnhof Luzern. Der Autobahnanschluss Luzern-Kriens liegt weniger als fünf Autominuten entfernt. Ins Zentrum von Horw gelangt man mit dem öffentlichen Verkehr und zu Fuss ebenfalls in rund fünf Minuten. Dort finden sich vielfältige Einrichtungen, unter anderem für Einkauf, Verpflegung und Kultur, die Schulhäuser Allmend und Zentrum sowie die Gemeindeverwaltung.

Der Vierwaldstättersee ist vom Planungsgebiet aus in ca. 10 Gehminuten erreichbar. Das Angebot am See umfasst verschiedene Anlagen für die Freizeitnutzung wie das Strandbad Horw, Sportplätze sowie Spazier- und Velowege. Am Seeufer befindet sich mit dem Naturschutzgebiet Steinibachried ein ökologisch sensibles Flachmoor mit reicher Artenvielfalt.

3.2 Kantonaler Richtplan

Gestützt auf die Volksabstimmung vom 3. März 2013 hat der Bundesrat das teilrevidierte eidgenössische Raumplanungsgesetz (RPG) am 1. Mai 2014 in Kraft gesetzt. Das RPG zielt auf einen Stopp der Zersiedlung und einen haushälterischen Umgang mit dem Boden, die massvolle Festlegung von Bauzonen sowie kompakte Siedlungen ab. Dörfer und Städte sollen nach innen weiterentwickelt werden, beispielsweise durch verdichtetes Bauen, die Schliessung von Baulücken oder die Umnutzung von Brachen. Die neuen Bundesvorgaben wurden mit dem kantonalen Richtplan 2015 umgesetzt und im Juni 2016 durch den Bundesrat genehmigt.

Gemäss kantonalem Richtplan ist die Gemeinde Horw eine urbane Gemeinde auf der Hauptentwicklungsachse im Raum der Luzerner Agglomeration. Die Hauptentwicklungsachse verzeichnet das grösste Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum der letzten Jahre und bildet das Rückgrat für die weitere Entwicklung des Raums. Die Agglomeration Luzern ist Teil des Metropolitanraums Zürich und Drehscheibe der Zentralschweiz.

Die Gemeinde Horw ist der Gemeindekategorie Zentrum Z3 (urbane Gemeinde an Zentrum) zugewiesen. Damit ist sie als Gemeinde in unmittelbarer Nähe und mit starkem siedlungstypologischem Zusammenhang zur Stadt Luzern (Zentrum Z1) sowie als Gemeinde mit dem ÖV-Verknüpfungspunkt Luzern Nord klassiert. Für die Z3-Gemeinde liegen die räumlichen Entwicklungs- und Handlungsschwerpunkte in der Stärkung der Zentrumsfunktion, der Schaffung urbaner Qualitäten, der Abstimmung überkommunaler, bedeutsamer, städtebaulicher Entwicklungen, der Förderung einer hohen bis sehr hohen Dichte und der Umsetzung der kantonalen Entwicklungsschwerpunkte.

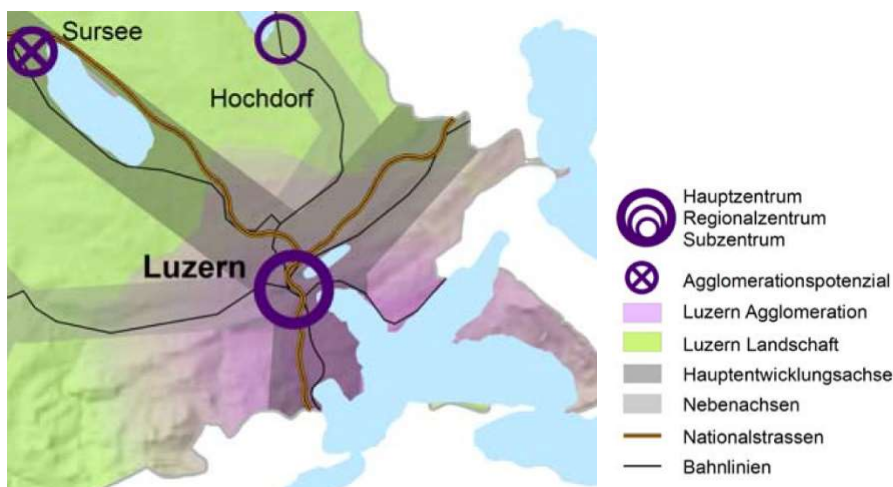


Abbildung 2: Raum-, Achsen- und Zentrumsstrukturen, kt. Richtplan Luzern (Stand 2015)

Im kantonalen Richtplan ist das Zentrumgebiet Bahnhof Horw als Siedlungsgebiet ausgewiesen. Für das Planungsgebiet bestehen keine weiteren Festlegungen.

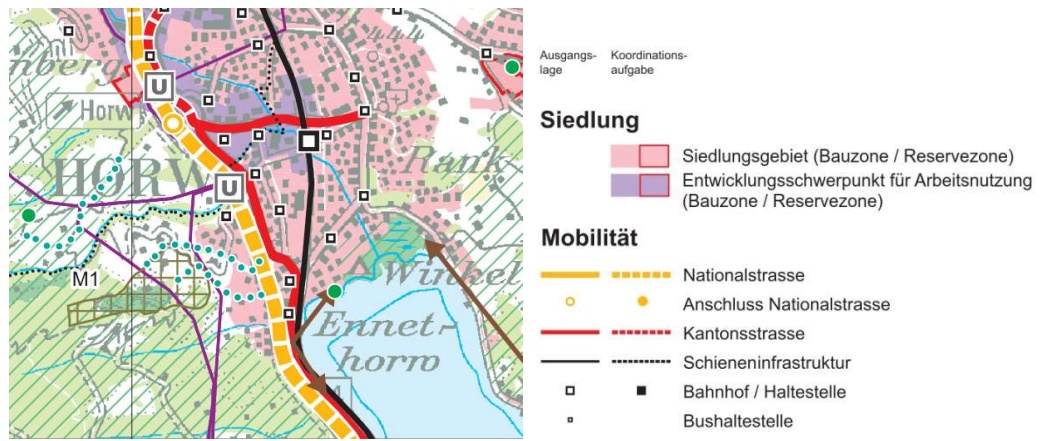


Abbildung 3: Ausschnitt kt. Richtplankarte Luzern (Stand 2015)

3.3 Agglomerationsprogramm Luzern

Das Agglomerationsprogramm ist ein Instrument, mit dem Agglomerationsgemeinden ihre Siedlungs- und Verkehrsentwicklung grenzüberschreitend koordinieren. Dabei stehen die Siedlungsentwicklung nach innen, die nachhaltige Verkehrsabwicklung, die Attraktivitätssteigerung für die Wirtschaft sowie die Schonung der Umwelt im Vordergrund. Das Agglomerationsprogramm der 4. Generation ist abgeschlossen, und die Massnahmen werden in den nächsten Jahren umgesetzt. Das Programm der 5. Generation wurde beim Bund zur Prüfung eingereicht und baut auf den vier Vorgängerversionen auf. Folgende Massnahmen aus der 5. Generation sind für das Planungsgebiet relevant:

- Das Gebiet Zentrumszone Bahnhof ist als «Schlüsselareal Aufwertung Ortskerne / zentrumsnahe Gebiete» definiert (S2.4). Ziele sind eine hohe Nutzungsdurchmischung, ein angemessenes Angebot an Versorgungseinrichtungen und die Aufwertung von Aussenraum- und Aufenthaltsqualitäten.
- Entlang der Ringstrasse (Kreisel Steinibach–Bahnhof) ist eine Verbesserung betreffend Veloführung zu erreichen und der Abschnitt umzugestalten (FVV5.2). Vorgesehen ist eine zusätzliche Unterführung mit Einrichtungs-Velo-/Gehweg.
- Es sind mehrere Massnahmen im Umfeld des Busbahnhofs bspw. für den Ausbau der Busspuren (ÖV 7.7 / 7.9) und die Erreichbarkeit für Fussgänger und Velofahrende (FVV 5.2 / 5.4) vorgesehen.



Abbildung 4: Ausschnitt AP 5. Generation, Zukunftsbild 2040

3.4 Regelwerk LuzernSüd

Seit 2010 koordinieren die Gemeinde Horw und die Städte Luzern und Kriens die Entwicklungen im dynamischen und gemeindeübergreifenden Raum LuzernSüd. Als Grundlagen dienen unter anderem das Leitbild aus dem Jahr 2010, das räumliche Entwicklungskonzept aus dem Jahr 2013 und das Grundkonzept Verkehr aus dem Jahr 2016. Die wichtigsten Elemente dieser Planungen wurden mit dem Regelwerk LuzernSüd behördenverbindlich festgelegt. Das Regelwerk besteht einerseits aus einem regionalen Teilrichtplan gemäss § 8 PBG und andererseits aus einem regionalen Konzept gemäss § 10 PBV. Das Regelwerk wurde am 23. April 2021 von der Delegiertenversammlung verabschiedet und am 19. Oktober 2021 vom Regierungsrat genehmigt.

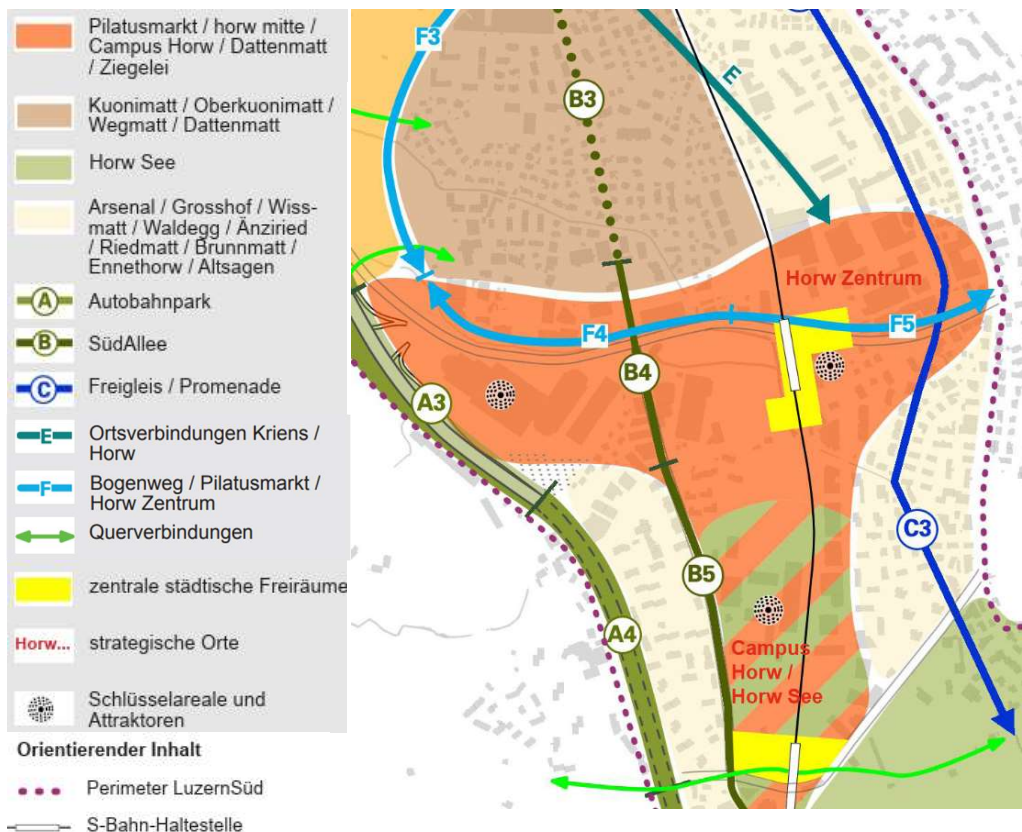


Abbildung 5: Gesamtstrategie Regionales Konzept Luzern Süd

Folgende Aussagen sind im regionalen Konzept speziell zum Planungsgebiet enthalten:

- D.6 Schwerpunktgebiet hoher Dichte.
- D6. Gebiete mit verdichteter, stadtraumbildender Bauungsstruktur. Bauung orientiert sich zum Strassenraum und definiert den öffentlichen Raum. Gebiete bilden Orts- bzw. Stadtteilzentren und haben stark identitätsstiftenden Charakter.
- D.7 Schwerpunkt Mischquartiere Arbeiten und Wohnen.
- D.9 Achse Bogenweg/Ringstrasse /Horw Zentrum und die Ortsverbindungen Horwerstrasse /Krienserstrasse sind als zusammenhängende Freiräume zu gestalten. Horwer Zentrum dient als wichtiger Treffpunkt und Gemeinschaftsraum in LuzernSüd mit eigener Identität.
- D.10 Motorisierter Verkehr ist nutzergerecht und siedlungsverträglich zu lenken.
- D 11 Den öffentlichen Verkehr bedarfsgerecht ausbauen, bspw. Umsteigepunkt Bus-Bahn (Bushub) am Bahnhof Horw.
- D.12 / D.13 Es ist ein attraktives Fuss- und Veloverkehrsnetz zur Verbindung der Quartiere zu erstellen.

In der Fuss- und Veloverkehrskarten sind regional wichtige Verbindungen ausgewiesen, die ausserdem in den kommunalen Richtplan Fuss- und Veloverkehr 2022 übernommen wurden. Netzlücken sind für den Fuss- und Veloverkehr nördlich des Bahnhofs entlang der Gleise, für den Veloverkehr als Unterführung des Bahnhofs und für den Fussverkehr südlich des Bahnhofs als Verbindung zur Ebenastrasse und Hans-Reinhard-Strasse ausgewiesen.

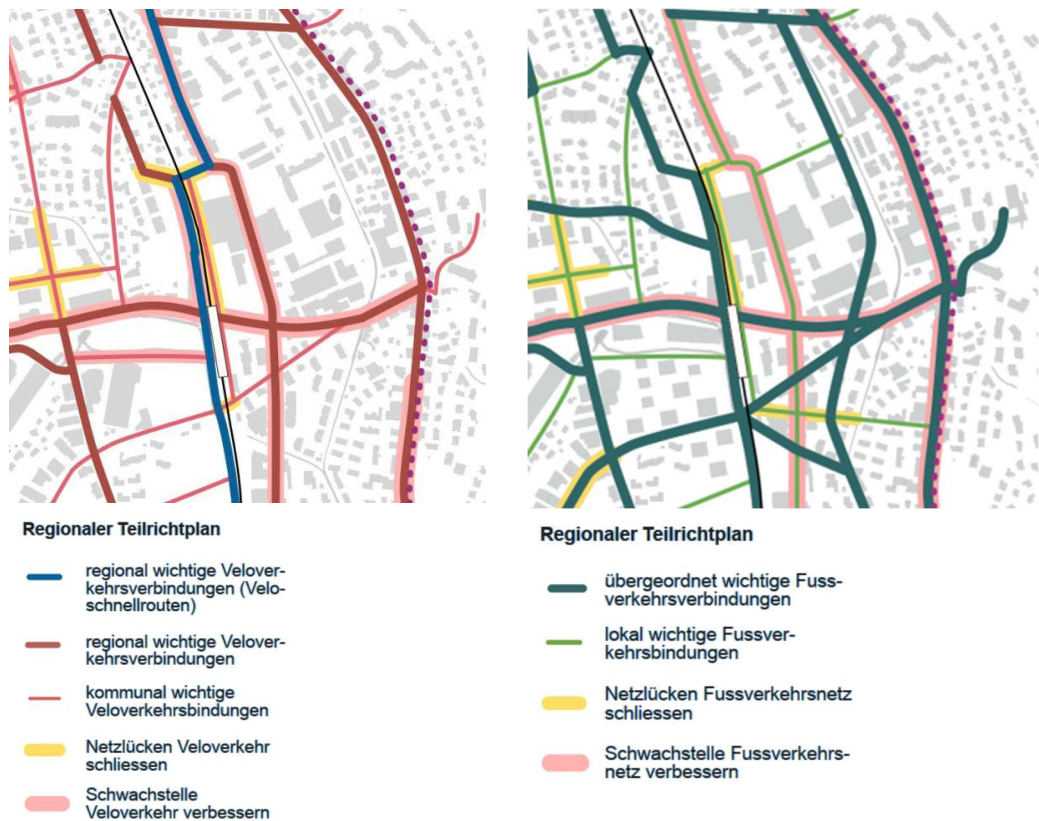


Abbildung 6: Ausschnitt Velo- (links) und Fussverkehrsnetz Karte (rechts), Regelwerk Luzern Süd

Die Schliessung der Netzlücke für den Veloverkehr als Unterführung des Bahnhofs wurde bereits vor der vorliegenden Änderung des Bebauungsplans geprüft; sie ist im Bericht und Antrag des Gemeinderats an den Einwohnerrat vom 10. September 2015 (Planungsbericht zum Stand der Umsetzung des Bebauungsplans horw mitte und zu einem Projektierungskredit für die Ausarbeitung des Bauprojekts für den Ausbau Bahnhof Horw, Bericht und Antrag Nummer 1552¹) dokumentiert. Auf Grundlage eines Variantenstudiums, einer Beurteilung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses und eines Richtkonzepts für die Zentralbahnquerungen sowie auch langfristig vorhandener Kapazitätsreserven kam der Gemeinderat zum Schluss, vorerst auf einen Neubau der Unterführung zu verzichten und die bestehende Unterführung durch eine neue Treppe und eine neue Rampe zu optimieren. Dieser Ausbau des Bahnhofs wurde 2019 abgeschlossen. Weiter wurde nördlich des Bahnhofs Horw im Herbst 2022 die neue Fuss- und Velounterführung Wegmatt eröffnet.

3.5 Regionales Hochhauskonzept

Das regionale Hochhauskonzept von 2018 ist ein Planungsinstrument gemäss § 10 PBV und dient den Gemeinden für die Ausscheidung neuer Hochhausgebiete. Es definiert aus

¹ https://www.horw.ch/_docn/1126317/1552_PB_Stand_Umsetzung_BP_horw_mitte_o_B_A.pdf

regionaler Sicht, wo Möglichkeitsräume für Hochhäuser liegen. Die Möglichkeitsgebiete sind von den Standortgemeinden in nachgelagerten Planungen zu überprüfen. Der BP liegt hauptsächlich innerhalb des Ausschlussgebiets für Hochhäuser. Für diese Bereiche gilt eine maximale Gesamthöhe von 30 m («Hochhauschwelle»). Drei Bereiche sind als geeignet für Hochhäuser mit einer maximalen Gebäudehöhe von ca. 60 m (Richtwert) angemerkt. Diese liegen südlich beim Bahnhof Horw und nördlich des Kreisel Bahnhof auf beiden Seiten der Allmendstrasse (Baufelder B, E und G).

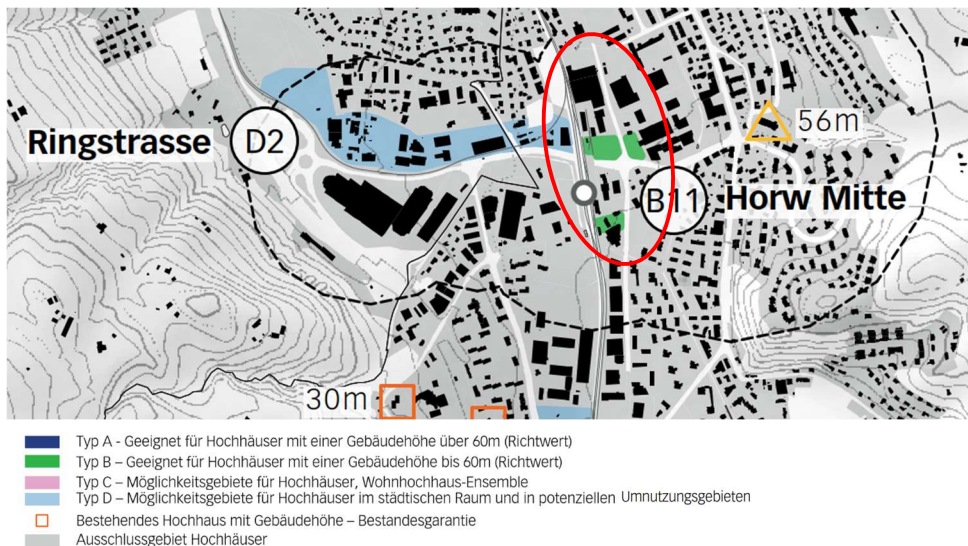


Abbildung 7: Ausschnitt regionales Hochhauskonzept LuzernPlus

Das Regelwerk von LuzernSüd basiert auf dem Hochhauskonzept von 2018 und führt dessen Grundsätze weiter. Für die genannten Baufelder legt das Regelwerk eine maximal zulässige Höhe von 50 Metern für Hochhäuser fest.



Abbildung 8: Ausschnitt Regelwerk LuzernSüd

3.6 Kommunale Nutzungsplanung

Instrumente der kommunalen Nutzungsplanung (NuPla) sind die Zonenpläne A und B sowie das Bau- und Zonenreglement (BZR) und die dazugehörige Verordnung. Der Zonenplan A ordnet die zulässige Nutzung des Gemeindegebiets durch die Festlegung von Bau-, Nichtbau- und Schutzzonen. Der Zonenplan B legt Aussichtspunkte und -lagen fest und verweist unter anderem auf das Bauinventar sowie gemäss Naturschutzverordnung geschützte Naturobjekte. Das BZR enthält allgemeine Bau- und Nutzungsvorschriften

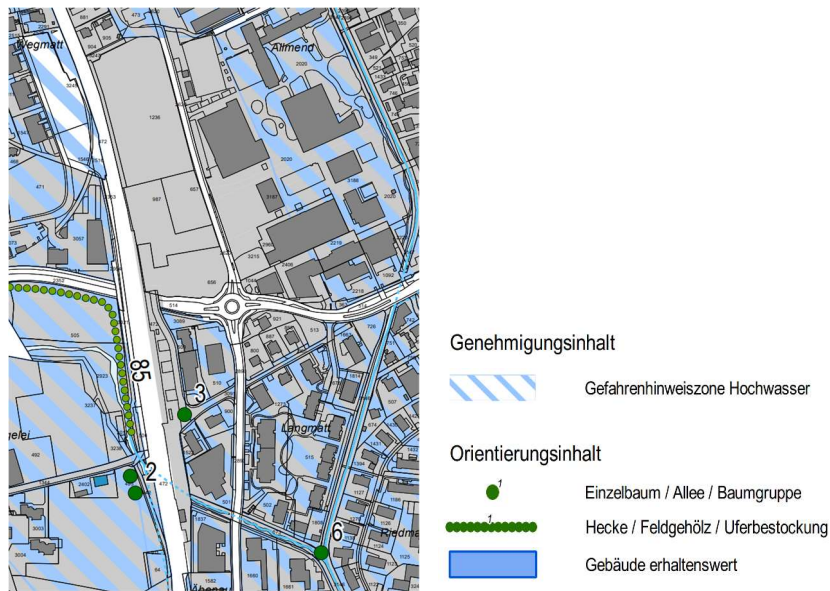


Abbildung 11: Ausschnitt Zonenplan B

Gewässerraum

Mit der Teilrevision der Nutzungsplanung 2021 wurde der Gewässerraum in der gesamten Gemeinde festgelegt. Mit der Genehmigung durch den Regierungsrat erwuchs er im Frühling 2025 in Rechtskraft. Im BP kommt der Gewässerraum am südlichen Perimeterland vor, wo er den Steinibach überlagert.

Gemäss Art. 41c Gewässerschutzverordnung dürfen im Gewässerraum nur standortgebundene, im öffentlichen Interesse liegende Anlagen erstellt werden. Das Ausbringen von Düngemitteln und Pflanzenschutzmitteln ist nicht zulässig und es ist eine extensive Gestaltung vorzusehen. Der Gewässerraum ist grundsätzlich mit gewässergerechten einheimischen Gehölzen zu bestocken. Die bestehende Bestockung ist zu erhalten, während dem Bau zu schonen.

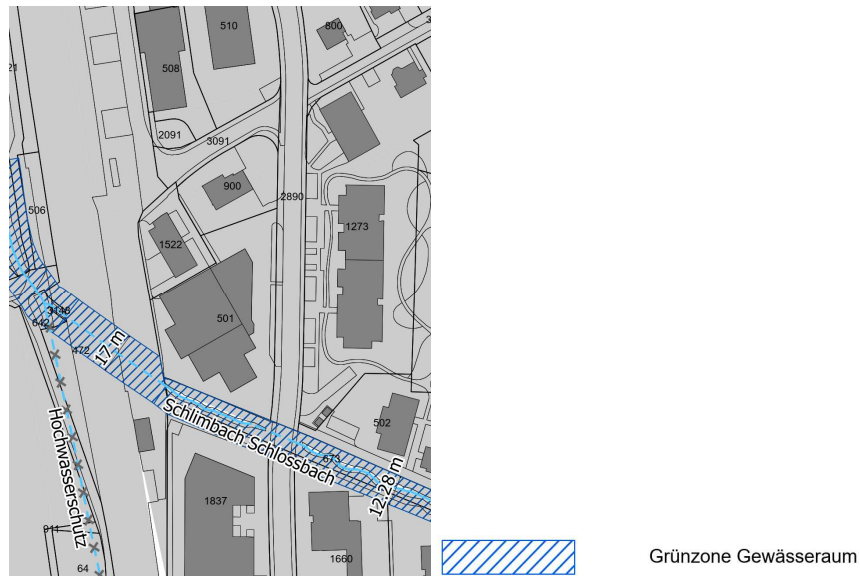


Abbildung 12: Ausschnitt Gewässerraumkarte Zentrum

3.7 Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof – Teil Ost

Der rechtskräftige BP wurde auf Grundlage eines Wettbewerbs erarbeitet. Im Grenzgebiet Luzern Süd–Kriens–Horw (Horw Mitte) soll ein zusammenhängendes, zukunftsorientiertes Quartier mit einer starken Identität entstehen. Nach Erlangen der Rechtskraft des BP im Jahr 2012 wurde mit der Ausarbeitung der Baugesuche begonnen. Rund die Hälfte der festgelegten Bauvolumen ist mittlerweile bewilligt und ganz oder teilweise realisiert. Zudem konnten weitere wichtige Massnahmen, beispielsweise der Umbau des Bahnhofs Horw, die Verlegung des Steinibachs und die Realisierung des Ziegeleiparks abgeschlossen werden.

Im Rahmen der Teilrevision der Ortsplanung wurde auch der BP Zentrumszone Bahnhof Horw überprüft. Neben der notwendigen Anpassung an die geänderten übergeordneten Festlegungen (insb. PBG und Interkantonale Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe, IVHB) besteht auch inhaltlich Justierungsbedarf.

Zunächst wurde der BP in zwei eigenständige BP (Teil Ost und Teil West) aufgeteilt, und die Grundstücke auf dem Stadtgebiet Kriens wurden aus dem BP entlassen. Die Teilung ist sowohl funktional als auch in Bezug auf den Überarbeitungsprozess sinnvoll: Der Umbau des Bahnhofs Horw ist abgeschlossen, eine weitere städtebauliche Koordination über das Gleistrasse drängt sich aufgrund fehlender städtebaulicher Zusammenhänge nicht auf, und es stellen sich sehr unterschiedliche Aufgaben und Herausforderungen auf den beiden Gleisseiten. Die Aufteilung wurde am 27. September 2022 durch den Regierungsrat genehmigt.

Nun folgt mit der vorliegenden Planung die inhaltliche Überarbeitung des BP Teil Ost. Die Gemeinde hat eine Evaluation des Ist-Zustands durchgeführt und die Grundeigentümerschaften in den Prozess eingebunden. Unter Berücksichtigung des rechtskräftigen BP haben die Eigentümerschaften der Baufelder D und E ein gemeinsames Richtprojekt erarbeitet und die Eigentümerschaften des Baufelds F einen Projektwettbewerb durchgeführt.

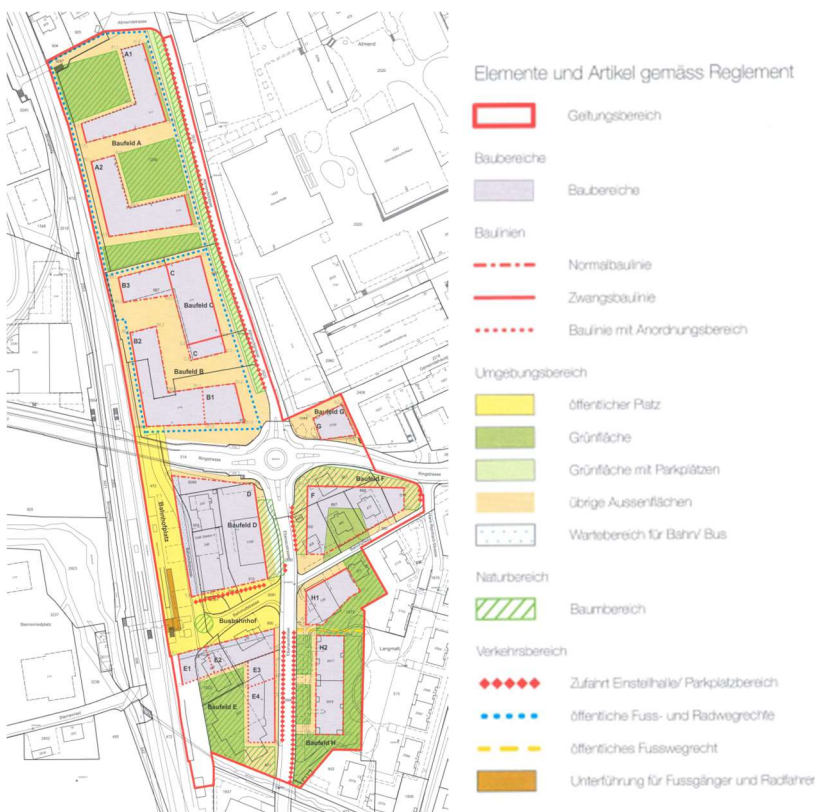


Abbildung 13: BP Zentrumszone Bahnhof Horw – Teil Ost (Stand 2022)

3.8 Umwelt

Grundwasser

Der gesamte Perimeter befindet sich in der Grundwasserschutzzone: Konkret ist das oberflächennahe, nicht nutzbare Grundwasser dem «übrigen Bereich» zugeordnet, das untere Grundwasser dem besonders gefährdeten Grundwasserschutzbereich A_u. Gemäss Gewässerschutzverordnung 814.201 dürfen in der Grundwasserschutzzone A_u keine Anlagen erstellt werden, die eine besondere Gefahr für ein Gewässer darstellen und unter dem mittleren Grundwasserspiegel liegen. Der mittlere Grundwasserspiegel liegt im Perimeter nur wenig unterhalb der Terrainoberfläche und weist eine Mächtigkeit von zwei bis fünf Metern auf. Ausnahmen (z.B. Pfahlfundationen) sind nur möglich, wenn die Durchflusskapazität des Grundwassers gegenüber dem unbeeinflussten Zustand um höchstens 10 Prozent vermindert wird. Im Rahmen der Projektierung und Ausführung ist darauf angemessen zu reagieren.

Für eine Ausnahmegewilligung ist gemäss Bundesrechtsprechung eine Interessenabwägung erforderlich. Die Nachweise im Rahmen des Baugesuchs sind mit dem Gesuch einer gewässerschutzrechtlichen Bewilligung für Bauten und Anlagen in besonders gefährdeten Bereichen einzureichen.

Oberflächengewässer

Die GIS-Karte Gewässernetz führt alle Fliessgewässer auf. Am südlichen Perimeterrand fliesst der Steinibach. Dessen Gewässerraum wurde im Rahmen der Teiländerung Nutzungsplanung 2021 festgelegt. Eine Bachöffnung der eingedolten Gewässerabschnitte ist nicht vorgesehen.



Abbildung 14: Ausschnitt Karte Gewässernetz Kanton Luzern

Naturgefahren

Gemäss dem Zonenplan B befindet sich das Planungsgebiet in der Gefahrenhinweiszone Hochwasser. Gemäss der kantonalen Gefahrenkarte besteht mehrheitlich eine geringe Gefährdung durch Hochwasser. Gemäss Art. 26 BZR sind im Bereich der mittleren und erheblichen Gefährdungen im Rahmen von Baugesuchen entsprechende Schutzmassnahmen vorzusehen. Dies betrifft Bauten bei der Ringstrasse. Im Bereich der geringen Gefährdung sind Massnahmen empfohlen.

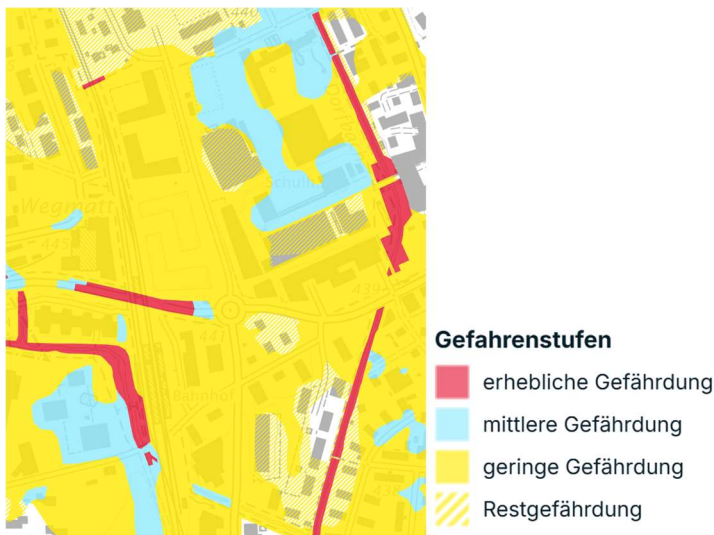


Abbildung 15: Gefahrenkarte Kanton Luzern

Prüfperimeter für Bodenverschiebungen

Im Prüfperimeter für Bodenverschiebungen sind Bereiche mit diffusen Belastungen (Altbaugebiete) aufgeführt. Dieser Prüfperimeter bezieht sich auf den biologisch aktiven, für Pflanzen durchwurzelbaren Boden. Im Rahmen der Erarbeitung des Bodenschutzkonzepts für den BP wurden diese Risiken detailliert im Bereich, der noch nicht realisierten Baufelder untersucht (vgl. Kap. 4.11).

Altlasten

Der Kataster der belasteten Standorte weist im Perimeter mehrere belasteten Betriebsstandorte aus. Die meisten sind als belastet, allerdings weder als überwachungs- noch sanierungsbedürftig qualifiziert. Ein Standort im Bereich des bereits überbauten Baubereichs H2 gilt als sanierungsbedürftig.

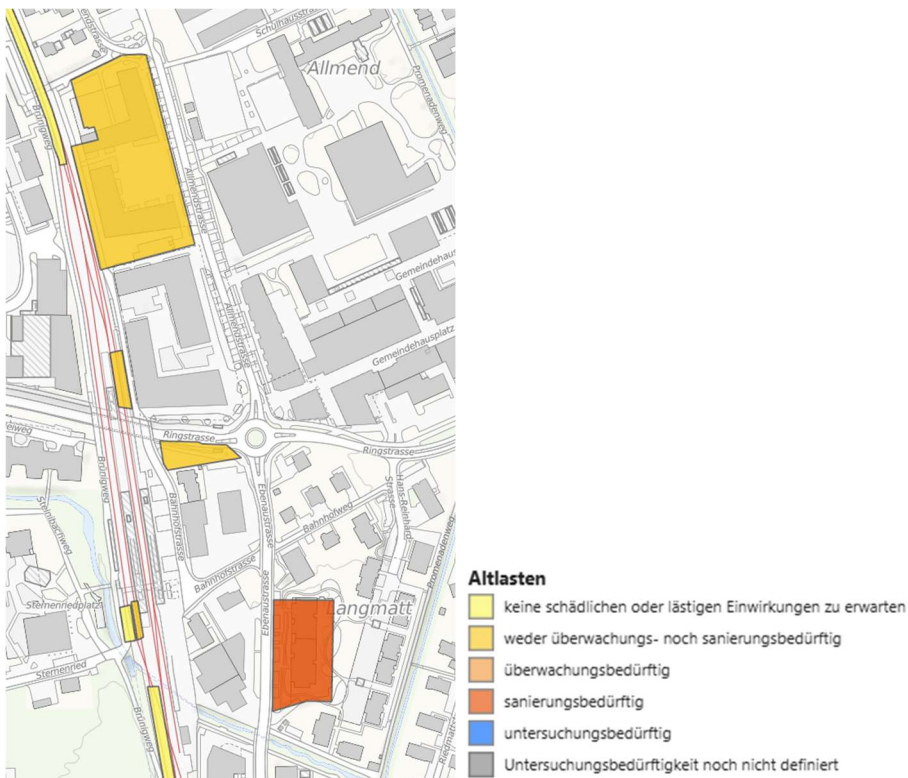


Abbildung 16: Ausschnitt Kataster der belasteten Standorte Kanton Luzern

Störfall-/Risikovorsorge

Die kantonale Karte zu den technischen Gefahren weist im Planungsgebiet keine Konsultationsbereiche aus.

Ökologische Vernetzung

Der Gemeinderat von Horw hat im Mai 2014 das «Konzept zur Vernetzung und Gestaltung des Freiraums im Talboden Horw» beschlossen. Darin werden die kommunalen Absichten zum Erhalt und zur Entwicklung qualitativ hochwertiger, ökologisch und städtebaulich wertvoller Freiflächen und Grünräume festgehalten. Das Konzept zeigt die wichtigsten Grünachsen und Vernetzungskorridore, ihre Bedeutung und ihr Potenzial auf. Zudem schlägt es Massnahmen für ihre zukünftige Aufwertung vor. Im Perimeter des BP kommen die folgenden zwei Gebiete vor (siehe Abbildung 17):

- Interventionsraum 25 Bahnhofweg – Bahnhof: Ziel ist die Gestaltung einer prägnanten Achse Bahnhof-Kirche, welche den Bahnhof mit dem Ortszentrum verbindet. Im Vordergrund stehen landschaftliche und städtebauliche Aspekte, die ökologische Vernetzung ist gemäss Konzept eine erwünschte Begleiterscheinung. Für den Bahnhofweg sind markante, hohe Allee-Bäume und eine einheitliche Gestaltung vorzusehen. Abweichend vom Konzept wird im Freiraumkonzept horw mitte Ost eine Baumreihe entlang des Baufelds F vorgesehen, damit kann die Sichtachse auf die Kirche St. Katharina freigehalten werden.
- Abschnitt Steinibachs A 2.3: Am südlichen Perimeterrand sollen das Gerinne und mindestens das nördliche Ufer im Baufeld E naturnah gestaltet werden. Mit dem Bebauungsplan ist eine naturnahe Gestaltung des Gewässer- und Ufer- raums sicherzustellen.



Abbildung 17: Ausschnitt Konzept zur Vernetzung und Gestaltung des Freiraums im Talboden Horw

3.9 Archäologie

Gemäss Karte zu den archäologischen Fundstellen des Kanton Luzern finden sich keine archäologischen Verdachtsfläche innerhalb oder angrenzend zum Planungsperimeter.



4 Zentrale Sachthemen

4.1 Bebauungsstand

Die Baufelder A, B, C und G wurden entsprechend dem rechtskräftigen BP in den vergangenen Jahren vollständig realisiert. Die Eigentümerschaften dieser Baufelder wurden beim Überarbeitungsprozess eingebunden. Sie haben keinen grösseren inhaltlichen Anpassungsbedarf bekundet. Die Inhalte des BP wurden auf die realisierten Bauprojekte hin überprüft und werden möglichst unverändert übernommen. Im Bereich südlich der Ringstrasse wurde bisher nur der Baubereich H2 gebaut. Die Baufelder D, E und F sowie der Baubereich H1 wurden bislang noch nicht realisiert. Die Überarbeitung des BP konzentriert sich daher insbesondere auf diesen Bereich, um dessen Entwicklung zu präzisieren und auf die veränderten Rahmenbedingungen abzustimmen.

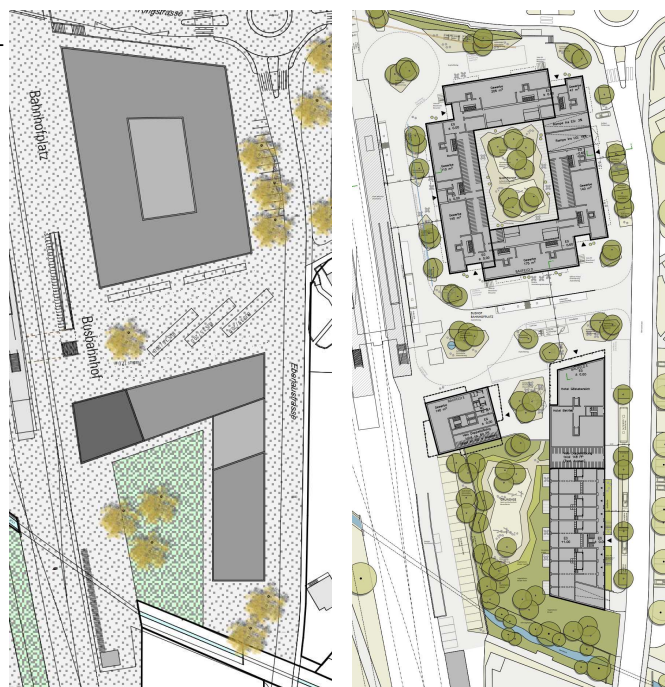
4.2 Bebauung in den Baufeldern D und E

Die Eigentümerschaften der Baufelder D und E haben sich zusammengeschlossen und gemeinsam ein neues Richtprojekt für ihre Baufelder ausgearbeitet. Dieses ist aus mehreren Volumenstudien hervorgegangen und reagiert insbesondere auf das neue Strassenprojekt für die Umgestaltung des Bahnhofplatzes und die Realisierung des Bushofes. Es handelt sich bei nicht um ein architektonisches, sondern um ein städtebauliches Richtprojekt, das die grundlegenden Volumina und Gebäudesetzungen vorgibt.

Städtebauliche Setzung

Das Richtprojekt sieht für die beiden Baufelder eine unterschiedliche städtebauliche Setzung vor: Im Baufeld D ist eine geschlossene Bauweise in Form eines Blockrands vorgesehen, wohingegen im Baufeld E eine offenere Struktur mit einem Längsbau und einem Hochhaus geplant ist. Die Gebäudeflächen werden insgesamt reduziert, die Bauten dafür höher ausgebildet.

Abbildung 18: Vergleich Konzeptplan des rechtskräftigen BP (links) und neues Richtprojekt Baufelder D und E (rechts, Quelle: Scheitlin Syfrig Architekten AG)



Unterschreitung Strassenabstand

Beim Baubereich D wird im Bereich der Ecke Ringstrasse/Ebenaustrasse der ordentliche Strassenabstand von 6.00 m gemäss § 84 Abs. 2 Strassengesetz (StrG) zur Ringstrasse (Kantonsstrasse) um ca. 2.20 m unterschritten (gemessen ab der Grenze der Strassenparzelle). Die Ausdehnung des Baubereichs D wird sowohl vom Bushof/Bahnhofplatz wie auch von der Ringstrasse und der Ebenauerstrasse vorgegeben. Die Unterschreitung kann durch die städtebaulich zweckmässige Setzung des Baubereichs begründet werden. Sie führt zu keiner Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit, da der Fussgängerbereich grosszügig ausgestaltet ist und zukünftig auch die Vorzone der neuen Baute für den Fussverkehr benutzt werden kann.

Beim Baubereich E3 wird der ordentliche Strassenabstand von 5.00 m gemäss § 84 Abs. 2 StrG zur Ebenaustrasse (Gemeindestrasse) um rund einen Meter unterschritten. Auch hier bleibt die Verkehrssicherheit gewährleistet.

Gestützt auf § 30 Abs. 4 PBG gehen die festgelegten Baubereiche und Baulinien damit den Abstandsvorschriften gemäss Strassengesetz vor.

Gesamthöhen

Das Richtprojekt sieht im Baufeld D ein erhöhtes Sockelgeschoss für gewerbliche Nutzungen und die Parkierung vor. Darüber sind entlang der Gleisseite insgesamt sieben Obergeschosse vorgesehen, sodass das Gebäude eine Gesamthöhe von maximal 27.50 m erreicht. Auf der Seite der Ebenaustrasse umfasst das Gebäude sechs Obergeschosse über dem Sockelgeschoss bei einer Gesamthöhe von maximal 24.50 m.

Auch in den Baubereichen des Baufelds E ist ein erhöhtes Sockelgeschoss vorgesehen. Die Höhenstaffelung erfolgt wie folgt:

- Im Baubereich E1 erreicht das Hochhaus mit 13 Obergeschossen eine Gesamthöhe von 45.50 m.
- Im Baubereich E2 sind sieben Obergeschosse und eine Gesamthöhe von 27.50 m vorgesehen.
- Im Baubereich E3 sind sechs Obergeschosse mit einer Gesamthöhe von 24.50 m geplant.

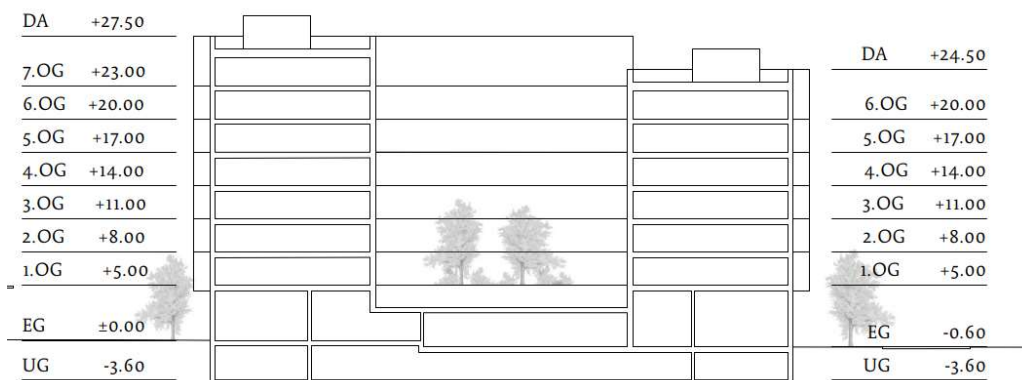


Abbildung 19: Schnitt Baufeld D (Quelle: Scheitlin Syfrig Architekten AG)

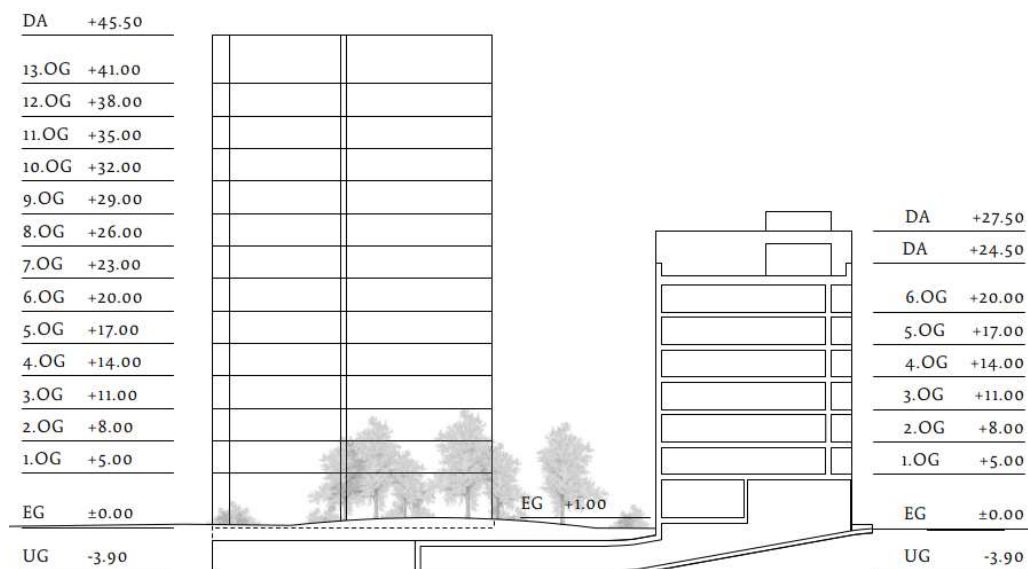


Abbildung 20: Schnitt Baufeld E (Quelle: Scheitlin Syfrig Architekten AG)

Nutzungen

Das Richtprojekt sieht eine ausgewogene Nutzungsdurchmischung vor. In den Baubereichen D und E1 sind im Erdgeschoss gewerbliche Nutzungen vorgesehen, während die oberen Geschosse dem Wohnen dienen. Für den Baubereich E2 ist eine vollständige Nutzung als Hotel geplant. Im Baubereich E3 sieht das Richtprojekt im Erdgeschoss Atelierwohnungen vor. Das Richtprojekt stimmt diesbezüglich nicht mit dem Bebauungsplan überein, wonach in jedem Baubereich eine Nutzungsdurchmischung sicherzustellen und im ersten oberirdischen Geschoss verpflichtend Gewerbenutzung vorzusehen ist. Dies gilt auch für den Baubereich E3. Zudem ist die Hotelnutzung im Baubereich E2 als Option festgelegt.

4.3 Bebauung im Baufeld F

Die Eigentümerschaften im Baufeld F haben von Mai 2025 bis November 2025 einen Projektwettbewerb nach sia 142 mit insgesamt sechs Architekturbüros durchgeführt. Mit dem Projekt «Janus» von Niklaus Graber & Christoph Steiger Architekten und Fahrni Landschaftsarchitekten wurde das Siegerprojekt von Niklaus Graber & Christoph Steiger Architekten GmbH und Fahrni Landschaftsarchitekten GmbH gewählt, das das Ziel einer qualitativ hochwertigen Überbauung mit Wohn- und Arbeitsnutzungen erfüllt und den besonderen Anforderungen des Standorts Rechnung trägt.

Städtebauliche Setzung

Aufgrund der halbmondförmigen Grundstücksform werden die Gebäude gestaffelt angeordnet, sodass sie sich zu allen Seiten hin morphologisch gut einfügen. Die Überbauung reagiert damit auf die gekurvte Ringstrasse sowie auf deren grossmassstäbliche Bebauung. Zugleich entstehen vielfältige und aktivierende Aufenthalts- und Ankunfts-räume, insbesondere an der Strassengabelung im Osten in Richtung Dorfzentrum mit Kirche und am Kreisel im Westen. Gleichzeitig wird eine hohe Durchlässigkeit nach Süden geschaffen, wodurch entlang des Bahnhofswegs ein gut besonnener und durchgrünter Freiraum ermöglicht wird.

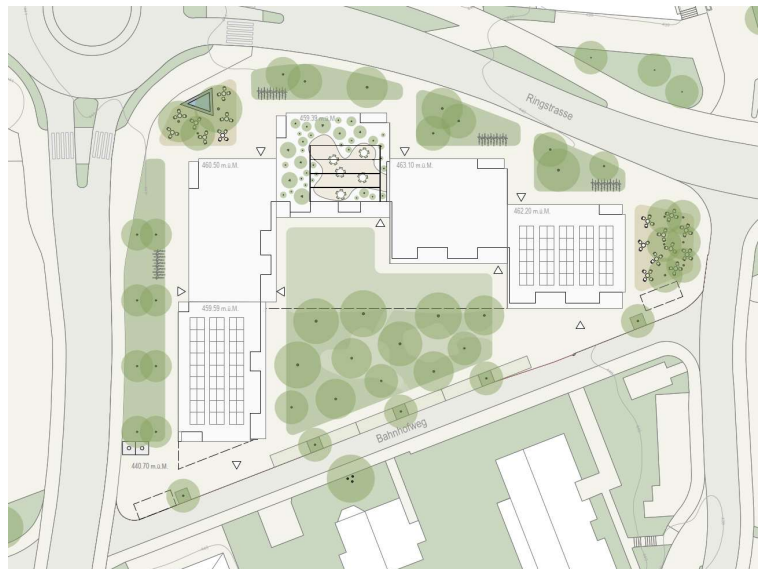


Abbildung 21: Situationsplan Siegerprojekt Baufeld F (Quelle: Niklaus Graber & Christoph Steiger Architekten GmbH, Fahrni Landschaftsarchitekten GmbH)

Unterschreitung Strassenabstand

Die Baubereiche F3, F4 und F5 unterschreiten zur Ringstrasse (Kantonsstrasse) den Strassenabstand von 6.00 m gemäss § 84 Abs. 2 Strassengesetz (StrG). Ihre nordöstlichen Eckpunkte liegen 4.65 bis 5.60 m von der Parzellengrenze entfernt. Zudem resultiert zum Bahnhofweg an den südöstlichen Eckpunkten der Baubereiche F1 und F5 ein Abstand von 4.10 m resp. 3.55 m (Strassenabstand zur Gemeindestrasse 5.00 m gemäss § 84 Abs. 2 StrG). Der Bedarf zur Unterschreitung des Strassenabstands ergibt sich aus städtebaulichen Überlegungen: Die Staffelung der Gebäude, die Bildung einer attraktiven Fassade und die Ermöglichung von vielfältigen Aufenthalts- und Ankunftsräumen entlang der Ringstrasse stellen eine wesentliche Qualität des Siegerprojekts dar. Angesichts der zentralen Lage zwischen Zentrum und Bahnhof besteht an der Erhaltung dieser Qualität auch ein öffentliches Interesse. Die Verkehrssicherheit bleibt gewährleistet. Gestützt auf § 30 Abs. 4 PBG gehen die festgelegten Baubereiche und Baulinien damit den Abstandsvorschriften gemäss Strassengesetz vor.

Gesamthöhen

Das Konzept der Staffelung betrifft auch die Gebäudehöhen, die von einer Gesamthöhe von 18.90 m bis 22.50 m reichen. Diese Höhendifferenzierung trägt wesentlich dazu bei, zu allen Seiten hin eine gute Einpassung der Gebäude zu erreichen und auf die konkreten räumlichen Rahmenbedingungen zu reagieren.



Abbildung 22: Ansicht Nord (Quelle: Niklaus Graber & Christoph Steiger Architekten GmbH, Fahrni Landschaftsarchitekten GmbH)

Nutzungen

Das Erdgeschoss ist vollständig öffentlichkeits- und gemeinschaftsfördernden Nutzungen vorbehalten. Entlang der Ebenastrasse und der Ringstrasse entsteht ein urban geprägter öffentlicher Raum, der den Erdgeschossnutzungen eine klare Adressbildung verleiht. Ein durchgehender Fussweg lädt hier entlang der Schaufenster zum Flanieren ein und stärkt die Belebung des Strassenraums.

Die durchgesteckten Wohnungen profitieren von Ausrichtung nach mehreren Himmelsrichtungen, wodurch der jeweiligen Exposition entsprechend, differenzierte Tag- und Nachtbereiche ausgebildet werden können. Während sich die Wohnräume nach Süden zu einer tiefen, durchlaufenden Verandaschicht orientieren, verfügen sie auf der Nordseite über punktuelle, lärmabgewandte Öffnungen und Balkone, die sich erkerartig zur Längsrichtung des grosszügigen Strassenraums ausrichten. Die einfache Grundstruktur mit klar definierten Erschliessungskernen und wenigen, regelmässig gesetzten Wandscheiben ermöglicht in den Obergeschossen nicht nur vielseitige Wohnungsgrundrisse, sondern lässt auch die Ausbildung zusammenhängender Gewerbeflächen oder Gemeinschaftsräume zu. Aus diesem Grund ist ein leicht überhohes zweites oberirdisches Geschoss vorgesehen, das wahlweise mit Wohn- oder Gewerbenutzungen belegt werden kann.

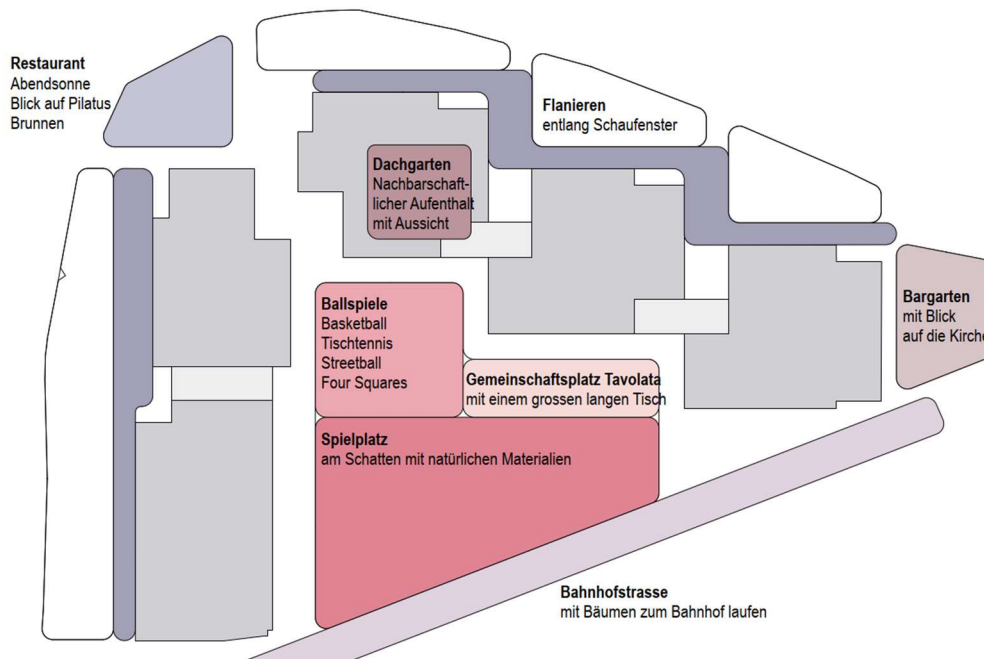


Abbildung 23: Schema Nutzungen (Quelle: Niklaus Graber & Christoph Steiger Architekten GmbH, Fahrni Landschaftsarchitekten GmbH)

Ausdruck und Konstruktion

Zur Strasse hin zeigen sich die Gebäude robust und klar gefasst; die Materialisierung nimmt Bezug auf die industriell geprägte Ziegeleigeschichte Horws und verleiht den Strassenräumen eine prägnante Identität. Demgegenüber sind die hofseitigen Fassaden, die sich zu den Baumpflanzungen orientieren, feiner gegliedert und ruhiger ausformuliert. Die klare Grundstruktur schafft die Voraussetzung für eine flexible und ressourcenschonende Bauweise. Vorgesehen ist eine hybride Konstruktion, bei der die vertikale Primärstruktur in Beton, Holz oder Mauerwerk ausgeführt werden kann, während die Decken in Holz- oder Holzverbundbauweise realisierbar sind.

Die Gebäudehülle ist hinsichtlich Energie- und Klimaanforderungen ausgewogen konzipiert. Auf der Nordseite sorgt ein moderater Fensteranteil mit einer gut gedämmten Fassade für Effizienz und Lärmschutz, während sich die Südseite stärker öffnet. Die tiefe, hofseitige Verandaschicht übernimmt dabei eine klimaregulierende Funktion: Sie wirkt im Sommer als Verschattungselement und ermöglicht in den Übergangs- und Wintermonaten über raumhohe Fensterflächen passive Energiegewinne.



Abbildung 24: Perspektive Ringstrasse (links) und Innenhof (rechts) (Quelle: Niklaus Graber & Christoph Steiger Architekten GmbH, Fahrni Landschaftsarchitekten GmbH)

4.4 Bebauung im Baufeld H

Im Baufeld H ist der Baubereich H2 bereits realisiert. Für den Baubereich H1 wird derzeit eine Volumenstudie erarbeitet, welche analog zur Überarbeitung der Baufelder D, E und F prüft, ob eine Erhöhung der Gesamthöhe auf acht Geschosse bei gleichzeitiger Verkleinerung des Fussabdruckes und damit zugunsten von mehr Freiraum möglich ist. Immer unter Berücksichtigung, dass das im rechtskräftigen Bebauungsplan zulässige Gebäudevolumen einzuhalten ist. Die Fachkommission horw mitte hat diese Höhenanpassung in einer ersten Beurteilung als städtebaulich vertretbar eingestuft. Die Volumenstudie wird zeitlich parallel mit der öffentlichen Mitwirkung und der kantonalen Vorprüfung zu einem Richtprojekt weiterentwickelt und kann anschliessend für die öffentliche Auflage in den geänderten Bebauungsplan überführt werden. Bis zum Vorliegen des Richtprojekts werden die rechtskräftigen Sonderbauvorschriften für den Baubereich H1 möglichst unverändert in den geänderten Bebauungsplan übernommen.

4.5 Bushof

Die Gemeinde beabsichtigt den Neubau eines Bushofs und die Neugestaltung des Bahnhofsplatzes. Der Bahnhof soll dadurch hinsichtlich Städtebau und Aufenthaltsqualität wesentlich aufgewertet werden; zudem sollen Bus und Bahn attraktiv miteinander verknüpft und die Anlagen hindernisfrei ausgestaltet werden. Vorgesehen sind auch Abstellplätze für Velos, Taxis sowie Kiss-&-Ride-Zonen. Die Gemeinde hat hierzu ein entsprechendes Strassenbauprojekt ausarbeiten lassen, das im April 2023 bewilligt wurde.

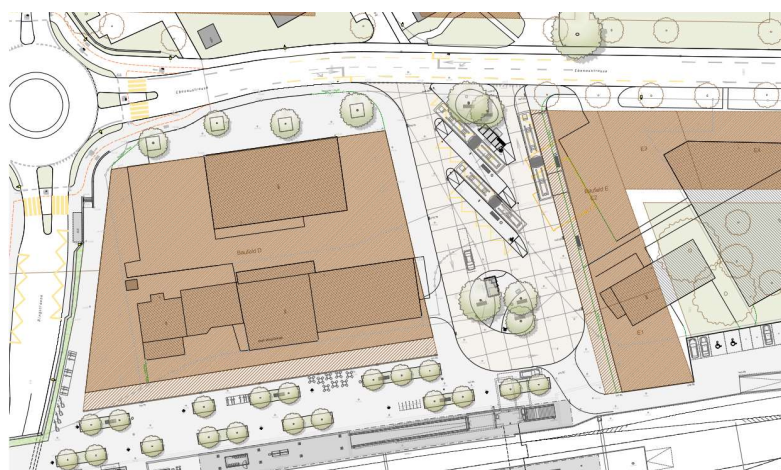


Abbildung 25: Bewilligtes Gestaltungskonzept (vetschpartner Landschaftsarchitekten AG)

Gegen diesen Entscheidung wurde Verwaltungsbeschwerde erhoben, die beim Regierungsrat noch hängig ist. In der Folge wurde das Strassenbauprojekt in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Luzern, der Zentralbahn und den Verkehrsbetrieben Luzern überarbeitet. Dabei wurden auch die betroffenen Grundeigentümerschaften des Bebauungsplans einbezogen. Das überarbeitete Projekt sieht zwei Haltekanten parallel zu den Gleisen sowie eine dritte Haltekante im Bereich der Einmündung der Bahnhofstrasse in die Ebenastrasse vor. Durch die Verlagerung der beiden Buskanten näher zu den Gleisen wird die Lärmbelastung an den angrenzenden Gebäudefassaden reduziert, und die Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn werden deutlich verbessert. Die beiden Wendepunkte sind unmittelbar am Bahnhof angeordnet und erlauben damit kurze Umsteigebeziehungen. Das Strassenbauprojekt ist dabei unabhängig vom rechtskräftigen Bebauungsplan sowie von dessen Änderung umsetzbar.

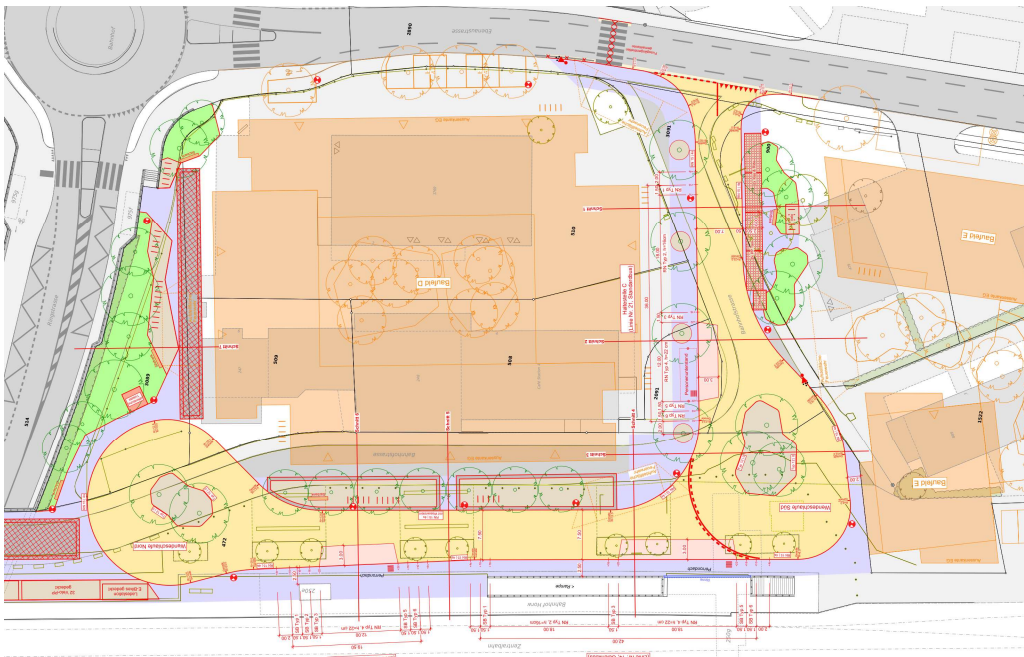


Abbildung 26: Neues Gestaltungskonzept für den Bushof (Emch+Berger AG)

4.6 Massgebendes Terrain

Gemäss § 112a Abs. 2a PBG gilt grundsätzlich das natürlich gewachsene Terrain als massgebendes Terrain. Dieses kann aus planerischen oder erschliessungstechnischen Gründen im Rahmen eines Planungsverfahrens oder eines Baubewilligungsverfahrens abweichend festgelegt werden. In den bereits realisierten Baufeldern A, B, C und G sowie im Baubereich für Hochbauten H2 wurde das massgebende Terrain im Rahmen der jeweiligen Baubewilligungen genehmigt. Im Baufeld F wird das massgebende Terrain im Bebauungsplan anhand der Höhenkoten des Siegerprojekts aus dem Projektwettbewerb festgelegt. Für den Baubereich H1 werden die entsprechenden Höhenkoten des Richtprojekts übernommen, sobald dieses vorliegt. In den Baufeldern D und E sind die Höhenkoten des massgebenden Terrains gemäss dem Strassenbauprojekt für den Bushof festgelegt. Dieses wiederum ist abgestimmt auf die Bahnhofsanlagen.

4.7 Freiraumkonzept

Das Freiraumkonzept horw mitte Ost verfolgt das Ziel, zwischen den unterschiedlichen Baufeldern sowie zwischen dem Bahnhof und den angrenzenden Quartieren zu vermitteln und so die Entwicklung zu einem klar erkennbaren, zusammenhängenden Quartier zu unterstützen. Es definiert die Gestaltung und Nutzung der öffentlich zugänglichen Aussenräume und schafft damit einen verbindlichen Rahmen für die Aufwertung des öffentlichen Raums.

Für die vorliegende Überarbeitung des Bebauungsplans wurde das Freiraumkonzept durch die Studio Vulkan Landschaftsarchitektur AG überarbeitet. Dabei erfolgte eine Abstimmung auf die veränderten Rahmenbedingungen, insbesondere auf das neue Strassenbauprojekt für Bushof und Bahnhofplatz, auf das neue Richtprojekt der Baufelder D und E sowie auf das Siegerprojekt des Projektwettbewerbs zum Baufeld F. Das Freiraumkonzept beruht auch auf dem Regelwerk LuzernSüd mit dem dazugehörigen regionalen Teilrichtplan und dem regionalen Konzept. Das Regelwerk legt fest, dass der Bahnhofplatz als öffentlicher Platzraum mit regionaler Ausstrahlung einen wichtigen Treffpunkt und Gemeinschaftsraum innerhalb von LuzernSüd bildet. Über seine

Materialität und Bepflanzungsstruktur soll er eine eigenständige Identität entwickeln und zugleich flexibel für das Quartier nutzbar sein.

Das überarbeitete Freiraumkonzept trägt den Vorgaben des Regelwerks LuzernSüd Rechnung, indem es sicherstellt, dass der Bahnhofplatz seine Funktion als öffentlicher Aufenthaltsraum erfüllen kann. Mit der vorgesehenen Materialisierung und den Bauminseln erhält er eine identitätsstiftende Gestaltung. Zudem zeigt das Freiraumkonzept auf, wie sich die betriebsbezogenen Aktivitäten der Erdgeschossnutzungen (z.B. Verkaufsauslagen oder Aussenbestuhlungen) mit Aufenthaltsbereichen und Abstellplätzen für Velos kombinieren lassen, sodass für das Quartier eine flexible und vielseitige Nutzung des öffentlichen Raums ermöglicht wird. Zum Freiraumkonzept gehören die nachfolgend beschriebenen Hauptelemente.



Eine dominante Baumreihe leitet die Fussgänger*innen und Velofahrer*innen ins Zentrum.



Durch die Aufwertung der Grünflächen entlang der Ringstrasse wird diese zu einem grünen Rücken für den Kreiselpplatz.



Das Hochhaus wird als offener Hof in die Umgebung integriert. Die Grünoase im Baubereich E fließt in den Bahnhofplatz und mündet in Aufenthaltsbereiche.



Der Charakter der Allmendstrasse soll in der Ebeneaustrasse fortgesetzt werden, wozu beidseitige Baumreihen und üppige Staudenbereiche gehören.



Die Gleisterrasse verbindet bestehende Nutzungen der südlichen und nördlichen Bebauungen. Bauminseln bieten Schatten, Aufenthaltsbereiche und Veloabstellplätze an.



Der «Teppich» ist inspiriert vom bestehenden Belag der Markt-gasse und soll die Gebäude, Plätze und Vorzonen adressieren, die verschiedenen Bereiche vernetzen und Orientierung bieten.

Abbildung 27: Elemente Freiraumkonzept (Studio Vulkan Landschaftsarchitektur AG)

4.8 Klimaanalyse

Im Rahmen der Änderung des Bebauungsplans wurde die Hochschule Luzern (HSLU) bereits 2024 einbezogen, um Verbesserungspotenziale aus klimatischer Sicht zu prüfen. Die dabei identifizierten Massnahmen wurden in der weiteren Bearbeitung berücksichtigt und umgesetzt.

Die HSLU führte zudem eine mikroklimatische Analyse durch. Diese vergleicht das heutige Mikroklima mit demjenigen, das sich bei einer Realisierung des Bebauungsplans einstellen würde. Untersucht wurde die physiologisch äquivalente Temperatur (PET) während des Tages und der Nacht im Zeitraum von Juni bis August des Referenzjahres 2018. Die Analyse kommt zum Schluss, dass die im Bebauungsplan vorgesehenen Entwicklungen das Mikroklima grossflächig verbessern. Wesentliche Beiträge leisten dabei die vorgesehenen Baumpflanzungen sowie teilweise die Beschattung durch neue Gebäude. Im Fazit der Analyse wird betont, dass die geplanten Bäume ihre klimatisch günstige Wirkung nur entfalten können, wenn sie an den vorgesehenen Standorten tatsächlich umsetzbar sind.

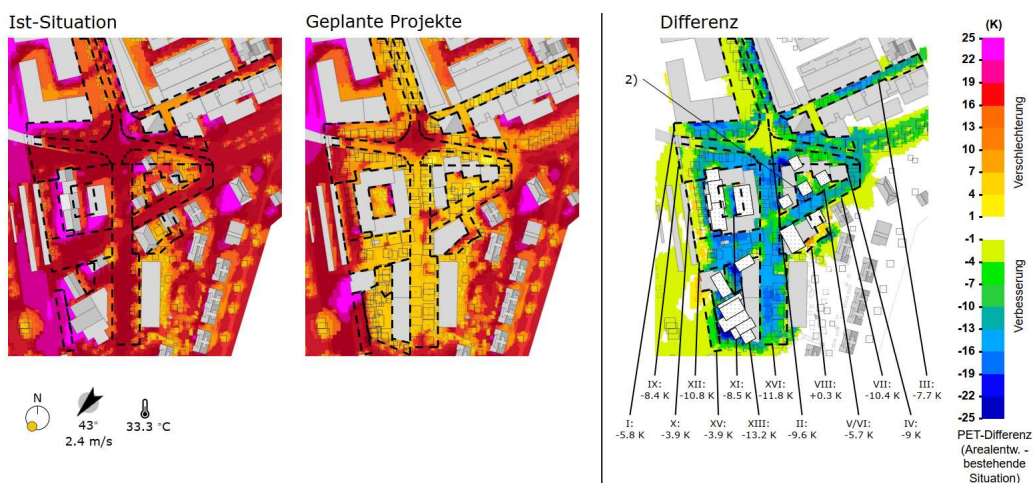


Abbildung 28: Simulation Hitzewelle 2018, PET um 14.00 Uhr (Quelle: HSLU)

4.9 Verkehr

4.9.1 Mobilitäts- und Erschliessungskonzept

Gemäss dem Regelwerk LuzernSüd und dem kommunalen Parkplatzreglement sind bei grösseren Bauvorhaben (≥ 30 Parkfelder) Mobilitätskonzepte zu erarbeiten. Darin gilt es Massnahmen aufzuzeigen, welche die induzierten Fahrten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf das verträgliche Mass (in Abhängigkeit der Auslastung des übergeordneten Strassennetzes) reduzieren und die Benützung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie des Fuss- und Veloverkehrs fördern. Emch+Berger WSB AG hat dazu ein Erschliessungs- und Mobilitätskonzept ausgearbeitet. Die Haupteckdaten aus der Situationsanalyse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

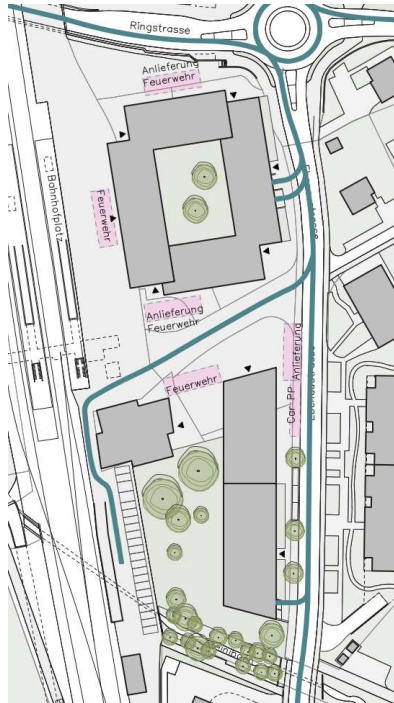
- Das Planungsgebiet weist eine sehr gute Erschliessung für den MIV und den ÖV auf.
- Für den Fussverkehr entstand im Bereich der realisierten Baufelder ein feinmaschiges Wegnetz, dies ist in den Baufeldern südlich der Ringstrasse ebenfalls anzustreben. Die Gefahrenstelle entlang der Ringstrasse soll mit der laufenden Planung zur Erneuerung der Querung der Bahngleise behoben werden.
- Für den Veloverkehr wurden die Netzlücken in den realisierten Baufeldern grösstenteils geschlossen. Er wird ebenfalls von einer Erneuerung der Querung

der Bahngleise an der Ringstrasse profitieren. In den Baufeldern südlich der Ringstrasse ist auf eine direkte und komfortable Anbindung ans Velonetz zu achten, u.a. durch die Anzahl und Anordnung der Abstellanlagen.

- Der MIV kann auf dem übergeordneten Verkehrsnetz in der Abendspitzenstunde langfristig, d.h. bis 2040, abgewickelt werden.
- Für den Busbetrieb ist es wichtig, dass die beiden Kreisel Steinibach und Bahnhof nicht überlastet werden.

Das Erschliessungs- und Mobilitätskonzept vom 1. Oktober 2025 sieht vor, den ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr zu fördern und damit eine Überschreitung der Kapazitätsgrenzen des übergeordneten Verkehrsnetzes durch den MIV entgegenzuwirken. In seinen Berechnungen geht das Erschliessungs- und Mobilitätskonzept von einem Nutzungsmix von 20 % Gewerbe und 80 % Wohnen (Geschossfläche) aus und berücksichtigt auch die optionale Nutzung des Baubereichs E2 als Hotel. Er zeigt den durchschnittlichen Tagesverkehr pro Baufeld auf, um das Fahrtenaufkommen in der Abendspitzenstunde in einem verträglichen Mass von 129 bzw. 139 (Option Hotel im Baufeld E) Zu- und Wegfahrten zu halten. Trotz eingeschränkter Anzahl Abstellplätze und damit reduzierten MIV-Fahrten kann das Mobilitätsbedürfnis abgedeckt werden, da den Bewohnenden und Beschäftigten vor Ort ein breites und attraktives Angebot an alternativen Verkehrsmitteln zur Wahl steht. Einschneidendere Massnahmen wie Dosierungsanlagen würden nur als Rückfallebene zum Einsatz kommen. Zur Zielerreichung zeigt das Erschliessungs- und Mobilitätskonzept entsprechende Massnahmen sowie das notwendige Monitoring und Controlling auf. Gestützt auf das Mobilitäts- und Erschliessungskonzept sind in den Bauprojekten spezifische Mobilitätskonzepte zu erarbeiten.

4.9.2 Erschliessung MIV



Die Erschliessung der Baufelder D und E erfolgt über die Ebenastrasse. Die Parkierung ist in die Gebäude integriert und in den Untergeschossen vorgesehen, im Baubereich D zusätzlich im Erdgeschoss.

Abbildung 29: Erschliessung MIV (Quelle: vetschpartner Landschaftsarchitekten)

Mit dem neuen Richtprojekt für das Baufeld E bleibt die Erschliessung der Betriebsfläche der Zentralbahn bzw. die Zufahrt der Verladerampe sowie der Fläche neben dieser Rampe gewährleistet.



Abbildung 30: Nachweis Schleppkurven vom 14.11.25 (Quelle: Emch + Berger WSB AG)

Im Baufeld F erfolgt die Erschliessung ab dem Bahnhofweg. Das Siegerprojekt sieht vor, dass die Zufahrt im Baubereich F5 im Osten des Baufelds zu liegen kommt und durch die Tiefgarage im Einbahnsystem bis in den Baubereich F1 geführt wird, wo sich die Ausfahrt befindet. In der weiteren Konkretisierung des Siegerprojekts zu einem Richtprojekt ist die Zu- und Wegfahrt über den Baubereich F5 aufzuzeigen.

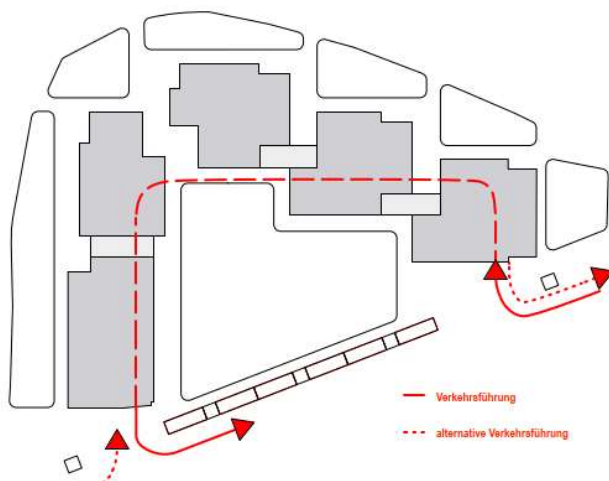


Abbildung 31: Schema Verkehr Baufeld F (Quelle: Niklaus Graber & Christoph Steiger Architekten GmbH, Fahrni Landschaftsarchitekten GmbH)

Der Baubereich H1 wird über die bereits bestehende Erschliessung und die Tiefgarage des Baubereichs H2 erschlossen.

4.9.3 Erschliessung Fuss- und Velowege

Der BP folgt hinsichtlich Fuss- und Veloverkehr weitgehend dem Regelwerk LuzernSüd, dem Richtplan Fuss- und Veloverkehr vom 12. Mai 2022 und dem kommunalen Konzept «Velohaupttrouten Horw» vom 11. April 2023. Innerhalb des Perimeters wird grundsätzlich eine feinmaschige Durchwegung sichergestellt. Mit der Realisierung der Baufelder A bis C konnte die bisher bestehende Netzlücke entlang der Gleise für den Fuss- und Veloverkehr bereits geschlossen werden. Die Ebenastrasse eignet sich gemäss Konzept «Velohaupttrouten Horw» als Velohaupttroute mit Tempo 30. Die lokal bedeutende Netzlücke für den Fussverkehr vom Bahnhof über die Ebenastrasse zum Promenadenweg führt über das Baufeld H und die Überbauung Langmatt (ausserhalb des Bebauungsplanperimeters). Für den Abschnitt auf dem Baufeld H liegt bereits ein öffentlicher Fusswegrecht vor. Entsprechend wird der Weg als öffentlicher Fussweg im BP eingetragen.

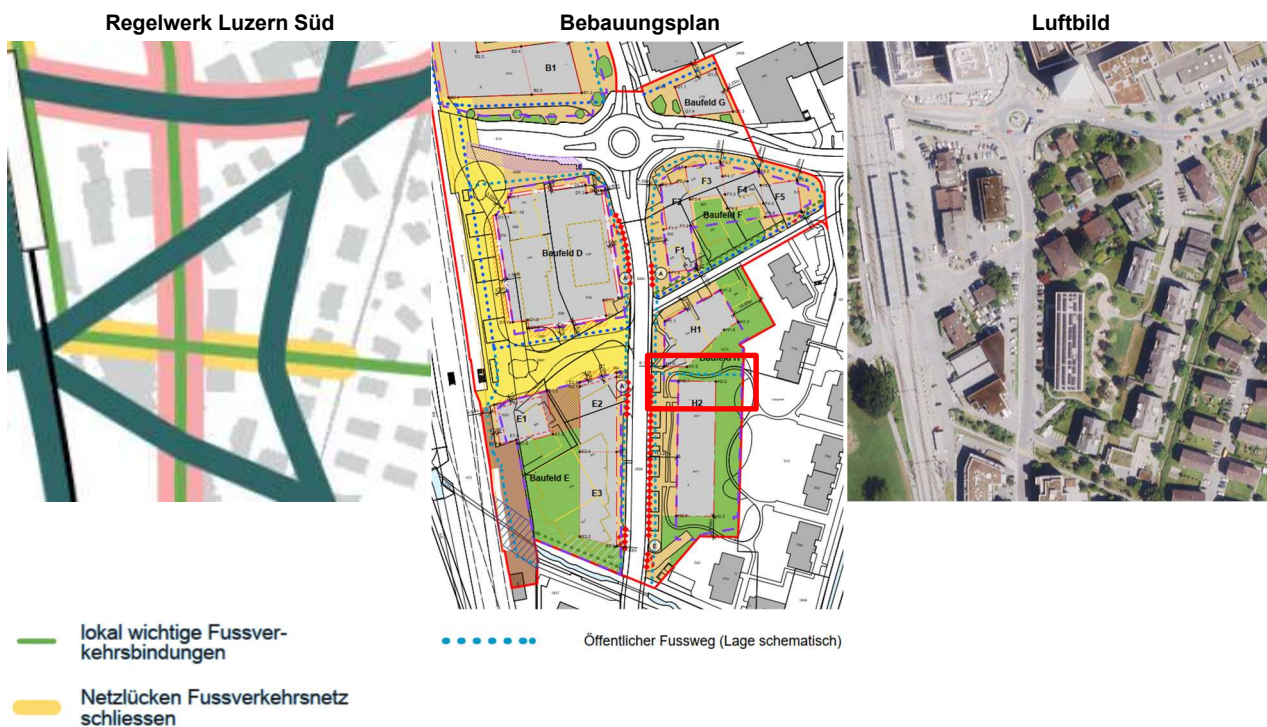


Abbildung 32: Netzlücke Bahnhof–Hans-Reinhard-Strasse (Abbildung links: Regelwerk LuzernSüd, Abbildung rechts: Kantonales Geoportal)

4.10 Lärmbeurteilung

Die Lärmbeurteilung für die Baubereiche des Bebauungsplans vom 2. Dezember 2025 wurde durch die bbp Ingenieure AG erarbeitet. Grundlage bildeten die Lärmschutz-Verordnung (LSV), die Vorgaben der kantonalen Dienststelle UWE (Fachbereich Lärm) sowie die veränderten Rahmenbedingungen im Perimeter.

Die Beurteilung zeigt, dass die Immissionsgrenzwerte für Eisenbahn- und Strassenlärm sowie für Industrie- und Gewerbelärm im Geltungsbereich des Bebauungsplans eingehalten werden können, ohne dass zusätzliche Schutzmassnahmen erforderlich sind. Dabei wurde auch berücksichtigt, dass die Gebäude die Baulinien mit Anordnungsbereich um bis zu 1.50 m überragen dürfen. Ebenso sind die Grenzwerte eingehalten, wenn zusätzlich vorspringende Gebäudeteile realisiert werden, wobei in diesem Falle der Lärmpegel um rund 1 - 2 dB(A) zunimmt. Die Beurteilung kommt auch unter Berücksichtigung der Lärmbelastung durch den Bushof und die zusätzliche Verkehrsbelastung,

die sich aus der geplanten Entwicklung ergibt, zum Ergebnis, dass die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden können.

Bei den vorgesehenen Anlagen zur Parkierung, die im Sinne des Lärmschutzes als neue Anlagen gelten, können die Planungswerte bei den exponiertesten Punkten der relevanten Baufelder D, E, F und H eingehalten werden. Damit sind auch bei allen restlichen Fenstern von lärmempfindlichen Nutzungen die Planungswerte eingehalten.

Die Beurteilung empfiehlt, die Decke der Vorhalle im Bereich der Zufahrt schallabsorbierend auszukleiden. Zudem ist die Regenrinne bei der Zufahrt fest zu verschrauben, um Geräusche bei Überfahrten zu vermeiden. Bei den Baueingaben ist ein definitiver Lärmschutznachweis gemäss Art. 7 LSV zu erarbeiten, der alle lärmemittierenden Anlagenteile (z.B. Parkierung, HLK-Anlagen, lärmige Gewerbebetriebe) berücksichtigt.

Für die Auswirkungen des Bushofs als neue ortsfeste Anlage im Sinne der Lärmschutzverordnung wurde ein separater Lärmschutznachweis erarbeitet, welcher Bestandteil des Strassenprojekts ist.

4.11 Bodenschutzkonzept

Gemäss der kantonalen Dienststelle Umwelt und Energie sind im Rahmen der Bauprojektierung die Auswirkungen des Bauprojekts auf den Boden zu überprüfen. Dabei ist bereits im Rahmen des BP ein Bodenschutzkonzept zu erstellen. Dieses bezieht sich auf die biologisch aktiven, für Pflanzen durchwurzelbaren Böden und wurde durch CSD Ingenieure erarbeitet. Es verfolgt das Ziel, einen optimalen Bodenschutz zu erreichen und Massnahmen zur Vermeidung und Reduktion der Bodenbelastung aufzuzeigen. Ein weiteres Ziel ist die Rekultivierung, d.h. der Erhalt der Bodenfruchtbarkeit.

Das Bodenschutzkonzept vom 21. November 2025 zeigt auf, dass nur im Baufeld F und beim Baubereich H1 gewachsener Boden vorhanden ist, der chemisch analysiert werden konnte. Die Analyse zeigt, dass der Boden teilweise chemisch wenig bzw. chemisch schwach und auch biologisch belastet ist. So ist der chemisch wenig belastete Boden nur eingeschränkt und der chemisch schwach belastete Boden nur am Entnahmeort verwertbar. Auf der Stufe des Bauprojekts ist das Konzept für die betroffenen Flächen weiter zu konkretisieren.

4.12 See-Energie

Mit dem Bebauungsplan wird die Möglichkeit eines Anschlusses an den Energieverbund Seenergie-Luzern gemäss der kommunalen Energieplanung offengehalten. Ein solcher Anschluss erfordert eine Quartierzentrale, welche das Wasser auf die für die Raumwärme erforderliche Temperatur erwärmt und an die die einzelnen Liegenschaften angeschlossen werden. Die Dimensionierung der Zentrale richtet sich nach der erforderlichen Leistung sowie den spezifischen Rahmenbedingungen. In der Regel erreicht sie jedoch eine Grösse, die innerhalb des Bebauungsplans eine räumlich sorgfältige Abstimmung mit den Überbauungen, der Freiraumgestaltung und der Erschliessung notwendig macht. Diese Abstimmung wurde im Richtprojekt für die Baufelder D und E vorgenommen, sodass im Bebauungsplan ein Standort südlich des Baubereichs E3 festgelegt werden konnte.

4.13 Mehrwertausgleich

Ausgangslage

Die Präzisierung des bisherigen Gesetzgebungsauftrags über den Ausgleich planungsbedingter Mehr- und Minderwerte ist zentraler Bestandteil des revidierten RPG. Dieses Gesetz ist seit dem 1. Mai 2014 in Kraft. Mit der Revision des PBG des Kantons Luzern

wurde der Mehrwertausgleich auch im kantonalen Recht (§ 105 PBG) eingeführt und am 1. Januar 2018 in Kraft gesetzt.

Mindestregelung

Bei Umzonungen in Gebieten mit Bebauungs- oder Gestaltungsplanpflicht, der Anpassung der Nutzungsvorschriften in Gebieten mit Bebauungs- oder Gestaltungsplanpflicht sowie beim Erlass oder der Änderung eines Bebauungsplans wird eine Mehrwertabgabe im Umfang von 20% des Mehrwerts erhoben, sofern ein Mehrwert von mehr als 100'000 CHF anfällt. Der Mehrwert entspricht der Differenz zwischen Verkehrswert des Landes mit und ohne Planänderung.

Die Mehrwertabgabe wird fällig bei der Erstellung von Neubauten oder bei erheblichen Änderungen an bestehenden Bauten nach Rechtskraft der Baubewilligung. Die Mehrwertabgabe wird subsidiär erhoben, d.h. wenn mit den betroffenen Grundeigentümern kein verwaltungsrechtlicher Vertrag abgeschlossen wird. Gemeinwesen im Sinne von § 5 des Gesetzes über die Grundstückgewinnsteuer (GGStG) sind von der Mehrwertabgabe befreit.

Mehrwert Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof – Teil Ost

Die Gemeinde geht nach heutigem Wissensstand davon aus, dass mit der Änderung des Bebauungsplans kein Mehrwert von mehr als 100'000 CHF entsteht. Dies ist darauf zurückzuführen, dass der geänderte Bebauungsplan das bereits rechtskräftige Nutzungsmass im Wesentlichen unverändert übernimmt und zusätzlich in den meisten Baubereichen einen minimalen Gewerbeanteil festlegt. Der bisher geltende Bebauungsplan erlaubte hingegen eine vollständige Wohnnutzung, welche in der Regel renditestärker ist. Aufgrund dieser Verschiebung zugunsten eines höheren Anteils an Gewerbenutzungen ergibt sich aller Voraussicht nach kein zusätzlicher Mehrwert.

5 Erläuterung der Planungsinhalte

5.1 Thematische Schwerpunkte der Änderung

Anpassung an die neurechtlichen Baubegriffe und Baumasse

Mit der PBG-Revision vom 17. Juni 2013 sind die kommunalen Planungsinstrumente spätestens bis Ende 2023 an das kantonale Recht anzupassen. Zentral ist dabei die Anpassung der Baubegriffe gemäss IVHB. Die unterschiedlichen Definitionen von alten und neuen Baubegriffen führen dazu, dass gewisse Baumasse umgerechnet oder neu festgelegt werden müssen. Es wird angestrebt, dass die neuen Baubegriffe nur eine formelle Änderung darstelle und sie dieselben baulichen Nutzungsmass wie im rechtskräftigen BP ermöglichen. Inhaltliche Anpassungen werden nur aufgrund des neuen Richtprojekts und der erfolgten Qualitätssicherung durch die Fachkommission horw mitte vorgenommen. Folgende Begriffe werden gemäss IVHB angepasst:

Baubegriff alt	Baubegriff neu	Auswirkungen / Bemerkungen
Firsthöhe	Gesamthöhe (IVHB)	Differenzen ergeben sich aufgrund der Definition der Messweise: Massgebend ist neu der grösste Höhenunterschied zwischen dem höchsten Punkt der Dachkonstruktion und dem lotrecht darunter liegenden Terrain. Die Gesamthöhe kann daher im Gegensatz zur Firsthöhe auch im Gebäudeinneren liegen. Dies wirkt sich in Gebieten mit flacher Topographie kaum aus. ► Die beiden Begriffe werden gleichgesetzt behandelt.
Baubereichsfläche	anrechenbare Gebäudefläche (IVHB)	Als maximal bebaubare Flächen wurden im rechtskräftigen BP die Flächen der Baubereiche festgelegt. Sämtliche Gebäudeteile mussten innerhalb dieser Flächen erstellt werden. IVHB-konform mit ähnlicher Bedeutung ist der Begriff «anrechenbare Gebäudefläche». Zur anrechenbaren Gebäudefläche zählen die Flächen von Gebäuden innerhalb der projizierten Fassadenlinie. Nicht dazugezählt werden vorspringende Gebäudeteile (z. B. Balkone, Vordächer, Dachvorsprünge), wenn sie nicht mehr als 1.5 m über die Fassadenflucht hinausragen und nicht mehr als einen Drittel des zugehörigen Fassadenabschnitts überschreiten (vgl. § 112a Abs. 2h PBG). ► Neu wird eine maximale anrechenbare Gebäudefläche festgelegt. Zusätzlich werden vorspringende Gebäudeteile über die Fassadenlinie hinaus ermöglicht. Dies erlaubt eine abwechslungsreichere und differenziertere Fassaden- bzw. Volumengestaltung. Die Änderung wurde von der Fachkommission horw mitte begrüsst und stellt eine Qualitätssteigerung dar.
anrechenbare Geschossfläche	anrechenbare Gebäudefläche (IVHB) / Hauptnutzfläche (IVHB, SIA 416) / Geschossfläche (SIA 416)	Mit dem Wegfall der Ausnützungsziffer kann der Begriff der anrechenbaren Geschossfläche nicht mehr weiterverwendet werden. Begrenzt auf das Erdgeschoss kann der Begriff weitgehend mit der «anrechenbaren Gebäudefläche» gleichgesetzt werden. Für die Definition von Nutzungsanteilen im gesamten Gebäude wird zusätzlich der Begriff «Hauptnutzfläche» bzw. «Geschossfläche» genutzt. ► Bei Festlegungen zum Erdgeschoss wird die anrechenbare Gebäudefläche verwendet oder das gesamte Erdgeschoss bezeichnet. Bei den übrigen Festlegungen kommt die Hauptnutzfläche bzw. die Geschossfläche zum Einsatz.
Vollgeschosse	oberirdische Geschosse	Im BP werden die maximalen Höhen mit der Gesamthöhe vorgegeben. Die Angabe der Geschossigkeit dient dabei als gestalterische Vorgabe. Zudem wird verhindert, dass mehr Geschosse innerhalb der festgelegten Gesamthöhe erstellt werden, als durch das Richtprojekt vorgesehen sind. Es wird daher der Begriff «oberirdische Geschosse» verwendet, der aber keinen definierten Baubegriff darstellt. ► Bei der Anzahl oberirdischer Geschosse handelt es sich um eine qualitätssichernde gestalterische Vorgabe ohne weitere Auswirkungen auf die Baumasse.

Änderungsanträge des Einwohnerrats Horw

Zur inhaltlichen Überarbeitung des rechtskräftigen BP sind im Rahmen von mehreren Sitzungen des Einwohnerrats Horw verschiedene Anträge (Antrag auf Bemerkung) eingegangen. Die Anliegen wurden im Rahmen der Änderung überprüft und soweit möglich umgesetzt. Die zentralen Anliegen zum BP sind im Folgenden zusammengefasst:

Begehren Einwohnerrat	Umgang im Rahmen Änderung BP
Die Anträge des Einwohnerrates gemäss Protokoll Nr. 405 vom 25. November 2021 zur Umgestaltung der Ringstrasse, den Ostteil betreffend, sind berücksichtigt.	Die Projektierungen bei der Querung der Bahngleise im Bereich der Ringstrasse werden im Situationsplan aufgenommen und in den SBV berücksichtigt. Die benötigten Flächen für die Entwicklung des Bushofes sind entsprechend übernommen.
Antrag L20, 31.03.2022: Deckung des Wärmebedarfs durch nichterneuerbare Energien vollständig ausschliessen	Durch die Festlegungen zur Energie (Art. 35 SBV) sind nichterneuerbare Energien ausgeschlossen.
Antrag L20, 31.03.2022: Vorgabe der vollständigen Nutzung nicht begehbare Flachdächer für Solarenergie	Art. 8 Abs. 2 SBV gibt vor, dass die nicht begehbaren Dachflächen der Regenwasserretention und als Standorte für die Energiegewinnung dienen.
Antrag BVK, 27.10.2022: Erweiterung Fachkommission horw mitte	Umgesetzt mit Art. 39 Abs. 1 SBV (mind. 5 anstatt 3 Mitglieder).
Antrag BVK, 27.10.2022: Begünstigung von kleineren Gebäudefussabdrücken und grösserer Gesamthöhe zugunsten Freiraumqualität, allenfalls mit Steuerung Wohnungs- und Gewerbenutzung	Das neue Richtprojekt für die Baufelder D und E und das Siegerprojekt für das Baufeld F weisen eine geringere anrechenbare Gebäudefläche auf. Insgesamt wurden rund 1'100 m ² zugunsten von zusätzlichen Freiräumen umgewidmet, was durch eine entsprechend höhere Gesamthöhe der Gebäude ausgeglichen wird.
Antrag L20, 27.10.2022: Es ist in Zusammenarbeit mit Eigentümern und dem Gewerbe eine Strategie für die Erdgeschossnutzung im Zentrum und entlang der Kantonsstrasse zu entwickeln	Die Ostseite der Zentrumszone Bahnhof wird als Wohn- und Gewerbegebiet an guter Lage angesehen. Der überarbeitete BP sieht für alle noch nicht realisierten Baubereiche vor, dass im Erdgeschoss Gewerbe, Dienstleistungen und/oder kulturelle Nutzungen vorzusehen sind. Weiter ist spezifisch in den Baufeldern D und E vorgegeben, dass zum Bahnhofplatz und Bushof hin publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss vorzusehen sind.

Weitere Zielformulierungen des Gemeinderats Horw

Der Gemeinderat hat an seiner Sitzung vom 8. September 2022 weitere inhaltliche Ziele für die Überarbeitung des BP formuliert.

Zielformulierungen Gemeinderat	Umgang im Rahmen Änderung BP
Anpassungen an die übergeordneten planungs- und baurechtlichen Grundlagen	Die Vorgaben der übergeordneten Grundlagen wurden berücksichtigt, insbesondere: <ul style="list-style-type: none"> - Planungs- und Baugesetz Kt. Luzern - Energiegesetz Kt. Luzern - Teilrevidierte Nutzungsplanung Gde. Horw - Naturschutzverordnung Gde. Horw - Auflagen gem. Vorprüfungsbericht BUWD vom 2. Juni 2021 - Konzept zur Vernetzung und Gestaltung des Freiraums im Talboden Horw
Berücksichtigung veränderter Bedürfnisse und Entwicklungsabsichten der betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer	Die Eigentümerschaften haben das Richtprojekt für die Baufelder D und E überarbeitet und mittels einem Projektwettbewerb ein Siegerprojekt für das Baufeld F erarbeitet. Für den Baubereich H1 wird derzeit eine Volumenstudie erarbeitet, die bis zur öffentlichen Auflage zu einem Richtprojekt entwickelt und in den Bebauungsplan überführt werden soll. Sämtliche Eigentümerschaften wurden angemessen am Erarbeitungsprozess einbezogen.
Abstimmung auf geänderte betriebliche und gestalterische Ansprüche bei der Ringstrasse	Der BP sieht für die vorgesehene Querung der Bahngleise im Bereich der Ringstrasse eine Raumsicherung zu diesem Zweck vor. Dieser beruht auf der Machbarkeitsstudie von Emch+Berger WSB AB vom Juni 2020.
Bei einer Änderung des BP soll zwingend die Plausibilität für eine qualitätsvolle Organisation der Grundrisse nachgewiesen werden.	Das Richtprojekt für die Baufelder D und E zeigt stufengerecht qualitätsvolle Regelgrundrisse auf, auch das Siegerprojekt im Baufeld F zeigt qualitativ hochwertige Wohnungsgrundrisse auf. Der BP legt in den noch nicht realisierten Baufeldern Baubereiche mit einem gewissen Anordnungsspielraum fest, der Flexibilität für das spätere Bauprojekt und Spielraum für hochwertige Grundrisslösungen bietet.
Zur Sicherung der Mobilität sind die Anforderungen der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) berücksichtigt.	Der BP begrenzt die maximale Anzahl Fahrten (durchschnittlicher Tagesverkehr) auf das vertragliche Mass aus Sicht des übergeordneten Verkehrssystems. Der entsprechende Nachweis wurde im Erschliessungs- und Mobilitätskonzept erbracht.

Zielformulierungen Gemeinderat	Umgang im Rahmen Änderung BP
Es liegt ein Mobilitätskonzept vor.	Das Erschliessungs- und Mobilitätskonzept wurde in den BP aufgenommen und dient gemäss Art. 1 Abs. 3 als wegweisende Grundlage.
Es liegt eine Nachhaltigkeitsbewertung auf der Basis des Richtprojekts vor. Die Sonderbauvorschriften sind insbesondere betreffend Umwelt und Nachhaltigkeit zeitgemäss zu erneuern.	Das Richtprojekt für die Baufelder D und E zeigt stufengerecht den Bedarf zur Überarbeitung des Bebauungsplans auf. Nachhaltigkeitsbewertungen sind in den weiteren Projektierungen vorzunehmen. Die Vorgaben zur Umwelt und Nachhaltigkeit wurden aktualisiert.
Schaffung von (geeigneten) Voraussetzungen, damit der Bushof und der Bahnhofplatz rasch umgesetzt werden können (aktuell blockiert durch hängige Verfahren).	Das Projekt zum Bushof wurde in den BP integriert bzw. die beiden Planungen wurden aufeinander abgestimmt.
Die Nutzungsmasse (Fläche der Baubereiche und Höhe der Bauten) werden nicht erhöht.	Insgesamt hält der überarbeitete Bebauungsplan das bisherige Nutzungsmass ein. Die höheren Gesamthöhen werden durch eine Reduktion der anrechenbaren Gebäudeflächen von rund 1'100 m ² ausgeglichen.
Gewerblich Erdgeschossnutzungen sind gewährleistet.	Die Ostseite der Zentrumszone Bahnhof wird als Wohn- und Gewerbegebiet an guter Lage angesehen. Der überarbeitete BP sieht für alle noch nicht realisierten Baubereiche vor, dass im Erdgeschoss Gewerbe, Dienstleistungen und kulturelle Nutzungen vorzusehen sind. Weiter ist spezifisch in den Baufeldern D und E vorgegeben, dass zum Bahnhofplatz und Bushof hin publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss vorzusehen sind.
Das Freiraumkonzept horw mitte Ost ist den veränderten Entwicklungsabsichten angepasst.	Das Freiraumkonzept horw mitte Ost wurde von Studio Vulkan aktualisiert und gilt weiterhin als Grundlage für die Freiraumgestaltung.

5.2 Erläuterung der Bestimmungen

5.2.1 Allgemeine Bestimmungen

In den allgemeinen Bestimmungen sind die **Bestandteile und der Geltungsbereich** des Bebauungsplans (BP), das Verhältnis zum **übergeordneten Recht** sowie **Zwecke und Ziele** des BP umschrieben.

Verbindlicher Bestandteil des BP sind die Sonderbauvorschriften und der dazugehörige Situationsplan im Massstab 1:1'000. Der Geltungsbereich bzw. die genaue Abgrenzung des BP-Gebiets sind im Situationsplan mit der roten Linie (Perimeter) dargestellt. Der vorliegende Planungsbericht ist orientierend und dient der Erläuterung der Planungsabsichten. Die wegweisenden Grundlagen sind bei Ausarbeitung eines Bauprojektes beizuziehen und in geeigneter Form zu berücksichtigen bzw. die Planung darauf abzustimmen. Das rechtskräftige BZR der Gemeinde Horw behält in all jenen Aspekten seine Gültigkeit, in denen der BP nicht explizit andere Festlegungen formuliert.

5.2.2 Bebauung

Gemäss BZR sind die zulässigen Baumasse in der Zentrumszone Bahnhof im BP festzulegen. Durch die Änderung des BP werden zum einen die neue Baumasse gemäss IVHB umgesetzt, zum anderen erfolgt die inhaltliche Anpassung aufgrund des neuen Richtprojekts in den Baufeldern D und E, des Siegerprojekts aus dem Projektwettbewerb im Baufeld F und des neuen Projekts des Bushofes.

Unter **Baufelder allgemein** sind sämtliche Baufelder im BP-Perimeter aufgelistet. Die Baufelder A, B, C und G sowie der Baubereich H2 sind gemäss den darauf rechtskräftig bewilligten und realisierten Bauprojekten abgestimmt und wurden bei Bedarf angepasst. Die Baufelder D und E wurden im Rahmen des veränderten Richtprojekts neu beplant, für das Baufeld F wurde auf Basis eines Projektwettbewerbs ein Siegerprojekt ausgearbeitet. Zudem werden Baubereiche für Hochbauten und Baubereiche für Auskragungen (im Baufeld D) definiert. Die Baubereiche für Hochbauten dienen der Realisierung der eigentlichen Gebäude und legen zulässige anrechenbare Gebäudefläche

und Gesamthöhen fest, wobei in den noch nicht realisierten Baubereichen mit Durchführung eines Architekturwettbewerbs nach sia 142 mit mindestens fünf Planungsteams davon abgewichen werden kann, sofern das Bauvolumen (zulässige anrechenbare Gebädefläche multipliziert mit der zulässigen Gesamthöhe) pro Baubereich gleich bleibt und die Gebädefläche entsprechend reduziert wird. Damit wird für die nachfolgenden Bauprojekte zusätzliche Flexibilität geschaffen und gleichzeitig könnten grosszügigere Freiräume realisiert werden.

Die Baubereiche für Auskragungen dienen der plastischen Fassadengliederung des Baufelds D durch Balkone, Erker und dergleichen. Diese sind ab dem zweiten oberirdischen Geschoss zugelassen. Zwar sind solche vorspringenden Gebäudeteile grundsätzlich bereits gemäss § 112a Absatz 2 lit. h PBG zulässig (mit Ausnahme der bereits realisierten Baubereiche in den Baufeldern A, B, C und G sowie des Baubereichs H2). Im Baufeld D überschreiten diese Elemente jedoch das gemäss PBG zulässige maximale Mass, weshalb hier eigene Baubereiche für Auskragungen vorgesehen sind. Weiter regelt der Artikel, welche Bauten und Anlagen ausserhalb der Baubereiche möglich sind und dass sich diese gut in die Umgebung einzupassen haben.

Der BP definiert im Situationsplan mehrere Baubereiche pro Baufeld; diese sind durch verschiedene **Baulinien** begrenzt. Damit ein Spielraum zugunsten der konkreten Ausformung und Plastizität der Gebäude gewährleistet ist, wurde die Baulinie mit Anordnungsbereich angepasst und die mögliche Abweichung von 0.50 m auf 1.50 m erweitert. Dies bedeutet, dass die Fassadenflucht den Baubereich um dieses Mass überschreiten darf, sofern dadurch keine Erhöhung der festgelegten maximal anrechenbaren Geschossfläche erfolgt. Sie kommt in den überarbeiteten Baufeldern nur im Baubereich E3 und teilweise im Baubereich E2 vor. Die Baulinie mit Anordnungsbereich dient zudem als Abgrenzung zwischen benachbarten Baubereichen, namentlich zwischen B1 und B2, B3 und C, E2 und E3 sowie zwischen den Baubereichen im Baufeld F. Dadurch wird sichergestellt, dass allfällige Abweichungen von der Baulinie in den jeweils angrenzenden Baubereichen aufeinander abgestimmt erfolgen können. Da in diesen Bereichen eine geschlossene Bauweise vorgeschrieben ist, können auf diese Weise keine baulichen Lücken zwischen den Gebäuden entstehen.

Die zurückhaltende Festlegung der Baulinie mit Anordnungsbereich ist auf die dichte Überbauung des Bahnhofgebiets und die dadurch höheren städtebaulichen Anforderungen zurückzuführen, insbesondere auf die notwendige Abstimmung mit den Strassenräumen und dem neuen Bushof. Für die besonderen Anforderungen im Baufeld D wurden zusätzlich, wie bereits vorgehend beschrieben, eigene Baubereiche für Auskragungen vorgesehen. Zudem definiert die Baulinie für rückspringende Gebäudeteile in den Baubereichen E1 und E2 einen spezifischen volumetrischen Rücksprung des Erdgeschosses.

Der BP gibt neu Baulinien für **unterirdische Bauten** vor. Um eine effektive Begrünung auch in den unterbauten Bereichen zu ermöglichen, ist eine Mindestüberdeckung von 1 m festgelegt. Zur Überdeckung zählt nur durchwurzelbares Substrat oder Bodenmaterial; Bauteile auf der Oberfläche der unterirdischen Bauten wie Abdichtungen, Drainagematten und dergleichen können nicht angerechnet werden. Das Richtprojekt für das Baufeld D sieht an der Ebenaustrasse doppelte Zufahrtsrampen vor, welche das Baudepartement hinsichtlich der Verkehrssicherheit als nicht vertretbar beurteilt. Aus städtebaulicher Sicht ist die Zufahrtsrampe vollständig ins Gebäude zu integrieren, allenfalls unter partieller Beanspruchung des Innenhofs. Dies ist im Bauprojekt zu überprüfen und aufzuzeigen.

Unterniveaubauten sind im Bebauungsplanperimeter nicht erforderlich und werden daher ausgeschlossen.

Hinsichtlich der **Dachgestaltung** sind für die neu zu erstellenden Bauten zwingend Flachdächer vorgegeben. Nicht begehbare Flächen sind für die Energiegewinnung

und gleichzeitig für die Regenwasserretention zu nutzen (vgl. Art. 37 BZR). Auch bei der Erstellung von Solaranlagen sind die entsprechenden Dachflächen zu begrünen.

Die **Baufelder A, B und C** sind bereits realisiert. Die zugehörigen Bestimmungen werden gemäss IVHB sowie den erteilten Baubewilligungen aktualisiert. Vorspringende Gebäudeteile werden nicht zugelassen, um das bisher zulässige Nutzungsmass unverändert weiterzuführen.

Das **Baufeld D** beinhaltet den Baubereich D sowie den Baubereich für Auskragungen und wurde auf das überarbeitete Richtprojekt abgestimmt. Gegenüber dem rechtskräftigen BP verringert sich die mit dem Erdgeschoss («erstes oberirdisches Geschoss») überbaubare Fläche von 3'781 m² auf 3'250 m² und somit um rund 500 m². Im Gegenzug wird ein zusätzliches, nicht flächendeckendes 8. oberirdisches Geschoss zugelassen, das so auszugestalten ist, dass das Gebäude zur Ebenastrasse hin weiterhin kein zusätzliches Geschoss aufweist. Die Gesamthöhe erhöht sich von 23 m auf 24.50 m an der Ebenastrasse und auf 27.50 m auf den anderen Seiten. Die nutzbare Fläche erhöht sich damit nicht. Die Erhöhung des Bauvolumens um ca. 2'500 m³ bzw. 3% ist eine Folge der für konstruktive Zwecke gewährten Mehrhöhe von 1.50 m.

Baufeld D		Bebauungsplan	
Sonderbauvorschriften vom 31. März 2022		Erstes oberirdisches Geschoss (Erdgeschoss)	
Max. überbaubare Fläche Baubereich [m ²]	3'781	- Gebäudefläche EG [m ²]	3'250
Max. Firsthöhe [m]	23	- Gesamthöhe EG [m]	5.00
Max. Vollgeschosse	7	- Volumen EG [m ³]	16'250
max. Bauvolumen [m³] total	86'963	2. - 7. oberirdisches Geschoss (inkl. Innenhof und Auskragungen)	
		- Gebäudefläche EG [m ²]	3'370
		- Gesamthöhe [m]	20
		- Volumen [m ³]	65'715
		8. oberirdisches Geschoss (Norden, Süden, Westen; 3/4 des darunterliegenden Geschosses)	
		- Gebäudefläche EG [m ²]	2'528
		- Gesamthöhe [m]	3.00
		- Volumen [m ³]	7'583
		max. Bauvolumen [m³] total	89'548

Abbildung 33: Vergleich Nutzungsmass rechtskräftiger und veränderter BP Baufeld D

Aufgrund der Tiefe des Bausbereichs und abhängig von der Nutzungsart werden ein oder mehrere Innenhöfe erforderlich sein, um eine ausreichende natürliche Belichtung und Belüftung der Wohnungen oder Arbeitsräume sicherzustellen und einen begrüneten Aussenbereich für die Nutzenden zu schaffen.

Das **Baufeld E** wurde ebenfalls auf Grundlage des überarbeiteten Richtprojekts angepasst. Die überbaubare Fläche verringert sich im Erdgeschoss von 2'143 m² auf 1'790 m². Dadurch vergrössert sich der Freiraum um rund 350 m². Dafür erhöht sich die Gesamthöhe: Der bestehende Bebauungsplan sieht im Baubereich E1 ein Hochhaus mit einer maximalen Höhe von 44.5 m und in den anderen Baubereichen eine maximale Höhe von 23.00 m vor. Beim Baubereich E1 ist somit eine maximale Gesamthöhe von 45.5 m und in den Baubereichen E2 und E3 eine maximale Gesamthöhe von 27.5 m bzw. 24.5 m vorgesehen. Das Bauvolumen erhöht sich gegenüber dem rechtskräftigen BP von 57'563 m³ geringfügig auf 59'343 m³. Die Erhöhung um rund 3% ist eine Folge der für konstruktive Zwecke gewährten Mehrhöhe von 1.5 m.

Baufeld E		Bebauungsplan	
Sonderbauvorschriften vom 31. März 2022			
Max. überbaubare Fläche Baubereich [m2]	E1: 394 E2: 740 E3: 312 E4: 697	Gebäudefläche Erdgeschoss [m2]	E1: 380 E2: 620 E3: 790
Max. Firsthöhe [m]	E1: 44 E2, E3 & E4: 23	Gebäudefläche (ab 2. oberirdischen Geschoss inkl. Auskragungen) [m2]	E1: 500 E2: 655 E3: 790
Max. Vollgeschosse	E1: 14 E2, E3 & E4: 7	Gesamthöhe Erdgeschoss [m]	E1: 5,00 E2: 5,00 E3: 5,00
		Gesamthöhe (ab 2. oberirdischen Geschoss) [m]	E1: 40.5 E2: 22.5 E3: 19.5
max. Bauvolumen [m3] total	57'563	max. Bauvolumen [m3] total	59'343

Abbildung 34: Vergleich Nutzungsmass rechtskräftiger und veränderter BP Baufeld E

Im Baufeld E ist zudem der **Bereich See-Energie-Unterzentrale** südlich des Baubereichs E3 vorgesehen. Der Bebauungsplan legt deren Lage schematisch fest und definiert die Anforderungen für eine optimale Einbettung ins Terrain, damit die Anlage funktional und zugleich landschaftlich verträglich integriert werden kann.

Mit dem **Baufeld F** wird das Siegerprojekt aus dem qualitätssichernden Verfahren ermöglicht. Gegenüber dem rechtskräftigen Bebauungsplan verringert sich die überbaute Gebäudefläche im Erdgeschoss um rund 300 m². Der neu gewonnene Raum kommt dem durchgrünten Freiraum am Bahnhofweg sowie den Verbindungswegen zwischen den Gebäuden im Erdgeschoss zugute. Im Gegenzug erhöht sich die zulässige Gesamthöhe der einzelnen Baubereiche um wenige Meter (von 17 m bzw. 20 m Firsthöhe zu 19 m bzw. 22.5 m Gesamthöhe). Planungsrechtlich werden die Verbindungswege durch das Erdgeschoss der anrechenbaren Gebäudefläche zugeteilt, sodass der Bebauungsplan ein maximales oberirdisches Bauvolumen von rund 29'123 m³ zulässt. Dies entspricht einer Erhöhung von 753 m³ bzw. 2.7%, die eine Folge durch der für konstruktive Zwecke gewährten Mehrhöhe ist. Unter Abzug der Verbindungswege gemäss Siegerprojekt resultiert ein oberirdisches Bauvolumen von rund 27'730 m³, das unter dem bisher möglichen oberirdischen Bauvolumen von 28'370 m³ liegt.

Baufeld F		Bebauungsplan	
Sonderbauvorschriften vom 31. März 2022			
Max. überbaubare Fläche Baubereich [m2]	1'510	Gebäudefläche [m2]	
Überbauung an Ringstrasse		- Baubereich F1	285
- Fläche gemäss Konzeptplan [m2]	900	- Baubereich F2	290
- Max. Firsthöhe [m]	20	- Baubereich F3	275
- Max. Vollgeschosse	6	- Baubereich F4	285
Überbauung am Bahnhofweg		- Baubereich F5	285
- Fläche gemäss Konzeptplan [m2]	610	Gesamthöhe ab zweitem oberirdischen Geschoss [m]	
- Max. Firsthöhe [m]	17	- Baubereich F1	19.00
- Max. Vollgeschosse	5	- Baubereich F2	20.00
		- Baubereich F3	19.00
		- Baubereich F4	22.50
		- Baubereich F5	22.00
max. Bauvolumen [m3] total	28'370	max. Bauvolumen [m3] total	29'123

Abbildung 35: Vergleich Nutzungsmass rechtskräftiger und veränderter BP Baufeld F

Das **Baufeld G** ist bereits bebaut und wird analog den Baufeldern A, B und C gemäss IVHB sowie den erteilten Baubewilligungen aktualisiert. Auch hier werden vorspringende Gebäudeteile aufgrund der bereits erfolgten Realisierung nicht zugelassen.

Das **Baufeld H** beinhaltet den bereits realisierten Baubereich H2 sowie den noch nicht überbauten Baubereich H1. Vorspringende Gebäudeteile sind im Baubereich H2 wiederum nicht zulässig.

Ziel ist es gemäss Art. 7 Abs. 1 des Bau- und Zonenreglements, ein erlebnisdichtes Zentrum zu fördern. Im Bebauungsplan wird den Flächen für Gewerbe-, Dienstleistungs- und Büronutzungen bewusst ein hohes Gewicht beigemessen. Das Gebiet soll sich zu einem attraktiven, identitätsstiftenden Ort entwickeln, der als Visitenkarte der Gemeinde wirkt und mit vielfältigen Nutzungen zur Belebung und Aufenthaltsqualität

beiträgt. Die Voraussetzungen hierfür sind besonders günstig: Das Gebiet verfügt über eine ausgezeichnete Erschliessung sowie über hohe Lagequalitäten, die innerhalb der Gemeinde einmalig sind. Mit dem Ausbau des Bahnhofs und der Verdichtung des Fahrplans haben sich diese Qualitäten weiter verstärkt. Gleichzeitig lässt sich zum heutigen Zeitpunkt weder die zukünftige Entwicklung des wirtschaftlichen Umfelds noch die konkrete Nachfrage nach Gewerbe- und Büroflächen zum Zeitpunkt der Realisierung zuverlässig abschätzen. Der Bebauungsplan verzichtet daher bewusst auf detaillierte Festlegungen zu Nutzungsarten oder Flächenanteilen, um keine Vorgaben zu machen, die zum Zeitpunkt der Umsetzung möglicherweise nicht mehr der Realität entsprechen.

Die zugelassenen **Nutzungen** wurden im Artikel 17 daher so überarbeitet, dass eine grundsätzliche Nutzungsdurchmischung sichergestellt wird: In den unüberbauten Baufeldern D, E und F sowie im unüberbauten Baubereich H1 sind 20 % der realisierten Geschossfläche nach sia-Norm 416 für Gewerbe-, Dienstleistungs- und/oder kulturelle Nutzungen vorzusehen. Im Erdgeschoss («erstes oberirdisches Geschoss») ist Gewerbenutzung verpflichtend. Grenzen die Erdgeschosse zudem am Bereich öffentlicher Platz an (Bushof, Bahnhofplatz), sind publikumsorientierte Nutzungen zu realisieren. Dazu gehören beispielsweise Verkaufsgeschäfte, Gastronomie, Bibliotheken und Hotels – also Nutzungen, die ein belebtes und einladendes Umfeld schaffen, über aktivierende Schaufenster verfügen und niederschwellig zugänglich sind (in der Regel kein Termin notwendig). Das Erdgeschoss ist einladend zu gestalten. In den Erdgeschossen, die nicht dem Bereich öffentlicher Platz zugewandt sind, dürfen als Nebennutzflächen auch Abstellplätze für leichte Zweiräder, Kinderwagen, Veloanhänger, fahrzeugähnliche Geräte sowie Gemeinschaftsräume, zentrale Paketstelle, Entsorgungsräume realisiert werden. Diese Nutzungen dürfen die gewerblichen Nutzungen im Erdgeschoss nicht verdrängen. Im Baubereich D sind zusätzlich auch Abstellplätze für Motorfahrzeuge zulässig, diese haben sich allerdings auf den Gebäudeteil unterhalb des Innenhofs zu beschränken. Nicht zugelassen sind hingegen Keller- und Lagerräume, zudem sind Spezialvelos wie Cargo-Bikes, Roller, Motorräder vorzugsweise im Untergeschoss vorzusehen.

Die Erfahrung aus vergleichbaren Entwicklungen zeigt jedoch, dass eine rein quantitative Sicherung von Flächen für Gewerbe und Dienstleistungen nicht ausreicht, um die angestrebten Qualitäten zu erreichen. Entscheidend sind vielmehr eine gezielte Abstimmung und Kombination der Nutzungen. Erfolgreiche Quartiere zeichnen sich dadurch aus, dass die Nutzungen bewusst kuratiert und auf die spezifischen Standortqualitäten abgestimmt werden. Insbesondere in Lagen mit hoher Öffentlichkeit ist es zentral, dass Erdgeschossnutzungen mit den Aussenräumen zusammenspielen, unterschiedliche Nutzergruppen ansprechen und auf die zu erwartenden Besucherfrequenzen abgestimmt sind. Dies erfordert eine gesamtheitliche Betrachtung und massgeschneiderte, langfristige Vermarktungsstrategie. Vor diesem Hintergrund legt der Bebauungsplan fest, dass im Rahmen der Baueingabe ein Nutzungskonzept für Gewerbeflächen einzureichen ist. Damit soll sichergestellt werden, dass die vorgesehenen Nutzungen frühzeitig aufeinander abgestimmt werden und einen Beitrag zu den angestrebten Qualitäten des Quartiers leisten. Für die Baufelder D, E und F sowie für den Baubereich H1 ist je ein Nutzungskonzept zu erarbeiten. Die Nutzungskonzepte für die Baufelder D und E sind aufgrund ihrer gemeinsamen Lage am Bahnhof und ihrer zusammenhängenden Wirkung auf den öffentlichen Raum zu koordinieren. Bei Bedarf und auf Antrag der Grundeigentümerschaften kann auch ein Nutzungskonzept über mehrere Baufelder erstellt werden.

Weiter wurden die bisherigen Bestimmungen zu den zulässigen Verkaufsflächen wurden im Artikel 17 zusammengefasst. Die grösste Änderung betrifft die Verschiebung der zugelassenen Verkaufsflächen für Waren des täglichen Bedarfs im Umfang von maximal 1'500 m² Nettofläche von Baufeld B zu Baufeld C. Dies stimmt mit der aktuellen Nutzung überein.

Dem Grundsatz der Nutzungsdurchmischung folgt beträgt minimale Wohnanteil 20 % der realisierten Geschossfläche nach sia-Norm 416. In den noch nicht realisierten Baubereichen ist Wohnnutzung erst ab dem 2. oberirdischen Geschoss zulässig. Kurzzeitige vermietete Wohnungen, etwa Businessapartments, Zweitwohnungen oder Air-B'n'B-Unterkünfte, sind hingegen grundsätzlich ausgeschlossen. Ziel dieser Bestimmung ist es, eine «Vergewerblichung» des geschaffenen Wohnraums an der gut erschlossenen, zentrums- und bahnhofnahen Lage zu verhindern.

Als **massgebendes Terrain** gilt gemäss § 112a Abs. 2a PBG der natürlich gewachsene Geländeverlauf. Dieser darf aus planerischen oder erschliessungstechnischen Gründen abweichend festgelegt werden. Von dieser Möglichkeit wird Gebrauch gemacht, um die Baubereiche untereinander sowie auf das neue Projekt für den Bahnhofplatz und den Bushof abzustimmen. Für die Baubereiche im Baufeld F legt der Art. 18 Abs. 3 SBV die Höhenkoten für das massgebende Terrain fest. Der Baubereich H1 wird für die öffentliche Auflage aktualisiert, da dann das Richtprojekt vorliegen wird. Eine Abweichung von 10 cm wird zugelassen, um den notwendigen Spielraum für die nachfolgenden Bauprojekte sicherzustellen. Für den Bereich öffentlicher Platz und die Baufelder D und E zeigt der Situationsplan die Koten des massgebenden Terrains auf, Abweichungen sind auch hier in der weiteren Projektierung, jedoch nur in Abstimmung mit dem Strassenbauprojekt Bushof, möglich.

Terrainveränderungen sind grundsätzlich zu vermeiden und sollen nur in Ausnahmefällen erfolgen. Sie haben den Oberflächenabfluss zu berücksichtigen und dürfen das Schadenpotenzial auf den benachbarten Parzellen nicht erhöhen. Sie haben sich zudem gut ins Orts- und Landschaftsbild einzufügen.

Mit der Änderung des Bebauungsplans wird die bauliche Ausnutzung im Planungsgebiet neu verteilt. Durch diese Neuordnung entsteht gesamthaft keine Erhöhung der effektiven Ausnutzung im Sinne von nutzbaren Geschossflächen: Die maximale Menge an erstellbaren Geschossflächen, berechnet aus den verbindlich festgelegten Werten der maximalen anrechenbaren Gebäudeflächen und den zulässigen oberirdischen Geschossen. Sie bleibt praktisch identisch.

5.2.3 Freiräume

Die Anforderungen an die **Freiräume allgemein** werden mit der Änderung des BP an die veränderten Gegebenheiten angepasst. Dazu gehört das übergeordnete Freiraumkonzept horw mitte Ost vom 9. August 2016 bzw. die Ergänzung und Aktualisierung vom 30. Januar 2026 (Plan) und 6. Februar 2026 (Bericht), welches die Gestaltung der öffentlich zugänglichen Freiräume im BP-Perimeter regelt und ebenfalls aktualisiert wurde. Das Freiraumkonzept beinhaltet auch die privaten Aussenräume, insbesondere bzgl. den Baumpflanzungen in den Baufeldern D, E und F, gestützt auf das Richtprojekt bzw. Siegerprojekt des Projektwettbewerbs. Es ist eine wegweisende Grundlage für die Bauprojekte, wobei die Freiräume im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zu konkretisieren und in den jeweiligen Umgebungsplänen gemäss § 55 Abs. 2c PBV pro Baufeld nachzuweisen sind.

Der Freiraum ist gemäss Situationsplan 1:1'000 in unterschiedliche **Nutzungsbereiche** aufgeteilt. Im Wesentlichen findet eine Unterscheidung in zu bepflanzende und wasserdurchlässige Grünflächen und übrige Aussenflächen, die bei Bedarf befestigt werden dürfen, statt. Zu den übrigen Aussenflächen gehören die Gebäudevorzonen mit Erschliessungsflächen für den Fuss- und Veloverkehr, für die betriebsbezogenen Aktivitäten in den Erdgeschossen sowie für die Abstellplätze der Feuerwehr, die auch als Umschlagplätze genutzt werden können. Mit diesen beiden Flächentypen «Grünflächen» und «übrige Aussenflächen» soll erreicht werden, dass die befestigten Flächen minimal gehalten werden und die Aussenräume grundsätzlich bepflanzt werden. Generell dürfen

die übrigen Aussenflächen im Rahmen der konkreten Projektierung anders angeordnet werden, die Grünflächen dürfen allerdings nicht verkleinert werden.

Der Nutzungsbereich öffentlicher Platz ist keinem Baufeld zugewiesen und dient der Realisierung des Bahnhofplatzes, des Bushofes und damit in Verbindung stehender Bauten und Anlagen, weiter enthält er oberirdische öffentliche Abstellplätze und kann in untergeordnetem Mass durch das Gewerbe in den angrenzenden Erdgeschossen genutzt werden, beispielsweise für Auslagen oder Aussenbestuhlungen (Bereich für betriebsbezogene Aktivitäten). Der Bushof wird unabhängig von den Baufeldern D und E realisiert, die räumliche und funktionale Abstimmung wurden mit dem Bebauungsplan vorgenommen. Der Nutzungsbereich Betriebsfläche Zentralbahn ist spezifisch auf die Nutzung der Zentralbahn zugeschnitten.

Insgesamt konnte aufgrund des neuen Richtprojekts in den Baufeldern D und E sowie des Siegerprojekts im Baufeld F eine Fläche von rund 1'100 m², die im rechtskräftigen Bebauungsplan hätte überbaut werden dürfen, den Aussenflächen zugewiesen werden.

Hinsichtlich Baumpflanzungen gelten die im Freiraumkonzept horw mitte Ost ausgewiesene Bäume als Richtwert. Entlang des Steinibachs ist zusätzlich die naturnahe Gestaltung zu berücksichtigen.

Die **Spielplätze und Freizeitanlagen** sind grundsätzlich in den Grünflächen zu realisieren. Ihre Dimensionierung war bisher in Abhängigkeit der realisierten anrechenbaren Geschossflächen festgelegt. Da dieser Baubegriff nicht mehr verwendet werden kann, wurde eine Umrechnung zur Hauptnutzfläche Wohnen vorgenommen. Im Gegensatz zur übergeordneten Bestimmung gemäss § 158 PBG werden im BP sämtliche erstellten Wohnungen berücksichtigt. Damit ergibt sich mit der Änderung ein Wert, der mit der bisherigen Festlegung vergleichbar ist. Für die qualitative Ausgestaltung der Spielplätze wird auf die «Richtlinie für Spielplätze und Spielräume» der Pro Juventute verwiesen. Aufgrund des hohen Nutzungsdrucks und der begrenzten Platzverhältnisse ist jedoch davon auszugehen, dass nicht alle vorgesehenen Spiel- und Freizeitanlagen vollständig realisiert werden können. In solchen Fällen besteht die Möglichkeit, eine Ersatzabgabe zu entrichten. Im Baufeld E kann mit der Baueingabe auch eine Kompensation der Spielplätze und Freizeitanlagen im Baufeld D geprüft werden.

Für die mit dem Baugesuch pro Baufeld einzureichenden Umgebungspläne definieren diverse Artikel die spezifischen Anforderungen pro Baufeld.

An die **Bepflanzung** definiert der BP hohe Qualitätsanforderungen. Es ist auf eine standortgerechte Bepflanzung zu achten, die möglichst positive Effekte auf die Biodiversität hat. Für neu gepflanzte Bäume bestehen erweiterte Anforderungen. Sie haben mindestens den Biodiversitätsindex von 3.0 (SWILD, Dezember 2021) zu erreichen. Zudem ist auf eine ausgewogene Mischung von grossen und kleineren Bäumen zu achten. Es wird davon ausgegangen, dass mindestens 30 % der Bäume in räumlich wirksamer Grösse gepflanzt werden. Damit wird eine hohe Qualität der Aussenanlage von Beginn an gefördert. Hochstamm-bäume können mit einem Stammumfang von etwa 25–30 cm (abhängig von der verwendeten Art) von Beginn an eine gute Wirkung entfalten. Im öffentlichen Raum ist zudem eine minimale Höhe von 2.50 m vorgegeben. Bei Baumpflanzungen sind Pflanzgruben mit ausreichendem Wurzelraum vorzusehen. In den SBV ist eine Mindestüberdeckung oberhalb von unterirdischen Bauten von 1.0 m bzw. beim Bereich See-Energie-Unterzentrale von 0.5 m festgelegt. Diese Mindestüberdeckung ist bei Pflanzung von Bäumen zu erhöhen. Bei Pflanzung von Bäumen mit grossem Kronendurchmesser bedingt dies eine Mindestüberdeckung von 1.50 m, bei kleineren Kronendurchmesser von 1.0 m (wie z.B. beim Bereich See-Energie-Unterzentrale).

5.2.4 Mobilität

Die Vorgaben betreffend **Erschliessung/Verkehr** wurden im Situationsplan entsprechend dem neuen Richtprojekt in den Baufeldern D und E, dem Siegerprojekt des Projektwettbewerbs im Baufeld F sowie den realisierten Bauprojekten angepasst. Insbesondere ist darauf zu achten, dass die hohe Qualität der Fuss- und Veloverkehrsverbindungen beachtet und nicht beeinträchtigt wird. Die Verbindungen sind im Situationsplan schematisch dargestellt, sodass ihre konkrete Lage und Ausgestaltung in der weiteren Planung zu konkretisieren ist.

Die **Parkierung** wird nach dem kommunalen Parkierungsreglement geregelt: Die Anzahl an Abstellplätzen nach VSS Norm 640 281 stellt den Normbedarf dar, gestützt auf ein Mobilitäts- und Erschliessungskonzept wird der Sollbedarf (reduziertes Angebot) festgelegt. Der überwiegende Teil der Parkierung wird in unterirdischen Tiefgaragen realisiert. Darüber hinaus wird in den Sonderbauvorschriften die maximale Anzahl der privaten, oberirdisch gelegenen Abstellplätze für Besuchende und Kunden pro Baufeld begrenzt. In den Baufeldern D, E und F werden je vier oberirdische Abstellplätze entlang der Ebenauerstrasse ermöglicht. Bei einer Hotelnutzung im Baufeld E ist anstelle der vier Abstellplätze ein Car-Parkplatz zulässig. In den Baufeldern D und F sind diese als Senkrecht- und im Baufeld E als Längsparkplätze anzuordnen. In den bereits überbauten Baubereichen sind die bereits bewilligten Abstellplätze zulässig.

In der **Betriebsfläche Zentralbahn** sind maximal 17 oberirdische Abstellplätze für Motorwagen zulässig, wovon mindestens einer als Carsharing-Abstellplätze zu realisieren ist. Die Abstellplätze sind wasserdurchlässig anzulegen. Im Freiraumkonzept horw mitte Ost sind die Abstellplätze verortet, dabei liegen fünf Abstellplätze im rechtskräftigen Gewässerraum des Steinibachs. Es handelt sich um bestehende Abstellplätze, die sich bereits heute innerhalb des Gewässerraums befinden. Sie liegen entlang der Verladerampe und der Bahngleise und sollen an den östlichen Rand der Betriebsfläche Zentralbahn bzw. des Grundstücks Nr. 472 verschoben werden. Damit kann die Zugänglichkeit zur Verladerampe besser gewährleistet werden. Eine Offenlegung des eingedolten Gewässers ist aufgrund der bestehenden Nutzung durch die Zentralbahn nicht möglich. Die Verlegung der Abstellplätze wird im weiteren Planungsverfahren geprüft und im Baubewilligungsverfahren abschliessend behandelt. Da ein Teil der Abstellplätze nicht nur innerhalb des rechtskräftigen Gewässerraums, sondern auch innerhalb des Gewässerabstands gemäss Wasserbaugesetz zu liegen kommt, ist gemäss § 26 und § 27 des Wasserbaugesetzes für diese Abstellplätze eine Ausnahmebewilligung der kantonalen Dienststelle rawi einzuholen. Es gelten §137 und §§ 178ff. des Planungs- und Baugesetzes.



Abbildung 36: Parkierung Zentralbahn bestehend (links) und gemäss Freiraumkonzept horw mitte Ost (mitte), rechtskräftiger Gewässerraum (rechts, blaue Schraffur)

Die Elektromobilität spielt eine zunehmend grosse Rolle. Um auf eine steigende Nachfrage nach Lademöglichkeiten vorbereitet zu sein, sind Möglichkeiten zur Nachrüstung von Ladestationen gemäss §23a PBV zu schaffen: Bei Abstellplätzen für Bewohnende sind mindestens 60% und bei Abstellplätzen für Beschäftigte mindestens 20 % mit einer ausreichenden Anschlussleitung sowie mit Leerrohren für eine künftige Installation der Ladeinfrastruktur gemäss Ausbaustufe C1 «Power to garage» auszurüsten. Zudem sind die Langzeit-Abstellplätze für Velos witterungsgeschützt zu gestalten und Abstellplätze für Spezialvelos (z. B. Cargovelos) im Untergeschoss bzw. in der Einstellhalle vorzusehen. Weitere Massnahmen werden im Rahmen des Mobilitätskonzepts auf Stufe des Baubewilligungsverfahrens umgesetzt.

Zur **Sicherung der Mobilität** im Planungsgebiet ist grosser Wert auf die Funktionalität des übergeordneten Verkehrssystems zu legen. Dies ist insbesondere für die gute Funktionsfähigkeit des ÖV (Busbetrieb) unerlässlich. Im Rahmen des Erschliessungs- und Mobilitätskonzepts wurden daher Berechnungen zu Leistungsfähigkeit des übergeordneten Verkehrssystems angefertigt. Als Planungsgebiet wurde dazu das Verkehrsaufkommen aus dem Zentrumsgebiet betrachtet. Die Empfehlungen zu den maximalen durchschnittlichen Tagesverkehrsmengen werden verbindlich festgesetzt.

Hinsichtlich **Fuss- und Veloverkehr** zeigt der Situationsplan die vorzusehenden öffentlichen Verbindungen auf. Ein kombinierter Fuss- und Veloweg ist mit einer Breite von 3,50 m (Standardwert) zu erstellen, sofern sie nicht bereits Bestandteil des übergeordneten Strassennetzes oder Bestandteile von Plätzen, Gebäudevorzonen und dergleichen sind. Auf der Betriebsfläche der Zentralbahn ist zu berücksichtigen, dass LWK nicht genügend Flächen für Wendemanöver haben und deshalb auf Rückwärtsfahrten angewiesen sind. In der weiteren Projektierung sind die Flächen (LKW und Fussweg) sorgfältig aufeinander abzustimmen.

5.2.5 Umwelt/Nachhaltigkeit

Der Artikel zum **Lärmimmissionsschutz** wird entsprechend den Erkenntnissen aus der Lärmbeurteilung (vgl. Kap. 4.10) unverändert übernommen. Die Empfehlungen aus der Beurteilung sind in der weiteren Projektierung zu berücksichtigen (schallabsorbierende Auskleidung der Zufahrt zur Tiefgarage, feste Verschraubung der Regenrinne).

Die Bestimmungen zur **Ver- und Entsorgung** werden hinsichtlich des Umgangs mit dem Regenwasser angepasst. Grundsätzlich soll ein möglichst grosser Anteil des anfallenden Regenwassers auf der Parzelle versickern oder verdunsten. Aufgrund der Bodenbeschaffenheit (kaum Versickerung möglich) sind flächige Retentionsanlagen vorzusehen, über die ein möglichst grosser Anteil des anfallenden Wassers verdunsten kann. Eine Ableitung ist nur in beschränktem Mass ($30 \text{ l/s} / \text{ha}_{\text{red}}$) erlaubt. Mit den Vorgaben wird eine Entwässerung nach den Prinzipien der Schwammstadt sichergestellt.

Die Entsorgungsstellen werden mit der Baueingabe festgelegt und sind im Situationsplan soweit bereits realisiert eingetragen. Aus Sicht einer möglichst hohen Freiraumqualität sind die Entsorgungsstellen unterirdisch auszugestalten oder im Gebäude anzuordnen. Zudem ist auf Standorte zwischen den Baufeldern D und E, im Freihaltbereich zwischen den Baubereichen E1 und E2 sowie im Umfeld der Kreuzung der Ringstrasse und Ebenastrasse zu verzichten.

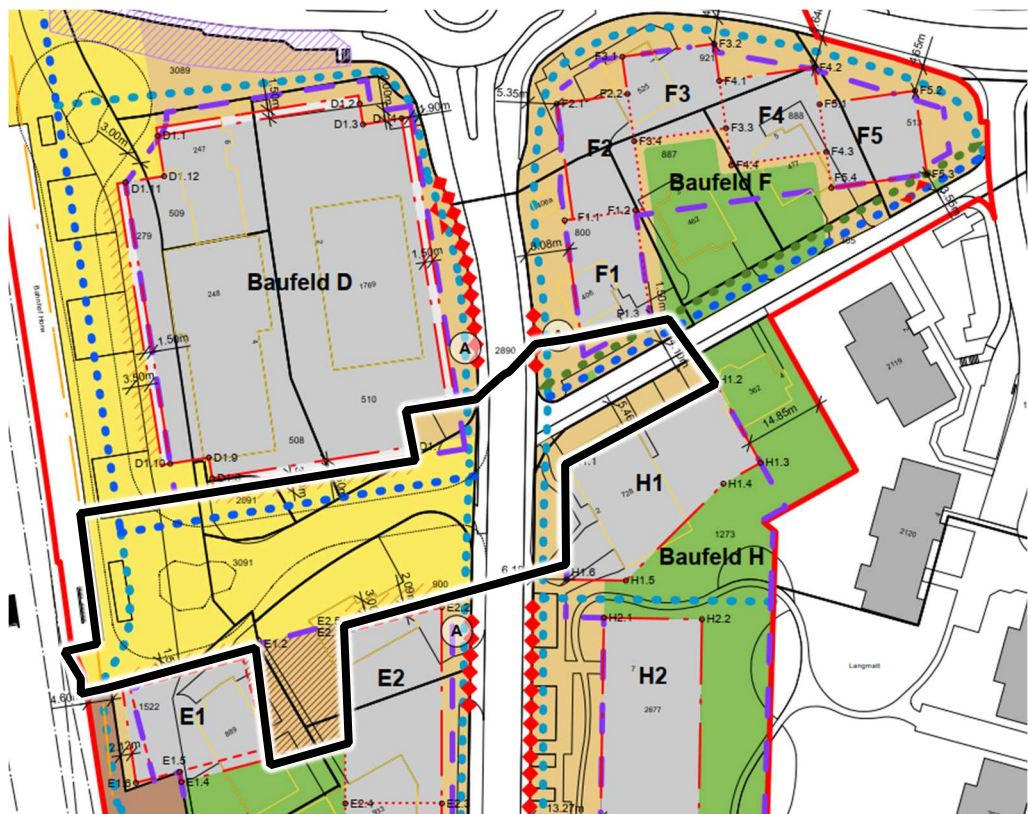


Abbildung 37: Ausschlussgebiet Entsorgungsstellen (schwarze Bandierung)

Unter dem Artikel **Ökologische Nachhaltigkeit** werden mit der Änderung die Bestimmungen zum ökologischen Ausgleich präzisiert und auf das Vernetzungskonzept Talboden Horw abgestützt. Entlang des Bahnhofswegs ist beim Baufeld F eine Baumreihe vorgesehen, der südliche Bereich des Baufelds E ist als ökologisch hochwertige Ufergestaltung zu gestalten.

Die Vorgaben betreffend **Energie** werden dem neuen Energiegesetz (EnG) des Kantons Luzern angepasst. § 10 EnG sieht vor, dass künftig für alle Neubauten kantonale Gebäudeenergieausweise (GEAK) erstellt werden müssen. Beurteilt werden die drei Kategorien «Effizienz Gebäudehülle», «Effizienz Gesamtenergie» und «Direkte CO₂-Emissionen». Der BP gibt vor, dass Neubauten die Energieeffizienz «A» in allen Bereichen erreichen müssen. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ist ein entsprechender Nachweis in Form eines GEAK-Neubaus zu erbringen, die Werte werden darin anhand der Planungswerte abgeschätzt.

In Zukunft wird dem zirkulären Bauen eine erhöhte Bedeutung zukommen. Die Wiederverwendung von Bauteilen und -materialien ist daher ein zentrales Anliegen der Gemeinde. Grösster Hinderungsgrund für die Wiederverwendung ist heute die fehlende Dokumentation bzw. Deklaration der Bauteile im Bestand. Diese können nur durch aufwändige Arbeiten vor Ort identifiziert werden. Mit der Erstellung einer Materialdokumentation kann die Wiederverwendung in Zukunft bedeutend vereinfacht werden. Eine provisorische Dokumentation ist darum mit der Baueingabe an die Gemeinde einzureichen. Sie ist im Rahmen der Realisierung nachzuführen und nach Abschluss der Arbeiten finalisiert der Gemeinde einzureichen. Für die digitale Materialdokumentation besteht derzeit kein schweiz- oder kantonsweiter Standard. Die Anwendung solcher Dokumentationen nimmt jedoch zu, unter anderem aufgrund der Integration entsprechender Anforderungen in das SNBS-Label. Der Kriterienbeschrieb des SNBS erläutert Inhalt und Umfang einer solchen Dokumentation näher. Zudem hat die Koordinationskonferenz der Bau- und Liegenschaftsorgane der öffentlichen Bauherren (KBOB) im Jahr

2016 Empfehlungen zur Bauwerksdokumentation erarbeitet, welche als Orientierung dienen können.

Im Baubereich E wurde zudem die Option einer See-Energie-Unterzentrale aufgenommen und räumlich abgestimmt.

Mit den neuen Artikeln zum **Grundwasserschutz**, **Bodenschutz** und zu **Altlasten** werden Anforderungen der kantonalen Fachstellen umgesetzt. Der Gemeinderat kann diesbezüglich Auflagen erlassen.

5.2.6 Gesamtgestaltung/Etappierung

Die Beurteilung der **Gestaltungsqualität und Qualitätssicherung** wird weiterhin durch die Fachkommission horw mitte gewährleistet, die aus fünf Mitgliedern besteht. Die Baugesuchstellerinnen und Baugesuchsteller sind verpflichtet, der Fachkommission ihre Projektvorschläge bereits ab der Vorprojektphase zu unterbreiten.

Im Falle von qualitativ ungenügenden Vorprojekten für die Bauten oder die Umgebungsgestaltung kann der Gemeinderat ein qualitätssicherndes Verfahren verlangen und die Anzahl der unabhängig voneinander zu erarbeitenden Projektentwürfe bestimmen. Die Fachkommission kann dem Gemeinderat zudem Ausnahmen beantragen, wenn diese zur Verbesserung des Gesamtkonzepts beitragen.

Die **Etappierung** bezieht sich grundsätzlich auf die Entwicklung eines Baufelds nach dem anderen, kann jedoch auch innerhalb der Baufelder mit mehreren Baubereichen erfolgen. Ausnahmen, die eine Etappierung innerhalb einzelner Baubereiche vorsehen, können bei schlüssiger Begründung gestattet werden. Je Etappe umfasst auch die Realisierung der dazugehörigen Umgebungsflächen.

5.2.7 Schlussbestimmungen

Die Schlussbestimmungen werden im Rahmen der Änderung nicht materiell geändert. Geregelt werden weiterhin die **Beiträge an Infrastrukturanlagen**, die Möglichkeit von **Ausnahmen** von den Vorschriften zum BP durch den Gemeinderat, der Zeitpunkt des **Inkrafttretens** sowie die **Übergangsbestimmungen**. Die Bestimmungen entsprechen der üblichen Praxis der Gemeinde Horw.

6 Schlussfolgerungen nach Art. 47 RPV

Der Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof – Teil Ost hat vielfältigen Bedürfnissen und Ansprüchen zu genügen. Die Planung ist für die Entwicklung des Bahnhofgebiets von Horw zentral und über die Gemeindegrenzen hinweg von grosser Bedeutung (Schwerpunktgebiet gemäss Regelwerk LuzernSüd). Mit der Änderung wird die Planung aktualisiert sowie den übergeordneten gesetzlichen Bestimmungen und den Herausforderungen der Zukunft angepasst. Sämtliche Interessen wurden in einem aufwändigen Planungsprozess unter Einbezug von Gemeinde, Kanton und privater Eigentümerschaften sowie weiteren relevanten Akteurinnen und Akteuren gebührend berücksichtigt. Das Erreichen einer sehr hohen Qualität der Bebauung und der Aussenräume wurde und wird weiterhin durch die eigens eingesetzte Fachkommission horw mitte gewährleistet.

Mit der Änderung werden wichtige öffentliche und private Interessen adressiert und berücksichtigt:

- Die Entwicklung des Gebiets um den Bahnhof wird auf die Neugestaltung des Bahnhofplatzes, die Realisierung des Bushofs und die Erneuerung der Querung der Bahngleise im Bereich der Ringstrasse abgestimmt
- Planungsrechtliche Sicherung von gewerblichen Nutzungen und von publikumsorientierten Nutzungen angrenzend zum Bahnhofplatz und Bushof
- Weiterentwicklung des BP, insbesondere hinsichtlich ökologischer Qualität, Energievorschriften, Klimaanpassung und Umsetzung Schwammstadtkonzept
- Verbesserung des Freiraumangebots und der Freiraumqualitäten
- Sicherung der wichtigen Verkehrsachsen für alle Verkehrsarten und der Kapazitäten des übergeordneten Verkehrssystems
- Ermöglichung auch in Zukunft einer hochwertigen und wirtschaftlichen Bebauung der Grundeigentümerschaft, ohne eine zusätzliche Ausnutzung über das vertragliche bzw. bisherige Mass zu generieren

Für die Anpassung des BP lassen sich folgende weitere Schlussfolgerungen ziehen:

- Der BP entspricht der übergeordneten Gesetzgebung, insbesondere der Planungs- und Baugesetzgebung des Kantons Luzern, und trägt den im Kapitel 2 aufgeführten Rahmenbedingungen Rechnung. Die Verkehrssicherheit bleibt auch mit der Unterschreitung des kantonalen Strassenabstands bei den Baufeldern D und F gewährleistet (Kap. 4.2). Die unterschrittenen Grenzabstände nach Strassengesetz sind für die Innenentwicklung relevant und ermöglichen eine städtebaulich gute Lösung.
- Der BP entspricht den Zielen und Grundsätzen der Raumplanung (Art. 1 und 3 RPG sowie § 2 PBG). Er trägt zur haushälterischen Nutzung des Bodens bei, indem er ein gut erschlossenes Gebiet an zentraler Lage verdichtet und qualitativ nach innen weiterentwickelt.
- Durch die umfassende Berücksichtigung verschiedener Anträge aus dem Einwohnerrat, der Zielsetzungen des Gemeinderats, der Interessen der Eigentümerschaft und der Anforderungen der kantonalen Stellen kann die Planung als gut abgestimmt betrachtet werden.
- Die Bevölkerung wird in geeigneter Weise über den aktuellen Planungsstand informiert und kann Anliegen zur Planung einbringen. Diese werden im Rahmen der Gesamtinteressenabwägung berücksichtigt.

metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
+41 56 460 91 11