

Erfolgskontrolle zur Umgestaltung der Kantonsstrasse im Zentrum von Horw

Zusammenfassung von Schlussbericht

Impressum

Auftraggeber

Gemeinderat Horw

Autor

Beat Arnet, lic oec. publ.
Projektleiter

Hochschule Luzern - Wirtschaft
Institut für Betriebs- und Regionalökonomie IBR
Zentralstrasse 9
Postfach 3140
CH-6002 Luzern

1 Ausgangslage und Fragestellung

| | |
|--|--|
| Kontrolle von Umsetzung, Zielerreichung und Wirkung | <p>Durch den Bau einer Umfahrung mit Autobahnanschluss wurde die Kantonsstrasse im Zentrum von Horw entlastet. Im Abschnitt Wegscheide bis Merkur sollte die Kantonsstrasse vom Durchgangsverkehr befreit werden und sich zu einer attraktiven Wohn- und Einkaufsstrasse entwickeln. Bei Gesamtkosten von knapp 6 Mio. Franken (ohne Werkleitungen) für die Umgestaltung des Strassenraums (wovon ca. 3 Mio. Franken von der Gemeinde Horw finanziert wurden) tätigte Horw eine gewichtige Investition in die Zukunft der Gemeinde. Im Unterschied zu anderen Investitionsprojekten ist es dabei ungleich schwieriger aufzuzeigen, inwiefern die Investition den erhofften Nutzen erbracht hat. Dies soll mittels einer Erfolgskontrolle untersucht werden. Es gilt dabei festzuhalten</p> <ul style="list-style-type: none">• ob die vorgesehenen Massnahmen im geplanten Umfang umgesetzt werden konnten (Umsetzungskontrolle)• ob die Ziele erreicht wurden (Zielerreichungsanalyse)• welche positiven oder negativen (un)beabsichtigten Wirkungen die Umgestaltungen nach sich gezogen hat (Wirkungsanalyse) |
| Dreifacher Nutzen der Evaluation | <p>Der Nutzen der Evaluation ist ein dreifacher. Erstens soll sie dazu dienen, dass die Zielerreichung und allfällige unerwünschte Nebenwirkungen erfasst werden, so dass korrigierende oder ergänzende Massnahmen ergriffen werden können. Zweitens kann sie der Gemeinde und der Bevölkerung aufzeigen, ob sich die getätigten Investitionen gelohnt haben. Drittens können die Umgestaltung der Kantonsstrasse und eine saubere Dokumentation der damit erzielten Wirkungen für Horw als „Vorzeigeobjekt“ dienen, was für die Gemeinde unter dem Gesichtspunkt des Standortmarketings interessant ist.</p> |
| Auftrag von Gemeinderat Horw für Vorerhebungen 2004 und | <p>Bereits im Sommer 2004 hat das Institut für Betriebs- und Regionalökonomie IBR im Auftrag des Gemeinderats Horw Erhebungen vor Beginn der Umgestaltung der Kantonsstrasse durchgeführt. Die Ergebnisse der Vorerhebung wurden am 27. August 2004 in einem Bericht mit Fotodokumentation dem Gemeinderat Horw übergeben.</p> |
| ... Nacherhebungen 2008 und 2009 | <p>Nachdem die Umgestaltung der Kantonsstrasse abgeschlossen war, hat der Gemeinderat Horw Ende Februar 2008 dem IBR den Auftrag erteilt, die notwendigen Nacherhebungen durchzuführen, damit eine Erfolgskontrolle erstellt werden kann. Der Zeitpunkt für die Nacherhebungen war 2008 und 2009 ideal. Drei Jahre nach Abschluss der Bauarbeiten haben sich Bewohner, Geschäftsinhaber und Kunden an die neue Situation an der Kantonsstrasse im Zentrum von Horw gewöhnt und es können aussagekräftige Vergleiche gemacht werden.</p> |

2 Umsetzungskontrolle

| | |
|---|--|
| Notwendige Bedingung für Zielerreichungsanalyse | Bei der Umsetzungskontrolle gilt es abzuklären, ob alle geplanten Massnahmen auch realisiert wurden. Diese Beurteilung ist vor allem wichtig für die nachfolgende Zielerreichungsanalyse. Die ursprünglichen Ziele des Projektes basieren auf den geplanten Massnahmen. Wenn nicht alle geplanten Massnahmen umgesetzt werden, könnte allein daraus eine Zielabweichung entstehen. Deshalb ist die Umsetzungskontrolle eine notwendige Bedingung für eine qualitativ gute Zielerreichungsanalyse. |
| Ausser Tempo 20 km/h sind alle Massnahmen umgesetzt | Ein Interview mit einem Vertreter des Baudepartements der Gemeinde Horw vom 27. August 2009 hat ergeben, dass - mit einer Ausnahme - alle geplanten Massnahmen auch umgesetzt wurden. Einzig bezüglich der Höchstgeschwindigkeit im Bereich der neu gestalteten Kantonsstrasse liegt eine Abweichung vor. Im Richtplan vom März 2003 war eine sogenannte Begegnungszone geplant, das heisst eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h pro Stunde. Weil sich eine politisch breit abgestützte Opposition bildete, wurde Tempo 20 km/h bereits vor der Volksabstimmung vom Mai 2004 fallen gelassen und Tempo 30 km/h postuliert. Diese Abweichung in der Umsetzung hat vor allem Auswirkungen auf die Ziele der Verkehrsberuhigung (Ziel 3.1 und 3.2) und auf die Sicherheit der Fussgänger (Ziel 3.4). Dies muss dann in der Zielerreichungsanalyse (Kapitel 3) entsprechend berücksichtigt werden. |

3 Ziele und Zielerreichung der Umgestaltung (Zielerreichungsanalyse)

| | |
|---------------------------------|---|
| Ziele gemäss Richtplan von 2003 | Im "Bericht zum Richtplan" vom März 2003 (S. 6 und 7) hat der Gemeinderat von Horw die Ziele, die mit der Umgestaltung des Strassenraums verfolgt werden, aufgeführt. Dieser Bericht, welcher auch vom Regierungsrat des Kantons Luzern unterzeichnet wurde, bildet die Grundlage für die Zielerreichungsanalyse. In den nachfolgenden Kapiteln wird beurteilt, ob diese Ziele erreicht wurden. |
|---------------------------------|---|

3.1 Reduktion des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) von 13'000 auf 5000 bis 6000 Fahrzeuge

| | |
|---------------------|---|
| Ziel nicht erreicht | Gemäss Verkehrszählungen vom November/Dezember 2007 betrug der DTV rund 10'000 Fahrzeuge. Das anvisierte Ziel, den DTV auf der Kantonsstrasse Horw von 13'000 auf unter 6'000 Fahrzeuge zu reduzieren, wurde damit klar verfehlt. Bei dieser Interpretation ist aber zu beachten, dass der Verkehr insgesamt im Zeitraum 2000 bis 2008 zugenommen hat. In der gesamten Agglomeration Luzern war der DTV im Jahre 2008 um knapp 12 % höher als im Jahr 2000. Vor diesem Hintergrund ist ein Rückgang des DTV im Bereich der Kantonsstrasse Horw von 23 % immerhin beachtlich, auch wenn das hochgesteckte Ziel nicht erreicht wurde. |
|---------------------|---|

3.2 Durchgangsverkehr vermeiden

| | |
|---|--|
| Unterscheidung zwischen Durchgangsverkehr und Zielverkehr | Weil für den Bereich der Kantonsstrasse Horw seit Mai 1999 keine aktuellen Verkehrsdaten vorliegen, hat sich das IBR nach Rücksprache mit der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) des Kantons Luzern entschlossen, eigene Verkehrserhebungen vorzunehmen. Zudem zeigen die von vif erhobenen Daten nicht, ob es sich um Durchgangsverkehr oder um Zielverkehr (z.B. zum Einkauf oder Fahrt zum Wohnort) handelt. Um diese für die Erfolgskontrolle äusserst relevante Frage zu klären – eine Zielsetzung des Projekts ist nämlich „Durchgangsverkehr vermeiden“ – mussten differenzierte Verkehrszählungen vorgenommen werden. |
| Erfassung und Abgleich von 20'000 Autokennzeichen | An drei unterschiedlichen Wochentagen (Mittwoch, Freitag und Samstag) wurden jeweils am frühen Vormittag (2 Stunden), kurz vor Mittag (1 Stunde) und am späten Nachmittag (2 Stunden) alle Personenwagen und Lieferwagen mit den letzten drei Ziffern des Nummernschildes erfasst. In diesem aufwändigen Verfahren wurden rund 20'000 Autokennzeichen erfasst und differenziert nach Ziel- und Durchgangsverkehr ausgewertet. Zudem wurde die Anzahl Motorräder, Mofas und Velos gezählt. |
| Anteil von Durchgangsverkehr bei Personenwagen nahezu unverändert, bei Lastwagen/Lieferwagen aber deutlich tiefer | Diese differenzierte Erhebung zeigt nun erstmals, wie gross der Anteil des Durchgangsverkehrs ist. Vergleicht man die Ergebnisse des Sommers 2004 mit jenen des Sommers 2008 fällt auf, dass insgesamt wenig geändert hat. Bei den Personenwagen hat sich der Anteil des Durchgangsverkehrs sogar leicht erhöht von 58% auf 59% in Richtung Kreisel Merkur und von 61% auf 64 % in Richtung Kreisel Wegscheide. Bei den Lastwagen/Lieferwagen ist der Anteil hingegen signifikant von 64% auf 46% zurückgegangen (in beide Richtungen). Am stärksten ist der Durchgangsverkehr jeweils am späten Nachmittag und Abend (15.00 bis 18.30 Uhr). Dies zeigt sich vor allem in Richtung Kreisel Wegscheide. In der umgekehrten Richtung nach Kreisel Merkur ist der Durchgangsverkehr im Tagesablauf gleichmässiger verteilt. |
| Fazit: Ziel nur teilweise erreicht | Der Anteil des Durchgangsverkehrs hat sich von den geschätzten rund 78% im Mai 1999 auf rund 60% im Sommer 2004 reduziert. Das Ziel, den Durchgangsverkehr im Zentrum von Horw zu vermindern, wurde somit bereits im Jahr 2004 zum Teil erreicht (Erläuterungen dazu siehe im Schlussbericht S. 13,14). Seit der Umgestaltung der Kantonsstrasse hat sich der Durchgangsverkehr bei den Personenwagen aber nicht weiter verringert. Einzig bei den Lastwagen/Lieferwagen ist ein signifikanter Rückgang von 64% auf 46% festzustellen. |
| Hypothetische Auswirkungen von Tempo 20 km/h | Bei der Zielfestlegung ging man im Bereich der umgestalteten Kantonsstrasse von einer Begegnungszone mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h aus. Umgesetzt wurde dies jedoch nicht (siehe Kapitel 2). Es stellt sich deshalb die Frage, ob mit Tempo 20 km/h das Ziel besser erreicht worden wäre. Relevant ist diese Frage nur für den Durchgangsverkehr, der aber immerhin rund 60% des gesamten Verkehrs ausmacht. Ob ein Autofahrer die kürzere Strecke durch das Zentrum von Horw oder die längere Strecke über die Umfahrungsstrasse wählt, hängt vom Fahrziel und von der erwarteten Zeitersparnis ab. Mit |

Tempo 20 km/h statt 30 km/h wäre die Fahrzeit durch das Zentrum von Horw etwas länger, was tendenziell ein Anreiz für die Wahl der Umfahrung ist. Dieser Effekt ist aber schwierig zu quantifizieren. Sofern tatsächlich wegen Tempo 20 km/h weniger Fahrzeuge durch das Zentrum von Horw fahren würden, wäre auch der gemessene DTV kleiner. Deshalb ist zu vermuten, dass die Zielerreichung von „Reduktion DTV“ (Kapitel 3.1) und von „Durchgangsverkehr vermeiden“ leicht besser wäre als oben beschrieben.

3.3 Optimale Bedingungen für den öffentlichen Verkehr schaffen

| | |
|---|--|
| Ziele gemäss Richtplan vom März 2003 | Im Richtplan vom März 2003 steht: „Es müssen optimale Bedingungen für den öffentlichen Verkehr, für den Betrieb sowie die Ausgestaltung der Haltestellen und deren Zugänge geschaffen werden.“ (Gemeinderat Horw, Bericht zum Richtplan) |
| Linie 20: Pro Woche rund 8400 Personen mehr unterwegs als noch 2003 | Auf der Linie 20 hat die Zahl der Einsteiger und Aussteiger bei den drei Haltestellen in beiden Richtungen deutlich zugenommen. Von Montag bis Freitag betrug die Steigerung zwischen 2003 und 2008 total 1401 Personen pro Tag. Am Samstag waren 2008 insgesamt jeweils 894 mehr Personen mit dem Bus unterwegs als noch 2003. Am Sonntag belief sich der Zuwachs im gleichen Zeitraum auf 512 Personen. Im Total der Woche stieg die Zahl der Einsteiger und Aussteiger bei den drei Haltestellen Wegscheide, Kirchweg und Horw Zentrum sogar um 8411. |
| Linie 21: Zuwachs von nur 92 Personen pro Woche | Auf der Linie 21 war der Zuwachs deutlich geringer. Bei einigen Haltestellen ging die Zahl der Einsteiger und Aussteiger sogar zurück. Kumuliert betrug der Zuwachs von Montag bis Freitag lediglich 13 Personen pro Tag. Am Samstag benutzen 13 Personen weniger den Bus als noch 2003. Am Sonntag konnte hingegen ein Zuwachs von 40 Personen verzeichnet werden. Im Total der Woche ergab sich auf der Linie 21 im Zeitraum 2003 bis 2008 nur eine Zunahme von 92 Personen. |
| Ziel erreicht | Das Ziel, optimale Bedingungen für den öffentlichen Verkehr zu schaffen, wurde erreicht. Ein klares Indiz dafür sind auch die deutlichen Frequenzsteigerungen an den drei Haltestellen im Bereich der neugestalteten Kantonsstrasse. Dies trifft vor allem auf die Linie 20 zu. |

3.4 Strassenquerung für Zufussgehende muss bequem und sicher sein

| | |
|---------------------------------------|---|
| Fragen zu den Aspekten der Sicherheit | Ob dieses Ziel bezüglich Sicherheit der Fussgänger erreicht wurde, ist mit verschiedenen Fragen in den zwei Umfragen bei der gesamten Horwer Wohnbevölkerung eruiert worden. Weil in der Umfrage vom Juni 2009 die genau gleichen Fragen gestellt wurden wie in der Umfrage vom Dezember 2003, kann beurteilt werden, ob die vor dem Umbau geäusserten Erwartungen auch tatsächlich eingetroffen sind. Folgende Fragen beziehen sich auf die Aspekte der Sicherheit: Frage 10: Durch die Umgestaltung der Kantonsstrasse ist die Unfallgefahr gesunken. Frage 14: Durch die Umgestaltung der Kantonsstrasse ist eine sichere Wohn- und Einkaufszone entstanden. |
|---------------------------------------|---|

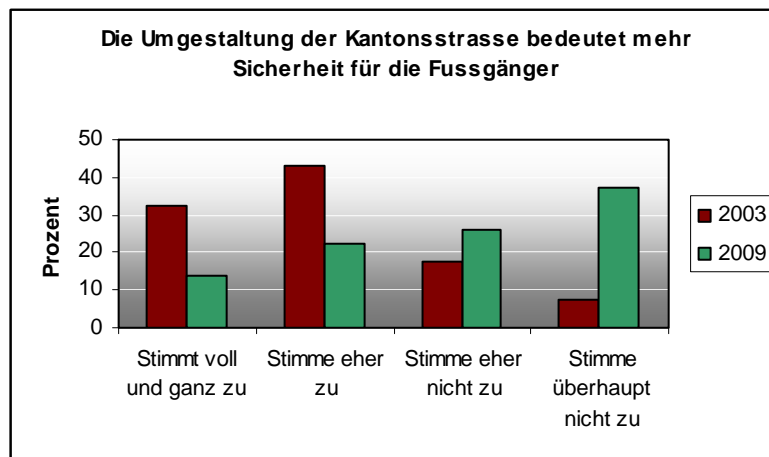
Frage 15: Die Umgestaltung der Kantonsstrasse bedeutet mehr Sicherheit für die Fussgänger.

Frage 16: Durch die Umgestaltung wurde die Kantonsstrasse sicherer als Schulweg.

Erwartungen nicht erfüllt

Bezüglich sichere Wohn- und Einkaufszone (Frage 14) gingen die Erwartungen nicht in Erfüllung. Vor dem Umbau im Jahr 2003 stimmten noch 76% der Befragten zu, 2009 waren es nur noch 53%. Am deutlichsten nicht erfüllt wurden die Erwartungen aus Sicht der Fussgänger. Die Aussage, dass die Umgestaltung der Kantonsstrasse mehr Sicherheit für die Fussgänger bedeutet, wurde 2003 noch von 75% der befragten Horwer als richtig eingeschätzt. 2009 ist dieser Anteil auf 36% zurückgegangen.

Abbildung 1:



Quelle: Umfrage bei Wohnbevölkerung, 2003 und 2009

Fussgänger-Sicherheit als Mangel beurteilt

Bei den Antworten auf die offene Frage nach den wichtigsten Nachteilen dominierten ebenfalls die Aspekte der Fussgänger-Sicherheit. Auf 125 von total 608 Fragebogen wurde erwähnt, dass die Sicherheit für Fussgänger – vor allem für ältere Leute und Kinder – ungenügend ist. Auf weiteren 100 Fragebogen wurden die fehlenden Fussgängerstreifen bemängelt. 26 Antwortende meinen, dass Fussgängerzone und Strasse klarer getrennt werden sollten. Die detaillierten Ergebnisse der Umfrage finden sich im Anhang des Schlussberichts.

3.5 Erschliessung der angrenzenden Grundstücke soweit wie möglich verbessern

Standort der Parkplätze teilweise als hinderlich beurteilt

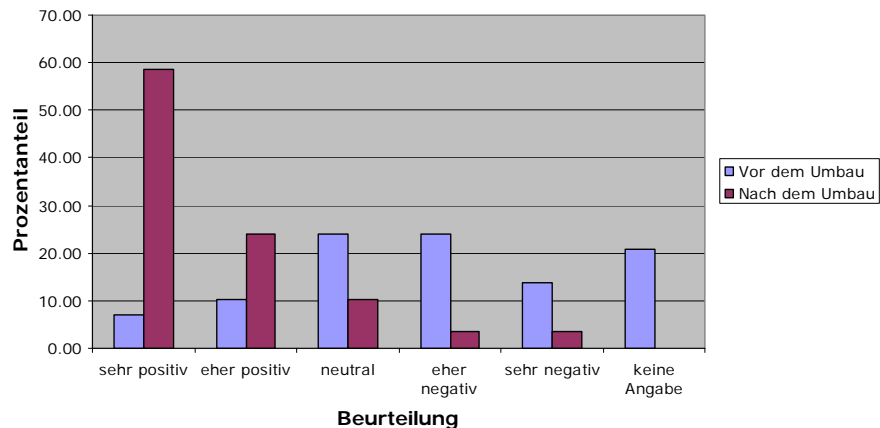
Die Standorte der Parkplätze werden von den befragten Kunden und der Wohnbevölkerung unterschiedlich beurteilt. Für viele gaben sicherheitstechnische Bedenken den Ausschlag für eine schlechte Beurteilung. Es wird bemängelt, dass die Ausfahrt aus den Parkplätzen trotz Tempo 30 teilweise schwierig ist. Zudem werden die Pfosten bei den Parkplätzen als hinderlich – vor allem in der Nacht – eingestuft.

Aus Sicht Gewerbe hat sich Parkplatzsituation deutlich verbessert

Die Meinung des Gewerbes zur Parkplatzsituation geht aus der schriftlichen Umfrage bei 33 Betrieben vom Februar 2009 hervor. 29 Gewerbebetriebe haben an der Umfrage teilgenommen, so dass von einem repräsentativen Ergebnis ausgegangen werden kann. Die Gewerbebetriebe

wurden befragt, wie sie die Parkiermöglichkeiten für ihre Kunden vor, sowie nach dem Umbau der Kantonsstrasse beurteilen.

Abbildung 2:
Beurteilung der Parkiermöglichkeiten



Quelle: Umfrage bei Gewerbebetrieben, 2003 und 2009

Ziel erreicht

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass sich die Parkplatzsituation für die Kundschaft der Gewerbebetriebe positiv verändert hat. Die absolute Mehrheit der Befragten ist mit den neuen Parkiermöglichkeiten zufrieden. Das Ziel einer optimalen Erschliessung der Geschäfte an der Kantonsstrasse wurde somit erreicht.

3.6 Sichere Veloverbindung gewähren und Velobenützung fördern

18% der Haushalte benutzen Velo

Gemäss der Umfrage bei der Wohnbevölkerung sind 18% der antwortenden Haushalte häufig mit dem Velo auf der Kantonsstrasse unterwegs. Die Sicherheit für Velofahrer ist somit für einen bedeutenden Anteil der Kunden ein wichtiger Aspekt.

Seit dem Umbau sind mehr Velofahrer unterwegs

Ein klares Indiz, dass sich die Situation für Velofahrer mit dem Umbau verbessert hat, ist die Tatsache, dass nun mehr Velofahrer als vorher unterwegs sind. Bei der differenzierten Verkehrszählung wurden auch die Velofahrer erfasst. Im Sommer 2003 waren während den 15 Stunden total 1083 Velofahrer zwischen Kreisel Wegscheide und Kreisel Merkur (in beiden Fahrrichtungen) unterwegs. Im Sommer 2009 waren es zu den gleichen Tagen und Zeiten bereits 1713 Velofahrer. Dies entspricht einer Zunahme von 58%. Auch wenn die Messperiode mit 15 Stunden relativ kurz war und gewisse Zufälligkeiten auftreten können, ist dies doch ein signifikanter Zuwachs.

Ziel erreicht

Das Ziel einer sicheren Veloverbindung dürfte für die Mehrheit der Velofahrer erfüllt sein. Die deutliche Zunahme der Zahl der Velofahrer im Bereich der umgestalteten Kantonsstrasse stützt diese Interpretation.

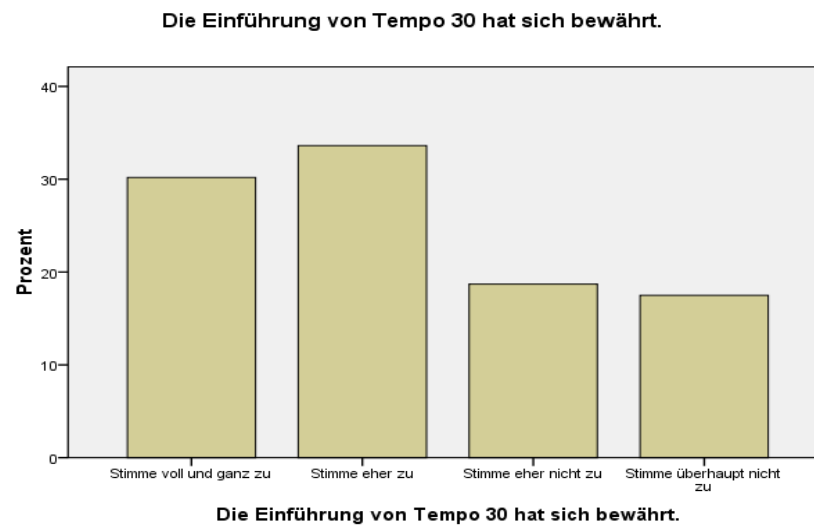
3.7 Attraktives Zentrum für Bewohner und Kunden

| | |
|--|--|
| Haushalte kaufen vermehrt im Zentrum ein wegen attraktiver Begegnungszone und... | Im Richtplan vom März 2003 wird dieses Ziel wie folgt formuliert: „Der Strassenraum soll unter Einbeziehung der privaten Vorplätze der neuen Funktion der Kantonstrasse entsprechend gestaltet werden. Für Kunden und Besucher wird ein attraktives Zentrum geschaffen.“ Die positive Beurteilung wird bestätigt durch die Antworten auf die offenen Fragen in der Umfrage bei der Wohnbevölkerung von 2009. Am häufigsten (80 Nennungen) als Vorteil wird erwähnt, dass dank der Umgestaltung eine attraktive Begegnungszone im Dorfkern entstanden ist. Zudem nennen 40 Personen konkret die neue Einkaufsmeile als wichtigen Vorteil. |
| ...besserem Angebot der Geschäfte | Von den 61 befragten Kunden geben 80% an, dass sie im gleichen Umfang wie vorher an der Kantonsstrasse einkaufen. Niemand kauft aber weniger ein. Von den 20% der Kunden, die mehr einkaufen, geben die meisten das verbesserte Angebot als Grund an. Einige kaufen auch wegen der besseren Erreichbarkeit der Geschäfte häufiger als früher im Zentrum von Horw ein. |
| Erwartungen erfüllt | Die Erwartungen bezüglich attraktiver Einkaufszone und Einkaufsverhalten der Kunden haben sich ziemlich genau erfüllt. Dies zeigt auch der Vergleich der gewichteten Skalenwerte von 2003 und 2009 (siehe Fragen 12 und 21 in der Abbildung 4 auf Seite 12 der Zusammenfassung). |

3.8 Beruhigung des Verkehrsablaufs und Emissionsreduktion

| | |
|---|--|
| Zielanalyse unter veränderten Bedingungen | Unter dem Titel „Betrieb“ ist dieses Ziel im Richtplan von 2003 wie folgt beschrieben: „Der Verkehrsablauf wird beruhigt. Mit einem tiefen Geschwindigkeitsniveau (20 km/h) wird so zur Emissionsreduktion und zur Sicherung der Koexistenz aller Anliegen beigetragen.“ Weil die Geschwindigkeitslimite von 20 km/h nicht umgesetzt wurde, muss die Zielerreichung nun unter der veränderten Bedingung von 30 km/h analysiert werden. |
| Tempo 30 km/h: uneinheitliche Beurteilung bei Wohnbevölkerung aber... | Die Meinungen zu Tempo 30 km/h versus 20 km/h sind in der Bevölkerung ziemlich uneinheitlich. |

Abbildung 3:



Quelle: Umfrage Wohnbevölkerung, 2009

...klar positiv bei
Gewerbe

Eindeutiger ist die Meinung seitens der Gewerbebetriebe. Von den 29 befragten Geschäften an der Kantonsstrasse beurteilen 22 die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h als sinnvoll. 6 Betriebe haben gegenüber Tempo 30 km/h eine neutrale Haltung und nur 1 Befragter ist eher skeptisch.

Zielerreichung
unklar

In welchem Ausmass das Ziel der Verkehrsberuhigung tatsächlich erreicht wurde, ist schwierig abzuschätzen, zumal die Bedingungen bezüglich Tempolimits geändert wurden. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) hat in absoluten Zahlen zwar abgenommen, aber der Anteil Durchgangsverkehr blieb gleich (siehe Kapitel 3.1 und 3.2). Die Lärmemissionen wurden reduziert, aber weniger stark als erwartet.

4 Wirkungsanalyse

Umfrage Wohnbevölkerung: Rücklaufquote 2009 markant tiefer als 2003

Bei der Wirkungsanalyse gilt es abzuklären, welche positiven und negativen Wirkungen die Umgestaltung der Kantonsstrasse im Zentrum von Horw nach sich gezogen hat. Um dies differenziert zu analysieren, wurden diverse Umfragen durchgeführt und Statistiken ausgewertet (siehe Kapitel 2 im Schlussbericht). Im Rahmen der Wirkungsanalyse soll auch untersucht werden, ob die Erwartungen bzw. die Befürchtungen, die vor Beginn der Umgestaltung geäußert wurden, auch tatsächlich eingetroffen sind.

Damit sich alle Einwohner von Horw zu diesem wichtigen Projekt äussern konnten, wurde in den Jahren 2003 und 2009 je eine Vollerhebung bei allen Haushalten der Gemeinde Horw durchgeführt. Nachfolgend eine Übersicht zu diesen zwei Umfragen:

Tabelle 1: Vergleich der Umfragen bei Wohnbevölkerung

| | Umfrage 2003 | Umfrage 2009 |
|-------------------------|---------------------|---------------------|
| Versand Fragebogen | 18. Dez. 2003 | 26. Juni 2009 |
| Rücklauf Fragebogen | 5. Jan. 2004 | 13. Juli 2009 |
| Anzahl Haushalte | 6000 | 7200 |
| Ausgefüllte Fragebogen | 1491 | 608 |
| Rücklaufquote | 24,8 % | 8,4 % |
| Anzahl gestellte Fragen | 28 | 37 |

Quelle: Umfrage Wohnbevölkerung, 2003 und 2009

Auffallend ist, dass die Rücklaufquote der Umfrage 2009 deutlich tiefer war als 2003. Eine mögliche Interpretation dieser Abweichung kann die Tatsache sein, dass Ende 2003 das Projekt „Umgestaltung Kantonsstrasse“ einen wichtigen Stellenwert in der damaligen politischen Diskussion hatte. Zudem war es ein neues Projekt, das viele Horwer direkt betraf und deshalb auch interessierte. Demgegenüber war im Jahr 2009 das Projekt seit längerer Zeit beendet und eine Teilnahme an der Umfrage konnte zu keinen Veränderungen mehr beitragen.

Berechnung von
Skalenwerten

Trotz der tieferen Rücklaufquote und der unterschiedlichen Altersstruktur der Umfrageteilnehmer (siehe S. 31 im Schlussbericht) können die Ergebnisse der beiden Umfragen verglichen werden. Damit ein aussagekräftiger Vergleich der Resultate möglich ist, werden zu jeder Aussage sogenannte Skalenwerte berechnet. Auf dem Fragebogen konnten zu jeder Aussage aus folgenden vier Antwortmöglichkeiten ausgewählt werden:

- Stimme voll und ganz zu (+2)
- Stimme eher zu (+1)
- Stimme eher nicht zu (-1)
- Stimme überhaupt nicht zu (-2)

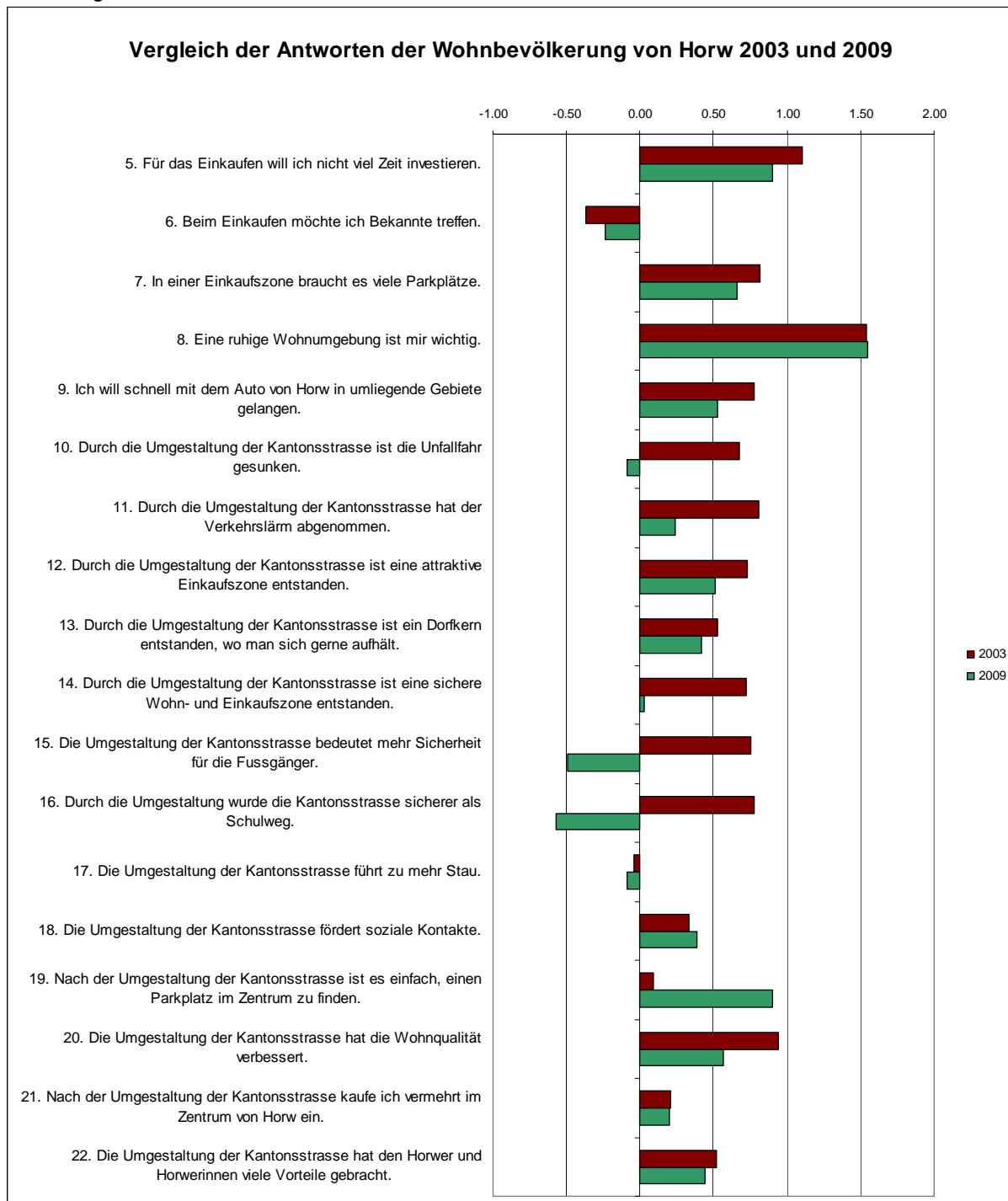
Die Häufigkeiten der vier Antwortmöglichkeiten werden nun mit der Zahl in Klammer multipliziert. Damit ergibt sich ein Wert zwischen +2 (wenn 100% der Antwortenden „stimme voll und ganz zu“ angekreuzt hätten) und -2 (wenn 100% der Antwortenden „stimme überhaupt nicht zu“ angekreuzt hätten). Ein positiver Wert zeigt eine Mehrheit von zustimmenden Antworten und ein negativer Wert eine überwiegende Zahl von nicht zustimmenden Antworten. Mit dieser Methode können die vier unterschiedlichen Antworten zu jeder Aussage auf eine einzige Zahl (Skalenwert) reduziert werden.

Umfrage Wohnbevölkerung: Vergleich 2003 mit 2009

In der folgenden Abbildung sind die Antworten auf die Fragen 5 bis 22 in Skalenwerten dargestellt. Weil die Aussagen 5 bis 22 in beiden Umfragen von 2003 und 2009 genau gleich waren, können die Ergebnisse nun verglichen werden. Die Abbildung bringt zwei Erkenntnisse.

- 1) Die Länge der Balken zeigt den positiven oder negativen Skalenwert zu jeder Frage.
- 2) Der Vergleich zwischen den roten Balken (2003) und den grünen Balken (2009) zeigt, ob die Erwartungen erfüllt wurden oder nicht.

Abbildung 4:



Bemerkungen zu Abbildung 4:

In Abbildung 4 werden die Antworten auf die Fragen 5 bis 22 dargestellt. Diese Fragen wurden in den zwei Umfragen bei der Wohnbevölkerung in den Jahren 2003 und 2009 unverändert gestellt. Die Antworten lassen sich deshalb gut vergleichen.

Die Länge der farbigen Balken stellt eine gewichtete Zusammenfassung der Antworten dar. Balken, die nach rechts gerichtet sind, zeigen eine Zustimmung. Balken, die nach links gerichtet sind, zeigen eine Ablehnung. Erklärungen zur Berechnung dieser Skalenwerte sind auf Seite 11.

Umfrage Gewerbe:
Erwartungen und
Befürchtungen

Eine Wirkungsanalyse wurde auch im Umfeld des Gewerbes durchgeführt. Vor Beginn des Umbaus wurde viel über die Auswirkungen der Umgestaltung diskutiert. Um die Erwartungen zu überprüfen, wurden die Gewerbebesitzer befragt, welche Chancen sie in der Umgestaltung der Kantonsstrasse sahen und ob sich diese bewahrheitet haben. Ebenfalls wurde nachgefragt, welche Befürchtungen die einzelnen Gewerbebetreiber hatten und inwiefern diese eingetroffen sind.

Tabelle 2:

Chancen für die Gewerbebetriebe aufgrund der Umgestaltung

| Erwartungen | |
|---|--|
| Erfüllt | Nicht erfüllt |
| <ul style="list-style-type: none"> • Bessere Parkplatzsituation • Zuzug junger Leute und Familien • Verkehrsberuhigung • Zentralisation • Bushaltestelle nahe bei Geschäft • Infrastruktur erneuert | <ul style="list-style-type: none"> • Entstehung einer Flanierzone, welche zu Bummelkäufen anregt • Horwer Bürger kaufen in Horw ein • Mehr Passanten / Laufkundschaft • Einheitliches Dorfbild |

Quelle: Umfrage Gewerbe, 2009

Tabelle 3:

Befürchtungen der Gewerbebetriebe aufgrund der Umgestaltung

| Befürchtungen | |
|--|---|
| Eingetroffen | Nicht eingetroffen |
| <ul style="list-style-type: none"> • Sinkende Kundenfrequenz • Verschlechterte Anlieferbedingungen für LKW (wegen Lampen und Bäumen) | <ul style="list-style-type: none"> • Zu wenig Parkplätze • Lange Umbauzeit • Abwanderung in die Stadt • Leute kaufen ausserhalb von Horw ein • Fussgänger nehmen keine langen Wege auf sich • Angst, dass Leute das neue Dorfzentrum ablehnen |

Quelle: Umfrage Gewerbe, 2009

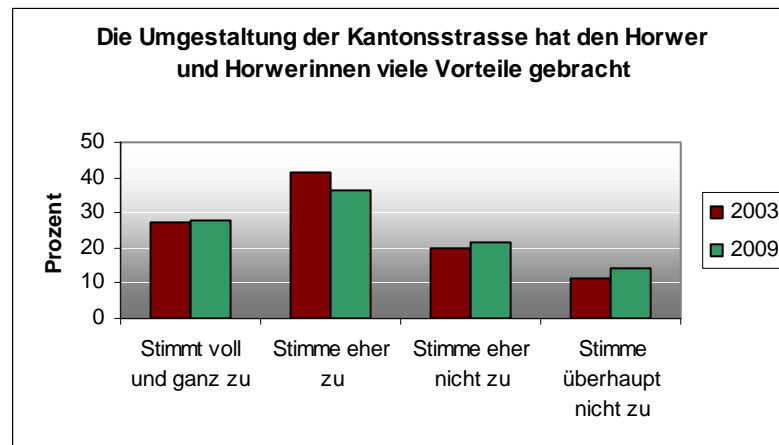
Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass sich die Umgestaltung vor allem positiv auf die Parkplatzsituation ausgewirkt hat.

5 Schlussbemerkungen und Empfehlungen

Vorteile überwiegen

Eine summarische Beurteilung der Umgestaltung ergibt sich aus den Antworten auf Frage 22: Eine Mehrheit der befragten Haushalte ist der Meinung, dass die umgesetzten Massnahmen den Horwer Einwohnern viele Vorteile gebracht haben.

Abbildung 5:



Quelle: Umfrage Wohnbevölkerung, 2003 und 2009

4 von 8 Zielen sind erreicht

Die Analyse der Zielerreichung (siehe Kapitel 3) lässt sich wie folgt zusammenfassen. Von den untersuchten acht Zielen wurden vier klar erreicht, nämlich:

- Optimierung öffentlicher Verkehr (Kapitel 3.3)
- Erschliessung Grundstücke und Parkplatzsituation (Kapitel 3.5)
- Sichere Veloverbindung (Kapitel 3.6)
- Attraktives Zentrum für Bewohner und Kunden (Kapitel 3.7)

Das Ziel Verkehrsberuhigung und Emissionsreduktion (Kapitel 3.8) wurde teilweise erreicht. Die Überprüfung der Zielerreichung wurde hier aber erschwert durch die veränderte Ausgangslage betreffend Tempo 30 km/h statt 20 km/h. Dies hatte vermutlich auch Auswirkungen auf die drei Ziele, welche nicht erreicht wurden, nämlich:

- Reduktion DTV (Kapitel 3.1)
- Vermeidung Durchgangsverkehr (Kapitel 3.2)
- Sicherheit für Fussgänger (Kapitel 3.4)

| | |
|--|--|
| Erwartungen sind mehrheitlich erfüllt | Die in den Umfragen aus dem Jahr 2003 von der Wohnbevölkerung, vom Gewerbe und von Kunden geäusserten Erwartungen wurden in den meisten Fällen erfüllt. Sogar besser als erwartet hat sich die Parkplatzsituation entwickelt. Demgegenüber wird die Sicherheit von Fussgängern und des Schulwegs 2009 nun deutlich schlechter eingeschätzt als ursprünglich erwartet. Insgesamt ist die Beurteilung beim Aspekt Sicherheit sogar negativ ausgefallen (siehe Abbildung 4). |
| Objektive Daten versus subjektive Beurteilungen | Im Rahmen der Erfolgskontrolle wurden einerseits quantitative Messdaten - wie zum Beispiel Verkehrszählungen - erhoben, die zu objektiven Resultaten führten. Andererseits stützt sich die Erfolgskontrolle auf zahlreiche Umfragen und Interviews, die zwar gewisse Tendenzen aber auch viele Beurteilungen von einzelnen Personen aufzeigen. Die Auswertung und Analyse der riesigen Datenmenge widerspiegelt somit ein gewisses subjektives Element. Vor diesem Hintergrund beruhen die nachfolgenden Beurteilungen und Empfehlungen auf der subjektiven Einschätzung des Studienverfassers. |
| Empfehlungen des Studienverfassers | Das Projekt „Umgestaltung der Kantonsstrasse im Zentrum von Horw“ hat seine Ziele im grossen und ganzen erreicht. Der als unbefriedigend eingestufte Aspekt der Fussgänger-Sicherheit sollte von den zuständigen Behörden jedoch überdacht werden. Die teilweise in den Umfragen genannten Lösungsvorschläge - wie zum Beispiel Fussgängerstreifen oder Bordsteinkanten – erachtet der Studienverfasser aber als nicht opportun. Dies würde das ganze Konzept der Umgestaltung des Strassenraums gefährden. Die Einführung einer Begegnungszone mit Tempo 20 km/h könnte zur Verkehrsberuhigung beitragen, ist politisch aber schwierig umsetzbar. Die Empfehlung wäre eher, Tempo 30 km/h beibehalten, aber vermehrt Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen. Zusätzlich könnte an die gegenseitige Toleranz und Rücksichtnahme von Autofahrern und Fussgängern appelliert werden. Dies wäre mit dem Aufstellen von entsprechenden Plakaten am Strassenrand umsetzbar. Zudem drängen sich kleinere punktuelle Anpassungen auf. Die Platzierung der Pfosten und Lampen ist nicht optimal gelöst. Dies zeigt sich anhand der zahlreichen Beschädigungen. |
| Fazit: Erfolgskontrolle zeigt positives Ergebnis | Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Umgestaltung der Kantonsstrasse nach Einschätzung der vielen befragten Personen (Wohnbevölkerung, Gewerbe, Kunden) und nach Meinung des Studienverfassers insgesamt gut gelungen ist. Nur wenige punktuelle Anpassungen sind wünschenswert. Die vorliegende Erfolgskontrolle kommt somit zu einem positiven Ergebnis. |