



## Inhaltsverzeichnis

1. **Einleitung**
  - 1.1 **Kurzbeschreibung von Horw**
  - 1.2 **Problematik Verkehr**
  - 1.3 **Zielsetzung der Gemeinde**
  
2. **Massnahmen Verringern des Verkehrs**
  
3. **Ausbau von Rad- und Fussgängerwegen**
  
4. **Mehr Sicherheit auf dem Schulweg**
  
5. **Problematische Stellen**
  - 5.1 **Kantonsstrasse**
  - 5.2 **Ortskernausbau**
  - 5.3 **Allmendstrasse**
  - 5.4 **Knoten Brändistrasse / Allmendstrasse / Krienserstrasse**
  - 5.5 **Querung der Kantonsstrasse beim Hotel Pilatus - Coop**
  
6. **Veloweg Luzern-Hergiswil**
  
7. **Kosten**
  
8. **Würdigung**
  
9. **Bildquellen**

## 1. Einleitung

### 1.1 Kurzbeschreibung von Horw

Die Gemeinde Horw zählt über 12 000 Einwohner und liegt im Kanton Luzern. Die Gemeinde zwischen Vierwaldstättersee und Pilatus grenzt im Norden an die Stadt Luzern, im Westen an Kriens und im Süden an die Gemeinde Hergiswil NW.

Horw liegt direkt an der Autobahn A2, der europäischen Nord-Süd Achse. Die Zubringer Süd, Mitte und Nord führen direkt zur Autobahn-Auffahrt.

Viele Spazierwege auf der Halbinsel lassen in herrlicher Umgebung den Alltag vergessen. Die nahe Bergwelt, der Vierwaldstättersee oder Naturparks laden zu einem Ausflug ein.

### 1.2 Problematik Verkehr

Das sehr grosse Verkehrsaufkommen auf der A2 (Nord-Süd Achse), insbesondere der Berufsverkehr aus OW/NW führt dazu, dass durch die hohe Verkehrsdichte das Unfallrisiko sehr hoch ist. Die Unfälle führen zu grossen Staus. Ein grosser Teil der Autos umfuhr früher über Schleichwege durch Horw diesen Stau.

Horw grenzt an die Allmend Luzern, welche ein sehr beliebter Ort ist für Ausstellungen wie zum Beispiel die Luga und weitere.

Viele dieser Besucher reisen, anstatt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln mit dem Auto an.

Diese zwei geschilderten Situationen sind schuld daran, dass es in Horw oft zu stehenden Kolonnen kam. Die gemessene Zahl der Motorfahrzeuge auf der Kantonsstrasse bestätigen dieses Bild. An Spitzentagen wurden täglich knapp über 14 000 Motorfahrzeuge gezählt.

Auf einzelnen Abschnitten, wie zum Beispiel auf der Allmendstrasse und der Krienserstrasse wurden relativ hohe Geschwindigkeiten bis zu 52 km/h ermittelt (siehe Bild 1).



Bild 1

### 1.3 Zielsetzung der Gemeinde

Die Verkehrssicherheit in der Gemeinde, insbesondere für Radfahrer und Fussgänger (siehe Bild 2), soll erhöht werden.



Bild 2

Das Sicherheitsbedürfnis aller Verkehrsteilnehmer, vor allem in der Umgebung der Schulen, des Blindenheimes, der Kindergärten, des Betagtenzentrums, des Behindertenwohnheimes und der Behindertenwerkstätte, muss gewährleistet sein. Die Aufenthaltsqualität im Strassenraum insbesondere entlang der Kantonsstrasse ist zu verbessern. Aus der Kantonsstrasse soll eine Geschäftszone entwickelt werden, die nach dem Koexistenzprinzip für alle Verkehrsteilnehmenden

verträglich ist.

Durch die reduzierte Geschwindigkeit und die Umgestaltung von Fassade zu Fassade wird der Durchgangsverkehr auf die neue Umfahrung gelenkt. Die Wohnqualität in den Quartieren verbessert sich durch weniger Lärm, höhere Verkehrssicherheit und die Vermeidung von Schleichverkehr. Die gemessenen Geschwindigkeiten sind zu hoch und rechtfertigen die Einrichtung einer Zone 30 (siehe Bild 3).



Bild 3

Ein freundlicher Umgang miteinander - ob als Fussgängerin, auf dem Rad oder als Autofahrer steht bei Tempo 30 im Vordergrund. Die Temporeduktion kommt insbesondere den Kindern zu gute.

Das Tempo 30 Regime setzt ein vorsichtiges und rücksichtvolles Fahren voraus.

Der Abschnitt Merkur-Wegscheide der Kantonsstrasse ist nach dem Umbau mit Tempo 30 Zone zu kennzeichnen. Die Sicherheit hat Priorität, denn die

Kantonsstrasse ist gleichzeitig ein viel begangener Schulweg. Die angrenzenden Quartiere werden gleichzeitig in die Tempo 30 Zone integriert. Die Zoneneingänge sollen gut erkennbar sein.

Die Wirkung der Massnahmen wird durch gute Information und Kommunikation verbessert.

Die Nachmessungen der Geschwindigkeiten und Verkehrsmengen werden im Rahmen der Erfolgskontrolle ein Jahr nach der Einführung durchgeführt und allfällige Verbesserungen vorgenommen.

## 2. Massnahmen

### Verringern des Verkehrs

Durch den Bau der Umfahrung mit Autobahnanschluss im Schlund wird die Kantonsstrasse wesentlich vom Durchgangs- und Schwerverkehr entlastet. Zudem muss die neue Ringstrasse und der neue Kreisel Bahnhof für Fussgänger und Velofahrer sicher gestaltet sein (siehe Bild 4, Bild 5 und Bild 6).



Bild 4



Bild 5



Bild 6

Unmittelbar nach Fertigstellung des Zubringers Zentrum (Ringstrasse) muss die Kantonsstrasse im Kerngebiet zurück gebaut (verkehrsberuhigt) und der neuen Verkehrs- und Erschliessungsfunktion angepasst werden.

Im Abschnitt Wegscheide-Merkur (siehe Bild 7) ist die Kantonsstrasse auf Grund der neuen verkehrlichen Merkmale - vorwiegend Erschliessungsfunktion und stark reduzierte Verkehrsbelastung - umzugestalten.



Bild 7

Zusätzlich zur Neugestaltung der Kantonsstrasse gibt es auch einfache Signalisations- und Markierungsmassnahmen.

Fussgängerstreifen: Grundsätzlich entfernen. Ausnahmen: bei Schulhäusern und Heimen.

Knoten: Grundsätzlich überall Rechtsvortritt einführen.

Wichtigste Zoneneingänge: Tempo 30 Tafel mit zusätzlichen Bodenmarkierungen.

Durch Schliessung des Bahnübergangs Krienserstrasse entsteht zwischen Brünigbahn und Kantonsstrasse ein verkehrsarmes Gebiet mit geringem Verkehrsaufkommen und durchgehenden Radrouten.

### 3. Ausbau von Rad- und Fussgängerwegen

Horw unterstützt den Bau von Schildern mit Fr. 350.00 pro Veloschild und mit Fr. 150.00 pro Fusswegschild.

Realisierte Projekte der Gemeinde und des Kantons:

- a. Kantonsstrasse, Ausbau  
Abschnitt Kreisel Wegscheide bis Grenze Stadt Luzern  
(siehe Bild 8, Bild 9, Bild 10 und Bild 11)

Fussgängerschutzinsel  
Radstreifen



Bild 8



Bild 9



Bild 10



Bild 11

b. Kantonsstrasse, Ausbau  
Abschnitt Riedmattstrasse bis Herrenwald

Radstreifen

c. Kantonsstrasse, Ausbau (siehe Bild 12)  
Abschnitt Rank bis Seefeld

Fussgängerschutzinsel  
Rad- und Gehweg getrennt



Bild 12

d. Kastanienbaumstrasse, (siehe Bild 13) Ausbau  
Abschnitt Althof

Fussgängerschutzinsel  
Radweg/Radstreifen  
Einbezug der Zumhofstrasse  
als Rad-/Fussweg von und  
zum Schulhaus Hofmatt



Bild 13

e. Promenadenweg entlang dem Dorfbach, Ausbau  
Abschnitt Schulhausstrasse bis Horw Zentrum

Erweiterung des Fussweges  
zum gemeinsamen Rad- und  
Gehweg

f. Ringstrasse  
Kreisel Schlund bis Kreisel Merkur

Mit Neuerstellung,  
Rad- und Gehweg realisiert

g. Krienserstrasse (siehe Bild 14)

Radweg und Radstreifen,  
Fussgängerschutzinsel  
Unterführung SBB  
Rad- und Gehweg  
gemeinsam

Brändistrasse - Horwerstrasse (siehe Bild 15)



Bild 14



Bild 15

h. Bodenmattstrasse - Ennethorw - Hergiswil

Rad- und Gehweg  
gemeinsam

i. Verbindung Bodenmattstrasse (Schulhaus Spitz)  
nach Bifang

Rad- und Gehweg  
gemeinsam

j. Verlängerung Brünigweg  
in Richtung Nord bis zur Ringstrasse  
und  
in Richtung Süd bei der Liebegg und in  
Richtung Hergiswil

Rad- und Gehweg  
gemeinsam

k. Entlang Schlimbach

Fussweg

(siehe auch beigelegte Velokarte von Horw)

#### 4. Mehr Sicherheit auf dem Schulweg

Der Schulweg in der Gemeinde Horw ist an einigen Stellen problematisch. Auf verschiedenen Quartierstrassen wird das Geschwindigkeitsniveau von den Anwohnern als problematisch eingestuft. Hinweis dafür geben zahlreiche Schilder „Freiwillig Tempo 30“ und Kinderfiguren.

- Zielsetzung:** Der Schulweg soll sicher werden, dies mit Hilfe von Fahrbahnmarkierungen und Verlangsamung des Verkehrs. Anwohner sollen sich sicher fühlen.
- Massnahmen** Mit der Umgestaltung der Kantonsstrasse wird zusätzlicher Ausweichverkehr in den Quartieren befürchtet, der mit einer Zonensignalisation abgehalten wird. Mit der Zonensignalisation verbessert sich die Verkehrssicherheit in Quartieren und auf den Schulwegen.  
Eine flächendeckende Tempo 30 Zone im Umkreis der Kantonsstrasse (siehe beigelegte Broschüre „Horw fährt Tempo 30“) macht den Weg zur Schule sicherer (siehe Bild 16 und Bild 17).



Bild 16



Bild 17

- Markierungs-massnahmen:** „Achtung Schule“ wird 2005 auf folgenden Strassen markiert: Schulhausstrasse, Bachstrasse, Zumhofstrasse und Grüneggstrasse

## 5. Problematische Stellen:

- 5.1 Kantonsstrasse:** Konflikt Fussgänger / Motorisierter Verkehr  
hohe Verkehrsmenge  
Durchgangsverkehr

- Zielsetzung:** Die durch eine enorme Verkehrsdichte geprägte Kantonsstrasse, muss für die Sicherheit und für die Umwelt vom Verkehr entlastet werden.  
Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.  
Tempo 30 Zone im Bereich des Dorfkerns.  
Begegnungszentrum schaffen.  
Eine sichere Veloverbindung muss gewährleistet sein.  
Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) soll sich von ca. 14'000 auf einem Niveau von 5 000 bis 6 000 Fahrzeugen pro Tag stabilisieren, Durchgangsverkehr sollte vermieden werden.

Die Strassenquerung für Zufussgehende muss, auch ohne Lichtsignal, bequem und sicher werden. Hindernisse längs zur Kantonsstrasse sind abzubauen.

Der Verkehrsablauf wird beruhigt. Mit einem tiefen Geschwindigkeitsniveau (30 km/h) wird so zur Emmisionsreduktion und zur Sicherung der Koexistenz aller Anliegen beigetragen. Auf Radstreifen wird verzichtet. Rad fahren im Gehbereich mit Schritttempo wird akzeptiert. Gedeckte Veloabstellplätze sind einzuplanen.

Massnahmen: Kantonsstrasse wird komplett umgebaut (siehe Bild 18).



Bild 18

Zwischen Kreisel Merkur und Kreisel Wegscheide entsteht eine Tempo 30 Zone. Dank der Neugestaltung der Kantonsstrasse verliert die Kantonsstrasse den Charakter der Durchgangsstrasse. Nach dem Umbau kann der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) der Motorfahrzeuge auf rund 5 000 bis 6 000 halbiert werden.

Bei den Einmündungen in die Kantonsstrasse werden die Gehwege zu Gunsten des Fussverkehrs durchgezogen. Das Gehen ist wieder freier und belebter.

Zwischen dem Zugang zur Bäckerei Zentrum und der Einmündung Schöneeggstrasse wird der obere Gehbereich in einer rollstuhlgängigen Rampe mit 6 % erschlossen.

Fahrverbot für Lastwagen ausgenommen Zulieferer.

Ein taktil-visuelles Führungssystem für Sehbehinderte und Blinde (siehe Bild 19) wird auf der Westseite der neugestalteten Kantonsstrasse vom Kreisel Merkur bis zum Kreisel Wegscheide angebracht (siehe beigelegter Zeitungsausschnitt)



Bild 19

Der Ansatz mit Mittelzone und Schrägparkierung in Mittellage kann die meisten Anforderungen weitgehend erfüllen. Diese Mittelzonen haben die Wirkung als Verkehrsteiler und Stützpunkt für den querenden Fuss- und Fahrverkehr. Die Baumreihe in Strassenachse gibt dem Strassenraum ein anderes Erscheinungsbild. Der Autoverkehr wird verlangsamt durch das andere Erscheinungsbild der Strasse, Parkiervorgänge und durch die Signalisation als Tempo 30 Zone. Die gegenseitige Rücksichtnahme steht im Vordergrund. Dieses Projekt ist ein Baustein zur Aufwertung des Horwer Zentrums.

**5.2 Ortskernausbau:** Konflikt zwischen Fussgänger, Autos und Velofahrer, insbesondere wenn auf dem Parkplatz im Dorfkern Wochen- und Saisonmärkte sind. Durch die Märkte kommt es zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen.

Zielsetzung: Gestaltung des öffentlichen Raumes mit attraktiven autofreien Plätzen - Dorfplatz, Gemeindehausplatz, Ladengasse, Kinderspielplatz - für eine vielfältige Nutzung zum Beispiel Wochen- und Saisonmärkte (siehe Bild 20).



Bild 20

Optimale Erreichbarkeit zu Fuss, per Velo und mit dem Auto.  
 Neugestaltung der Grün- und Freizeiträume mit Spiel-  
 Begegnungsplätzen und autofreien Fuss- und Radverbindungen.  
 Velofreundlich.  
 Markt in autofreier Zone positionieren.  
 Rollstuhlgängige Rampen, optimale Treppen und Lifte zur  
 Erschliessung

Massnahmen: Das Freiraumkonzept gestaltet den öffentlichen Raum auf grosszügige Weise und schafft optimale Fussgänger- und Veloverbindung durch das Zentrum bis zur Kantonsstrasse.  
 Es wird eine grosszügige Platzfolge ab der Kantonsstrasse über den Dorfbach, vorbei am Gemeindehaus bis zum Kreisel Bahnhof geschaffen.

Das Zentrum ist autofrei (siehe Bild 21), zu Fuss und mit Velo jedoch leicht von allen Seiten gut zugänglich und übersichtlich.



Bild 21

Das Projekt verbindet die bestehenden und neuen Zentrumsbauten zu einem Ganzen und verknüpft das Zentrum mit den angrenzenden Anlagen. Es werden sehr gute Verbindungsachsen zu Fuss und per Velo geschaffen.

Die attraktiven Veloabstellplätze werden an geeigneten Standorten in kleinere Einheiten verteilt, was die Velobenutzung fördert. Grosszügige Treppenanlagen vor den Arkaden ermöglichen auf der ganzen Länge der Arkaden fließende Übergänge zwischen Arkade und Trottoir.

Die Autos werden in unterirdischen Parkanlagen abgestellt.

### 5.3 Allmendstrasse:

Konflikt Radverkehr / Motorisierter Verkehr

Hohe Geschwindigkeiten, Schwerverkehr und zahlreiche Parkplatz- und Wegzufahrten

Schüler zum Oberstufenschulhaus

Wichtige Nord-Süd Radverbindung

Zielsetzung:

Der Konflikt zwischen Radverkehr und Motorisierter Verkehr muss gelöst werden.

Massnahmen:

Die Allmendstrasse wurde durch eine Schranke in zwei Teile aufgeteilt. Die Durchfahrt des motorisierten Verkehrs ist nicht mehr möglich = weniger Verkehr = Sicherheit für Fussgänger und Radfahrer.

#### 5.4 Knoten

**Brändistrasse/  
Allmendstrasse/  
Krienserstrasse:**

Konflikt Radverkehr / Motorisierter Verkehr  
Hohe Geschwindigkeiten auf der Krienserstrasse  
Komplizierte Kreuzung (5-armig)  
Wichtige Nord-Süd Radverbindung

Zielsetzung: Der Motorisierte Verkehr ist auf ein Minimum zu beschränken:

Massnahmen: Der Bahnübergang an der Krienserstrasse wurde für den motorisierten Verkehr geschlossen (siehe Bild 22).  
Teile der Velo- und Fussgängermarkierung erneuert.  
Einführung Tempo 30 Zone mit Kantonsstrasse zusammen.



Bild 22

**5.5 Querung der  
Kantonsstrasse  
beim Hotel  
Pilatus - Coop:**

Konflikt Fussgänger / Motorisierter Verkehr  
Wichtige Fusswegquerung

Zielsetzung: Der Verkehr muss durch Verlangsamung sicherer gemacht werden.

Massnahmen: Einführung der Tempo 30 Zone auf der Kantonsstrasse im Bereich des Dorfzentrums.

## 6. Veloweg Luzern-Hergiswil

Horw verfügt über sehr gut ausgebaute Radwege. Eine davon ist die kantonale Radroute Luzern - Hergiswil. Die Route nach Hergiswil wird 2006 fertiggestellt und getrennt vom motorisierten Verkehr verlaufen.

**Zielsetzung:** Die kantonale Radroute von Luzern nach Hergiswil führt durch Horw. Die Kantonsstrasse wird sehr stark von Velos befahren, es gilt den Durchgangsverkehr der Velos auf die Seitenstrassen zu leiten, um so eine gute Sicherheit zu gewährleisten. Die Seitenstrassen müssen velofreundlich gestaltet sein, denn das garantiert die Sicherheit des Velofahrers. Der Veloweg am See entlang Richtung Hergiswil muss vom übrigen Verkehr getrennt geführt werden.

**Massnahmen:** Die Radroute wird neu parallel zur Kantonsstrasse über die folgenden Seitenstrassen Brändistrasse, Allmendstrasse, Ebenastrasse (siehe Bild 23) und Kantonsstrasse geführt. Durch neue Radweganlagen ist die Kantonsstrasse übersichtlicher und sicherer. Die Durchfahrt auf der Allmendstrasse und der Krienserstrasse ist für den motorisierten Verkehr nicht mehr möglich.



Bild 23

## 7. Kosten

Die Kosten sind Gesamtbeträge der von der Einwohnergemeinde Horw umgebauten Strassen.

Kantonsstrasse (Kreisel Wegscheide - Kreisel Merkur)	Fr. 5'500'000.00
Kantonsstrasse (Kreisel Wegscheide - Grenze Stadt Luzern)	Fr. 3'700'000.00
Kastanienbaum Althof	Fr. 1'900'000.00
Allmendstrasse	Fr. 1'600'000.00

## 8. Würdigung

In Horw wurden in den zwei vergangenen Jahren Projekte realisiert, welche die Verkehrssicherheit insbesondere der Radfahrer und Fussgänger massiv verbessert haben. Verschiedene Projekte der Gemeinde Horw und des Kantones Luzern haben gezeigt, wie der Verkehr so gestaltet werden kann, dass ein sicheres miteinander aller Verkehrsteilnehmer möglich ist.

## 9. Bildquellen

Bild 1:	Wegmattstrasse, 6048 Horw
Bild 2:	Kreisel Bahnhof, 6048 Horw
Bild 3:	Wegmattstrasse, 6048 Horw
Bild 4:	Ringstrasse, 6048 Horw
Bild 5:	Kreisel Bahnhof, 6048 Horw
Bild 6:	Kreisel Bahnhof, 6048 Horw
Bild 7:	Kantonsstrasse/Krienserstrasse, 6048 Horw
Bild 8:	Kantonsstrasse (Abschnitt Kreisel Wegscheide/Kreisel Allmend) 6048 Horw
Bild 9:	Kantonsstrasse (Abschnitt Kreisel Wegscheide/Kreisel Allmend) 6048 Horw
Bild 10:	Kantonsstrasse (Abschnitt Kreisel Wegscheide/Kreisel Allmend) 6048 Horw
Bild 11:	Kantonsstrasse (Abschnitt Kreisel Wegscheide/Kreisel Allmend) 6048 Horw
Bild 12:	Kantonsstrasse/Rank, 6048 Horw
Bild 13:	Kastanienbaumstrasse, 6048 Horw
Bild 14:	Krienserstrasse/Allmendstrasse/Brändistrasse, 6048 Horw
Bild 15:	Unterführung Brändistrasse/Horwerstrasse, 6048 Horw
Bild 16:	Kirchweg/Kantonsstrasse, 6048 Horw
Bild 17:	Zumhofstrasse, 6048 Horw
Bild 18:	Zentrum Kantonsstrasse, 6048 Horw
Bild 19:	Zentrum Kantonsstrasse, 6048 Horw
Bild 20:	Dorfkern Gemeindehausplatz, 6048 Horw
Bild 21:	Dorfkern Gemeindehausplatz, 6048 Horw
Bild 22:	Krienserstrasse, 6048 Horw
Bild 23:	Ebenaustrasse, 6048 Horw

Fotos: Boris Dittrich