

EINWOHNERRAT

Gemeindehausplatz 1
Postfach
6048 Horw
info@horw.ch

Kontakt Heike Sommer
Telefon 041 349 12 51
Telefax 041 349 14 81
E-Mail heike.sommer@horw.ch

Thema Einwohnerratssitzung
Sitzungsdatum 22. Oktober 2015, 16.00 – 19.30 Uhr
Sitzungsort Pfarreizentrum
Vorsitzender Hannes Koch

PROTOKOLL NR. 359

Anwesend 29 Einwohnerratsmitglieder
5 Gemeinderatsmitglieder
1 Stv. Gemeindeschreiberin

Entschuldigt - Bider Markus, anwesend bis 17.15 Uhr
- Dissler Esther

Traktandenliste

1. Bericht und Antrag Nr. 1552 Planungsbericht zum Stand der Umsetzung des Bebauungsplans "horw mitte" und zu einem Projektierungskredit für die Ausarbeitung des Bauprojekts für den Ausbau Bahnhof Horw Seite 3
2. Fragestunde Seite 23
3. Bericht und Antrag Nr. 1553 Umwandlung Patientenhilfsfonds in Zuwendungen Seite 23
4. Bericht und Antrag Nr. 1549 Jahresprogramm 2016 Seite 25
5. Dringliches Postulat Nr. 2015-661 von Rita Wyss, L2O, und Mitunterzeichnenden: Unterbrechung der Seestrasse im Erdbeerschlaggebiet Spissen Seite 27
6. Dringliches Postulat Nr. 2015-662 von Peter Bucher, L2O, und Mitunterzeichnenden: Tempo 30-Strecke auf der Kastanienbaumstrasse Seite 28
7. Dringliches Postulat Nr. 2015-663 von Jürg Biese, FDP, und Mitunterzeichnenden: Ausbau Rad-/Gehweg Kastanienbaumstrasse: Verzicht auf Randsteine Seite 31

Sprecher/in

Hannes Koch (L2O)

Feststellungen

Die Einladungen wurden fristgerecht versandt. Die Mehrheit der Ratsmitglieder ist anwesend. Wir sind verhandlungs- und beschlussfähig.

Repräsentationen

- 19. September 2015: Eröffnung der neuen Gemeindebibliothek
- 19. September 2015: Hauptübung der Feuerwehr Horw

Neueingänge

- 25. September 2015: Dringliches Postulat Nr. 2015-661 von Rita Wyss, L2O, und Mitunterzeichnenden: Unterbrechung der Seestrasse im Erdbeutschgebiet Spissen
- 28. September 2015: Dringliches Postulat Nr. 2015-662 von Peter Bucher, L2O, und Mitunterzeichnenden: Tempo 30-Strecke auf der Kastanienbaumstrasse
- 21. Oktober 2015: Dringliches Postulat Nr. 2015-663 von Jürg Biese, FDP, und Mitunterzeichnenden: Ausbau Rad-/Gehweg Kastanienbaumstrasse: Verzicht auf Randsteine

Protokoll

Zum Protokoll Nr. 358 der Sitzung vom 17. September 2015 ist eine schriftliche Einsprache von Thomas Zemp, CVP, eingegangen. Es handelt sich zu Traktandum 2, B+A Nr. 1546, Verzeichnis der unerledigten Geschäfte und der noch nicht abgerechneten Bau- und Sonderkredite, um einen fehlenden Titel, und zwar "2.1.5, Motion Nr. 274/2012, Zonen für preisgünstigen Wohnraum". Der fehlende Titel hat dazu geführt, dass der Text nicht richtig verstanden werden konnte. Der Titel wurde in der Zwischenzeit ergänzt und das überarbeitete Protokoll aufgeschaltet. Mit Herrn Zemp habe ich mich geeinigt, dass das hiermit erledigt ist. Da das Protokoll aber erst aufgeschaltet wurde, werden wir dieses an der nächsten Sitzung genehmigen.

Einbürgerungen

Seit der letzten Sitzung haben keine Einbürgerungen stattgefunden.

Rechtskraft von Beschlüssen

Seit der letzten Sitzung sind keine Geschäfte in Rechtskraft erwachsen.

Allgemein

Ab heute haben wir hier im Pfarreizentrum die Gelegenheit, gratis WLAN zu nutzen. Ich werde Ihnen die Passwörter abgeben und bin froh um Rückmeldungen nach der Sitzung.

Begründungen zur Dringlichkeit

Dringliches Postulat Nr. 2015-661 Unterbrechung der Seestrasse im Erdbeutschgebiet Spissen

Wegen einem Erdbeutsch am 4. Mai 2015 im Bereich vom Spissenwald ist die Seestrasse seit längerer Zeit unterbrochen. Die Erfahrungen zeigen, dass die Unterbrechung der Strasse vielen Menschen und auch den Anwohnerinnen und Anwohnern sehr passt und sie begrüßen, dass nicht mehr so viel Verkehr ist. Die Dringlichkeit von dem Postulat ergibt sich aus der geplanten notwendigen, dringlichen Hangsanierung im Bereich der Rutschstelle. Die L2O erwartet, dass umgehend eine Unterbrechung der Seestrasse ernsthaft und vertieft geprüft wird.

Rita Wyss (L2O)

Der Dringlichkeit wird nicht opponiert.

Manuela Bernasconi

Dringliches Postulat Nr. 2015-662 Tempo 30-Strecke auf der Kastanienbaumstrasse

(CVP)

Gestern hat die Gemeinde das Lärmschutzprojekt für einen Teil der Kantonsstrasse, Stutz und Kastanienbaumstrasse vorgestellt. Im Moment läuft eine öffentliche Auflage des Projekts. In dem Projekt ist, ausser der ohnehin anstehenden Belagserneuerung, keine weitere Massnahme vorgesehen. Es ist vorgesehen, dass sich die Gemeinde vom Kanton eine sog. Sanierungserleichterung erteilen lässt. Die Prüfung, ob eine weiterführende Massnahme sinnvoll ist oder nicht, insbesondere die Einführung einer 30er-Zone, ist in diesem Kontext dringlich vorzunehmen.

Peter Bucher (L20)

Der Dringlichkeit wird nicht opponiert.

Manuela Bernasconi
(CVP)

Dringliches Postulat Nr. 2015-663 Ausbau Rad-/Gehweg Kastanienbaumstrasse: Verzicht auf Randsteine

Vom 2. Oktober 2015 bis gestern, 21. Oktober 2015, lag das Strassenprojekt "Kastanienbaumstrasse Ausbau Rad- und Gehweg und Ausbau Knoten Buholz" öffentlich auf. Das Projekt basiert auf dem B+A Nr. 1537, Rad- und Gehweg inkl. Entwässerung, Abschnitt Buholz bis Schwanden mit Umgestaltung Knoten Buholz", der vom Einwohnerrat in seiner Sitzung vom 26. März 2015 deutlich gutgeheissen worden ist.

Jürg Biese (FDP)

Vorausgesetzt, dass bis gestern keine Einsprachen eingereicht wurden, wird jetzt das Ausführungsprojekt in Auftrag gegeben, das gemäss Terminplan im B+A Nr. 1537 bis im Januar 2016 erarbeitet werden soll. Die Realisierung vom Ausbau von dem Rad- und Gehweg und vom Knoten Buholz ist ab März 2016 vorgesehen.

Das vorliegende Postulat zeigt ein Kosteneinsparpotenzial von knapp 60'000 Franken im Bereich vom Randabschluss von diesem Rad- und Gehweg auf. Damit diese Einsparung realisiert werden kann, muss die Forderung vom Postulat in die Projektbewilligung einfließen. Darum muss das Postulat jetzt überwiesen werden und ist als dringlich zu behandeln.

Der Dringlichkeit wird nicht opponiert.

Manuela Bernasconi
(CVP)

1. Bericht und Antrag Nr. 1552 Planungsbericht zum Stand der Umsetzung des Bebauungsplans "horw mitte" und zu einem Projektierungskredit für die Ausarbeitung des Bauprojekts für den Ausbau Bahnhof Horw

Eintreten GPK

Urs Manser (CVP)

Beim vorliegenden B+A geht es einerseits um die Information über die Arbeiten in den letzten vier Jahren im Zusammenhang mit "horw mitte" und um das weitere Vorgehen. Andererseits geht es auch um die Standortwahl des Bushofes und der entsprechenden Genehmigung des Planungskredits. Und last but not least geht es auch noch um Varianten bei der Bahnhofunterführung sowie um Kenntnisnahme der Variantenwahl durch den Gemeinderat.

Der B+A macht grundsätzlich einen guten Eindruck. Dennoch haben einige Punkte in der GPK längere Diskussionen ausgelöst, die zum Teil sehr kontrovers geführt worden sind. Es ist die Besorgnis geäussert worden, dass die im Rahmen des Agglomerations-

programms gesprochenen Bundesgelder irgendwann nicht mehr geleistet werden, wenn erst weit nach 2018 mit dem Bau vom Bushof angefangen wird. Der Herr Gemeindepräsident hat uns aber bestätigt, dass gemäss dem kantonalen Vertreter die Gelder nicht verloren gehen, auch wenn, wie bei allem, was in der Zukunft liegt, eine gewisse Unsicherheit immer bestehen bleibt.

Auch die fehlenden Parkplätze oder das fehlende Park and Ride sind thematisiert worden. Dies ist allerdings bereits bei der Beratung vom Bebauungsplan ausführlich diskutiert und geregelt worden. Diese Regelung darf jetzt im Rahmen von diesem aktuellen Geschäft nicht wieder umgestossen werden.

Die Mitglieder der GPK haben sich auch besorgt gezeigt, dass viele Bauprojekte in "horw mitte", wenn überhaupt, nur schleppend vorankommen. Bei den Verhandlungen zwischen der Gemeinde und den Grundeigentümern braucht es offensichtlich mehrere Anläufe, wie es die Versuche bei der Freiraumgestaltung, beim koordinierten Standortmarketing oder beim Landumlegungsverfahren zeigen. Zur Einleitung dieses Landumlegungsverfahrens hat es bei den zehn betroffenen Grundeigentümern aber nur gerade eine Einsprache gegeben, was als positive Bilanz gewertet werden kann.

Solch grosse Vorhaben wie "horw mitte" brauchen ihre Zeit und man darf vorsichtig optimistisch sein, dass diese Projekte, die jetzt langsam aber sicher in die Realisierungsphase kommen, ein Auslöser sind, damit dann auch weitere Grundeigentümer ihre Chance sehen und ihre Projekte allmählich ins Rollen bringen.

Sehr intensiv hat die GPK den Variantenentscheid des Gemeinderates zur Personenunterführung und dem daraus folgenden Verzicht auf die Velounterquerung diskutiert. Es ist bestritten worden, dass sich bei einer gemeinsamen Nutzung der Konflikt zwischen Fussgängern und Velofahrern nicht genügend entschärfen lässt, wie das seitens Gemeinderat erklärt worden ist. Weiter ist gefordert worden, dass man sich auch hier, wie das bei den Parkplätzen begründet worden ist, an die Vorgaben des Bebauungsplans halten muss. Dies umso mehr, als sich die Unterführung zur zentralen Verbindung zwischen dem östlichen und dem westlichen Teil entwickeln wird.

Die GPK ist für Eintreten und grossmehrheitlich für Kenntnisnahme des Planungsberichts Nr. 1552. Einstimmig ist sie für Genehmigung des Planungskredits und der entsprechenden Finanzierung. Die GPK ist in der Mehrheit aber, wie vorher begründet, gegen die Abschreibung der Motion vom Urs Rölli betreffend der Aufhebung vom Fahrverbot für Velos in der Unterführung. Ebenfalls hat sie in der Mehrheit im ablehnenden Sinne Kenntnis davon genommen, dass der Gemeinderat die Unterführung nicht ausbauen will. Die GPK wird deshalb zu diesem Punkt bei der Beschlussfassung einen entsprechenden Antrag stellen.

Eintreten BVK

Der erste Teil des Berichtes und Antrages ist ein Rückblick und zugleich eine Zusammenfassung des Projektstandes, also ein Teil, den wir zur Kenntnis zu nehmen haben und keine Punkte, über die wir entscheiden müssen. Mit der Zustimmung zum Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof Horw vom 14. April 2011 und mit der Zustimmung vom 26. April 2012 zur Erweiterung vom Bebauungsplangebiet mit den Baufeldern H1 und H2 haben wir den Grundstein für die Entwicklung rund um das Bahnhofsgebiet gelegt.

Ziele des Planungsberichtes:

- Orientierung über die Durchführung der Arbeiten in den letzten vier Jahren und über den Stand der Planung und die Umsetzung im Bebauungsplangebiet;
- Orientierung über die getroffene Standortwahl vom Bushof;

Ulrich Nussbaum
(FDP)

- Orientierung über das Variantenstudium der Bahnhofunterführung und Inkenntnissetzen über die Bestvariante;
- Beantwortung von parlamentarischen Vorstössen, inklusive Anträgen zur Abschreibung;
- Beantragung eines Planungskredites für die Ausarbeitung vom Bauprojekt für den Ausbau vom Bahnhof Horw, was schlussendlich die zeitgerechte Inbetriebnahme im Jahr 2022 sicherstellen wird.

In der Grobübersicht auf Seite 3 werden sämtliche Tätigkeiten dokumentiert und beschrieben. Daraus kann entnommen werden, dass viele Köpfe darüber nachgedacht und ihre Ideen und ihr Know-how eingebracht haben. Enttäuschend ist aber, dass sich die IG "Grundeigentümer" nicht formieren konnte. Somit fehlt es am Marketing und der entsprechenden Präsenz in den Medien. Als Grundlage für die vorliegende Studie dienen entsprechende Gesetze, Vorschriften, Verordnungen und Amtsstellen rund um den Globus.

Mit Genugtuung können wir zur Kenntnis nehmen, dass mit dem Bau nicht vor 2018 begonnen werden muss und trotzdem Beiträge vom Bund in der Höhe von 35 % bzw. 2.8 Mio. Franken in Aussicht gestellt werden. Mit dem Bushub wird die Vernetzung vom öV in Horw beispielhaft umgesetzt. Die Busse der Quartierverbindungen fahren zum Bahnhof Horw und dort kann man auf die zb resp. von der zb auf die Busse umsteigen. Die Zentralbahn wird nach 2020 eine zusätzliche Shuttlelinie, zuerst im Einstunden- und später im Halbstundentakt, führen, was in Spitzenzeiten zu 8 Kursen pro Stunde führen wird. Der 20er-Bus wird den Bahnhof Horw nicht anfahren, dieser fährt auf der Hauptstrasse. Als wichtiges Ziel ist sicher die städtebauliche Aufwertung vom Umfeld Bahnhof und vom AGZ-Areal formuliert. Die Projektorganisation ist gut dokumentiert und lässt fast keine Lücken offen. Mit verschiedenen Freiraumkonzepten muss die Gemeinde das Zepter in die Hand nehmen und so von den Bebauungsplanvorschriften abweichen. Vorgesehen wäre, dass mit dem ersten Baugesuch das gesamte Freiraumkonzept erarbeitet wird. In Wirklichkeit hat sich aber bewiesen, dass das fast unlösbar ist und die Gemeinde hat sich dazu entschlossen, ein externes Büro zu beauftragen, um ein Leitbild "Freiraumgestaltung 'horw mitte', Teil Ost" erstellen zu lassen. Die veranschlagten Planungskosten von ca. 25'000 Franken werden den betroffenen Grundeigentümern mit den Baubewilligungen der Projekte anteilmässig in Rechnung gestellt. Noch offen ist, wie der Verteilschlüssel sein wird.

Bei der Spielplatzabgabe konnte auf das BZR verwiesen werden, das Gleiche gilt auch in Bezug auf die Parkplätze, bei denen auf das Parkplatzreglement bzw. das Fahrtenmodell des Bebauungsplans verwiesen wird. Für die generelle Kosteneinteilung bei Infrastrukturbauten kann man auf die Tabelle und die Übersicht verweisen. Der BVK ist es wichtig, dass die Beteiligten der betroffenen Strassenabschnitte mit der Strassenklassifizierung geprüft werden.

Als alles andere als einfach erweist sich das Landumlegungsverfahren. Nach Äusserungen des Gemeinderates ist eine Einsprache hängig, die aber in Kürze erledigt werden sollte.

Mit der Zentralbahn wurde eine Vereinbarung getroffen, mit der die zeitgerechte Realisierung und attraktive Gestaltung vom Bahnhofumsteigeknoten geregelt werden konnte. Wesentliche Inhalte der Vereinbarung vom Februar 2015 sind Projektgestaltung, Kostenteilung, Termine und der Erwerb von Land und Rechten untereinander und von Dritten. Die Einzelheiten können der Tabelle, Abb. 5 entnommen werden.

Die Energieversorgung im Bebauungsplangebiet ist ein Kernstück und ist eine Widerspiegelung vom Energieleitbild, was wir ja im Rat verabschiedet haben. Die Versorgung mit Wärme und Kälte aus dem See ist im Moment ins Stocken geraten. Die Trägerschaft Seenergy AG hat sich in eine Monopolstellung manövriert und das führt unweigerlich zu einem Konstrukt und zu Preisen, die wir nicht vereinbaren können.

Das Standortmarketing von "horw mitte" wird stiefmütterlich behandelt. Es fehlen treibende Kräfte aus den Reihen der Grundeigentümer und somit erwacht Horw nur langsam aber stetig aus dem Dornröschenschlaf.

Der Ausbau des Bahnhofs Horw kann wie folgt zusammengefasst werden:

- Neuer Bahnhofplatz
- Bushof
- Unterführung
- 12- resp. 10-Minutentakt bei der Bahn
- 5 resp. 6 Bahnverbindungen pro Stunde
- Erweiterung mit der S41
- 3 Buslinien, die zum Bahnhof führen (14, 16 und 21)
- Enthalten ist auch eine Reservebuskante

Mit der Machbarkeitsstudie vom November 2012 und dem Vorprojekt vom November 2014 sind die Hauptelemente ausgearbeitet worden. Dies sind:

- Bushof
- Personenunterführung
- Rampe Ost und bei der Variante Neubau auch Rampe West
- Hausperron
- Bahnhofplatz
- Perrondächer Hausperron und Mittelperron
- Veloabstellplätze
- Fusswege Ringstrasse
- Abbrüche von Bahnhof (inkl. Stellwerk), Schnecke, Gebäude

Beim Bushof wurde auf Anregung der Anwohnenden eine Variante auf der Ebenausstrasse geprüft, am Schluss jedoch fallen gelassen, da sich der Betrieb auf der Strasse nicht eignet. Beim Bahnhof ist insbesondere das Haus mit dem Perrondach zu erwähnen. So können wir künftig an unserer Hauskante ein- und aussteigen und müssen nicht jedes Mal durch die Unterführung.

Zu heftigen Diskussionen hat auch die Personenunterführung geführt. Der BVK konnte plausibel erklärt werden, dass die heutigen Platzverhältnisse auch in Zukunft ausreichen werden. Das zeigt auch die Simulation, welche durch die renommierte Firma Basler + Partner erstellt wurde. Die Bedingung ist aber klar, dass die Unterführung nur dem Personenverkehr dient und es somit auch künftig nicht möglich sein wird, diese mit dem Velo zu befahren. Dieser Punkt sollte bei der Aufhebung vom Niveauübergang beim Bahnhof nachhaltig gelöst werden, aber dafür ist heute der Zug abgefahren. Im Moment und in naher Zukunft wird die Unterführung sicher ausreichen, aber die Entwicklung wird nicht an uns vorbeigehen und auch nicht an der Bahnhofunterführung Halt machen. Dann wird auch die ZB gefordert sein und somit ist dann auch die Kostenfolge klar.

In naher Zukunft werden sicher auch Querungen im Bereich Wegmatt diskutiert und da soll ja eine Kombiunterführung angedacht werden. Zum Vergleich besteht das Richtkonzept "Zentralbahnquerungen". Die BVK stützt mehrheitlich die Variante 0++, insbesondere dadurch, dass ein späterer Ausbau nicht gefährdet ist. Bei der Aufsplittung der

Investitionskosten von rund 27 Mio. Franken fallen für Horw ca. 1.4 bis 1.8 Mio. Franken an. Der Rest wird auf den Bund, den Kanton etc. verteilt. Die weiteren Schritte werden durch die entsprechenden Organisationen koordiniert, z.B. Bebauungsplan "horw mitte" und Ausbau Bahnhof Horw. Mit der Zustimmung vom Projektierungskredit von 400'000 Franken fällt der Startschuss dazu. Die Arbeiten werden bis ins Jahr 2022 andauern.

Unter sämtlichen Aspekten und Ausführungen empfiehlt die BVK, dem Projektierungskredit zuzustimmen. Mit der Ausarbeitung vom Bauprojekt sind die parlamentarischen Vorstösse behandelt. Die BVK empfiehlt, die Motion Nr. 268 und das dringliche Postulat Nr. 608 abzuschreiben.

Die Plangrundlagen zeigen den Treppenaufbau bis ins kleinste Detail. Was aber fehlt, ist die gesamte Anordnung und die Gesamtübersicht vom Bushof.

Die BVK dankt für die Ausarbeitung vom B+A Nr. 1552.

Eintreten CVP

Die CVP hat diesen B+A in der fraktionsinternen Beratung positiv beurteilt.

Markus Bider (CVP)

Der Gemeinderat beantragt einerseits einen Planungskredit von 400'000 Franken zur Ausarbeitung eines Tiefbauprojektes am Bahnhof. Andererseits gibt er einen Überblick über den generellen Stand zur Entwicklung im Bereich "horw mitte". Generell fällt auf, dass dieser Stand weit hinter den ursprünglichen Erwartungen liegt und dass uns andere Projekte im Raum LuzernSüd mit günstigeren Startbedingungen den Schneid abgekauft haben. Vermutlich liegt der Grund für die langsame Entwicklung in Horw zum grössten Teil in der breiter gestreuten und weniger homogenen Eigentümerschaft als bei den anderen Bauprojekten im Raum LuzernSüd. Je mehr Leute am Tisch sitzen, je mehr wird taktiert und je komplizierter und langwieriger ist der Interessenausgleich. Ein Muster konnten wir der gestrigen Zeitung entnehmen, wo wir lesen konnten, dass gewisse Grundeigentümer dank der Umzonung schon sehr gut gefahren sind, weil das Gemeinwesen Wert geschaffen hat, was den Landpreis deutlich erhöht hat. Offenbar weckt aber der Umzonungsgewinn noch Lust auf mehr und man will noch weiterpokern und schauen, ob da, wo schon viel hergekommen ist, nicht noch mehr ist. Das illustriert gut die Problematik, wenn man viele Grundeigentümer an einen Tisch bringen möchte.

Um die Entwicklung möglichst voranzubringen, wird auf einer breiten Klaviatur von Massnahmen zwischen Zuckerbrot und Peitsche gespielt. Einerseits wird die Entwicklung eines Freiraumkonzeptes im Bereich Bahnhof Ost vorfinanziert, andererseits wurde ein Landumlegungsverfahren aufgegleist, damit die Arbeiten in der Bahnhofszone - einem Bereich von eminentem öffentlichen Interesse - nun innert nützlicher Frist in Angriff genommen werden können. Wir nehmen erfreut zur Kenntnis, dass wenigstens die Zusammenarbeit mit der Zentralbahn offen und konstruktiv verläuft.

Es ist zu erwarten, dass Fortschritte im Bahnhof die Planungszone "horw mitte" weiter attraktivieren und durch erhöhte Planungssicherheit endlich weitere private Entwicklungsschritte, insbesondere auf der Ostseite, induzieren. In diesem Kontext ist die CVP mit dem beantragten Planungskredit einverstanden. Aufgrund des im Bericht dargestellten Verteilschlüssels wird die Gemeinde über 80 % dieser Kosten an andere Kostenträger weitergeben. Der Haushalt der Gemeinde wird kaum belastet.

Das Bauprojekt beinhaltet die Gestaltung des Bahnhofplatzes, des Bushofes und die Dimensionierung der bestehenden Unterführung. Die zum Bahnhofplatz und zum Bushof dargelegten Konzepte benötigten fraktionsintern keine Diskussion.

Intensiv haben wir uns mit dem Antrag auf Verzicht auf eine Velounterführung im Bahnhof auseinandergesetzt und werden diesen gutheissen. Wir berücksichtigen dabei, dass eine kombinierte Velo- und Fussgängerunterführung im Bahnhof nur mit grossen Kosten und unter Inkaufnahme einer unbefriedigenden Sicherheitssituation auf dem neuen Busparkplatz umsetzbar wäre. Wir weisen darauf hin, dass direkt neben dem Bahnhof die Ringstrasse verläuft, die mit einer abgesetzten Velospur eine Unterquerung für Velos in nächster Nähe ermöglicht. Zugegebenermassen ist der Weg nicht ganz so direkt wie durch die Bahnhofunterführung, er ist aber doch immerhin dort. Dem im Portal aufgeschalteten "Richtkonzept Querungen" ist zu entnehmen, dass die Unterführung Ringstrasse schon jetzt 60 % mehr Veloverkehr aufnimmt als die Bahnhofunterführung, welche allerdings mit einem Fahrverbot belegt ist. Aufgrund dieses Umstandes ist es nicht wirklich plausibel anzunehmen, dass die Unterführung Ringstrasse unattraktiv oder sonst irgendwie unbrauchbar ist. Somit ist für uns der Verzicht auf die Velounterquerung direkt am Bahnhof nachvollziehbar und richtig.

Wir sind einverstanden, im Bereich Wegmatt mittelfristig eine Unterquerung für Fussgänger und Velos vorzusehen. Angesichts der schleppenden Entwicklung auf der Westseite, d.h. dem AGZ-Areal und Wegmattareal, ist kurzfristig nicht mit einer kritischen Zunahme des nichtmotorisierten Verkehrs zu rechnen. Es bleibt also Zeit, die Entwicklungen abzuwarten.

Denkbar ist eine Entwicklung, dass die Niveauübergänge Wegmattstrasse und Krienserstrasse aufgrund steigender Frequenzen und erhöhter Sicherheitsbedürfnisse der gelegentlich zur Aufhebung anstehen. Dann befindet sich die zb möglicherweise in Zugzwang. Eine gemeinsame Ausführung einer Unterquerung käme dannzumal vielleicht deutlich billiger als die Festlegung auf ein konkretes Projekt zum jetzigen Zeitpunkt.

Die Gemeinde ist nicht unter Zugzwang. Die Festlegung auf ein konkretes Projekt zum heutigen Zeitpunkt ist verfrüht. Wir sollten uns möglichst alle Optionen noch eine Weile offenhalten und zu einem späteren Zeitpunkt die richtige Variante anschieben. Unbestritten ist in unserer Fraktion, dass zum Zeitpunkt des Vollausbaus von Hochschule, "horw mitte" und der Wegmatt eine weitere Unterquerung der zb für den Langsamverkehr wohl im Bereich Wegmatt notwendig ist. Dies jetzt im Detail und mit Termin festzulegen scheint uns taktisch nicht sinnvoll. Aus diesen Überlegungen befürworten wir auch die Abschreibung der entsprechenden Vorstösse.

Wir sind für Eintreten und Zustimmung zum gesamten Antrag.

Eintreten L2O

Mit dem B+A Nr. 1552 erfüllt der Gemeinderat ein wichtiges Anliegen der L2O. Man erfährt nun öffentlich, was hinter den Kulissen schon lange unternommen wurde. Wir schätzen es sehr, dass sich der Gemeinderat intensiv mit der Gebietsentwicklung beschäftigt, haben wir doch den Vorsprung gegenüber anderen Projekten in der Nähe bereits verloren. Auch zeigt es sich einmal mehr, dass die von der L2O schon beim Bebauungsplan vorgeschlagenen Mitfinanzierung der Infrastruktur durch die Grundeigentümer einiges erleichtert hätte. Wir begrüssen es, dass mit dem Bushub ein weiterum abgestimmtes Projekt – mit dem von uns in der Motion geforderten Einbezug der zb – entwickelt werden konnte. Dass ein Landumlegungsverfahren eröffnet werden musste zeigt, dass die wünschenswerte Kooperation der Mitbetroffenen nur schwer zu erreichen ist. Dies soll auch ein Warnzeichen sein, keine weiteren voreilige Konzessionen an die betroffenen Grundeigentümer zu machen, z.B. im Energie- oder Parkierungsbereich.

Konrad Durrer (L2O)

Wir freuen uns über das geplante Hausperron und hoffen, dass die Züge dann einmal auch dort halten und langfristig auch auf der andern Seite eine solche Lösung angestrebt wird.

Zur Energieversorgung: Wir unterstützen den Gemeinderat, dass für die Energieversorgung nur ein professioneller Anbieter in Frage kommt.

Zum Standortmarketing: Wir sehen ein, dass der Gemeinderat im Standortmarketing mithilft. Wenn aber die Kooperation so schlecht ist erwarten wir auch, dass das vorinvestierte Geld zurückverlangt wird.

Womit wir uns aber gar nicht abfinden können, ist die geplante –0 Variante bei der Unterführung. Nicht von ungefähr steht im Bebauungsplan, dass hier eine Lösung für den Fuss- und Veloverkehr erstellt werden muss. Soll sich der neue Ortsteil mit Horw verbinden und nicht zu einer Enklave verkommen, so muss an dieser Stelle eine grosszügige und attraktive Verbindung entstehen. Die neuen Einwohner von Horw sollen sich willkommen fühlen und sollen sich nicht nur auf die Krienser Seite orientieren müssen. Als Beispiel kann der Bahnhof Mattenhof gelten, wo nicht nur an beiden Enden eine Unterführung mit Velomöglichkeit vorhanden ist, sondern sogar im Zuge der Bauprojekte eine weitere Unterführung in der Mitte geplant werden soll.

Auch lassen wir uns nicht mit vagen Pläne einer Verbindung in der Wegmattgegend am St. Nimmerleinstag abspeisen, wo die versprochene Unterstützung durch die interessierten Eigentümer plötzlich in ein Verhinderungspolitik umschwenken kann. Wenn dort einmal Übergänge aufgehoben werden, kann man ja die zb für eine gute Ersatzlösung in die Pflicht nehmen.

Schon gar nicht nachvollziehen können wir die Schlüsse, die der Gemeinderat aus dem Richtkonzept "Zentralbahn-Querungen" zieht. Doch dazu mehr in der Detailberatung.

Wir hoffen auch, dass das in Planung stehende Freiraumkonzept nicht wieder zu einem Grauraumkonzept verkommt und dass die Möglichkeiten bei der Spielplatzabgeltung so ausgelegt werden, dass auch Spielplätze entstehen und nicht nur Abgeltungen gemacht werden können.

Zusammenfassend unterstützen wir eine bebauungsplangerechte Planung im Bereich "horw mitte", auch bei der Bahnhofunterführung. Wir sind für Eintreten, lehnen aber die Kenntnisnahme der Minus-Nulllösung bei der Unterführung ab.

Eintreten FDP

Der Horwer Gemeinderat treibt mit grossem Engagement die Planung für das neue Quartier "horw mitte" vorwärts. Den entsprechende Planungsbericht gilt es heute zu beraten.

Das Projekt wird von der FDP-Fraktion kontrovers diskutiert, u.a. auch aufgrund der Leitplanken vom Bebauungsplan, welcher je nach Gesichtspunkt, mehr oder weniger dehnbar ist. Das Projekt "horw mitte" führt in Horw zu vielen Veränderungen:

- grossstädtisches Aussehen
- dichtere und höhere Bauweise
- weniger Aussicht und Sonne
- wesentlich mehr Verkehr und Lärm wegen intensiven Überbauungen.

Urs Röllli (FDP)

Andererseits ergeben sich attraktive öV-Verbindungen mit einem engeren Taktfahrplan für Bahn und Bus und das ist auch gut so. Das Ganze soll auch mehr Steuersubstrat, Arbeitsplätze und Wohnraum für Horw schaffen. Darauf warten wir gespannt. Wie auch in der gestrigen Ausgabe der NLZ zu lesen ist stellt sich aber auch die Frage, ob der Gemeinderat nicht über das Ziel hinausschiesst. Die Rahmenbedingungen sind vorerst einmal gegeben, doch sollte man erst einmal Angebot und Nachfrage in dem Gebiet regulieren und spielen lassen und nicht durch den Gemeinderat forcieren. Enteignungen sollen vermieden werden stand in der NLZ. Aus Sicht der FDP sollten solche Gedanken und Ideen vorläufig gar kein Thema sein.

Befürchtungen zu der Parkplatzsituation, welche in der 2. Lesung des Bebauungsplans vom 11. April 2011 geäussert worden sind, sind aus Sicht der FDP nicht eingeflossen. Vielmehr wurde an der linken Politik, die die Stadt betreibt, Mass genommen und wird auch immer wieder zitiert. Es können auch wenige oder gar keine Parkplätze zu massiv mehr Verkehr führen. Wie aus den Unterlagen ersichtlich ist, sind für Park and Ride gar keine Parkplätze mehr im Bahnhof Horw vorgesehen. Das ist aus Sicht der FDP unverständlich, gibt es doch etliche Quartiere in Horw, die nicht mit dem öV erschlossen sind. Die FDP wird dazu einen Antrag auf Bemerkung stellen.

Das Standortmarketing scheint für LuzernSüd vor der Horwer Gemeindegrenze zu halten. Wir haben auf jeden Fall das Gefühl, dass man bis jetzt nicht viel von dem Standortmarketing merkt.

Leider ist das vielzitierte Richtkonzept "Querung Zentralbahn" erst auf Verlangen der GPK zur Verfügung und zur Einsicht gegeben worden. Darin ist klar ersichtlich, dass das Richtkonzept mit einer kombinierten Fuss- und Radverbindung bei der Unterführung Bahnhof Horw rechnet und das auch in die Evaluation miteinbezieht. Gemäss Ziffer 12.1 vom B+A ist die Querung auch ein fixer Bestandteil vom Bebauungsplan und so vorgesehen, dass Fussgänger und Radfahrende die Unterführung gemeinsam nutzen können. Damit ist auch die dehnbare Interpretation des Bebauungsplans gemeint. In der ganzen Grosszügigkeit und städtebaulichen Ausrichtung wird da ein falsches Zeichen am falschen Ort gesetzt und gespart und auf später vertröstet. Übrigens gibt es auch in der Nähe Beispiele, wo man die angestrebte Nutzung, Velo und Fussgänger, haben kann, und zwar in Emmenbrücke und Rotkreuz. Eine klare Auslegeordnung und Analyse von Varianten, welche die Querung prüft, sind im B+A nicht ersichtlich.

Der Projektierungskredit von 400'000 Franken für die Ausarbeitung vom Bauprojekt für den Ausbau Bahnhof Horw mit den Hauptelementen Bahnhofplatz, Bushof und Anpassung bestehende Personenunterführung wird von der FDP-Fraktion zum Teil als über-rissen angesehen. Wenn man die ersten Kredite miteinbezieht, ist der Kredit bereits jetzt bei 700'000 Franken. In anderen Ortschaften gibt es ähnliche Projekte, die man für 200'000 bis 300'000 Franken haben kann.

Die FDP-Fraktion ist für Eintreten und mehrheitlich Genehmigung vom B+A Nr. 1552.

Eintreten SVP

Mit dem Bericht und Antrag Nr. 1552 hat uns der Gemeinderat ausführlich darüber informiert, was seit der 2. Lesung zum Bebauungsplan im April 2011 rund um den Bahnhof passiert ist, wie er das weitere Vorgehen plant und die Realisierung des Bushofs und der Bahnhofunterführung angehen will. Im Rückblick auf die damals relativ grosse Euphorie um das Projekt "horw mitte", die sich aus dem Protokoll der Sitzung vom April 2011 herauslesen lässt, kommt heute schon eine gewisse Ernüchterung auf. Die von der SVP damals geäusserte Skepsis über eine Umsetzung innerhalb weniger Jahre ist eingetroffen. Gleichermassen hat auch die NLZ erst gestern zum (Zitat) "Horwer Prestige-projekt" mehr über Probleme als Fortschritte berichtet. Die Verzögerungen dem

Reto von Glutz (SVP)

Gemeinderat anzulasten wäre sicher zu einfach. Der von ihm früher kommunizierte Fahrplan erweist sich heute – 2015 – als zu sportlich. Die Verzögerungen gehen aber auch auf andere Faktoren zurück, wozu ich auf die von den Vorrednern genannten Gründe verweise und es nicht wiederhole.

Jetzt will der Gemeinderat im Kernbereich von "horw mitte" endlich Kurs zur Realisierung aufnehmen und beantragt dafür dem Einwohnerrat einen Kredit von 400'000.00 Franken, wobei dieser Betrag lediglich für die Projektierung von Bahn- und Bushof inkl. Unterführung und Umgebung vorgesehen ist. Weitere Kreditanträge werden bestimmt folgen. Kostenbeteiligungen sind zudem nicht definitiv geklärt. Der Kantonsrat hat den Kantonsbeitrag offenbar noch nicht gesprochen. Bundesgelder hat die Gemeinde auf mehrere Jahre hinaus vorzuschliessen. Es kommt somit eine weitere teure Projektierungsphase auf die Gemeinde zu. Der Bebauungsplan ist aber beschlossene Sache und das Projekt aufgegleist und darum wird sich heute auch die SVP nicht darum bemühen, die Sache auf "Gleis 1" zurückzubringen, sondern steht grundsätzlich hinter dem Ausbau vom Bahnhofareal. Zu einzelnen Punkten wird sich die Fraktion der SVP in der Detailberatung äussern. Die SVP ist für Eintreten auf das Geschäft.

Vielen Dank für die grundsätzlich positive Aufnahme vom Planungsbericht. Es wurde bereits gesagt, dass wir mit diesem heute verschiedene Ziele erreichen möchten. Wir möchten Sie über den Stand der Dinge informieren und was in den vergangenen Jahren bei der Planung gelaufen ist und wie es mit der Umsetzung aussieht. Auch über die Standortwahl Bushof möchten wir Sie orientieren und natürlich über das Variantenstudium Bahnhofunterführung, wozu wir Ihnen eine Bestvariante unterbreitet haben. Weiter ist uns ein Anliegen, dass wir auf der Zeitachse zur richtigen Zeitpunkt parat sind und Sie haben auch gesehen, dass wir nicht von ein oder zwei Jahren sprechen, sondern vom Jahr 2022, in dem wir den Bahnhof Horw in Betrieb nehmen möchten. Vor diesem Hintergrund wurden alle weiteren Schritte getaktet und es ist nicht so, wie in der NLZ dargestellt, dass wir sehr sportlich unterwegs sind und dass es schon aus heutiger Sicht klar sei, dass 2022 der Bushof und der Bahnhof nicht so stehen, wie wir uns das heute vorstellen. Wir haben das ganz realistisch abgeschätzt und sind der Meinung, dass wir das so umsetzen können, auch wenn es noch an dem einen oder anderen Ort hapert.

Markus Hool (FDP)

Für das Einhalten des Terminplanes benötigen wir den Kredit für das Bauprojekt, in der nächsten Phase muss dann der Baukredit gesprochen werden. Die Machbarkeitsstudie und das Vorprojekt haben wir abgeschlossen und jetzt gehen wir in das Bauprojekt, damit wir nachher ins Plangenehmigungsverfahren einsteigen können und auf der anderen Seite der Baukredit gesprochen werden kann. Schlussendlich haben wir noch die parlamentarischen Vorstösse, die in diesem Planungsbericht zur Behandlung übergeben werden.

Ich sehe, dass insgesamt ein grosser Konsens vorhanden ist, ausgenommen die Unterführung Bahnhof, und zwar ob man die Minimalvariante 0++ machen soll oder die Neubauvariante. Der Unterschied ist, dass die Minimalvariante ausschliesslich für zb-Benutzer und Fussgänger ist und die Neubauvariante ist die Kombivariante, bei der noch der Veloverkehr dazukommt.

Wir haben uns die Entscheidung nicht einfach gemacht und ich möchte noch einmal zurückblenden ins Jahr 2012, in dem wir mit der Ausgangslage des Bebauungsplans eingestiegen sind. Wir haben da ja auch die Machbarkeitsstudie für die Neubauvariante erarbeitet und das Pflichtenheft für das Vorprojekt begonnen. Das Projektdossier zum Ausbau vom Bahnhof Horw besteht zu 80 % aus der Neubauvariante und der Rest betrifft die Variante 0++. Aus dem Zusammenhang mit der Erarbeitung der Projektunterlagen haben wir gesehen, dass am einen oder anderen Ort noch Abklärungen getroffen werden müssen. Auch von anderer Seite wurden Aktionen aufgenommen, die in unsere

Situation eingeordnet werden müssen und das hat dazu geführt, dass wir das Richtkonzept "Querungen zb" in Auftrag gegeben haben. Sie konnten sehen, wann dies erarbeitet und vom Gemeinderat verabschiedet wurde und auch dort hat natürlich eine Entwicklung stattgefunden. Wir haben ursprünglich mit der Neubauvariante gerechnet, diese ist ja auch im Richtkonzept abgebildet. Es ist nicht so, dass die Variante 0++ schon von Anfang an klar war, sondern im Gegenteil. Aber es gab einen Zeitpunkt, in dem man so viel Wissen zusammengetragen hatte und sagen musste, dass es definitiv nicht der richtige Entscheid ist, wenn man am Bahnhof eine Neubauvariante macht. Wir haben uns sehr intensiv mit der Fragestellung auseinandergesetzt, aber entscheidend war, dass wir den Blick nicht nur auf das Bahnhofsareal gelegt haben, sondern einen wesentlich grösseren Fokus hatten, nämlich bis zum Brändi und so wurden auch verschiedene Varianten geprüft.

Die Unterschiede bei den Fraktionen sind, dass die einen die Neubauvariante wollen und die anderen das so sehen wie der Gemeinderat. Wenn man den Blick ein wenig öffnet, hat man auf der einen Seite die Unterführung Bahnhof und auf der anderen Seite die Unterführung Wegmatt. Eine Möglichkeit ist, dass man beim Bahnhof die Neubauvariante und bei der Wegmatt nichts macht. Die zweite Variante wäre, die vorgeschlagene Minimalvariante beim Bahnhof zu realisieren und die Wegmatt dazu. Die dritte Variante ist, dass wir beim Bahnhof die Neubauvariante im Sinn der Kombivariante machen und zusätzlich die Unterführung Wegmatt. Über all das haben wir nachgedacht und wenn man das kostenmässig betrachtet, liegt der erste Vorschlag (Neubauvariante ohne Wegmatt) bei 7.8 Mio. Franken, die vorgesehene Variante 0++ (Bahnhof und Wegmatt neu) bei 7.1 Mio. Franken. Wenn man beide Varianten machen würde, sprechen wir von insgesamt 12.8 Mio. Franken. Da muss man sich beim Einsatz der Mittel überlegen, was diese noch an Ertrag bringen. Wir haben die Kosten- und Nutzenbetrachtung gemacht und sind ganz klar zu dem Schluss gekommen, dass eine Neubauvariante beim Bahnhof keinen Sinn macht und die Kombivariante mit der Minimalvariante beim Bahnhof plus Wegmatt die zukunftsweisende Lösung ist.

Es gibt auch noch weitere Gründe, und zwar sagt das Richtkonzept ganz klar, dass wir eine Netzlücke für die Velofahrenden primär im Bereich Wegmatt haben. Wir können auch sagen, dass bei der Neubauvariante Bahnhof das Kosten- bzw. das Baurisiko sehr viel höher ist als bei der Minimalvariante. Wir müssten beim Grundwasser eingreifen, die Realisierung des Neubaus müsste unter Betrieb des Bahnhofs erfolgen und da bestehen sehr viele Unklarheiten und Ungewissheiten. Schlussendlich ist nicht nur der Gemeinderat zu dem Entscheid gekommen, dass die Kombivariante die richtige Lösung ist, sondern auch in der Projektsteuerung der Projektorganisation "horw mitte" sind wir zu dem Schluss gekommen und in der Projektsteuerung sind neben den beiden Gemeindevertretern auch Vertretungen der Zentralbahn, des Verkehrsverbundes Luzern, der vbl sowie der Abteilung Verkehr und Infrastruktur des Kantons Luzern. Wir haben also nicht einfach locker vom Hocker einen Entscheid gefällt, sondern dieser ist ausserordentlich fundiert, im Wissen der Fakten am Schluss des gesamten Planungsprozesses, gefallen. Deshalb sind wir auch heute völlig und sehr überzeugt, dass das der richtige Entscheid ist.

Der Widerspruch zum Bebauungsplan ist natürlich auch ein Thema. Wir haben das bewusst so klar thematisiert und dazu kann man sagen, dass man grundsätzlich Ausnahmemöglichkeiten vorsieht, und zwar unter der Bedingung, dass das Gesamtkonzept von "horw mitte" nicht verschlechtert oder sogar behindert wird. Da sind wir ganz klar der Meinung, dass das bei der Konstellation nicht der Fall sein wird. Bei der Variante 0++ muss man auch sehen, wenn man in 20 oder 30 Jahren eine völlig andere Situation hat, ist es grundsätzlich nicht unmöglich bzw. gleich schwierig oder einfach, wie es heute wäre, eine andere Variante im Bahnhofgebiet zu machen. Dabei ist wichtig, dass die Variante 0++ von den Kosten her einen relativ geringen Mitteleinsatz bedarf. Wir ver-

bauen uns diesbezüglich auch nicht die Zukunft und von daher kann man auch noch sagen, die Inanspruchnahme vom Ausnahmeartikel ist eigentlich nur eine halbe Inanspruchnahme, weil an dem Ort die Zukunft nicht verbaut ist. In der Detailberatung werden wir Ihnen weitere Fakten geben, die zu dem Entscheid geführt haben, insbesondere bezüglich dem Richtkonzept. Es ist uns klar, dass das jetzt eigentlich zu mehr Verwirrung geführt hat und nicht zur Klärung, aber Sie müssen eben sehen, dass das unter einer anderen Voraussetzung ausgelöst wurde. Nach Abschluss vom Konzept sind verschiedenen Abklärungen weitergelaufen auf anderen Ebenen. Am Schluss waren alle Fakten auf dem Tisch und das Konzept haben wir natürlich nicht mehr angepasst, denn das hätte keinen Sinn gemacht. Wir geben Ihnen heute gerne unsere Einschätzung, auch wie es sich im Richtplan präsentiert. Wir haben eine entsprechende Präsentation vorbereitet.

Detailberatung

7. Massgebende Randbedingungen für Grundeigentümer/-innen und Bauherrschaften

Parkplätze

Im Jahr 2011 ist man davon ausgegangen, dass man auch Park+Ride-Parkplätze hat. Die FDP-Fraktion stellt folgenden Antrag: "Der Gemeinderat soll die Machbarkeit von öffentlichen unterirdischen Parkplätzen zwischen Baufeld E und D unterhalb Bushof sowie unterhalb Bahnhofplatz in Verbindung mit Baufeld D prüfen (evtl. Beteiligung bei der Erstellung). Anlässlich der Ausarbeitung des Bauprojektes soll eine Machbarkeit mit Kosten aufgezeigt werden."

In der Angelegenheit sind wir abhängig von den Grundeigentümern der Baufelder E und D. Wenn aber z.B. das Baufeld D über die Ebenastrasse erschlossen würde, ist das grundsätzlich möglich. Unabhängig von den anderen Grundeigentümern können wir in dem schmalen Bereich keine Einstellhalle machen und wir haben das mit den Grundeigentümern auch bereits einmal diskutiert.

Abstimmung:

Antrag auf Bemerkung der FDP: "Der Gemeinderat soll die Machbarkeit von öffentlichen unterirdischen Parkplätzen zwischen Baufeld E und D unterhalb Bushof sowie unterhalb Bahnhofplatz in Verbindung mit Baufeld D prüfen (evtl. Beteiligung bei der Erstellung). Anlässlich der Ausarbeitung des Bauprojektes soll eine Machbarkeit mit Kosten aufgezeigt werden."

Dem Antrag wird mit 21:4 Stimmen, bei 2 Enthaltungen, zugestimmt.

Spielplätze

Beim Eintreten der BVK haben wir gehört, dass die Abgeltungen im BZR geregelt sind. Ich möchte darauf hinweisen, dass im Bebauungsplan pro Baufeld geregelt ist, ob Abgeltungen möglich sind oder nicht.

12.3 Bushof

Sind das beim Haus 2 der Abb. 10 auf S. 20 Parkplätze?

Es handelt sich um oberirdische Parkplätze.

Das Bild zeigt die sog. Variante 2 auf und das wäre dann, wenn man nicht wie geplant einen Busbahnhof machen würde, sondern die Busse auf der Ebenastrasse halten würden und dann müssten sie hinten um einen Kreislauf fahren. Darum sind auf dem Bild auch Bäume auf dem Busbahnhof, weil er gar nicht als solcher gebraucht würde.

Urs Rölli (FDP)

Markus Hool (FDP)

Hannes Koch (L20)

Nathalie Portmann
(L20)

Ruth Strässle-Erismann (FDP)

Markus Hool (FDP)

Thomas Zemp (CVP)

Das Bild auf S. 20 zeigt eine alte Variante, die so nicht eintrifft, und auf dieser sind beim Haus 2 vier Parkplätze mit "Mobility" bezeichnet. Auf dem neuen Plan sind dort jetzt Grünflächen vorgesehen und daher die Frage, ob Mobility-Parkplätze an einem anderen Ort geplant sind.

Ruth Strässle-Erismann (FDP)

Der Vorschlag gemäss Abb. 10 kommt von ein paar Grundeigentümern und darum sind dort Sachen abgebildet, die diese gern so gehabt hätten. Von uns wurde geprüft, ob das eine Alternative für den Bushof ist, aber wir haben das aus den aufgeführten Gründen verworfen und sind zu der ursprünglichen Variante, so wie es im Bebauungsplan zwischen Baufeld D und E abgebildet ist, zurückgekehrt.

Markus Hool (FDP)

Bezüglich Kiss and Ride- und Taxi-Parkplätzen haben wir gewisse Vorstellungen, wo diese sein sollen, und in der weiteren Projektbearbeitung werden wir auch noch festlegen, wo Mobility-Parkplätze sein werden.

12.5 Personenunterführung

Es ist im Richtplan vorgesehen, dass dort gemischter Verkehr ist und dass das grosszügig und als Verbindung, nicht als Trennung, der Ortsteile attraktiv sein soll. Es geht nicht nur um die ZB, sondern darum, dass zwei Ortsteile miteinander verbunden werden und nicht nur irgendein schmales Loch dort unten ist.

Konrad Durrer (LZO)

Die Studie geht davon aus, dass dort ein Mischverkehr ist und sogar unter der Voraussetzung sind noch alle anderen Unterführungen nötig. Zum Zahlenspiel von Herrn Bider, dass bei der Ringstrasse 60 % mehr Velos durchgehen - ich wäre erstaunt, wie viele Velos eigentlich beim Bahnhof durchgehen, wo ja eigentlich keine durch dürften.

Die Unterführung Ringstrasse ist generell eine sehr unattraktive und gefährliche Unterführung für den Mischverkehr, denn erstens ist dieser nah beieinander und zweitens sind dort ganz andere Geschwindigkeiten vorhanden. Von daher ist das eine Unterführung, die für einen Mischverkehr sehr unglücklich ist und darum möchte man eher eine beim Bahnhof, die mit adäquatem Tempo passen würde.

Ein Argument von Ihnen Herr Hool, haben Sie selber wunderbar entkräftet. Offensichtlich besteht für eine kleine Unterführung ein grosses Baurisiko, aber wenn man eine Tiefgarage auf gleicher Höhe machen möchte, werden Sie das gerne weiter prüfen und planen. So hoffe ich, dass Sie das für die Unterführung auch gerne entgegennehmen und noch einmal genauer prüfen.

Ich habe das entsprechende Postulat eingereicht und wie die CVP-Fraktion angemerkt hat, ist die Unterführung Ringstrasse, die von beiden Verkehrsteilnehmenden benutzt wird, sehr gefährlich. Dort ist sogar ein Abgang vom Perron mit Lift und Treppe, und diese ist alles andere als breit. Wie Herr Durrer richtig gesagt hat, geht es auch um eine Verbindung vom Zentrum Richtung Eule und Technikum. Es ist ausserdem ein Schulweg und die Verbindung der Primarschüler zum Hallenbad im Schulhaus Spitz. Sobald die Schüler/-innen die Veloprüfung haben, gehen sie auch mit dem Velo und dann macht es Sinn, dass sie auf einer beruhigten Strecke fahren können statt über die Ringstrasse mit hohem Verkehrsaufkommen und unsicheren Situationen. Wenn man schon so einen grossen Wurf macht, wie das immer gerühmt wird, würde ich es als sinnvoll erachten, wenn man auch da konkrete Anhaltspunkte hat, was man angeschaut hat. Könnte man den Treppenaufgang auf dem Perron Richtung See schliessen und die Erschliessung nur noch über die Rampe machen und den Halteort der Zentralbahn ein wenig verschieben zur Richtung Unterführung der Ringstrasse? Es ist nicht ersichtlich, ob all diese Sachen geprüft wurden und darum finde ich, dass nur rein aufgrund der Kosten zu betrachten, nicht seriös.

Urs Rölli (FDP)

Ich möchte gerne einige Punkte zum Richtkonzept "Querungen Zentralbahn" anschauen, weil dieses offenbar in gewissen Punkten für Verwirrungen gesorgt hat im Zusammenhang mit der Nichtrealisierung der gemischten Unterführung Bahnhof. Erlauben Sie mir, Ihnen mit einer Präsentation zu zeigen, was mit dem Richtkonzept auf sich hat.

Hans-Ruedi Jung
(CVP)

Zuerst muss man ein wenig in die Geschichte gehen und sehen, dass das Richtkonzept ursprünglich keinen direkten Zusammenhang mit der Bahnhofplanung von "horw mitte" hatte. Der Auslöser des Richtkonzeptes war, dass die Zentralbahn 2013 die Gemeindevorteiler informiert hat, dass sie die Niveauübergänge an der Krienserstrasse und der Wegmatt zu einem unbestimmten Zeitpunkt schliessen möchten. "Unbestimmt" heisst gemäss Aussage der Vertreter der Zentralbahn nicht 2030 oder 2040, sondern "in den nächsten Jahren". Sie haben dem Gemeinderat vorgeschlagen, anstelle der zwei Niveauübergänge Krienserstrasse und Wegmatt eine neue Unterführung Krienserstrasse zu machen. Intuitiv hatten wir das Gefühl, dass die Unterführung Krienserstrasse nichts bringt, weil aus unserer Sicht die Krienserstrasse zu wenig frequentiert wird. Frequenter ist der Übergang Wegmatt und um das Bauchgefühl zu erhärten, hat der Gemeinderat das Richtkonzept "Querungen Zentralbahn" in Auftrag gegeben. Das Richtkonzept sollte, weg von einzelnen Querungen in einem kleinräumigen Betrachtungsperimeter, den Blickwinkel vom Mattenhof bis an die Horwer Grenze öffnen. Wir hatten Zweifel, dass die Unterführung Krienserstrasse, die die Zentralbahn angedacht und schon ziemlich konkret gezeichnet hatte, zielführend ist und 2013 das Konzept in Auftrag gegeben. Im November 2014 hat der Gemeinderat zustimmend Kenntnis von dem Richtkonzept "Querungen Zentralbahn" genommen. Es gab noch ein paar Ergänzungen und wurde auch 2015 revidiert, aber in den Grundzügen und mit der Hauptaussage wurde es im November 2014 zur Kenntnis genommen. Nach Beratung in der Projektleitung und nach Konsultation vom Steuerungsgremium Busbahnhof und Bahnhofplatz hat der Gemeinderat am 4. Dezember beschlossen, die Variante 0++ in Kombination mit der Unterführung Wegmatt zu favorisieren. Ich betone noch einmal, dass das Richtkonzept ursprünglich keinen direkten Zusammenhang mit "horw mitte" hatte. Wie es bei Projekten ist, kommen nach und nach neue Erkenntnisse aus dem Richtkonzept dazu, aber auch in der Planung von "horw mitte" und irgendwann hat man das zusammengeführt und gesagt, dass man das in einem weiteren Betrachtungsperimeter anschauen und dann die Folgerungen für "horw mitte", und im Speziellen für den Busbahnhof und die Bahnhofunterführung, ziehen muss.

Beim Richtkonzept gab es ein paar Prämissen. Wir haben eine zunehmende Anzahl Züge, und zwar einerseits bedingt durch die Taktverdichtung und zusätzliche Schnellzüge, die im Übrigen im Konzept nicht berücksichtigt sind, und andererseits durch zunehmende Passagierzahlen. Gemäss Zentralbahn hatte man zwischen 2013 und 2014 eine Zunahme von 16 % Personenkilometer und 2015 geht es genauso weiter mit der Zunahme. Es ist also absehbar, dass auf der Strecke der Zentralbahn deutlich mehr Züge fahren und am Bahnhof Horw auch deutlich mehr Leute ein- und aussteigen werden. Damit sind Konflikte auf dem zukünftigen Busbahnhof programmiert. Wir haben Fussgängerinnen und Fussgänger, wir werden Velos haben, die von beiden Seiten zum Bahnhof fahren. Dann werden wir mindestens drei Buslinien, Kiss and Ride, allenfalls Mobility-Parkplätze und Zufahrten von motorisiertem Individualverkehr zu den angrenzenden Gebäuden haben. Dort werden wir darauf drängen, dass die Zufahrten möglichst wenig über den Busbahnhof gehen, aber es gibt natürlich bestehende Rechte, die geltend gemacht werden können, wenn das jemand möchte. Wir haben also relativ viel und zunehmenden Verkehr auf dem Busbahnhof. Wir haben festgestellt, dass wir bei allen Planungsvarianten, die wir gemacht haben, den Mischverkehr in der Unterführung Bahnhof mit Zugreisenden, mit querenden Fussgängerinnen und Fussgängern sowie Velos, nicht zufriedenstellend lösen können. Sie haben vorhin selber gesagt, dass die Unterführung Ringstrasse keine ideale Lösung ist, aber es ist immerhin eine Lösung, wenn der Verkehr gemischt ist. Aber Sie können mir nicht sagen, dass in gewissen Un-

terführungen an gewissen Orten der Mischverkehr gefährlich ist und an einem anderen Ort, wo Sie ihn wünschen, nicht. Tatsache ist, dass der Mischverkehr, den wir mit einer neuen Unterführung nicht beseitigen, zu Problemen führen kann, insbesondere wenn die Unterführung nachher so breit ist, dass sie zu noch schnellerem Durchfahren einlädt. Als weitere Prämisse konnten wir davon ausgehen, dass nach Verlegung der Bushaltestelle die Langsamverkehrswege in der Unterführung Ringstrasse entflechtet werden können. Jetzt wechseln ja die verschiedenen Langsamverkehrswege zweimal, weil die Fussgänger die Möglichkeit haben müssen, zur Bushaltestelle zu gehen. Diese Entflechtung ist abzusehen, wenn die Bushaltestelle nicht mehr in Betrieb ist und damit wird auch die Ringstrasse ein bisschen weniger unfallträchtig und attraktiver. Als letzte Prämisse haben wir noch, dass in Bauprojekten, die bereits vorliegen oder in Zukunft geplant sind, zur Stärkung von den beiden Gemeinden Horw und Kriens zusätzliche Bahnquerungen geplant sind. Im Bebauungsplan "horw mitte" ist im Bereich Wegmatt bereits vorgesehen, auf der Ostseite eine Querung zu machen.

Ich komme zur Zusammenfassung der wichtigsten Feststellungen im Richtkonzept: Das Richtkonzept zeigt auf, was für eine Erschliessung und was für ein Verkehrsnetz für den Fuss- und Veloverkehr, insbesondere auf Horwer Gemeindegebiet, aber unter Berücksichtigung der umliegenden Gemeinden, angestrebt werden soll. Es zeigt im Weiteren auf, welches die wichtigen Querungswunschlinien sind und dient somit als Grundlage für die weiteren Planungen bezüglich Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr im Bereich der Bahnlinie. Das Richtkonzept empfiehlt, welche Anforderungen allfällige zusätzliche Querungsstellen aufgrund der Nachfrage und der Entwicklungen zu erfüllen haben. Im Richtkonzept wird klar aufgezeigt, dass eine Unterführung Wegmatt notwendig ist. Eine Unterführung Wegmatt führt dazu, dass die Personenunterführung Bahnhof entlastet werden kann, namentlich vom Veloverkehr. Sie kann aber auch vom Fussgängerverkehr entlastet werden. Es gibt auch eine Entlastung für die bestehenden Niveauübergänge Wegmatt Krienserstrasse. Sie konnten allenfalls lesen, dass unter Berücksichtigung vom 7 1/2-Minutentakt in Zukunft die Barriere an der Wegmatt und an der Krienserstrasse 32 Minuten pro Stunde geschlossen sein. Wenn noch die zusätzlichen Schnellzüge kommen, werden das bis gegen 40 Minuten sein, so dass Sie am Schluss für die Niveauübergänge noch eine Öffnungszeit von 20 Minuten haben. Darum ist auch absehbar, dass die Zentralbahn irgendwann die Übergänge schliessen wird. Das führt dazu, dass wir nachher im Velo- und Fusswegnetz bezüglich Querungen der Zentralbahn von der Unterführung Ringstrasse bis zur Unterführung Brändi eine Lücke haben und darum ist irgendwo eine zusätzliche Querung notwendig. Die Querung ist insbesondere auch für die neu entstehenden Quartiere LuzernSüd, Schweighof, Grabenhof, Hinterschlund usw. nötig. Im Weiteren hat man festgestellt, dass für die Bedürfnisse der neu entstehenden, aber auch bestehenden Quartiere, eine Überführung, wie sie ursprünglich angedacht war, nichts bringt. Eine Überführung führt dazu, dass Sie zwei Lifte benötigen und auch für Velofahrende bringt eine Überführung nichts.

Die Unterführung Bahnhof ist die mit Abstand am meisten von Fussgängern frequentierte Querung der Zentralbahn. Der gleisquerende Veloverkehr ist beim Übergang Wegmatt 2.5-mal so gross wie beim Bahnhof.

Ich komme zum Istzustand der Erhebungsergebnisse. Das Richtkonzept hat ergeben, dass rund 4'700 Personen die heutigen zb-Querungen benutzen, d.h. queren oder über die Infrastruktur ab oder zum Perron kommen. Das Richtkonzept stellt auch fest, dass mehr Velofahrende als Fussgänger die Zentralbahn nur queren. Der Niveauübergang Wegmattstrasse wird von Velos in beide Richtungen 4-mal häufiger benutzt als von Fussgängern.

Es gab eine Potenzialabschätzung, wie viel Verkehr aus den einzelnen neuen Quartieren zu erwarten ist, wobei "Potenzial" nicht heisst, dass alle die Zentralbahn queren. Aber wenn Sie davon ausgehen, wie viele der Bewegungen ungefähr im südwestlichen Teil der Bahnlinie sind, also im Raum HSLU bis AGZ, sind das ca. 1'150 von den 4'700 Bewegungen. Der grosse Teil der Bewegungen findet im Bereich Wegmatt und nachher in Richtung Kriens statt. Ich sage das, damit Sie nachvollziehen können, warum der Gemeinderat die Empfehlung vom Autorenteam des Richtkonzeptes nachvollziehen konnte, dass man im Bereich Wegmatt eine neue Unterführung macht.

Unter den Ergebnissen zeigt das Richtkonzept Querungen, dass man für den Veloverkehr mit drei Szenarien gearbeitet hat:

- ein Szenario ohne zusätzliches Angebot,
- ein Szenario für den Fussverkehr im Bereich Schappe-Areal, welches untauglich für Velos ist
- ein Szenario maximal mit einer Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr im Bereich vom Schappe-Areal.

Die Attraktivitätsbeurteilung durch das Autorenteam zeigt, dass das Szenario Maximal mit Unterführung im Bereich des Schappe-Areals bezüglich Erschliessung, Direktheit, Gefahrenstellen und Fahrfluss am besten abschneidet. Insbesondere auch durch die Netzoptimierung für den Veloverkehr, denn es schliesst eine wesentliche Lücke für den Veloverkehr und für Fussgänger.

Fazit der Autoren des Richtkonzeptes:

Die Unterführung Bahnhof Horw und die Unterführung Brändi haben durch die Lage bei den Bahnhöfen bereits heute eine höhere Belastung durch Fussgänger als die restlichen Querungsstellen. Da sich die Spitzenverkehrsstunden mit der Entwicklung der Gebiete in zb-Nähe für den Veloverkehr und den Fussverkehr noch verstärken könnten, ist die Trennung von Veloverkehr und Fussverkehr (inkl. Bahnverkehr) die attraktivere Lösung. Da in Zukunft die Anzahl der zb-Passagiere ebenfalls zunehmen wird, ist die Entlastung der bereits heute gut ausgelasteten bahnhofnahen Unterführungen von grosser Bedeutung und für ein attraktives Fuss- und Veloverkehrsnetz als wichtig zu beurteilen.

Empfehlung der Konzeptautoren:

- Die Netzlücke im Bereich des Schappe-Areals ist zu schliessen. Dadurch kann eine gute Verbindung zwischen den Teilgebieten LuzernSüd hergestellt und das Potenzial der kurzen Wege mit dem Fussverkehr ausgeschöpft werden.
- Mit einer Unterführung und der Verlagerung der Velohauptroute zur neuen Unterführung Schappe wird rund ein Viertel des Gesamtverkehrs aufgenommen und dies hauptsächlich durch die Umlagerung des Veloverkehrs. Dadurch können Konflikte mit den zb-Passagieren vermindert werden.
- Damit eine Umlagerung und eine Anpassung der Routenwahl stattfindet, muss die neue Unterführung gut an das untergeordnete Netz angebunden werden. So entsteht für den Veloverkehr eine attraktive neue Verbindung ohne Wartezeiten und ohne grosses Fussverkehrsaufkommen durch zb-Passagiere.
- Die neue Unterführung bzw. Hauptroute hat eine regionale Bedeutung für die Beziehung Luzern – HSLU und den Freizeitverkehr zum See, da sie eine störungsfreie und direkte Verbindung schafft, auch vom Veloweg auf dem alten zb-Trasse. Zudem werden die Teilgebiete LuzernSüd untereinander vernetzt und somit auch für den Veloverkehr attraktiv.

Worauf ich mit den Erläuterungen zum Richtkonzept hinaus will: Ich wollte Ihnen darlegen, dass unser Vorschlag von einer Unterführung Wegmatt nicht auf einem Sparprogramm von "horw mitte" basiert, sondern auf einen optimierten Mitteleinsatz für den Langsamverkehr. Wenn wir die ungefähr 6 Mio. Franken bei der Wegmatt einsetzen, haben wir eine Achse für den Fussverkehr unter dem Bahnhof, wir haben eine Achse für den Fussverkehr in der Wegmatt und wir haben eine Achse für den Veloverkehr unter der Wegmatt. Wenn wir 6 oder noch mehr Mio. Franken beim Bahnhof einsetzen, haben wir eine Achse für den Fussverkehr und eine Achse für den Veloverkehr. Wir haben dann aber an einem Ort investiert, wo wir nicht das Maximum aus der Investition geholt haben, sondern immer noch eine suboptimale Lösung haben. Erstens weil es Mischverkehr ist, zweitens weil es bei den Abfahrten um eine Kurve geht, was ein Gefahrenpotenzial bedeutet, und drittens weil wir das Gefahrenpotenzial auf dem Busbahnhof nicht lösen können.

Herr Gemeinderat Jung hat seine Ausführungen begonnen mit der Aussage, dass wohl im Vorfeld ein wenig Verwirrung entstanden sei. Für mich ist die Verwirrung erst jetzt entstanden. Das Votum von Herrn Hool konnte ich gut nachvollziehen, er hat dargelegt, dass es das Richtkonzept gab, in dem man davon ausging, dass es im Bahnhof sowieso Velofahrende und Fussgänger gibt, das aber im Nachhinein geändert wurde, weil sich die Ausgangslage verändert hat. Darum war ich zu dem Schluss gekommen, dass die Ausführungen im B+A vielleicht ein wenig unglücklich formuliert sind und es auf eine politische Diskussion hinausläuft ob man das will oder nicht. Jetzt erstaunt mich von Herrn Jung, dass er trotzdem wieder Schlussfolgerungen des Richtkonzepts als Entscheidungsgrundlage für uns präsentiert.

Nathalie Portmann
(L20)

Wir haben überhaupt nichts gegen eine Unterführung Wegmatt. Es hat jetzt so ausgesehen, als müssten Sie die Notwendigkeit einer Unterführung Wegmatt begründen. Wir haben nur einen Einwand gegen die Begründungskette, die Sie anbringen, denn die gesamten Schlussfolgerungen gehen davon aus, dass im Bahnhof Velos und Fussgänger durch dürfen und dann sogar noch die zusätzlichen Unterführungen notwendig sind. Darum ist es keine Begründung, wenn man sagt, wir lassen die Fussgänger nicht durch, sondern es ist ein Zusatz.

Konrad Durrer (L20)

Am Anfang haben Sie mir vorgeworfen, ich würde ungleiche Sachen miteinander vergleichen. Ich sage, dass bei der Ringstrasse das Gefahrenpotenzial ganz anders ist. Das ist anerkannt, weil die Tempi ganz anders sind. Es kommt beim Mischverkehr sehr darauf an, was für Tempi man hat. Bei einer schönen Rampe kann man ziemlich Tempo aufnehmen und bei der anderen Unterführung hat man sogar noch die Knicke und man kann gar nicht schnell fahren. Der Bahnhof Mattenhof zeigt, dass dort sogar noch Schranken sind, so dass man nur Schritttempo fahren kann.

Der Gemeindepräsident hat gesagt: "Man kann ja auch später..." und später wird man sicher sagen, warum wir nicht vorher überlegt haben. Wenn einmal die Baufelder D und E realisiert sind, ist die Sache gemacht und man kommt nicht mehr durch. Darum muss man jetzt planen, was machbar ist. Das heisst ja noch nicht, dass man es jetzt umsetzen muss.

Urs Rölli (FDP)

Ich möchte auch noch kurz auf das Richtkonzept, S. 18 kommen. Unter den Erhebungsergebnissen "Auswertung Schüler" steht: "In Abb. 13 ist ersichtlich, dass die meisten Schüler die zb südlich der Ringstrasse queren. Trotz Fahrverbot quert am Bahnhof Horw der grösste Anteil der Schüler mit dem Velo. Mit dem Ausbau der Unterführung beim Bahnhof Horw kann diese Problematik bereits entschärft werden."

Man muss also ganz klar sehen, es sind nicht nur die, die im Schulhaus Spitz schwimmen gehen, sondern ab der 5., zum Teil schon ab der 4. Klasse geht man auch zum Turnen in die Horwerhalle, d.h. es kommen dort durch auch Schüler vom Spitz in die Horwerhalle.

Ich habe das 70-seitige Richtkonzept auch gelesen und ich staune, dass man das offensichtlich nur für die Krienserstrasse in Auftrag gegeben hat. Es heisst auch, dass es ursprünglich keinen direkten Zusammenhang mit "horw mitte" hatte, wir haben aber 70 Seiten mit all den verschiedenen Varianten von Unterführungen. Vor allem ist mir aufgefallen, Herr Jung, Sie erwähnen immer das Problem vom Bus auf dem Bahnhofplatz und dass da jetzt zwei oder drei Busse wenden. Wir haben Velofahrende, die zum Bahnhof fahren oder die Unterführung benutzen, und wir haben Fussgänger. Warum wurde das nicht länger weiterverfolgt? Im B+A (12.3) steht einfach, dass man die Variante 2 verworfen hat, es heisst: "...muss davon ausgegangen werden...". Man hätte das vielleicht auch weiterverfolgen können, denn so schlecht ist die Idee nicht. Beim Bahnhof Luzern müssen die, die mit dem Zug fahren, sogar noch bei der Blinkanlage warten, die Strasse überqueren und dann kommt erst der Busbahnhof. Man hat die Variante vermutlich gar nicht weiterverfolgt, dann hätten wir den Bus gar nicht auf dem Bahnhofplatz und dann könnten dort die Velos durchfahren, wie sie es jetzt auch auf dem Dorfplatz dürfen.

Ruth Strässle-Erismann (FDP)

Zu der Aussage, dass es ein politischer Entscheid sei, möchte ich sagen, dass ich gerade mit dem Richtkonzept zeigen wollte, dass es kein politischer Entscheid sein sollte, sondern es sollte ein Entscheid sein, der auf gewissen Erhebungen und deren Schlussfolgerungen basiert. Sie reiten immer darauf herum, dass in dem Konzept steht, dass es im Bahnhof eine gemischte Unterführung gibt. Aber selbst wenn Sie diese nicht mischen, es ist kein Fallstrick für die Unterführung Ebenau, aber es ist auch keine zwingende Voraussetzung, dass die Unterführung Bahnhof mit gemischtem Verkehr geführt werden muss. Es wurden einmal Annahmen getroffen und wir haben in unsere Entscheidung, die auf dem Richtkonzept basiert, noch andere, wesentliche Faktoren, die ich Ihnen genannt habe, einfließen lassen.

Hans-Ruedi Jung (CVP)

Bezüglich der Geschwindigkeit in der Unterführung muss ich Ihnen sagen, dass diese massiv ist, selbst wenn sie eine Kurve hat. Darum hat die Zentralbahn auch angefangen, Abweiser aus Metall anzubringen mit dem Hinweis auf Fahrverbot, weil an den Abgängen vom Perron mit grosser Geschwindigkeit durchgefahren wurde und die Leute um ein Haar oder effektiv angefahren wurden. Bei der Unterführung Ringstrasse wurde versucht, das abzutempieren, indem man in der Mitte, genau wo die Abgänge vom Perron sind, abgetrennt hat, damit wenigstens die Velofahrenden nicht gerade beim Treppenabgang vom Perron vorbeifahren.

Ein Wort zu den Schülern. Ein Teil der Schüler geht in die Horwerhalle oder ins Oberstufenschulhaus und die würden mit der neuen Unterführung Wegmatt direkt zum Schulhaus geführt. Sie kämen nämlich genau dort heraus, wo heute die Palazzine stehen und nachher sind sie beim Primarschulhaus Allmend, bei der Horwerhalle und beim Oberstufenschulhaus. Also ein ganz grosser Teil der Schülerinnen und Schüler, die vom Quartier Ennethorw zu der Infrastruktur möchten, würden mit dem Velo oder zu Fuss die neue Unterführung benutzen. Dann sind noch ein paar, die von Ennethorw ins Schulhaus Hofmatt müssen oder umgekehrt die, die vom Hofmatt zum Schulhaus Spitz zum Schwimmen müssen.

Frau Strässle sagt, 70 Seiten für die Krienserstrasse. Da haben Sie mich falsch verstanden. Wir haben die 70 Seiten nicht nur für die Krienserstrasse gemacht, die Krienserstrasse war aber der Auslöser, denn die Zentralbahn hat gesagt, dass sie den Niveauübergang dort irgendwann in den nächsten Jahren schliessen möchte. Das haben

wir zum Anlass genommen, die ganzen Querungen von Horw anzuschauen und ich habe ausdrücklich gesagt, vom Mattenhof bis Ennethorw. Das können Sie nicht auf zwei Seiten abhandeln, sondern müssen aufwendige Abklärungen vornehmen, wo sich welche Langsamverkehrsteilnehmenden bewegen. Umgekehrt, wenn wir das nicht gemacht hätten, wären Sie zu Recht auf uns losgegangen und hätten gesagt, dass wir nur die Krienserstrasse angeschaut haben und alles andere nicht. Wir wollten eine Gesamtschau und die haben wir mit dem Richtkonzept und das ist die 70 Seiten wert.

Zu der Variante Ebenaustrasse ist zu sagen, dass man die nicht nur aufgrund von Annahmen husch husch verworfen hat, sondern diese wurde ziemlich lange diskutiert. Sie wurde in der Projektleitung diskutiert und sie wurde in der Projektsteuerung Bahnhof studiert und diskutiert. Es wurden verschiedene Vor- und Nachteile aufgelistet und gewichtet. Das Resultat hat eindeutig für den Busbahnhof in der Nähe vom Bahnhof gesprochen und nicht für Busse, die irgendwo auf einer hinterliegenden Strasse, vom Bahnhof her zum Teil uneinsehbar, stehen. Darum halten wir an der Variante, wie im Bebauungsplan vorgesehen, fest.

Auf S. 22 können wir von der grossen Anzahl an Veloparkplätzen lesen. Wie ist das mit den Rollern? Kann man die auch irgendwo abstellen?

Jörg Gilg (FDP)

Das ist ein Punkt aus der Vernehmlassung des Vorprojektes und wir werden das im Bauprojekt prüfen.

Markus Hool (FDP)

12.5.4 Variantenentscheid

Ich möchte gerne für die SVP-Fraktion ein Wort zum Variantenentscheid sagen.

Reto von Glutz (SVP)

Wir sind der Meinung, dass eine befriedigende Lösung für eine Velounterführung im Bahnhofgebiet nicht vorliegt. Die vom Gemeinderat favorisierte Variante 0++ verbessert die Situation nur geringfügig auf der Ostseite und rechtlich schon gar nicht, da die Querung per Velo weiterhin verboten bleibt. Die Variante Neubau könnte zwar alle diskutierten Probleme aufnehmen, hat aber folgende Schwächen: Einerseits fallen enorm hohe Baukosten von 7.8 Mio. Franken an, wobei die Kostendifferenz zur Variante 0++ von 5.7 Mio. Franken selbst den vom Bund in Aussicht gestellten maximalen Betrag von Fr. 2.8 Mio. bei Weitem übersteigt. Weiter ist zu bedenken, dass die Gemeinde den gesamten Betrag fast allein tragen müsste und sich die zb nur mit 25 % daran beteiligen würde. Andererseits kann die Konfliktsituation zwischen Fussgängern und Radfahrenden selbst durch die Variante Neubau – ausser mit "Velo stossen" – nicht gelöst werden. Die SVP ist mit keiner präsentierten Variante glücklich. Sie kann einem Neubau aus wirtschaftlichen Überlegungen jedenfalls nicht zustimmen.

Ich habe einen Hinweis zu Punkt 12.5.4, Variantenentscheid. Der letzte Punkt sagt aus, dass die Realisierung einer Unterführung Wegmatt die Aufhebung der Niveauübergänge ermöglicht. Das steht aber 180° im Widerspruch zum Richtkonzept, in dem es heisst: "Eine neue Unterführung kann die bestehenden Niveauübergänge nicht ersetzen, bietet jedoch...". Wieso kommt man im Konzept diesbezüglich zu einer anderen Aussage als im B+A?

Thomas Zemp (CVP)

Mit der Formulierung "kann nicht ersetzen" ist auch von den Richtungen her gemeint, wo es die Velofahrenden, aber auch die Fussgänger betrifft. Sie konnten sehen, dass ein grosser Teil der Velofahrenden von Horw Richtung Luzern fährt und in der Wegmatt quert. Insofern wird man mit der Unterführung Wegmatt keinen vollständigen Ersatz bieten können, weil alle, die aus dem Gebiet Kuonimatt kommen und dort den Übergang Wegmatt benutzen haben, werden neu nicht die Unterführung Wegmatt benutzen wollen, sondern die werden weiterfahren Richtung Mattenhof und dort eine Querungsstelle su-

Hans-Ruedi Jung (CVP)

chen. Auch im Bereich Mattenhof wird die Unterführung erneuert werden müssen, denn die jetzige entspricht in keiner Art und Weise den heutigen Anforderungen an die Sicherheit und schon gar nicht an die zukünftige Verwendung.

Die Aussage ist so zu verstehen, dass die Niveauübergänge Wegmatt von den Bedürfnissen her so oder so nicht durch eine Unterführung Wegmatt ersetzt werden können. Die Unterführung Wegmatt ersetzt einen Teil davon, nimmt dafür aber einen grossen Teil vom Verkehr nordwestlicher in östliche Richtung auf.

13.3 Projektierungskredit Teilprojekt Tiefbau

Zur Position Projektengineeringteam Tiefbau in Höhe von 200'000 Franken würde mich interessieren, was für Arbeiten gemacht werden müssen.

Urs Rölli (FDP)

Sie haben gesehen, welche Elemente in dem Projekt Bahnbau enthalten sind. Da geht es bei den 200'000 Franken in der Phase Bauprojekt in der Tat um den Anteil Tiefbau. Sie wissen auch, wie der Leistungsanteil nach SIA ist und wir sprechen da vom Bushof, vom Bahnhofplatz, wir sprechen von der Situation Werkleitungen usw. Wir haben das aufgrund der Bausumme, nach üblichem Leistungsanteil, mit üblichen Schwierigkeitsgraden und all den bekannten Faktoren abschätzen lassen. Die Ausschreibung wird zeigen, ob es dann bei 150'000 oder 250'000 Franken liegt, aber es ist nicht so, dass wir die Zahl in einen luftleeren Raum festgelegt haben, sondern nach bestem Wissen und Gewissen wie wir das immer machen.

Markus Hool (FDP)

Das steht auch ein wenig im Widerspruch zur Aussage auf S. 29, dass der Honoraranteil für das Projektengineeringteam Bahnbau zu 100 % von der Zentralbahn AG getragen wird. Ich gehe davon aus, dass die Unterführung, Rampe und Treppen zum Bahnbau gehören und durch die Zentralbahn getragen wird.

Urs Rölli (FDP)

Da gehen Sie definitiv von falschen Voraussetzungen aus. Sie sehen zum Beispiel anhand der Grafik zur Finanzierung auf Seite 26 ganz klar, dass in unseren Kosten der Bushof, PU-Rampe im Hausperron, Bahnhofplatz, Veloständer und Fusswege Ringstrasse enthalten sind plus die Ergänzung, die ich vorhin gemacht habe, wie Werkleitungsbau usw. Es ist völlig klar, dass die Zentralbahn gar nichts an die Unterführung bzw. Rampen zahlt und aus dem Grund ist natürlich auch der Honoraranteil bei uns.

Markus Hool (FDP)

Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof Horw

Keine Anmerkungen

Hannes Koch (LZO)

Flyer "horw mitte"

Keine Anmerkungen

Plan Infrastruktur "horw mitte"

Wir haben einen schönen Plan erhalten, was ich sehr schätze. Leider ist aber der Ausschnitt ein wenig falsch. Es wäre schöner gewesen, wenn man das ganze Bahnhofgebiet inkl. Busbahnhof darauf sehen könnte.

Ulrich Nussbaum (FDP)

Bericht und Antrag

Hannes Koch (LZO)

Abstimmung:

1. Vom Planungsbericht für den Ausbau Bahnhof Horw wird einstimmig Kenntnis genommen.

Urs Manser (CVP)

Beschluss Punkt 2

Die GPK stellt folgenden Antrag: "Es wird ablehnend zur Kenntnis genommen, dass die bestehende Personenunterführung nicht ausgebaut wird."

Die Begründung ist

- Vom bestehenden Bebauungsplan soll nicht abgewichen werden.
- Die Unterführung wird auch zu einer zentralen Verbindung zwischen West und Ost und soll möglichst auch für Velofahrende zur Verfügung stehen. Wenn die Unterführung nicht ausgebaut wird, besteht die Gefahr einer Überlastung.
- Die Realisierung einer Unterführung Wegmatt ist noch sehr vage und in weiter Ferne und der Zeitpunkt noch nicht bestimmt.

Abstimmung Beschluss Punkt 2:

Hannes Koch (L2O)

Gegenüberstellung:

Antrag Gemeinderat: "Es wird zur Kenntnis genommen, dass die bestehende Personenunterführung nicht ausgebaut wird."	17 Stimmen
Antrag GPK: "Es wird ablehnend zur Kenntnis genommen, dass die bestehende Personenunterführung nicht ausgebaut wird."	8 Stimmen
Enthaltungen	1 Stimme

Beschluss Punkt 3

In der CVP-Fraktion wurde diskutiert, ob wir 400'000 oder 560'000 Franken zustimmen müssen. So wie ich den B+A verstehe, ist die Gemeinde die Auftraggeberin für das volle Volumen von 560'000 Franken und wird nachher gewisse Rückerstattungen erhalten, z.B. von der Zentralbahn. Wenn dem so ist, müssten wir den Bruttokredit beschliessen und nicht nur einfach den Anteil der Gemeinde Horw.

Thomas Zemp (CVP)

Wir werden mit der Zentralbahn eine Co-Auftraggeberschaft haben. Was den Bahnbau betrifft wird zu 100 % durch die Zentralbahn getragen und zu dem, was in der Tabelle auf Seite 30 aufgeführt ist, haben Sie die Prozentzahlen, wie die Kosten im Gesamtprojekt aufgesplittet werden. Die werden von den Auftragnehmenden auch so in Rechnung gestellt. Deshalb können wir die Trennung im Voraus machen. Für die verbleibenden Restkosten haben wir dann nachgelagert das Aggloprogramm und den Kanton.

Markus Hool (FDP)

Abstimmung:

3. Mit 24:1 Stimmen, bei 1 Enthaltung, wird für die Ausarbeitung des Bauprojekts für das Teilprojekt Tiefbau mit den Hauptelementen Bahnhofplatz, Bushof und Anpassung bestehende Personenunterführung ein Planungskredit von Fr. 400'000.00 (inkl. MwSt.) bewilligt.
4. Der vorgeschlagenen Finanzierung wird mit 24:1 Stimmen, bei 1 Enthaltung, zugestimmt.
5. Die Motion Nr. 268/2011 von Konrad Durrer, L2O, und Mitunterzeichnenden, Einbindung der Zentralbahn in die Entwicklung der Zentrumszone Bahnhof, wird einstimmig als erledigt abgeschlossen.
6. Das dringliche Postulat Nr. 608/2008 von Urs Röllli, FDP, und Mitunterzeichnenden, Aufhebung des Fahrverbots für Velos in der alten Bahnhofsunterführung, wird mit 18:8 Stimmen als erledigt abgeschlossen.

Hannes Koch (L2O)

Gesamtabstimmung:

Dem Bericht und Antrag Nr. 1552, Planungsbericht zum Stand der Umsetzung des Bebauungsplans "horw mitte" und zu einem Projektierungskredit für die Ausarbeitung des Bauprojekts für den Ausbau Bahnhof Horw, wird mit 19:2 Stimmen, bei 5 Enthaltungen, zugestimmt.

2. Fragestunde

3. Bericht und Antrag Nr. 1553 Umwandlung Patientenhilfsfonds in Zuwendungen

Eintreten GPK

Die Umwandlung ist sinnvoll, weil damit der Verwendungszweck und die Verzinsung klar geregelt werden. Zuwendungen dienen zur Überbrückung in Notlagen und es kann verhindert werden, dass die Betroffenen einen Antrag auf wirtschaftliche Sozialhilfe stellen müssen. Zur Verhinderung eines Sozialhilfebezugs dient die Zuwendung nicht nur den individuell unterstützten Personen, sondern auch der Allgemeinheit.

Die GPK hat angeregt, Bewohnerinnen und Bewohner vom Kirchfeld auf die Möglichkeit der Zuwendungen in angemessener Form aufmerksam zu machen. Die GPK hat der Auflösung vom heutigen Patientenhilfsfonds einstimmig zugestimmt. Auch der neuen Zuweisung der Mittel auf die beiden Zuwendungskonten wurde grossmehrheitlich zugestimmt.

Eintreten GSK

Da der Patientenhilfsfonds im Moment sehr verschiedene Verwendungszwecke für die vorhandenen Mittel hat, ist die GSK der Ansicht, dass die Aufteilung sinnvoll ist. Mit der Trennung sollte jetzt klar sein, dass die Bezüge aus dem Konto "Unterstützung von bedürftigen Menschen" als Übergangslösung weiter zur Vermeidung von Abhängigkeit von wirtschaftlicher Sozialhilfe von Horwer Bewohnerinnen und Bewohnern von Pflegeheimen gebraucht werden können. Das Konto wird voraussichtlich aufgrund der jährlichen Bezüge in einigen Jahren aufgebraucht sein. Die finanziellen Mittel vom Konto "Zuwendungen Spendengelder Kirchfeld" können für die Bewohnerinnen und Bewohner, die über kleine finanzielle Mittel verfügen und z.B. neue Kleider, Schuhe oder sonstige notwendige Sachen benötigen, benutzt werden. Mit der Trennung der Konten kann somit eine Vereinfachung der Handhabung erreicht werden. Manchmal kann man den Bewohnern mit kleinen Sachen eine grosse Freude machen und deshalb begrüsst die GSK die Verbesserung.

Die GSK ist einstimmig für Eintreten und die Auflösung vom Patientenhilfsfonds zugunsten der Konti "Zuwendung Spendengelder Kirchfeld" und "Unterstützung von bedürftigen Menschen".

Eintreten CVP

Die CVP-Fraktion ist einstimmig für Eintreten und Genehmigung betreffend Umbuchung des Patientenhilfsfonds und Spendenkonto in die entsprechenden Zuwendungskonten.

Eintreten L2O

Die L2O begrüsst, dass der Patientenhilfsfonds aufgelöst wird und neu den Konten "Unterstützung von bedürftigen Menschen" und "Spendengelder Kirchfeld" weitergeführt wird. Mit den neuen Konten ist es möglich, die Willensäusserungen der Spender besser zu erfüllen und mit den formulierten Richtlinien wird das Controlling sichergestellt.

Wir sind für Eintreten und Kenntnisnahme vom B+A Nr. 1553.

Nathalie Portmann
(L2O)

Marcel Wirz (FDP)

Rita Sommerhalder
(CVP)

Rita Wyss (L2O)

Eintreten FDP

In einem Patientenhilfsfonds, der ursprünglich von der Bürgergemeinde eingeführt wurde, vereinen sich diverse Spenden, Zuwendungen, Reinerträge sowie eine grössere Erbschaft. Dieser Eingangstopf ist aus heutiger Sicht nicht mehr korrekt, was die Revisionsstelle dann auch feststellte und bemängelte. Die FDP hätte problemlos mit der heutigen Variante leben können, hätte sich doch der eine Fonds mit den Jahren selbst aufgelöst. Doch durch den Hinweis der Revisionsstelle ist uns auch klar, dass nun Handlungsbedarf besteht.

Die FDP ist nicht Freund von vielen einzelnen Kässeli, doch will man den Willen der Spender berücksichtigen. Es wäre einfacher, diese gespendeten Gelder in die Laufende Rechnung einfließen zu lassen. Doch so würde eine gewisse Wertschätzung dieser Geldgeber verloren gehen und geplante Eingänge vielleicht nicht einfließen.

In der Fraktion wurde bei der Durchsicht der Richtlinien zur Zuwendung "Unterstützung von bedürftigen Menschen" diskutiert, ob die Personen in einem Pflegeheim wohnen müssen, um eine Unterstützung zu erhalten.

Die FDP-Fraktion befürwortet mehrheitlich die klare Zuteilung der Spenden und deren Verwendungen. Somit werden wir den vom Gemeinderat vorgeschlagenen Antrag, den Patientenhilfsfonds aufzulösen und die zwei neuen Konti der Zuwendungen zu führen, mehrheitlich unterstützen.

Eintreten SVP

Die SVP-Fraktion begrüsst den Entscheid des Gemeinderates, den Patientenhilfsfonds neu als separate "Zuwendungen" auszuweisen. Bei den Richtlinien zur Unterstützung von bedürftigen Menschen finden wir gut, dass auch Personen, die in Horw gelebt haben und nicht im Kirchfeld wohnen, sondern in einem anderen Heim, von dem Fonds Gebrauch machen können. Die "Spendengelder Kirchfeld" sollen den Bewohnerinnen und Bewohnern zugutekommen, die dort in der Pflege und im Heim sind.

Die SVP-Fraktion ist einstimmig für Eintreten.

Ich danke Ihnen für die gute Aufnahme vom B+A. Der Patientenhilfsfonds, der aus unterschiedlichen Quellen geäuftet wurde, ist noch eine kleine Restanz von der Bürgergemeinde. Aufgrund der Herkunft der Mittel entspricht die vorgeschlagene Umbuchung aus dem Patientenhilfsfonds in separate Zuwendungen dann auch den Bestimmungen des Handbuches für das Rechnungswesen der Luzerner Gemeinden. Mit der Aufteilung in zwei verschiedene Zuwendungen kann die Willensäußerung der Spender besser erfüllt werden. Es ist richtig, dass der Gemeinderat Richtlinien erlässt, damit die Umsetzung korrekt erfolgt. Diese Richtlinien haben wir Ihnen als Entwurf dargelegt und wir nehmen dazu gerne Anmerkungen entgegen.

Detailberatung

Bericht und Antrag

Keine Anmerkungen

Entwurf Richtlinien Nr. 880 zur Zuwendung "Spendengelder Kirchfeld"

Art. 6 Verfahren

Wir haben in der GPK darauf hingewiesen, dass man den ersten Satz wie folgt präzisieren sollte: "Beitragsgesuche sind der Geschäftsleitung des Kirchfelds vorzulegen."

Das ist eine wichtige Präzisierung, die wir aufnehmen werden.

Ruth Strässle-Erismann (FDP)

Roland Bühlmann (SVP)

Oskar Mathis (L2O)

Hannes Koch (L2O)

Nathalie Portmann (L2O)

Oskar Mathis (L2O)

Auch der zweite Satz von Art. 6, der lautet "Diese entscheidet gemeinsam und endgültig über die Auszahlung" ist fraglich. Was meint man mit "gemeinsam und endgültig"? Müssen alle da sein? Heisst das, es muss einstimmig sein?

Thomas Zemp (CVP)

Die Geschäftsleitung besteht aus drei Mitgliedern. Ein Entscheid wird von einer Mehrheit der drei Mitglieder gefällt.

Oskar Mathis (L20)

Das ist eine reine Interpretation. Heisst es beim Gemeinderat auch, dass dieser gemeinsam entscheidet? Es müsste doch heissen: "Die Geschäftsleitung entscheidet...". Ich habe noch nie irgendwo gelesen, dass die Geschäftsleitung gemeinsam entscheidet und dass das einen Mehrheitenprozess gibt, ist in der Regel klar. Ich würde nichts in die Richtlinien schreiben, was Interpretationsspielraum bietet.

Thomas Zemp (CVP)

Art. 5 Budget und Ausweis in der Rechnung

Aufgrund einer Anregung aus Ihren Reihen hat der Gemeinderat nochmals den Richtlinien text der beiden Zuwendungen unter Ziff. 5 überprüft und festgestellt, dass dieser sprachlich etwas ungenau ist. Wir werden deshalb den Text neu wie folgt formulieren: "Erträge zugunsten und Beitragsleistungen aus der Zuwendung....werden in der Laufenden Rechnung budgetiert und abgerechnet."

Hans-Ruedi Jung
(CVP)

Entwurf Richtlinien Nr. 881 zur Zuwendung "Unterstützung von bedürftigen Menschen"

Keine Anmerkungen

Hannes Koch (L20)

Bericht und Antrag

Abstimmung:

1. Der heutige Patientenhilfsfonds wird einstimmig aufgelöst.
2. Mit 25:0 Stimmen, bei 1 Enthaltung, werden die in der Bilanz vom 31. Dezember 2014 ausgewiesenen Mittel von Fr. 142'502.47 aus dem Konto 2282.30 "Patientenhilfsfonds" und Fr. 53'056.40 aus dem Konto 2000.21 "Spendenkonto" per 1. Januar 2015 ins Konto 2035.03 Zuwendung "Unterstützung von bedürftigen Menschen" und ins Konto 2035.04 Zuwendung "Spendengelder Kirchfeld" umgebucht. Der Zuwendung "Unterstützung von bedürftigen Menschen" werden Fr. 104'765.88 und der Zuwendung "Spendengelder Kirchfeld" Fr. 90'792.99 zugewiesen.

Gesamtabstimmung:

Dem Bericht und Antrag Nr. 1553 Umwandlung Patientenhilfsfonds in Zuwendungen wird mit 25:0 Stimmen, bei 1 Enthaltung, zugestimmt.

4. Bericht und Antrag Nr. 1549 Jahresprogramm 2016

Eintreten GPK

Die GPK hat bei der Besprechung des Jahresprogramms 2016 festgestellt, dass es Ziele des Vorjahres gibt, die zwar noch nicht erledigt, aber trotzdem nicht mehr im neuen Jahresprogramm erscheinen. So wünscht die GPK, dass die Genehmigung des Baurechtvertrags für das Bau Feld E durch den Einwohnerrat, wieder als Ziel aufgeführt werden soll. Wir werden bei der Detailbesprechung einen entsprechenden Antrag stellen.

Jörg Gilg (FDP)

Daneben wurden neue Ziele diskutiert, wie die Fertigstellung der Immobilienstrategie, neue Transportmöglichkeiten vom Dorf ins Pflegeheim und der Kauf von drei neuen Feuerwehrfahrzeugen.

Bei der Vision Seefeld 2020 ist zum Teil sehr bedauert worden, dass der TCS den Campingplatz auf 2019 gekündigt hat und dass Horw die Gelegenheit gleich ausnützen möchte, um dieses wichtige touristische Unternehmen mit 110 Standplätzen aufzuheben. Es ist uns aber zugesagt worden, dass uns schon bald das Horwer Tourismuskonzept präsentiert wird und wir dann in diesem Rahmen wieder Stellung zum Campingplatz nehmen können. Auf alle Fälle wäre ein neuer Fussballplatz am Rand der Naturschutzzone aus Lärm-, Natur- und Umweltschutzgründen heikel. Andererseits ist es in Horw sehr schwierig geworden, für neue Sportanlagen und vor allem Fussballfelder den erforderlichen Platz zu finden.

Die Erstellung des ausführlichen Jahresprogramms wird herzlich verdankt und das Programm einstimmig unterstützt. Entsprechend ist die GPK auch für Eintreten auf das Jahresprogramm 2016 im B+A Nr. 1549.

Eintreten BVK

Diskussion in der BVK hat einzig der Punkt 2.14.3 mit dem Ziel "Ortsplanungs-Teilrevision ist in Vorbereitung" ausgelöst. Die BVK hätte erwartet, und erachtet es im Gegensatz zum Gemeinderat als möglich, dass hier ein Ziel formuliert worden wäre, auch wenn gemäss Gemeinderat der Zeithorizont zum Zeitpunkt des B+A aufgrund der vielen voneinander abhängigen Projekte nicht klar abgeschätzt werden konnte.

Die BVK ist einstimmig für Eintreten und Kenntnisnahme des Jahresprogramms 2016.

Eintreten GSK

Die GSK hat keine Einwände oder grosse Fragen zum B+A. Wir freuen uns auf das Jahr 2016, wenn die Berichte und Anträge zum Grundsatzentscheid Kirchfeld und zur Wohnraumpolitik kommen.

Die GSK ist einstimmig für Eintreten und Kenntnisnahme vom B+A Nr. 1549.

Eintreten CVP

Die CVP-Fraktion geht davon aus, dass die nicht erreichten Ziele 2015 ebenfalls in die Zielsetzung 2016 einfliessen und diese konsequent abgearbeitet werden. In diesem Sinne ist die CVP-Fraktion einstimmig für die positive Kenntnisnahme vom B+A.

Eintreten L2O

Die L2O-Fraktion ist erstaunt, dass für den Bereich "Wirtschaft" keine speziellen Ziele für 2016 vorhanden sind. Trotzdem sind wir für Eintreten und Kenntnisnahme vom B+A.

Eintreten FDP

Auf gut fünf Seiten wurde dem Einwohnerrat das Jahresprogramm 2016 mit den speziellen Zielen der Gemeinde Horw unterbreitet. Nebst der baulichen Entwicklung in Horw konnten in den Kapiteln diverse Thematiken nachgelesen werden, welche Veränderung erfahren werden, u.a.

- Der Vertrag zum Betrieb der Camping-Anlage wird in gegenseitigem Einverständnis mit dem TCS ab 2019 nicht mehr verlängert. Die Weiterentwicklung des Konzeptes "Seefeld 2020" zeigt Bedarf für eine eventuelle andere Nutzung auf. Das Tourismuskonzept ist abzuwarten. Die FDP-Fraktion ist dazu geteilter Meinung.
- Das Sanierungs- und Gestaltungskonzept der Seestrasse wird unter Umständen durch die kommende Sanierung im Bereich des Erdrutsches beeinflusst. Der betroffene Abschnitt ist ein kleines Stück der Seestrasse, kann jedoch zu grösseren Aufwendungen und Kosten der Umgestaltung führen.

Die FDP-Fraktion ist einstimmig für Eintreten und Genehmigung vom Nr. B+A 1549.

Richard Kreienbühl
(CVP)

Roland Bühmann
(SVP)

Ivan Studer (CVP)

Caroline Wiezel (L2O)

Sabine Lütolf (FDP)

Eintreten SVP

Das Jahresprogramm ist der Leitfaden für die Arbeit der Gemeinde und der Verwaltung und für den Einwohnerrat eine wichtige Grundlage. Die Beschränkung auf wesentliche Ziele und der Verzicht auf die Kommentierung der Aufgaben ist aus unserer Sicht sehr zu begrüssen. So liegt uns jetzt eine Absichtserklärung vor, die kurz und bündig ist.

Die SVP-Fraktion wird in der Beratung zu einzelnen Punkten Stellung nehmen und ist für Eintreten.

Besten Dank für die positive Aufnahme vom Jahresprogramm 2016. Es ist in der Tat so, dass wir uns auch immer fragen müssen, welche Ziele wir fortführen möchten oder nicht. Wenn wir das Jahresprogramm vom folgenden Jahr machen, gehen wir zum Teil davon aus, dass gewisse Sachen, die 2015 dargelegt waren, auch noch erledigt werden können und darum erscheinen sie für das Folgejahr nicht mehr. Wenn dann das Ganze nicht abgewickelt werden konnte, sehen Sie es im Jahresbericht, den wir Ihnen jeweils im Zusammenhang mit der Rechnung vorlegen.

Wir können nachvollziehen, dass bezüglich dem Baufeld E noch ein Antrag kommt. Das Ziel hätten wir aufnehmen können weil absehbar war, dass man das in diesem Jahr nicht mehr über die Bühne bringen kann.

Zu den im Jahresprogramm aufgeführten externen Zielen haben wir natürlich auch interne, verwaltungsbezogene Ziele und es heisst nicht, wenn z.B. unter dem Punkt "Wirtschaft" keine Ziele formuliert sind, dass in die Richtung gar nichts geplant ist.

Detailberatung

2.2 Immobilien

Die GPK stellt den Antrag auf Bemerkung, das Ziel vom Vorjahr zu übernehmen: "Der Baurechtsvertrag für das Baufeld E ist durch den Einwohnerrat genehmigt."

Für den Gemeinderat ist es klar, das Ziel, das wir in diesem Jahr nicht erreicht haben, fortzuführen und in dem Sinn können Sie den Antrag unterstützen.

Der Gemeinderat möchte das Ziel ohnehin übernehmen und ich verzichte deshalb auf eine Abstimmung.

Abstimmung:

Das Jahresprogramm 2016 wird einstimmig zur Kenntnis genommen.

5. Dringliches Postulat Nr. 2015-661 von Rita Wyss, L2O, und Mitunterzeichnenden: Unterbrechung der Seestrasse im Erdrutschgebiet Spissen

Mit dem Erdrutsch im Gebiet Spissen hat die Natur einen ungewollten Pilotversuch gestartet und die Seestrasse unterbrochen. Die Erfahrungen der letzten paar Monate zeigen, dass die Unterbrechung der Strasse vielen Menschen zugutekommt und sie das begrüssen. Daneben freuen sich auch die vielen Spaziergänger, Jogger, Biker und Velofahrende über die plötzlich eingetretene Ruhe. Weiterhin ist es möglich, dass alle Bewohnerinnen und Bewohner des Gebietes ihre Häuser problemlos erreichen und auch ihre Gäste empfangen können. Aufgrund der positiven Erfahrung seit einigen Monaten ist die L2O der Meinung, dass die Idee einer Unterbrechung der Seestrasse neu disku-

Daniel Vozar (SVP)

Markus Hool (FDP)

Jörg Gilg (FDP)

Robert Odermatt (SVP)

Jörg Gilg (FDP)

Hannes Koch (L2O)

Rita Wyss (L2O)

tiert werden sollte. Es zeigt sich jetzt, dass viele Autos dort unerlaubterweise durchgefahren sind, hat doch der Verkehr um rund 50 % abgenommen. Die L2O ersucht den Gemeinderat, im Zusammenhang mit der geplanten und notwendigen Hangsanierung im Bereich der Rutschstelle, umgehend die Unterbrechung der Seestrasse ernsthaft und vertieft zu prüfen. Mit der Lösung könnte in Zukunft der Durchgangsverkehr verhindert werden und die Nutzung der Seestrasse wieder für alle eine Qualitätsverbesserung bedeuten.

Bei der Erarbeitung vom Betriebs- und Gestaltungskonzept Seestrasse wurde eine breit abgestützte Kommission einberufen, die sich in mehreren Workshops allen Thematiken auf der Seestrasse angenommen und diskutiert hat. Das Ergebnis wurde in den betroffenen Quartieren mit guter Zustimmung zur Kenntnis genommen. In der Diskussion ist natürlich auch die Sperrung der Seestrasse relativ früh aufgetaucht und hat am Schluss zu einem eindeutigen Ergebnis geführt. Eine komplette Sperrung kam für die Teilnehmenden nicht infrage. Eine Variante mit versenkbaren Pollern wurde als zu aufwendig angesehen und vor allem für Besucher oder Handwerker kaum machbar.

Manuela Bernasconi
(CVP)

Es wird ja gesagt, dass der Verkehr massiv abgenommen hat, was natürlich stimmt, weil ein Grossteil der Berechtigten auch nicht mehr durchfahren kann. Es wird nun aber fälschlicherweise von vielen darauf geschlossen, dass die Reduktion gleichgesetzt werden könne mit den Unberechtigten, was so nicht stimmt. Bei einer Vollsperrung müssten mit Kosten für Wendehammer gerechnet werden und bei Pollerlösungen gäbe es weitere hohe Kosten. Ich gehe heute davon aus, dass die Verhältnismässigkeit nicht gegeben ist.

Durch die Sperrung wird das Gebiet geteilt. Im Teil Richtung Kastanienbaum wohnen natürlich auch Leute, die berechtigterweise über die Seestrasse fahren und es ist wirklich ein Trugschluss, wenn man sagt, dass alle, die dort nicht durchfahren können, nicht dazu berechtigt sind. Als Beispiel möchte ich die Post in Kastanienbaum erwähnen, bei der viele Bewohner vom vorderen Teil Richtung Dorf ein Postfach haben. Diese müssen heute ihr Postfach relativ aufwendig leeren, auf der anderen Seite gibt es Leute aus dem hinteren Bereich, die im vorderen Teil etwas erledigen möchten, aber obenrum fahren müssen. Das ist jetzt also wieder so eine Sache, bei der eine Behauptung dies und eine andere Behauptung etwas anderes sagt. Wir haben beim Start vom Betriebs- und Gestaltungskonzept Erhebungen von Fahrten gemacht. Nun wiederholen wir diese, damit wir gewisse Behauptungen mit Zahlen be- bzw. widerlegen können. Aus diesem Grund ist der Gemeinderat bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

6. Dringliches Postulat Nr. 2015-662 von Peter Bucher, L2O, und Mitunterzeichnenden: Tempo 30-Strecke auf der Kastanienbaumstrasse

Die Strecke auf der Kastanienbaumstrasse wird schnell befahren, sie ist übersichtlich, viel zu breit gestaltet und sie ist auch relativ gerade. Der Gemeinderat hat damals, im Zusammenhang mit dem Lärmschutzprojekt eine Abklärung in Auftrag gegeben, ob Tempo 30 als Massnahme infrage kommt. Das Beratungsbüro Teamverkehr kommt in der Studie zum Schluss, eine Tempo 30-Zone sei weder notwendig noch verhältnis- und zweckmässig. Merkwürdig ist die Aussage natürlich insbesondere, weil auch nach dem Einbau des Flüsterbelages noch bei 11 Gebäuden der Grenzwert überschritten wird. Wie die Berater zum Schluss kommen, dass eine 30er-Zone nicht notwendig ist, ist mir schleierhaft.

Peter Bucher (L2O)

Die Studie von Teamverkehr schätzt die Kosten, eine 30er-Zone einzurichten, auf 336'000 Franken und kommt zu dem Schluss, dass das nicht verhältnismässig ist. Die Betrachtungen sind natürlich immer nur und ausschliesslich in dem Fokus der gesetzlichen Rahmenbedingungen der Lärmschutzverordnung auf der Kastanienbaumstrasse gemacht worden.

Wenn wir uns den Zonenplan genauer anschauen sieht man, dass die Strasse mitten durch ein Quartier führt. Es ist ein zunehmend wachsendes Quartier und wir haben einen Gestaltungsplan im Bereich Wide, der zwangsläufig darauf Rücksicht nehmen musste, dass die Grenzwerte dort nicht eingehalten sind. Wenn wir ein attraktives Quartier gestalten möchten, wäre es sinnvoll, noch einmal eine 30er-Zone zu prüfen. Der Bericht ist für mich ein Schwanzbeisser, denn er kommt zum Schluss, es werde zu schnell gefahren und darum sei sie verkehrsorientiert und darum könne es keine Quartierstrasse sein. Wir müssen gestalterisch eingreifen und die Strasse zu einer Quartierstrasse machen, indem wir eine 30er-Zone installieren. Das ist eine Frage der Raumplanung und anderen politischen Entscheiden und nicht nur eine Reaktion auf das Lärmschutzprojekt. Es ist auch ein Problem, dass die Quartierstrassen zunehmend als Ausweichroute genutzt werden. Die Meinungen dazu gehen auseinander, ob das real sei oder nur eine subjektive Einschätzung. Im Moment ist ja auch ein Postulat von Herrn Bider im Umlauf, das genau den Auftrag gibt, das wirklich zu prüfen und abzuklären, ob das stattfindet. So oder so ist zu erwarten und zu befürchten, dass das zunehmend sein wird. Wir haben eine Zunahme der Bevölkerung im Zentrum von Horw und die Verkehrsprobleme in der Stadt werden immer grösser. Es ist klar, dass die Strasse als Ausweichroute zunehmend attraktiv und stärker befahren wird.

Ich verstehe sehr gut, dass der Gemeinderat die leidige Diskussion um die 30er-Zonen endlich vom Tisch haben möchte und auch das Gefühl hat, dass wir das zur Genüge diskutiert haben. Wenn man raumplanerische Entscheidungen trifft ist es sicher relevant, was die Anwohnenden selber möchten. Sie werden auch immer Anwohnende finden, die vehement dafür sind und solche, die dagegen sind. Es kann also nicht das einzige Kriterium sein, denn es ist ein planerischer und politischer Entscheid, ob man eine 30er-Zone macht und damit die Region als Quartier plant und zukünftig aufwertet. Man hat dort ja auch Reservezonen, die man noch überbauen möchte.

Natürlich hat auch der Einwohnerrat schon über das Thema diskutiert. Es war auch ursprünglich in der Studie der Metron AG einmal als 30er-Zone geplant. Es gab also sehr gute raumplanerische Argumente, man hat das aus meiner Sicht relativ salopp versenkt und herausgestrichen.

Wenn wir wirklich ein attraktives Wohnquartier gestalten möchten, und das kann nur unser Ziel sein, dann sollten wir noch einmal prüfen, ob dort eine 30er-Zone Sinn macht. Die L2O möchte, dass man noch einmal alle Aspekte, wie Lärmschutz, Durchgangsverkehr, raumplanerische Aspekte anschaut und sauber preisliche Varianten darstellt. Dann kann der Einwohnerrat noch einmal fundiert darüber entscheiden, ob es nicht wirklich Sinn macht, eine 30er-Zone zu installieren. Ich bin überzeugt, dass wir das annehmen würden.

Die Kastanienbaumstrasse ist eine verkehrsorientierte Strasse, weil sie die Ortsteile Kastanienbaum und St. Niklausen verbindet. Das war auch eines der ausschlaggebenden Argumente in der langen und nicht salopp abgewiesenen Debatte. Der Einwohnerrat hat lange über die Tempo 30-Zone in diesem Bereich der Kastanienbaumstrasse diskutiert und da diese abgelehnt wurde, ist sie auch nicht im Gesamtkonzept der Tempo 30-Zonen enthalten.

Manuela Bernasconi
(CVP)

Im Rahmen des Lärmschutzprojekts wurden als Lärmschutzmassnahmen der Einbau von lärmarmen Belag und die Einführung einer Geschwindigkeitsreduktion geprüft. Am Schluss hat man sich entschieden, im Gebiet Felmis einen lärmindernden Belag einzusetzen. Ein Teilbereich wurde bereits realisiert und das wird von vielen als sehr positiv wahrgenommen, die sich vorher kritisch geäussert haben. Wenn man jetzt noch zusätzlich Tempo 30 einführen würde, würde man nur drei weitere Häuser, also relativ wenig, unter den Grenzwert bringen, d.h. die Massnahme würde unverhältnismässig hohe Kosten verursachen. Wir möchten in dem Gebiet weiterhin den lärmarmen Belag einsetzen. Diese Massnahme wird auch vom Kanton gestützt.

Im Zusammenhang mit dem Lärmschutzprojekt haben wir alle Massnahmen geprüft und aus dem Grund sind wir nicht bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Ich wünsche Diskussion.

Peter Bucher (L2O)

Das Hauptargument gegen die Zone ist, dass sie aus finanziellen Gründen nicht verhältnismässig sei und da wird die Studie im Rahmen vom Lärmschutzprojekt hinzugezogen. Ich weiss, dass man die Zonen auch günstiger machen kann und dann würde der Kosten-/Nutzenindex auch verhältnismässiger. Es sind auch nicht nur die drei Häuser, die unter den Grenzwert kommen lärmässig geschützt, sondern das ganze oben liegende Quartier auch und auch alle, die knapp unter dem Grenzwert sind, profitieren von der Zone. Es ist letztlich nicht auch nur eine Lärmfrage, sondern auch die Lebensqualität wird in einem Quartier mit einer 30er-Zone vollkommen anders wahrgenommen als an einem Ort, wo Autos mit 50 km/h durchfahren. Sie fahren häufig auch deutlich schneller. Das Quartier wird als Wohnquartier wahrgenommen, wenn es eine 30er-Zone ist und es wird als Schlafstadt wahrgenommen, wenn man eine 50er-Zone hat. Es sind auch ganz andere Argumente und hier ist nicht nur die rein finanzielle Verhältnismässigkeit ausschlaggebend. Die Kriterien sind nur dazu da, um die gesetzlichen Grundlagen aus der Lärmschutzverordnung zu beurteilen. Wenn also der Kosten-/Nutzenindex positiv gewesen wäre, hätte die Gemeinde eine 30er-Zone machen müssen. Jetzt kann sie eine machen. Es ist so, dass wenn der Kosten-/Nutzenindex lärmschutzmässig ungünstig ist, dass man nicht soll oder nicht darf, sondern es ist einfach kein Muss. Von daher würde ich es sehr begrüessen, wenn man die anderen Aspekte auch prüft und untersucht und empfehle Ihnen sehr, das Postulat zu überweisen.

Gerade kürzlich wurde an der Oberrütistrasse eine 30er-Zone abgelehnt. Ich fände es sehr komisch, wenn die Kastanienbaumstrasse als Hauptstrasse 30 km/h hätte und die Oberrütistrasse Tempo 50. Das passt hinten und vorne nicht zusammen. Es gibt aber auch noch eine ganz andere rechtliche Situation. Das Bundesgericht hat einen Entscheid gefällt und präzise festgehalten, unter welchen Voraussetzungen man überhaupt eine 30er-Strasse machen kann. Wenn Sie das Bundesgerichtsurteil lesen, kommt die Kastanienbaumstrasse überhaupt nicht infrage, weil alle Sachen, die das Bundesgericht vorgeschrieben hat, dort nicht stattfinden. Ich empfehle Ihnen, das Urteil einmal anzuschauen. Die SVP-Fraktion ist gegen die Überweisung des Postulats.

Jörg Conrad (SVP)

Ich finde die Aussage einer Anwohnenden interessant, dass es das Wirtschaftlichste wäre, wenn an der Strasse Radarkästen aufgestellt würden.

Ulrich Nussbaum
(FDP)

Abstimmung:

Die Überweisung des Postulats Nr. 2015-662 von Peter Bucher, L2O, und Mitunterzeichnenden, Tempo 30-Strecke auf der Kastanienbaumstrasse, wird mit 9:17 Stimmen abgelehnt.

Hannes Koch (L2O)

7. Dringliches Postulat Nr. 2015-663 von Jürg Biese, FDP, und Mitunterzeichnenden: Ausbau Rad-/Gehweg Kastanienbaumstrasse: Verzicht auf Randsteine

Wie ich bereits bei der Begründung der Dringlichkeit von meinem Postulat erwähnt habe, besteht beim Strassenprojekt "Kastanienbaumstrasse Ausbau Rad- und Gehweg und Ausbau Knoten Buholz" ein Kosteneinsparpotenzial, das beim Ausführungsprojekt berücksichtigt und realisiert werden soll.

Sowohl im "B+A Nr. 1537 Rad-/Gehweg inkl. Entwässerung Abschnitt Buholz bis Schwanden mit Umgestaltung Knoten Buholz" vom vergangenen März 2015, wie auch in der gestern abgelaufenen öffentlichen Planaufgabe von diesem Strassenprojekt, ist vorgesehen, dass der Rad- und Gehweg beidseitig mit sogenannten Schalensteinen, also Randsteinen aus Granit, abgeschlossen wird. Ich habe versucht, das Postulat mit den eingefügten Grafiken möglichst selbsterklärend und anschaulich zu gestalten.

Konsultiert man dazu die Normalien und Richtlinien des vif, so stellt man fest, dass der Kanton Luzern ausserhalb des Siedlungsgebietes auf die Anordnung von Schalensteinen als Abschluss von einem Rad- und Gehweg verzichtet. Dieses Randsteine sind ausserorts nicht erforderlich, man könnte sogar sagen übertrieben, und die Kosten betragen gemäss Kostenschätzung rund 60'000 Franken. Weil ein Wegfall der Schalensteine sogar noch eine Verbreiterung von dem Rad- und Gehweg von 2.20 m auf 2.44 m ermöglicht und so der Komfort der Benutzer erhöht werden kann, verlange ich mit dem vorliegenden Postulat, dass dieser Wegfall der Schalensteine bei der Projektbewilligung berücksichtigt und im Ausführungsprojekt entsprechend verlangt wird.

Der Gemeinderat ist bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Jürg Biese (FDP)

Manuela Bernasconi
(CVP)

Hannes Koch
Einwohnerratspräsident

Reto Eberhard
Stv. Sekretär

Irene Arnold
Stv. Gemeindeschreiberin

Heike Sommer
Protokollführerin

Versand: 18. Dezember 2015