

Erfolgskontrolle zur Umgestaltung der Kantonsstrasse im Zentrum von Horw

Schlussbericht

Impressum

Auftraggeber

Gemeinderat Horw

Autor

Beat Arnet, lic oec. publ.
Projektleiter

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

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Fragestellung.....	4
2	Methodisches Vorgehen und Datenbasis	5
3	Umsetzungskontrolle.....	7
4	Ziele und Zielerreichung der Umgestaltung (Zielerreichungsanalyse).....	7
4.1	Reduktion des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) von 13'000 auf 5000 bis 6000 Fahrzeuge	7
4.2	Durchgangsverkehr vermeiden	9
4.3	Optimale Bedingungen für den öffentlichen Verkehr schaffen	15
4.4	Strassenquerung für Zufussgehende muss bequem und sicher sein	22
4.5	Erschliessung der angrenzenden Grundstücke soweit wie möglich verbessern	24
4.6	Sichere Veloverbindung gewähren und Velobenützung fördern	26
4.7	Attraktives Zentrum für Bewohner und Kunden	26
4.8	Beruhigung des Verkehrsablaufs und Emissionsreduktion	28
5	Wirkungsanalyse	30
6	Schlussbemerkungen und Empfehlungen.....	37
7	Quellenverzeichnis.....	39
8	Anhang.....	40
8.1	Umfrage bei Wohnbevölkerung vom Dezember 2003 / Januar 2004	40
8.2	Umfrage bei Wohnbevölkerung vom Juni / Juli 2009	46
8.2.1	Fragebogen	46
8.2.2	Häufigkeitstabellen	51
8.2.3	Antworten auf offene Fragen.....	64
8.3	Umfrage bei Gewerbe und Immobilienbesitzer vom Februar 2009	88
8.3.1	Zusammenfassung und Inhaltsverzeichnis	88
8.3.2	Fragebogen Gewerbe.....	92
8.3.3	Fragebogen Immobilienbesitzer.....	100
8.4	Umfrage bei Kunden vom Februar 2009.....	102
8.4.1	Zusammenfassung und Inhaltsverzeichnis	102
8.4.2	Fragebogen	107
8.4.3	Ergebnisse	111

1 Ausgangslage und Fragestellung

Verkehrsentlastung durch Umgestaltung der Kantonsstrasse

Durch den Bau einer Umfahrung mit Autobahnanschluss wurde die Kantonsstrasse im Zentrum von Horw entlastet. Im Abschnitt Wegscheide bis Merkur sollte die Kantonsstrasse vom Durchgangsverkehr befreit werden und sich zu einer attraktiven Wohn- und Einkaufsstrasse entwickeln. Mit einer Neugestaltung des Strassenraums von Fassade zu Fassade und einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h wurde eine deutliche Verkehrsberuhigung angestrebt. Trotzdem sollte die Zufahrt zu den Geschäften kundenfreundlich bleiben (genügend Parkplätze, Zufahrten für Güterumschlag) und auch die Durchfahrt für die Autobusse der Linien 20 und 21 musste sicher gestellt sein.

Kontrolle von Umsetzung, Zielerreichung und Wirkung

Bei Gesamtkosten von knapp 6 Mio. Franken (ohne Werkleitungen) für die Umgestaltung des Strassenraums (wovon ca. 3 Mio. Franken von der Gemeinde Horw finanziert wurden) tätigte Horw eine gewichtige Investition in die Zukunft der Gemeinde. Im Unterschied zu anderen Investitionsprojekten ist es dabei ungleich schwieriger aufzuzeigen, inwiefern die Investition den erhofften Nutzen erbracht hat. Dies soll mittels einer Erfolgskontrolle untersucht werden. Es gilt dabei festzuhalten

- ob die vorgesehenen Massnahmen im geplanten Umfang umgesetzt werden konnten (Umsetzungskontrolle)
- ob die Ziele erreicht wurden (Zielerreichungsanalyse)
- welche positiven oder negativen (un)beabsichtigten Wirkungen die Umgestaltungen nach sich gezogen hat (Wirkungsanalyse)

Dreifacher Nutzen der Evaluation

Der Nutzen der Evaluation ist ein dreifacher. Erstens soll sie dazu dienen, dass die Zielerreichung und allfällige unerwünschte Nebenwirkungen erfasst werden, so dass korrigierende oder ergänzende Massnahmen ergriffen werden können. Zweitens kann sie der Gemeinde und der Bevölkerung aufzeigen, ob sich die getätigten Investitionen gelohnt haben. Drittens können die Umgestaltung der Kantonsstrasse und eine saubere Dokumentation der damit erzielten Wirkungen für Horw als „Vorzeigebjekt“ dienen, was für die Gemeinde unter dem Gesichtspunkt des Standortmarketings interessant ist.

Auftrag von Gemeinderat Horw für Vorerhebungen 2004 und

Bereits im Sommer 2004 hat das Institut für Betriebs- und Regionalökonomie IBR im Auftrag des Gemeinderats Horw Erhebungen vor Beginn der Umgestaltung der Kantonsstrasse durchgeführt. Die Ergebnisse der Vorerhebung wurden am 27. August 2004 in einem Bericht mit Fotodokumentation dem Gemeinderat Horw übergeben. (vollständiger Inhalt der Vorerhebung siehe Kapitel 2)

... Nacherhebungen 2008 und 2009

Nachdem die Umgestaltung der Kantonsstrasse abgeschlossen war, hat der Gemeinderat Horw Ende Februar 2008 dem IBR den Auftrag erteilt, die notwendigen Nacherhebungen durchzuführen, damit eine Erfolgskontrolle erstellt werden kann. Der Zeitpunkt für die Nacherhebungen war 2008 und 2009 ideal. Drei Jahre nach Abschluss der Bauarbeiten haben sich Bewohner, Geschäftsinhaber und Kunden an die neue Situation an der Kantonsstrasse im Zentrum von Horw gewöhnt und es können aussagekräftige Vergleiche gemacht werden.

Aufbau des Berichts

Im folgenden Bericht wird vorerst auf die angewandten Methoden bei den Erhebungen vor und nach der Umgestaltung eingegangen. Anschliessend wird kurz analysiert, ob alle geplanten Massnahmen auch umgesetzt wurden. Im Hauptteil geht es um die Frage, ob die ursprünglich anvisier-

ten Ziele erreicht wurden. Mittels Umfragen bei der gesamten Bevölkerung von Horw sowie bei Geschäftsinhabern und Kunden wurde eruiert, welche positiven und negativen Wirkungen die Umgestaltung der Kantonsstrasse nach sich gezogen haben. Die Ergebnisse dazu werden in Kapitel 5 präsentiert. Den Abschluss des Berichts bilden die Schlussfolgerungen und Empfehlungen. Im Anhang sind die detaillierten Resultate der diversen Umfragen und die Zusammenfassung der studentischen Arbeiten enthalten.

2 Methodisches Vorgehen und Datenbasis

Angewandte Methoden

Zur Erstellung des vorliegenden Berichts wurden einerseits bestehende Unterlagen von Behörden und Institutionen verwendet. Andererseits wurden spezielle Umfragen und Erhebungen durchgeführt, um zu differenzierten Analysen und Schlussfolgerungen zu gelangen. Die Ergebnisse basieren auf Umfragen (Vollerhebung und Stichproben), auf Interviews und auf detaillierten Verkehrszählungen.

Datenbasis zu den Vorerhebungen vom Sommer 2004 und ...

Der Bericht zu den Erhebungen vor der Umgestaltung der Kantonsstrasse im Jahre 2004 stützt sich auf folgende Unterlagen:

- Kartierung der aktuellen Situation (Pläne der Firma Metron vom Juli 2004).
- Fotografische Dokumentation: Fotos jeder einzelnen Liegenschaft an der Kantonsstrasse zwischen Kreisel Merkur und Kreisel Wegscheide (Stand Mai 2004).
- Stimmungsbilder der Kantonsstrasse vor der Umgestaltung (Auftrag an Beat Kunz, Student Hochschule Luzern).
- Zusammenfassung der Studie zum Strassensanierungsprogramm bezüglich Lärmbelastung an der Kantonsstrasse Horw (Studie von Planteam GHS AG Sempach vom November 2003).
- Verkehrszählungen der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) des Kantons Luzern: Resultate von amtlichen Messstellen in Gemeinde Horw.
- Differenzierte Verkehrszählung an der Kantonsstrasse Horw: Erfassung der Nummernschilder jedes einzelnen Fahrzeugs, Berechnung von Anteil Durchgangsverkehr und Zielverkehr, Stichproben an drei unterschiedlichen Tagen im Juni/Juli 2004 während jeweils drei Zeitperioden von insgesamt 5 Stunden. In diesen total 15 Stunden wurden in beiden Richtungen rund 11'500 Fahrzeuge erfasst.
- Umfrage bei sämtlichen 6000 Haushalten der Gemeinde Horw zu den erwarteten Auswirkungen der Umgestaltung der Kantonsstrasse (Dezember 2003/Januar 2004). Basis: 1491 ausgefüllte Fragebogen (Projektarbeit von drei Studentinnen der Hochschule Luzern).
- Auswirkungsanalyse in Bezug auf das Gewerbe. Basis: Schriftliche Umfrage bei den von der Umgestaltung der Kantonsstrasse betroffenen Gewerbebetrieben und Expertengespräche mittels Interviews (Einführungsarbeit von vier Studenten der Hochschule Luzern).
- Reaktion der Kundinnen und Kunden von Geschäften an der Kantonsstrasse Horw. Basis: Mündliche Befragung von 60 Kundinnen und Kunden im Januar 2004 (Einführungsarbeit von drei Studenten/innen der Hochschule Luzern).

... zu den Nach-
erhebungen von
2008 und 2009

Nach Abschluss der Umgestaltung der Kantonsstrasse wurden folgende Erhebungen durchgeführt:

- Auswertung der Verkehrserhebung an Kantonsstrasse Horw Zentrum vom 20. bis 27. November 2007 und an Kantonsstrasse - Schulhausstrasse vom 28. Nov. bis 5. Dez. 2007 (Quelle: Ingenieurbüro A.F.+J. Steffen)
- Differenzierte Verkehrszählung an der Kantonsstrasse Horw: Erfassung der Nummernschilder jedes einzelnen Fahrzeugs, Berechnung von Anteil Durchgangsverkehr und Zielverkehr, Stichproben an drei unterschiedlichen Tagen im Juni 2008 während jeweils drei Zeitperioden von insgesamt 5 Stunden. In diesen total 15 Stunden wurden in beiden Richtungen rund 12'600 Fahrzeuge erfasst.
- Auswertung der Verkehrszahlen der Messstelle 206 Horw Blindenheim für die Jahre 1995, 2000, 2005, 2006, 2007, 2008 und 1. Halbjahr 2009, jeweils Monats- und Jahresmittel des 24-stündigen Verkehrs (DTV) unterteilt nach Wochentagen.
- Schriftliche Umfrage bei sämtlichen Haushalten der Gemeinde Horw zu den Auswirkungen der Umgestaltung der Kantonsstrasse im Juni/Juli 2009. Basis: 608 ausgefüllte Fragebogen.
- Schriftliche Umfrage bei allen Gewerbebetrieben an der Kantonsstrasse Horw im Februar 2009. Basis: 29 ausgefüllte Fragebogen, was einer Rücklaufquote von 88% entspricht. Zusätzlich wurden noch vier problemzentrierte Interviews mit Gewerbetreibenden durchgeführt. (Projektarbeit von vier Studenten der Hochschule Luzern)
- Telefonische Umfrage bei 23 Eigentümern von Liegenschaften an der Kantonsstrasse Horw im Februar 2009. (Projektarbeit von vier Studenten der Hochschule Luzern)
- Qualitative und quantitative Interviews zum Kundenverhalten: Detaillierte qualitative Interviews bei vier Personen unterschiedlichen Alters und Geschlechts dienten als Grundlage zur Erstellung eines Fragebogens für die quantitativen Interviews. Diese Interviews wurden im Februar 2009 bei total 61 Personen an drei verschiedenen Wochentagen zu unterschiedlichen Tageszeiten durchgeführt. (Projektarbeit von vier Studenten der Hochschule Luzern)
- Daten von Verkehrsbetriebe Luzern (VBL) zu den täglichen Ein- und Aussteigern an den Haltestellen der Linie 20 und 21 für die Jahre 2003 und 2008.

3 Umsetzungskontrolle

Notwendige Bedingung für Zielerreichungsanalyse

Bei der Umsetzungskontrolle gilt es abzuklären, ob alle geplanten Massnahmen auch realisiert wurden. Diese Beurteilung ist vor allem wichtig für die nachfolgende Zielerreichungsanalyse. Die ursprünglichen Ziele des Projektes basieren auf den geplanten Massnahmen. Wenn nicht alle geplanten Massnahmen umgesetzt werden, könnte allein daraus eine Zielabweichung entstehen. Deshalb ist die Umsetzungskontrolle eine notwendige Bedingung für eine qualitativ gute Zielerreichungsanalyse.

Ausser Tempo 20 km/h sind alle Massnahmen umgesetzt

Ein Interview mit einem Vertreter des Baudepartements der Gemeinde Horw vom 27. August 2009 hat ergeben, dass - mit einer Ausnahme - alle geplanten Massnahmen auch umgesetzt wurden. Einzig bezüglich der Höchstgeschwindigkeit im Bereich der neu gestalteten Kantonsstrasse liegt eine Abweichung vor. Im Richtplan vom März 2003 war eine sogenannte Begegnungszone geplant, das heisst eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h pro Stunde. Weil sich eine politisch breit abgestützte Opposition bildete, wurde Tempo 20 km/h bereits vor der Volksabstimmung vom Mai 2004 fallen gelassen und Tempo 30 km/h postuliert. Diese Abweichung in der Umsetzung hat vor allem Auswirkungen auf die Ziele der Verkehrsberuhigung (Ziel 4.1 und 4.2) und auf die Sicherheit der Fussgänger (Ziel 4.4). Dies muss dann in der Zielerreichungsanalyse (Kapitel 4) entsprechend berücksichtigt werden.

4 Ziele und Zielerreichung der Umgestaltung (Zielerreichungsanalyse)

Ziele gemäss Richtplan von 2003

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

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

DTV im Mai 1999 bei rund 13'000 Fahrzeugen

Die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) des Kantons Luzern führte bis Mai 1999 regelmässige Verkehrszählungen an folgenden Messstellen in der Umgebung von Horw durch:

- Horw, Blindenheim
- Horw, Kastanienbaumstrasse
- Horw, Verzweigung Wegscheide (Richtung Horw, Richtung Kriens, Richtung Luzern)
- Horw, Kantonsstrasse 68
- Horw, Verzweigung Kirchweg/Neumattstrasse
- Horw, Bahnhofstrasse 1
- Kriens, Horwerstrasse
- Kriens, Kreisel Mattenhof (alle Richtungen)

Weil diese Messstellen heute nicht mehr existieren, stammen die letzten Daten vom Mai 1999. Sämtliche Daten für alle oben erwähnten Messstellen vom Mai 1999 hat das IBR bei Werner Glanzmann, Experte für Verkehrszählungen bei vif, beschafft. Für den Monat Mai 1999 sind somit für jeden Tag und jede Stunde Daten über die Anzahl Fahrzeuge vorhanden. Diese Daten geben einen Anhaltspunkt, wie gross die Verkehrsbelastung an den einzelnen Messstellen in Horw war.

Für das Projekt Umgestaltung der Kantonsstrasse im Zentrum von Horw sind vor allem die Resultate der Messstelle an der Kantonsstrasse 68 relevant. Diese Messstelle liegt genau zwischen dem Kreisel Wegscheide und dem Kreisel Merkur. Im Mai 1999 betrug der durchschnittliche Tagesverkehr in Richtung Luzern 6'261 Fahrzeuge und in Richtung Hergiswil 6'899 Fahrzeuge, Total somit 13'160 Fahrzeuge in beide Richtungen. Die höchsten Stundenwerte mit über 1400 Fahrzeugen wurden jeweils am Freitag Nachmittag zwischen 16.00 und 18.00 Uhr erzielt.

DTV im Nov. 2007
bei rund 10'000
Fahrzeugen

Im November und Dezember 2007 hat das Ingenieurbüro A.F.+J. Steffen im Auftrag des Gemeinderats Horw Verkehrszählungen an zwei Messstellen im Abschnitt der umgestalteten Kantonsstrasse in Horw durchgeführt. In der Woche vom 20. bis 27. Nov. 2007 zeigte die Messstelle an der Kantonsstrasse Zentrum 5'492 Fahrzeuge in Richtung Luzern und 5'159 Fahrzeug in Richtung Ennethorw. Total ergibt dies 10'651 Fahrzeuge in beide Richtungen. Die Messstelle an der Kantonsstrasse-Schulhausstrasse zeigte in der Woche vom 28. Nov. bis 5. Dez. 2007 4'938 Fahrzeuge Richtung Horw Zentrum und 5'117 Fahrzeuge Richtung Luzern. Dies ergibt ein Total von 10'055 Fahrzeugen in beide Richtungen.

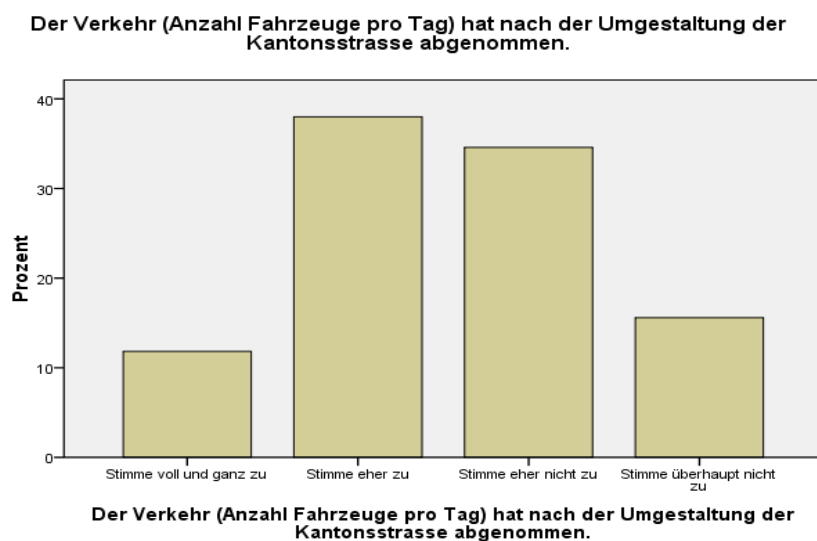
Ziel nicht erreicht

Das anvisierte Ziel, den DTV auf der Kantonsstrasse Horw von 13'000 auf unter 6'000 Fahrzeuge zu reduzieren, wurde somit klar verfehlt. Bei dieser Interpretation ist aber zu beachten, dass der Verkehr insgesamt im Zeitraum 2000 bis 2008 zugenommen hat. In der gesamten Agglomeration Luzern war der DTV im Jahre 2008 um knapp 12 % höher als im Jahr 2000. Demgegenüber hat der DTV bei der Messstelle Horw Blindenheim in Richtung Horw um 4 % von 5451 (2000) auf 5218 (2008) abgenommen. Vor diesem Hintergrund ist ein Rückgang des DTV im Bereich der Kantonsstrasse Horw von 23 % immerhin beachtlich, auch wenn das hochgesteckte Ziel nicht erreicht wurde.

Subjektive Beurteilung der Einwohner von Horw deckt sich nicht mit objektiven Messdaten

Im Rahmen der Umfrage bei allen Haushalten in Horw vom Juni/Juli 2009 wurde auch die Frage gestellt, ob nach der subjektiven Einschätzung der Horwer Wohnbevölkerung der Verkehr (Anzahl Fahrzeuge pro Tag) nach der Umgestaltung der Kantonsstrasse abgenommen hat.

Abbildung 1:



Quelle: Umfrage bei Wohnbevölkerung, 2009

Die zustimmenden und ablehnenden Antworten hielten sich in etwa die Waage. Diese subjektive Einschätzung der Horwer Einwohner deckt sich somit nicht mit den objektiv erhobenen Daten, die eine deutliche Reduktion des DTV zeigen.

4.2 Durchgangsverkehr vermeiden

Unterscheidung zwischen Durchgangsverkehr und Zielverkehr

Weil für den Bereich der Kantonsstrasse Horw seit Mai 1999 keine aktuellen Verkehrsdaten vorliegen, hat sich das IBR nach Rücksprache mit der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) des Kantons Luzern entschlossen, eigene Verkehrserhebungen vorzunehmen. Zudem zeigen die vom VTA erhobenen Daten nicht, ob es sich um Durchgangsverkehr oder um Zielverkehr (z.B. zum Einkauf oder Fahrt zum Wohnort) handelt. Um diese für die Erfolgskontrolle äusserst relevante Frage zu klären – eine Zielsetzung des Projekts ist nämlich „Durchgangsverkehr vermeiden“ – mussten differenzierte Verkehrszählungen vorgenommen werden.

Differenzierte Verkehrszählung im Sommer 2004 und 2008

An drei unterschiedlichen Wochentagen (Mittwoch, Freitag und Samstag) wurden jeweils am frühen Vormittag (2 Stunden), kurz vor Mittag (1 Stunde) und am späten Nachmittag (2 Stunden) alle Personenwagen und Lastwagen mit den letzten drei Ziffern des Nummernschildes erfasst. Zudem wurde die Anzahl Motorräder, Mofas und Velos gezählt. Beim Kreisel Wegscheide und beim Kreisel Merkur erfassten je zwei Personen diese Daten in Auswertungsformularen, welche in Minutenintervalle unterteilt waren. Somit konnte eruiert werden, um welche Uhrzeit das Fahrzeug mit Kennzeichen X aus dem Kreisel Wegscheide Richtung Zentrum fuhr. Das gleiche Fahrzeug wurde dann wieder bei der Ausfahrt vor dem Kreisel Merkur erfasst. In der umgekehrten Fahrtrichtung wurde das analoge Vorgehen gewählt.

Erfassung und
Abgleich von
20'000 Autokenn-
zeichen

Weil zum Zeitpunkt der Vorerhebung im Sommer 2004 zwischen Kreisel Wegscheide und Kreisel Merkur eine Lichtsignalanlage installiert war, wurde folgende Regelung festgelegt: Wenn Fahrzeug X aus dem Kreisel Wegscheide fährt und innerhalb von weniger als 5 Minuten beim Kreisel Merkur erscheint, handelt es sich um Durchgangsverkehr. Wenn Fahrzeug X später erscheint (z. B. wegen Einkauf) oder gar nicht (z.B. Fahrt zum Wohnort oder Rückfahrt in Richtung Kreisel Wegscheide) handelt es sich um Zielverkehr. Analog gelten diese Bedingungen auch für die umgekehrte Fahrtrichtung vom Kreisel Merkur zum Kreisel Wegscheide. Die gleiche Regelung wurde bei der Nacherhebung im Sommer 2008 beibehalten. Zu diesem Zeitpunkt mussten die Fahrzeuge teilweise hinter den an den Haltestellen stehenden VBL-Bussen warten, so dass weiterhin eine Durchfahrzeit von maximal 5 Minuten angenommen wurde. Die Verkehrszählung wurde von Studentinnen und Studenten der Hochschule Luzern unter Anleitung des Projektleiters Beat Arnet durchgeführt. Die Auswertung und der Abgleich der rund 20'000 Autokennzeichen von Personewagen und Lastwagen an den zwei Messstellen im Sommer 2004 und 2008 war ziemlich aufwändig.

Resultate der
differenzierten
Verkehrszählung

Die Resultate dieser differenzierten Verkehrszählung sind in den nachfolgenden zwei Tabellen zusammengefasst. Tabelle 1 zeigt alle erfassten Fahrzeuge, welche vom Kreisel Wegscheide in Fahrtrichtung Kreisel Merkur fahren. Die schwarzen Zahlen beziehen sich auf den Sommer 2004 (Vorerhebung) und die blauen Zahlen auf den Sommer 2008 (Nacherhebung). Tabelle 2 zeigt die erfassten Fahrzeuge, welche in umgekehrter Richtung, von Kreisel Merkur in Richtung Kreisel Wegscheide, unterwegs waren.

Tabelle 1: Auswertung der Verkehrszählung an Kantonsstrasse Horw vom Sommer 2004 und Sommer 2008:
Von Kreisel Wegscheide nach Kreisel Merkur

Datum	Zeit	Personenwagen			Lastwagen / Lieferwagen			Motorrad	Mofa	Velo
		Total Anzahl	Durchgang Anzahl	Durchgang Anteil in %	Total Anzahl	Durchgang Anzahl	Durchgang Anteil in %	Total Anzahl	Total Anzahl	Total Anzahl
Samstag, 26. Juni 04 21. Juni 08	07.00-09.00	470 441	291 263	62 60	15 18	6 7	40 39	14 15	5 27	55 81
	11.00-12.00	387 359	237 236	61 66	18 2	12 2	67 50	55 16	3 22	78 57
	15.00-17.00	675 505	429 305	64 60	12 22	10 1	83 4	104 19	11 7	129 111
Mittwoch, 30. Juni 04 25. Juni 08	07.00-09.00	487 526	245 323	50 61	63 103	40 39	63 38	38 7	8 40	93 105
	11.00-12.00	338 329	189 197	56 60	48 36	29 13	60 36	10 9	30 20	51 54
	16.00-18.00	680 801	390 465	57 58	57 33	39 23	60 70	13 17	96 68	190 180
Freitag, 2. Juli 04 27. Juni 08	07.00-09.00	485 567	257 369	53 65	98 49	59 23	60 47	2 6	28 46	68 111
	11.00-12.00	348 351	189 210	53 60	49 36	34 18	69 50	3 10	17 29	22 54
	16.30-18.30	821 799	478 412	58 52	26 55	19 37	73 67	19 33	67 87	124 124
Total		4691 4678	2700 2780	58 59	379 354	243 162	64 46	258 132	265 346	810 877

Quelle: Differenzierte Verkehrszählung, 2003 und 2008

Tabelle 2: Auswertung der Verkehrszählung an Kantonsstrasse Horw vom Sommer 2004 und Sommer 2008:
Von Kreisel Merkur nach Kreisel Wegscheide

Datum	Zeit	Personenwagen			Lastwagen / Lieferwagen			Motorrad	Mofa	Velo
		Total Anzahl	Durchgang Anzahl	Durchgang Anteil in %	Total Anzahl	Durchgang Anzahl	Durchgang Anteil in %	Total Anzahl	Total Anzahl	Total Anzahl
Samstag, 26. Juni 04 21. Juni 08	07.00-09.00	428 404	215 229	50 57	4 28	2 8	50 28	10 8	14 18	23 70
	11.00-12.00	290 322	168 197	58 61	6 11	2 4	33 36	2 13	24 15	10 51
	15.00-17.00	590 656	412 496	70 76	5 13	4 4	80 31	56 32	16 43	26 142
Mittwoch, 30. Juni 04 25. Juni 08	07.00-09.00	498 536	293 287	59 53	31 83	18 46	58 55	14 5	3741	32 130
	11.00-12.00	284 288	177 170	62 59	22 16	16 10	73 62	6 4	16 11	15 33
	16.00-18.00	667 792	449 559	67 70	56 58	43 22	77 38	35 20	69 61	82 141
Freitag, 2. Juli 04 27. Juni 08	07.00-09.00	438 506	254 290	58 57	80 82	50 45	63 55	4 8	33 35	37 134
	11.00-12.00	270 337	156 197	58 58	16 42	8 14	50 33	3 1	6 23	21 26
	16.30-18.30	686 784	427 522	62 67	18 57	10 26	56 46	15 11	37 46	27 109
Total		4151 4625	2551 2947	61 64	238 390	153 179	64 46	145 102	256 289	273 836

Quelle: Differenzierte Verkehrszählung, 2003 und 2008

Anteil von Durchgangsverkehr bei Personenwagen nahezu unverändert, bei Lastwagen/Lieferwagen aber deutlich tiefer

Diese differenzierte Erhebung zeigt nun erstmals, wie gross der Anteil des Durchgangsverkehrs ist. Vergleicht man die Ergebnisse des Sommers 2004 mit jenen des Sommers 2008 fällt auf, dass insgesamt wenig geändert hat. Bei den Personenwagen hat sich der Anteil des Durchgangsverkehrs sogar leicht erhöht von 58% auf 59% in Richtung Kreisel Merkur und von 61% auf 64 % in Richtung Kreisel Wegscheide. Bei den Lastwagen/Lieferwagen ist der Anteil hingegen signifikant von 64% auf 46% zurückgegangen (in beide Richtungen). Am stärksten ist der Durchgangsverkehr jeweils am späten Nachmittag und Abend (15.00 bis 18.30 Uhr). Dies zeigt sich vor allem in Richtung Kreisel Wegscheide. In der umgekehrten Richtung nach Kreisel Merkur ist der Durchgangsverkehr im Tagesablauf gleichmässiger verteilt.

Verkehrsaufkommen in beide Richtungen ausgeglichener als früher

Im Jahre 2004 fuhren noch deutlich mehr Fahrzeuge von Kreisel Wegscheide in Richtung Kreisel Merkur (total 5070 Pw und Lkw) als in umgekehrter Richtung (total 4388). Diese Beobachtung deckt sich übrigens mit den Verkehrszählungsdaten der vif vom Mai 1999 (7205 gegenüber 6507 Fahrzeugen im Tagesdurchschnitt der Werkstage). Im Jahre 2008 hat sich dieses Verhältnis praktisch ausgeglichen. 5032 Fahrzeuge (Pw und Lkw) in Richtung Kreisel Merkur gegenüber 5015 Fahrzeugen in Richtung Kreisel Wegscheide.

Neue Kreisel und Baustellen führten bereits im Sommer 2004 zur Umfahrung des Zentrums von Horw

Weil der Verkehr im Zentrum von Horw im Sommer 2004 durch diverse Baustellen behindert wurde, ist davon auszugehen, dass zahlreiche Autofahrer das Zentrum von Horw grossräumig umfahren haben. Wie gross dieser „Umfahrungseffekt“ seit Eröffnung des Kreisels Allmend und der Kreisel Mattenhof und Schlund war, kann aber nicht genau eruiert werden. Einen Hinweis geben könnte ein Vergleich der letzten verfügbaren Verkehrszählungsdaten der vif vom Mai 1999 mit jenen der differenzierten Erhebung vom Juni 2004. Weil vom Mai 1999 stündliche Werte für alle Wochentage vorliegen, können die genau gleichen Wochentage und Zeiten wie bei der Erhebung vom Juni 2004 verwendet werden. Für den Monat Mai 1999 wurde jeweils der Durchschnitt aus allen entsprechenden Wochentagen und Zeiten ermittelt. (Beispiel: Die Zahl 504 ist ermittelt als Stundendurchschnitt aller 4 Samstage von Mai 1999 im Zeitraum 7 bis 9 Uhr.) Diese Gegenüberstellung ergibt folgende Resultate:

Tabelle 3: Vergleich der Anzahl Fahrzeuge (Total Pw und Lkw) Mai 1999 gegenüber Juni 2004 (Durchschnitte pro Stunde im Total beider Fahrrichtungen)

Wochentag	Zeit	Mai 1999	Juni 2004	Differenz absolut	Differenz in %
Samstag	07.00-09.00	504	459	-45	8.9
	11.00-12.00	1082	701	-381	35.2
	15.00-17.00	978	641	-337	34.5
Mittwoch	07.00-09.00	786	540	-246	31.3
	11.00-12.00	957	692	-265	27.7
	16.00-18.00	986	730	-256	26.0
Freitag	07.00-09.00	755	550	-205	27.2
	11.00-12.00	982	683	-299	30.4
	16.00-18.00	1136	776	-360	31.7

2004: Ein Drittel weniger Fahrzeuge als 1999

Dieser Vergleich führt zur interessanten Feststellung, dass im Sommer 2004 rund ein Drittel weniger Fahrzeuge durch das Zentrum von Horw fahren als im Mai 1999. Mit einer Ausnahme liegen alle Werte von 2004 zwischen 26,0 % und 35,2 % unter den Werten von 1999. Der Ausreisser in der Tabelle vom Samstag Vormittag (Differenz nur 8.9%) lässt sich durch den Sonderfaktor „Katzenausstellung in Horw“ erklären, welcher in der Vergleichsperiode 2004 zu einem ausserordentlich grossen Verkehrsaufkommen führte.

Durchgangsverkehr hat sich bereits 2004 deutlich vermindert

Unter der Annahme, dass alle Fahrzeuge, die seit 1999 das Zentrum von Horw umfahren, zur Kategorie Durchgangsverkehr gehören, ist davon auszugehen, dass der Anteil des Durchgangsverkehrs auf der Kantonsstrasse früher d.h. vor Beginn der diversen Baubehinderungen und vor Eröffnung der Kreisel Allmend, Mattenhof und Schlund deutlich höher war, als er bei unserer differenzierten Verkehrszählung vom Sommer 2004 ermittelt wurde. Wenn man die im Sommer 2004 als Durchgangsverkehr erfassten Pw und Lkw in beiden Fahrrichtungen summiert (2700+243+2551+153) ergibt sich ein Wert von 5647. Dieser Wert kann mit dem Korrekturfaktor 1,3 (30 % mehr Verkehr im Mai 1999 gegenüber Sommer 2004) hochgerechnet werden. Dies ergibt einen Schätzwert von 7340 Fahrzeugen, der als fiktiver Durchgangsverkehr im Sommer 2004 interpretiert werden kann. Die Summe aller im Sommer 2004 erfassten Pw und Lkw beträgt 9459 (4691+379+4151+238). Im Vergleich dazu wäre der Anteil Durchgangsverkehr nun 77,6 % (7340 als Prozentanteil von 9459).

Fazit: Ziel nur teilweise erreicht

Der Anteil des Durchgangsverkehrs hat sich von den geschätzten rund 78% im Mai 1999 auf rund 60% im Sommer 2004 reduziert. Das Ziel, den Durchgangsverkehr im Zentrum von Horw zu vermindern, wurde somit bereits im Jahr 2004 zum Teil erreicht. Seit der Umgestaltung der Kantonsstrasse hat sich der Durchgangsverkehr bei den Personenwagen aber nicht weiter verringert. Einzig bei den Lastwagen/Lieferwagen ist ein signifikanter Rückgang von 64% auf 46% festzustellen.

Hypothetische Auswirkungen von Tempo 20 km/h

Bei der Zielfestlegung ging man im Bereich der umgestalteten Kantonsstrasse von einer Begegnungszone mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h aus. Umgesetzt wurde dies jedoch nicht (siehe

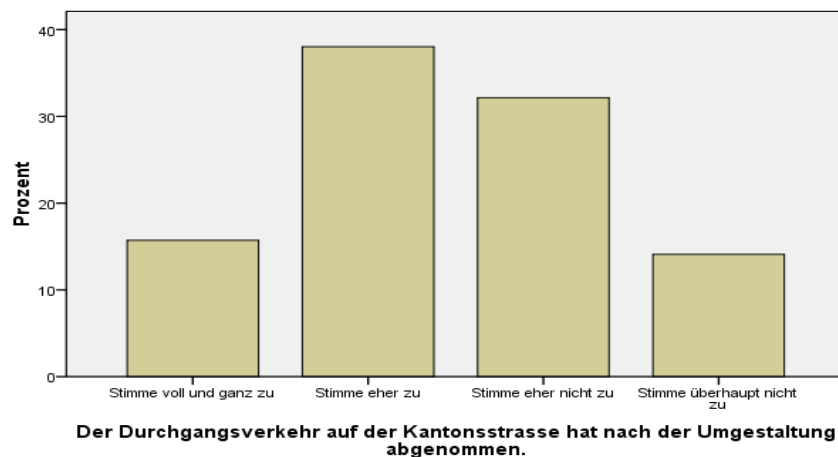
Kapitel 3). Es stellt sich deshalb die Frage, ob mit Tempo 20 km/h das Ziel besser erreicht worden wäre. Relevant ist diese Frage nur für den Durchgangsverkehr, der aber immerhin rund 60% des gesamten Verkehrs ausmacht. Ob ein Autofahrer die kürzere Strecke durch das Zentrum von Horw oder die längere Strecke über die Umfahrungsstrasse wählt, hängt vom Fahrziel und von der erwarteten Zeitersparnis ab. Mit Tempo 20 km/h statt 30 km/h wäre die Fahrzeit durch das Zentrum von Horw etwas länger, was tendenziell ein Anreiz für die Wahl der Umfahrung ist. Dieser Effekt ist aber schwierig zu quantifizieren. Sofern tatsächlich wegen Tempo 20 km/h weniger Fahrzeuge durch das Zentrum von Horw fahren würden, wäre auch der gemessene DTV kleiner. Deshalb ist zu vermuten, dass die Zielerreichung von „Reduktion DTV“ (Kapitel 4.1) und von „Durchgangsverkehr vermeiden“ leicht besser wäre als oben beschrieben.

Subjektive Wahrnehmung der Horwer Einwohner entspricht den objektiven Messdaten

Im Rahmen der Umfrage bei allen Haushalten in Horw vom Juni/Juli 2009 wurde auch die Frage gestellt, ob nach der subjektiven Einschätzung der Horwer Wohnbevölkerung der Durchgangsverkehr nach der Umgestaltung der Kantonsstrasse abgenommen hat.

Abbildung 2:

Der Durchgangsverkehr auf der Kantonsstrasse hat nach der Umgestaltung abgenommen.



Quelle: Umfrage bei Wohnbevölkerung, 2009

In diesem Fall entspricht die subjektive Wahrnehmung der Wohnbevölkerung ziemlich genau den objektiv gemessenen Daten der differenzierten Verkehrszählung.

4.3 Optimale Bedingungen für den öffentlichen Verkehr schaffen

Ziele gemäss Richtplan vom März 2003

Im Richtplan vom März 2003 steht: „Es müssen optimale Bedingungen für den öffentlichen Verkehr, für den Betrieb sowie die Ausgestaltung der Haltestellen und deren Zugänge geschaffen werden.“ (Gemeinderat Horw, Bericht zum Richtplan)

Vergleich der
Fahrgastzahlen
der Linien 20 und
21

Strassenseitig wurden die Vorgaben vollständig umgesetzt. Ob sich die baulichen Verbesserungen auch in höheren Frequenzen niedergeschlagen haben, muss ein Vergleich der Anzahl Busbenutzer im Jahr 2003 – vor der Umgestaltung – mit dem Jahr 2008 zeigen. Zu diesem Zweck hat das IBR bei den Verkehrsbetrieben Luzern (VBL) die Fahrgastzahlen für die drei Haltestellen zwischen Kreisel Merkur und Kreisel Wegscheide beschafft. Für die Haltestellen Wegscheide, Kirchweg und Horw-Zentrum liegen die Durchschnittswerte der Einsteiger und Aussteiger in den Jahren 2003 und 2008 vor. Auf den folgenden Tabellen sind die Fahrgastzahlen für die Linie 20 und die Linie 21 in beiden Richtungen für die Werkstage Montag bis Freitag, für Samstag und für Sonntag dargestellt. Tabelle 4 zeigt die Frequenzen für das Jahr 2003. In Tabelle 5 sind die Daten für das Jahr 2008 ersichtlich. In Tabelle 6 sind die Veränderungen zwischen 2003 und 2008 in absoluten Zahlen und in Tabelle 7 die prozentualen Veränderungen dargestellt.

Tabelle 4:
Tägliche Einsteiger/Aussteiger Linie 20/21 - Jahr 2003
 (Abschnitt Wegscheide - Kirchweg - Horw Zentrum)

Montag-Freitag						
	←		←		←	
	Wegscheide		Kirchweg		Horw Zentrum (früher Post)	
Linie 20	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger
	318	33	125	16	417	8
	17	316	0	33	29	152
	→		→		→	
	Wegscheide		Kirchweg		Horw Zentrum (früher Post)	
	←		←		←	
	Wegscheide		Kirchweg		Horw Zentrum (früher Post)	
Linie 21	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger
	67	10	30	16	68	40
	12	55	12	66	40	30
	→		→		→	
	Wegscheide		Kirchweg		Horw Zentrum (früher Post)	
Samstag						
	←		←		←	
	Wegscheide		Kirchweg		Horw Zentrum (früher Post)	
Linie 20	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger
	302	23	103	16	270	22
	19	265	9	74	23	228
	→		→		→	
	Wegscheide		Kirchweg		Horw Zentrum (früher Post)	
	←		←		←	
	Wegscheide		Kirchweg		Horw Zentrum (früher Post)	
Linie 21	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger
	59	33	32	8	35	17
	20	18	17	23	31	16
	→		→		→	
	Wegscheide		Kirchweg		Horw Zentrum (früher Post)	
Sonntag						
	←		←		←	
	Wegscheide		Kirchweg		Horw Zentrum (früher Post)	
Linie 20	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger
	203	8	57	6	146	3
	4	191	1	55	6	150
	→		→		→	
	Wegscheide		Kirchweg		Horw Zentrum (früher Post)	
	←		←		←	
	Wegscheide		Kirchweg		Horw Zentrum (früher Post)	
Linie 21	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger
	22	2	5	2	12	7
	6	24	3	6	6	14
	→		→		→	
	Wegscheide		Kirchweg		Horw Zentrum (früher Post)	

Quelle: Verkehrsbetriebe Luzern AG (VBL), Fahrgastzählung

Tabelle 5:
Tägliche Einsteiger/Aussteiger Linie 20/21 - Jahr 2008
 (Abschnitt Wegscheide - Kirchweg - Horw Zentrum)

Montag-Freitag						
Linie 20	← Wegscheide		← Kirchweg		← Horw Zentrum (früher Post)	
	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger
	584	41	175	19	523	90
	37	572	20	194	104	506
	→ Wegscheide		→ Kirchweg		→ Horw Zentrum (früher Post)	
Linie 21	← Wegscheide		← Kirchweg		← Horw Zentrum (früher Post)	
	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger
	81	9	23	2	109	3
	10	77	3	43	11	88
	→ Wegscheide		→ Kirchweg		→ Horw Zentrum (früher Post)	
Samstag						
Linie 20	← Wegscheide		← Kirchweg		← Horw Zentrum (früher Post)	
	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger
	480	36	133	11	440	55
	24	437	9	170	57	396
	→ Wegscheide		→ Kirchweg		→ Horw Zentrum (früher Post)	
Linie 21	← Wegscheide		← Kirchweg		← Horw Zentrum (früher Post)	
	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger
	52	8	13	1	75	2
	8	50	2	27	6	52
	→ Wegscheide		→ Kirchweg		→ Horw Zentrum (früher Post)	
Sonntag						
Linie 20	← Wegscheide		← Kirchweg		← Horw Zentrum (früher Post)	
	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger
	316	20	80	8	255	26
	20	305	8	87	15	202
	→ Wegscheide		→ Kirchweg		→ Horw Zentrum (früher Post)	
Linie 21	← Wegscheide		← Kirchweg		← Horw Zentrum (früher Post)	
	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger
	32	2	6	0	35	1
	3	33	1	10	2	24
	→ Wegscheide		→ Kirchweg		→ Horw Zentrum (früher Post)	

Quelle: Verkehrsbetriebe Luzern AG (VBL), Fahrgastzählung

Tabelle 6:

Tägliche Einsteiger/Aussteiger Linie 20/21 - Entwicklung 2003/2008 absolut

(Abschnitt Wegscheide - Kirchweg - Horw Zentrum)

Montag-Freitag						
Linie 20	← Wegscheide		← Kirchweg		← Horw Zentrum (früher Post)	
	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger
	266	8	50	3	106	82
	20	256	20	161	75	354
Linie 21	← Wegscheide		← Kirchweg		← Horw Zentrum (früher Post)	
	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger
	14	-1	-7	-14	41	-37
	-2	22	-9	-23	-29	58
Samstag						
Linie 20	← Wegscheide		← Kirchweg		← Horw Zentrum (früher Post)	
	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger
	178	13	30	-5	170	33
	5	172	0	96	34	168
Linie 21	← Wegscheide		← Kirchweg		← Horw Zentrum (früher Post)	
	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger
	-7	-25	-19	-7	40	-15
	-12	32	-15	4	-25	36
Sonntag						
Linie 20	← Wegscheide		← Kirchweg		← Horw Zentrum (früher Post)	
	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger
	113	12	23	2	109	23
	16	114	7	32	9	52
Linie 21	← Wegscheide		← Kirchweg		← Horw Zentrum (früher Post)	
	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger
	10	0	1	-2	23	-6
	-3	9	-2	4	-4	10

Quelle: Verkehrsbetriebe Luzern AG (VBL), Fahrgastzählung

Tabelle 7:

Tägliche Einsteiger/Aussteiger Linie 20/21 - Entwicklung 2003/2008 in %
(Abschnitt Wegscheide - Kirchweg - Horw Zentrum)

Montag-Freitag						
		← Wegscheide	← Kirchweg	← Horw Zentrum (früher Post)		
Linie 20	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger
	83.6%	24.2%	40.0%	18.8%	25.4%	1025.0%
	117.6%	81.0%	#DIV/0!	487.9%	258.6%	232.9%
		→ Wegscheide	→ Kirchweg	→ Horw Zentrum (früher Post)		
Linie 21	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger
	20.9%	-10.0%	-23.3%	-87.5%	60.3%	-92.5%
	-16.7%	40.0%	-75.0%	-34.8%	-72.5%	193.3%
		→ Wegscheide	→ Kirchweg	→ Horw Zentrum (früher Post)		
Samstag						
Linie 20	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger
	58.9%	56.5%	29.1%	-31.3%	63.0%	150.0%
	26.3%	64.9%	0.0%	129.7%	147.8%	73.7%
		→ Wegscheide	→ Kirchweg	→ Horw Zentrum (früher Post)		
Linie 21	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger
	-11.9%	-75.8%	-59.4%	-87.5%	114.3%	-88.2%
	-60.0%	177.8%	-88.2%	17.4%	-80.6%	225.0%
		→ Wegscheide	→ Kirchweg	→ Horw Zentrum (früher Post)		
Sonntag						
Linie 20	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger
	55.7%	150.0%	40.4%	33.3%	74.7%	766.7%
	400.0%	59.7%	700.0%	58.2%	150.0%	34.7%
		→ Wegscheide	→ Kirchweg	→ Horw Zentrum (früher Post)		
Linie 21	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger
	45.5%	0.0%	20.0%	-100.0%	191.7%	-85.7%
	-50.0%	37.5%	-66.7%	66.7%	-66.7%	71.4%
		→ Wegscheide	→ Kirchweg	→ Horw Zentrum (früher Post)		

Quelle: Verkehrsbetriebe Luzern AG (VBL), Fahrgastzählung

Linie 20: Pro Woche rund 8400 Personen mehr unterwegs als noch 2003

Auf der Linie 20 hat die Zahl der Einsteiger und Aussteiger bei den drei Haltestellen in beiden Richtungen deutlich zugenommen. Von Montag bis Freitag betrug die Steigerung zwischen 2003 und 2008 total 1401 Personen pro Tag. Am Samstag waren 2008 insgesamt jeweils 894 mehr Personen mit dem Bus unterwegs als noch 2003. Am Sonntag belief sich der Zuwachs im gleichen Zeitraum auf 512 Personen. Im Total der Woche stieg die Zahl der Einsteiger und Aussteiger bei den drei Haltestellen Wegscheide, Kirchweg und Horw Zentrum somit um 8411.

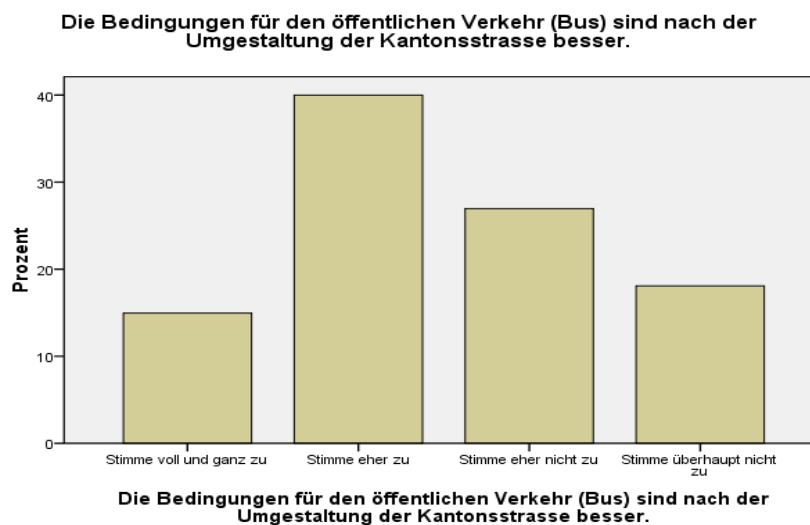
Linie 21: Zuwachs von nur 92 Personen pro Woche

Auf der Linie 21 war der Zuwachs deutlich geringer. Bei einigen Haltestellen ging die Zahl der Einsteiger und Aussteiger sogar zurück. Kumuliert betrug der Zuwachs von Montag bis Freitag lediglich 13 Personen pro Tag. Am Samstag benutzen 13 Personen weniger den Bus als noch 2003. Am Sonntag konnte hingegen ein Zuwachs von 40 Personen verzeichnet werden. Im Total der Woche ergab sich auf der Linie 21 im Zeitraum 2003 bis 2008 nur eine Zunahme von 92 Personen.

Verbesserte Bedingungen für den öffentlichen Verkehr

Die Meinung, dass die Bedingungen für den öffentlichen Verkehr nach der Umgestaltung der Kantonsstrasse besser sind als vorher, wird von der Mehrheit der Horwer Bevölkerung geteilt. Gemäss Umfrage bei allen Horwer Haushalten vom Juni/Juli 2009 stimmen 55 % der Antwortenden dieser Aussage voll und ganz bzw. eher zu. Demgegenüber stimmen 17% der Befragten überhaupt nicht zu.

Abbildung 3:



Quelle: Umfrage bei Wohnbevölkerung, 2009

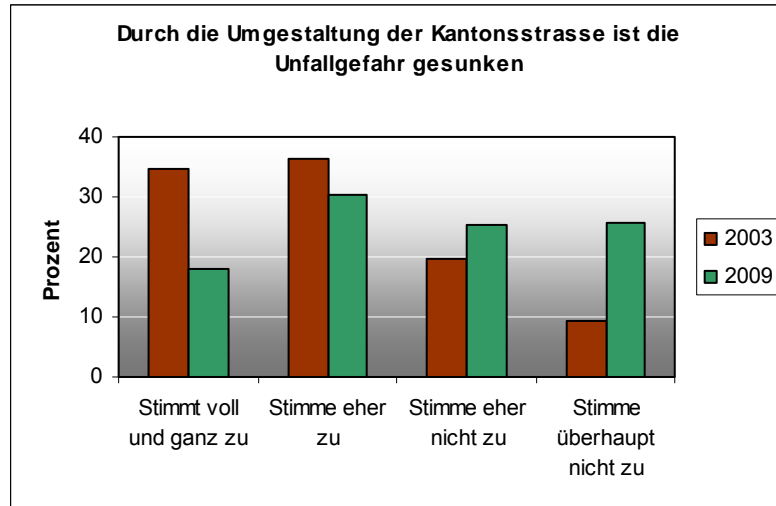
Ziel erreicht

Das Ziel, optimale Bedingungen für den öffentlichen Verkehr zu schaffen, wurde erreicht. Ein klares Indiz dafür sind auch die deutlichen Frequenzsteigerungen an den drei Haltestellen im Bereich der neugestalteten Kantonsstrasse. Dies trifft vor allem auf die Linie 20 zu.

4.4 Strassenquerung für Zufussgehende muss bequem und sicher sein

Fragen zu den Aspekten der Sicherheit	<p>Ob dieses Ziel bezüglich Sicherheit der Fussgänger erreicht wurde, ist mit verschiedenen Fragen in den zwei Umfragen bei der gesamten Horwer Wohnbevölkerung eruiert worden. Weil in der Umfrage vom Juni 2009 die genau gleichen Fragen gestellt wurden wie in der Umfrage vom Dezember 2003, kann beurteilt werden, ob die vor dem Umbau geäussernten Erwartungen auch tatsächlich eingetroffen sind. Folgende Fragen beziehen sich auf die Aspekte der Sicherheit:</p> <p>Frage 10: Durch die Umgestaltung der Kantonsstrasse ist die Unfallgefahr gesunken.</p> <p>Frage 14: Durch die Umgestaltung der Kantonsstrasse ist eine sichere Wohn- und Einkaufszone entstanden.</p> <p>Frage 15: Die Umgestaltung der Kantonsstrasse bedeutet mehr Sicherheit für die Fussgänger.</p> <p>Frage 16: Durch die Umgestaltung wurde die Kantonsstrasse sicherer als Schulweg.</p>
Kontrollfragen zeigen Konsistenz der Antworten	<p>Die Fragen zu den Aspekten der Sicherheit wurden bewusst nicht direkt nacheinander gestellt. Zweimal die gleiche Frage verschieden formuliert, soll Aufschluss geben, ob sich der Befragte konsistent verhält. Mit Kontrollfragen kann man somit Unaufrichtigkeit, Widersprüche und Übertreibungen aufdecken. Es empfiehlt sich, die wichtigste Dimension, die man untersuchen will, an verschiedenen Stellen im Fragebogen und auf verschiedene Art und Weise zu erfragen.</p> <p>Aussage 10 wurde mit folgenden Kontrollfragen auf Übereinstimmung geprüft:</p> <p>Aussage 14 klärt ab, ob eine sichere Wohn- und Einkaufszone entstanden ist, während Aussage 10 die Sicherheit indirekt durch eine sinkende Unfallgefahr ausdrückt. Die beiden Aussagen sind in ihrer Aussagekraft jedoch identisch.</p> <p>Auch die Aussagen 15 und 16 kontrollieren die Frage 10. Die Fussgänger erlangen mehr Sicherheit, wenn die Unfallgefahr sinkt. Der Schulweg wird ebenfalls sicherer, wenn es weniger Unfälle auf der Strasse gibt.</p> <p>Die Antworten auf die Kontrollfragen zeigen, dass keine Widersprüche vorliegen. Die Konsistenz der diversen Fragen zu den Aspekten der Sicherheit ist somit gegeben.</p>
Formulierung der Fragen	<p>Bei der Formulierung der Fragen wurde darauf geachtet, dass die individuellen Gruppen – bei Frage 15 die Fussgänger – direkt angesprochen werden. Wenn sich der Befragte mit den Personen in der Aussage identifizieren kann, ist es für ihn leichter, sich eine Meinung zu bilden. Die Antworten sind authentischer. Aussage 16 ist ähnlich konstruiert wie Aussage 15. Mit dem Unterschied, dass hier die Eltern bzw. die Schulkinder im Vordergrund stehen.</p>
Erwartungen nicht erfüllt	<p>Bei der Umfrage von Ende 2003 wurden die Aspekte der Sicherheit noch positiv beurteilt. Rund 70% der befragten Haushalte waren der Meinung, dass die Unfallgefahr durch die Neugestaltung der Kantonsstrasse sinken wird (Frage 10). Anlässlich der Umfrage von 2009 sank dieser Anteil auf 48%. Die Prozentanteile der einzelnen Beurteilungen sind in der folgenden Grafik abgebildet.</p>

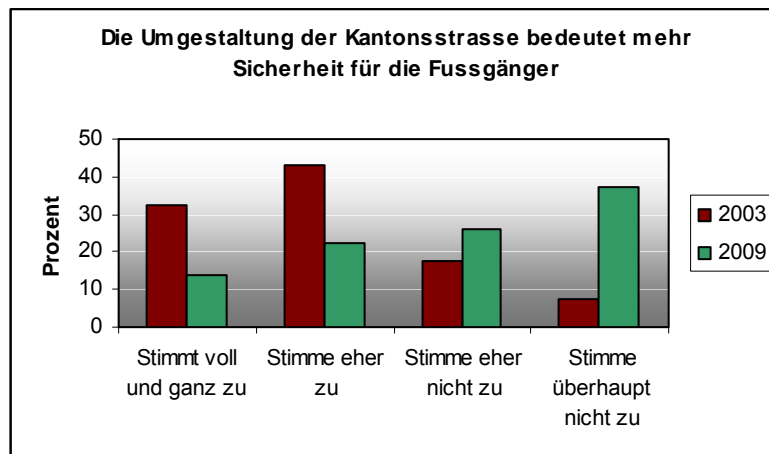
Abbildung 4:



Quelle: Umfrage bei Wohnbevölkerung, 2003 und 2009

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

Abbildung 5:



Quelle: Umfrage bei Wohnbevölkerung, 2003 und 2009

Fussgänger-Sicherheit als Mangel beurteilt

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

4.5 Erschliessung der angrenzenden Grundstücke soweit wie möglich verbessern

Parkplätze sind wichtig für Kunden

Das Ziel der optimalen Erschliessung beinhaltet die Anlieferung, die Kundenparkplätze sowie die Zu- und Wegfahrt. Aus Sicht der Kunden wurde dieser Aspekt in den zwei Umfragen bei der Wohnbevölkerung berücksichtigt. Frage 7 beinhaltet die wertende Aussage: „In einer Einkaufszone braucht es viele Parkplätze.“ In beiden Umfragen stimmen über 70% der antwortenden Horwer Haushalte dieser Aussage zu. Der Prozentanteil der Beurteilung „stimme voll und ganz zu „ hat sich aber von 45% im Jahr 2003 auf 34% im Jahr 2009 reduziert. Deshalb hat sich der positive Skalenwert bei dieser Aussage (Frage 7) etwas reduziert. (siehe Abbildung 12). Die Wichtigkeit von Parkplätzen aus Kundensicht ist aber gegeben.

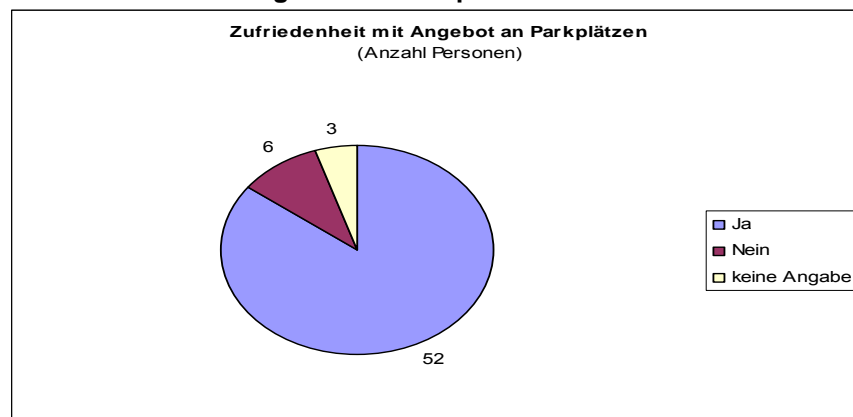
Auch die Aussage 19 der Umfrage bei der Wohnbevölkerung bezieht sich auf die Parkplatzsituation: „Nach der Umgestaltung der Kantonsstrasse ist es einfach, einen Parkplatz im Zentrum zu finden.“ Vor dem Umbau stimmten noch 54% der Antwortenden dieser Meinung zu. Nach dem Umbau waren es bereits 80%.

Kunden sind zufrieden mit Parkplatzangebot

Ob die Kunden mit dem Parkplatzangebot zufrieden sind, geht aus der Umfrage bei 61 Kunden vom Februar 2009 hervor. Die Mehrheit der befragten Personen ist mit der Anzahl und dem Angebot an Parkplätzen zufrieden. 85 % der Interviewten beantworteten die Frage: „Sind Sie mit dem Angebot an Parkplätzen zufrieden? Sind genügend vorhanden?“ mit einem klaren „Ja“.

Abbildung 6:

Zufriedenheit mit Angebot an Parkplätzen



Quelle: Umfrage bei Kunden, Februar 2009

Angesprochen auf die Auswirkung der Umgestaltung bezüglich Anzahl der Parkplätze gaben rund 50 % der Befragten an, dass nun mehr Parkplätze vorhanden seien. Dies ist eine Wahrnehmung der Einzelnen. Denn im Gegenzug meinen rund 25 %, dass der Umbau der Kantonsstrasse keinen Einfluss auf die Anzahl der Parkplätze hatte.

Standort der Parkplätze teilweise als hinderlich beurteilt

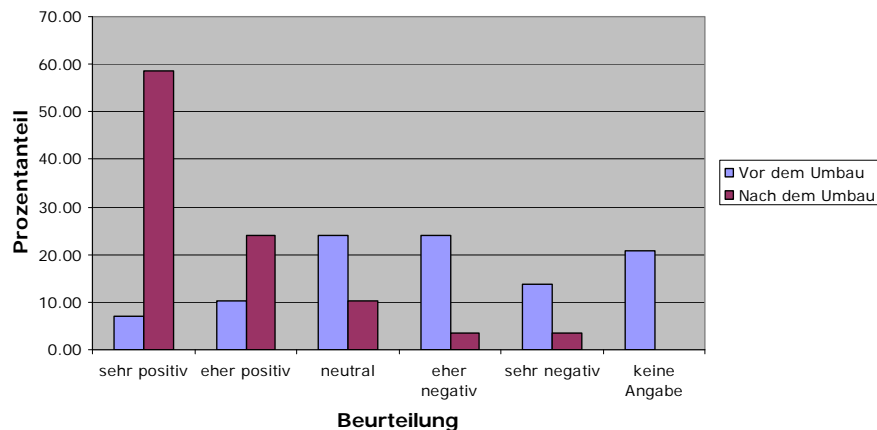
Die Standorte der Parkplätze gaben Anstoss zu Diskussionen unter den Befragten. Die Meinungen sind geteilt. Man ist sich, was die Standorte der Parkplätze betrifft, überhaupt nicht einig. Für viele gaben sicherheitstechnische Bedenken den Ausschlag für eine schlechte Beurteilung. Es wird bemängelt, dass die Ausfahrt aus den Parkplätzen trotz Tempo 30 teilweise schwierig ist. Zudem werden die Pfosten bei den Parkplätzen als hinderlich – vor allem in der Nacht – eingestuft.

Aus Sicht Gewerbe hat sich Parkplatzsituation deutlich verbessert

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

Die Gewerbebetriebe wurden befragt, wie sie die Parkiermöglichkeiten für ihre Kunden vor, sowie nach dem Umbau der Kantonsstrasse beurteilen. Bei der Beurteilung vor dem Umbau machten rund 1/5 der Befragten zu dieser Frage keine Angaben. Dies kann darauf zurückgeführt werden, dass es nach der Umgestaltung der Kantonsstrasse Zuzüge gab, welche die Situation vorher nicht beurteilen konnten. Die Auswertung der Fragebogen hat ergeben, dass vor dem Umbau rund 38% der Befragten die Parkplatzsituation als negativ betrachteten. Nur 17% der Befragten fanden die Parkplatzsituation vor dem Umbau positiv. Die Begründungen für dieses negative Ergebnis sind darauf zurückzuführen, dass es vor dem Umbau viel weniger Parkplätze als jetzt gab.

Abbildung 7:
Beurteilung der Parkiermöglichkeiten



Quelle: Umfrage bei Gewerbebetrieben, 2003 und 2009

Seit dem Umbau hat sich die Beurteilung der Parkplatzsituation deutlich verändert. Alle Befragten äusserten sich zu dieser Frage. 24% der Gewerbebetriebe beurteilen die Parkplatzmöglichkeiten für ihre Kundschaft eher positiv und 59% empfinden die diese sogar als sehr positiv. Nur je einer der Befragten schätzt die neue Situation als eher negativ bzw. sehr negativ ein. Diese positive Beurteilung wird vor allem darauf zurückgeführt, dass es nun viel mehr Parkplätze als vor dem Umbau gibt. Auch positiv gewertet wird, dass sich die Parkplätze sehr zentral befinden und teilweise sogar vor den Geschäften sind. Auch die 30 Minuten, welche gratis parkiert werden dürfen, werden von den Kunden geschätzt.

Ziel erreicht

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

4.6 Sichere Veloverbindung gewähren und Velobenutzung fördern

18% der Haushalte benutzen Velo	Gemäss der Umfrage bei der Wohnbevölkerung sind 18% der antwortenden Haushalte häufig mit dem Velo auf der Kantonsstrasse unterwegs. Die Sicherheit für Velofahrer ist somit für einen bedeutenden Anteil der Kunden ein wichtiger Aspekt.
Vereinzelt kritische aber insgesamt positive Beurteilungen	<p>Eine konkrete Frage zur Sicherheit der Velofahrer war im Fragebogen nicht enthalten. Bei der offenen Frage am Schluss des Fragebogens, wo diverse Bemerkungen geschrieben werden konnten, haben 17 Antwortende erwähnt, dass klar markierte Radwege sicherer wären. Diese 17 Personen entsprechen aber weniger als 5% aller Haushalte, die anlässlich der Umfrage vom Juni 2009 bei der offenen Frage etwas geschrieben haben. Somit kann dies als eher untergeordnetes Anliegen eingestuft werden.</p> <p>Bei den qualitativen Interviews zur Umfrage bei den Kunden wurde bemängelt, dass Velofahrer teilweise in der Fussgängerzone unterwegs sind. Insgesamt sind die befragten Kunden aber der Ansicht, dass Horw nach dem Umbau der Kantonsstrasse nun velofreundlicher ist.</p>
Seit dem Umbau sind mehr Velofahrer unterwegs	Ein klares Indiz, dass sich die Situation für Velofahrer mit dem Umbau verbessert hat, ist die Tatsache, dass nun mehr Velofahrer als vorher unterwegs sind. Bei der differenzierten Verkehrszählung wurden auch die Velofahrer erfasst. Im Sommer 2003 waren während den 15 Stunden total 1083 Velofahrer zwischen Kreisel Wegscheide und Kreisel Merkur (in beiden Fahrrichtungen) unterwegs. Im Sommer 2009 waren es zu den gleichen Tagen und Zeiten bereits 1713 Velofahrer. Dies entspricht einer Zunahme von 58%. Auch wenn die Messperiode mit 15 Stunden relativ kurz war und gewisse Zufälligkeiten auftreten können, ist dies doch ein signifikanter Zuwachs.
Ziel erreicht	Das Ziel einer sicheren Veloverbindung dürfte für die Mehrheit der Velofahrer erfüllt sein. Die deutliche Zunahme der Zahl der Velofahrer im Bereich der umgestalteten Kantonsstrasse stützt diese Interpretation.

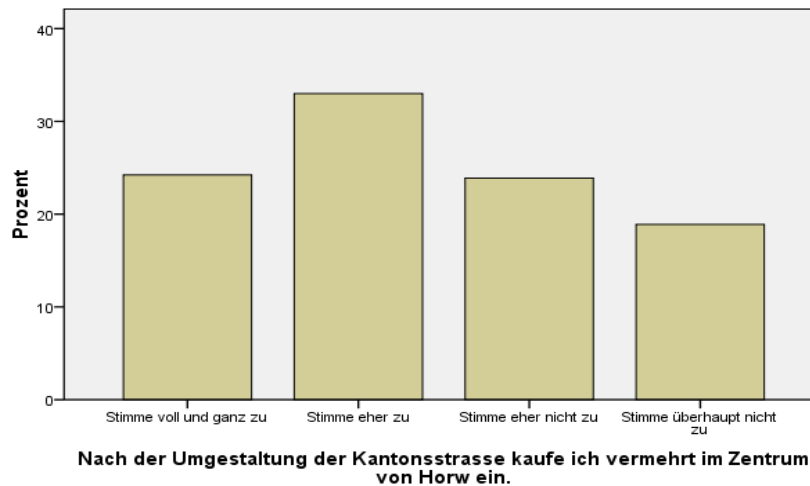
4.7 Attraktives Zentrum für Bewohner und Kunden

Haushalte kaufen vermehrt im Zentrum ein wegen...	<p>Im Richtplan vom März 2003 wird dieses Ziel wie folgt formuliert: „Der Strassenraum soll unter Einbeziehung der privaten Vorplätze der neuen Funktion der Kantonstrasse entsprechend gestaltet werden. Für Kunden und Besucher wird ein attraktives Zentrum geschaffen.“ Zum Aspekt „attraktive Einkaufszone“ wurden im Fragebogen zur Umfrage bei der Wohnbevölkerung zwei Aussagen platziert. Frage 12 bezieht sich direkt auf die Attraktivität des Einkaufens im Zentrum von Horw. Bei der Umfrage von Ende 2003 erwarten 74% der antwortenden Haushalte, dass durch die Umgestaltung der Kantonsstrasse eine attraktive Einkaufszone entsteht. Bei der Umfrage von 2009 sinkt dieser zustimmende Prozentanteil zwar auf 68%, aber die Beurteilung ist immer noch klar positiv.</p> <p>Als indirekte Kontrollfrage dazu wurde Aussage 21 im Fragebogen formuliert: „Nach der Umgestaltung kaufe ich vermehrt im Zentrum von Horw ein.“ Im Jahr 2003 gingen 58% der Haushalte davon aus, dass diese Aussage zutrifft. Diese Prognose war sehr zielsicher. Denn nach Fertig-</p>
---	---

stellung der Umgestaltung bestätigten 57% der Befragten, dass sie tatsächlich vermehrt im Zentrum von Horw einkaufen.

Abbildung 8:

Nach der Umgestaltung der Kantonsstrasse kaufe ich vermehrt im Zentrum von Horw ein.



Quelle: Umfrage Wohnbevölkerung, 2009

...attraktiver Begegnungszone und...

Die positive Beurteilung wird bestätigt durch die Antworten auf die offenen Fragen in der Umfrage bei der Wohnbevölkerung von 2009. Am häufigsten (80 Nennungen) als Vorteil wird erwähnt, dass dank der Umgestaltung eine attraktive Begegnungszone im Dorfkern entstanden ist. Zudem nennen 40 Personen konkret die neue Einkaufsmeile als wichtigen Vorteil.

...besserem Angebot der Geschäfte

Von den 61 befragten Kunden geben 80% an, dass sie im gleichen Umfang wie vorher an der Kantonsstrasse einkaufen. Niemand kauft aber weniger ein. Von den 20% der Kunden, die mehr einkaufen, geben die meisten das verbesserte Angebot als Grund an. Einige kaufen auch wegen der besseren Erreichbarkeit der Geschäfte häufiger als früher im Zentrum von Horw ein. Nur zwei Personen erwähnen, dass sie wegen der verbesserten optischen Gestaltung, welche mehr zum flanieren einlädt, nun öfters an der Kantonsstrasse einkaufen.

Erwartungen erfüllt

Die Erwartungen bezüglich attraktiver Einkaufszone und Einkaufsverhalten der Kunden haben sich ziemlich genau erfüllt. Dies zeigt auch der Vergleich der gewichteten Skalenwerte von 2003 und 2009 (siehe Fragen 12 und 21 in Abbildung 12).

4.8 Beruhigung des Verkehrsablaufs und Emissionsreduktion

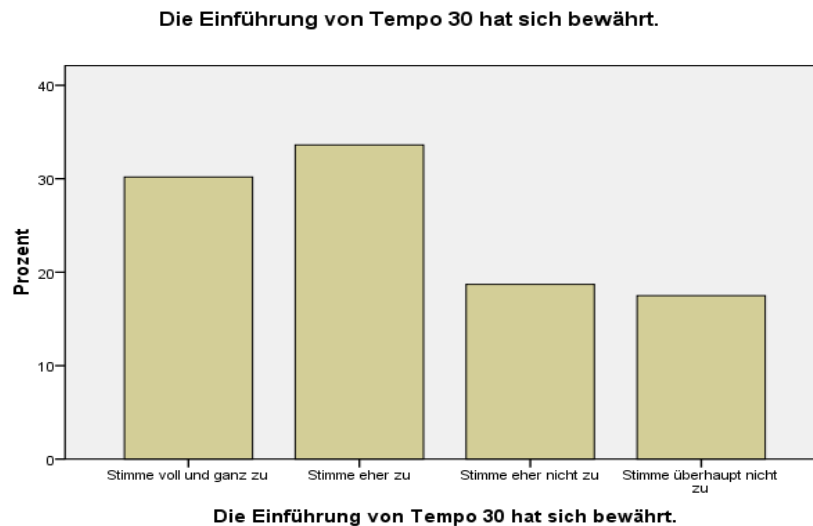
Zielanalyse unter veränderten Bedingungen

Unter dem Titel „Betrieb“ ist dieses Ziel im Richtplan von 2003 wie folgt beschrieben: „Der Verkehrsablauf wird beruhigt. Mit einem tiefen Geschwindigkeitsniveau (20 km/h) wird so zur Emissionsreduktion und zur Sicherung der Koexistenz aller Anliegen beigetragen.“ Weil die Geschwindigkeitslimite von 20 km/h nicht umgesetzt wurde (siehe Kapitel 3), muss die Zielerreichung nun unter der veränderten Bedingung von 30 km/h analysiert werden.

Tempo 30 km/h: uneinheitliche Beurteilung bei Wohnbevölkerung aber...

Die Meinungen zu Tempo 30 km/h versus 20 km/h sind in der Bevölkerung und auch bei den Gewerbebetrieben ziemlich uneinheitlich. Um die Einstellung zu diesem Aspekt zu klären, wurden in der Umfrage bei der Wohnbevölkerung im Jahr 2009 zwei Fragen mehr gestellt als noch in der Befragung von 2003 (Fragen 28 und 29). 64% der Haushalte sind der Meinung, dass sich die Einführung von Tempo 30 voll und ganz oder zumindest eher bewährt hat. Die übrigen 36% der Befragten beurteilen die Geschwindigkeitslimite von 30 km/h eher skeptisch.

Abbildung 9:



Quelle: Umfrage Wohnbevölkerung, 2009

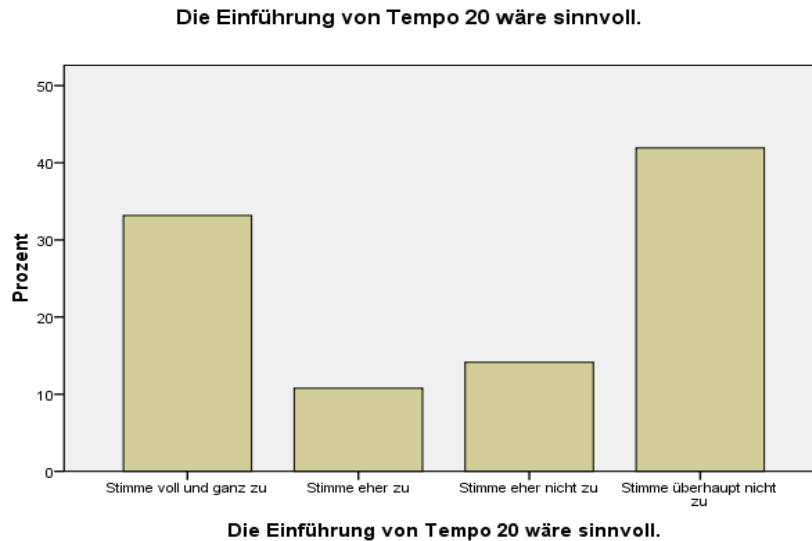
...klar positiv bei Gewerbe

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

Tempo 20 km/h: Starke Polarisierung bei Wohnbevölkerung und....

Die Frage, ob die Einführung von Tempo 20 km/h sinnvoll wäre, polarisiert sehr. 33% der Haushalte stimmen voll und ganz zu, während 42% überhaupt nicht zustimmen.

Abbildung 10:



Quelle: Umfrage Wohnbevölkerung, 2009

... differenzierte
Meinung beim
Gewerbe

Die Meinung der Gewerbebetriebe zu den Auswirkungen einer Erweiterung der Kantonsstrasse zu einer Begegnungszone mit Tempo 20 km/h sind differenziert. Genannt wurden folgende Punkte:

Positive Auswirkungen:

Die Umnutzung der Kantonsstrasse zu einer Begegnungszone würde den Fussgängern den Vortritt gegenüber dem Strassenverkehr geben. Weiter würde der Durchgangsverkehr noch stärker auf die Umfahrungsstrasse ausweichen, da es für sie durch die Geschwindigkeitsreduktion mühsamer wäre durch den Dorfkern zu fahren. Dies könnte die Kantonsstrasse für die Fussgänger attraktiver machen. So kämen mehr Fussgänger und Velofahrer nach Horw und somit mehr Laufkundschaft.

Negative Auswirkungen:

Die Abnahme des Verkehrs würde gleichzeitig weniger Kundschaft bedeuten, da viele Leute nicht zu Fuss einkaufen gehen. Falls der Verkehr trotz der tiefern Tempolimit nicht abnähme, wären stockender Verkehr und Kolonnenfahrten der Normalfall, da die Fussgänger die Strasse blockieren würden. Allgemein würde durch eine Begegnungszone die Verunsicherung aller Verkehrsteilnehmer erhöht werden und es käme vermehrt zu Unfällen. Zudem stelle es eine Gefahr für Kinder dar, da diese auf der Strasse spielen würden.

Keine Auswirkungen:

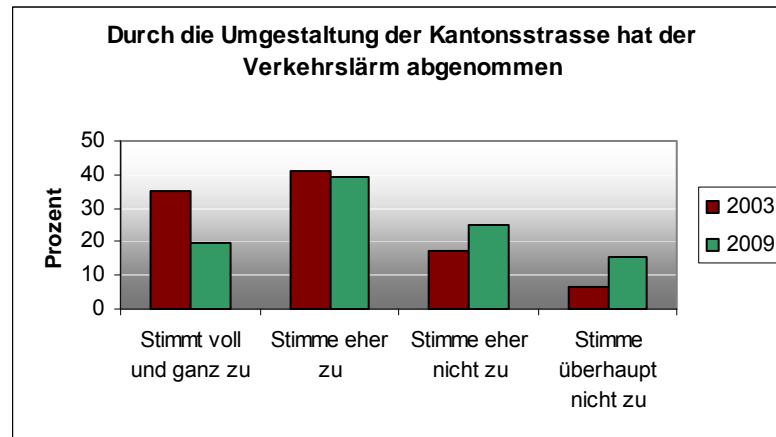
Rund ein Drittel der Befragten meinte, eine Begegnungszone hätte keine Auswirkungen gegenüber der jetzigen Situation. Dabei wurden folgende Gründe genannt:

- Eine Begegnungszone habe keine grösseren Auswirkungen auf die Kundschaft.
- Die Geschwindigkeitsbegrenzung sei mit 30km/h tief genug.
- Autofahrer halten jetzt schon selten und würden dies auch bei einer Tempo-20km/h-Zone nicht tun.

Abnahme des Verkehrslärms unter den Erwartungen

Unter dem Thema Emissionsreduktion wird die Entwicklung des Verkehrslärms analysiert. Anlässlich der Umfrage von 2003 waren 76% der befragten Haushalte der Meinung, dass der Verkehrslärm dank der Umgestaltung der Kantonsstrasse abnehmen wird. Diese Erwartungen gingen nicht ganz in Erfüllung. Bei der Umfrage von 2009 glaubten nur noch 59%, dass der Verkehrslärm tatsächlich abgenommen hat.

Abbildung 11:



Quelle: Umfrage Wohnbevölkerung, 2003 und 2009

In welchem Ausmass das Ziel der Verkehrsberuhigung tatsächlich erreicht wurde, ist schwierig abzuschätzen, zumal die Bedingungen bezüglich Tempolimits geändert wurden. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) hat in absoluten Zahlen zwar abgenommen, aber der Anteil Durchgangsverkehr blieb gleich (siehe Kapitel 4.1 und 4.2). Die Lärmemissionen wurden reduziert, aber weniger stark als erwartet.

5 Wirkungsanalyse

Umfrage Wohnbevölkerung: Rücklaufquote 2009 markant tiefer als 2003

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

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

Tabelle 8: Vergleich der Umfragen bei Wohnbevölkerung

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

Quelle: *Umfrage Wohnbevölkerung, 2003 und 2009*

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

Altersverteilung
unterschiedlich

Zudem haben 2009 deutlich mehr ältere Personen an der Umfrage teilgenommen als noch 2003. Dies muss bei der Interpretation der Ergebnisse entsprechend berücksichtigt werden.

Tabelle 9: Vergleich der Altersstruktur der Umfrageteilnehmer

Alter	Umfrage 2003		Umfrage 2009	
	Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %
Unter 20 Jahre	6	0.4	5	0.8
20-34 Jahre	183	12.3	23	3.8
35-49 Jahre	459	30.8	175	29.3
50-64 Jahre	418	28.0	146	24.4
Über 65 Jahre	402	27.0	249	41.0
fehlend	23	1.5	10	1.6
Total	1491	100	608	100

Quelle: *Umfrage Wohnbevölkerung, 2003 und 2009*

Berechnung von
Skalenwerten

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

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

Die Häufigkeiten der vier Antwortmöglichkeiten werden nun mit der Zahl in Klammer multipliziert. Damit ergibt sich ein Wert zwischen +2 (wenn

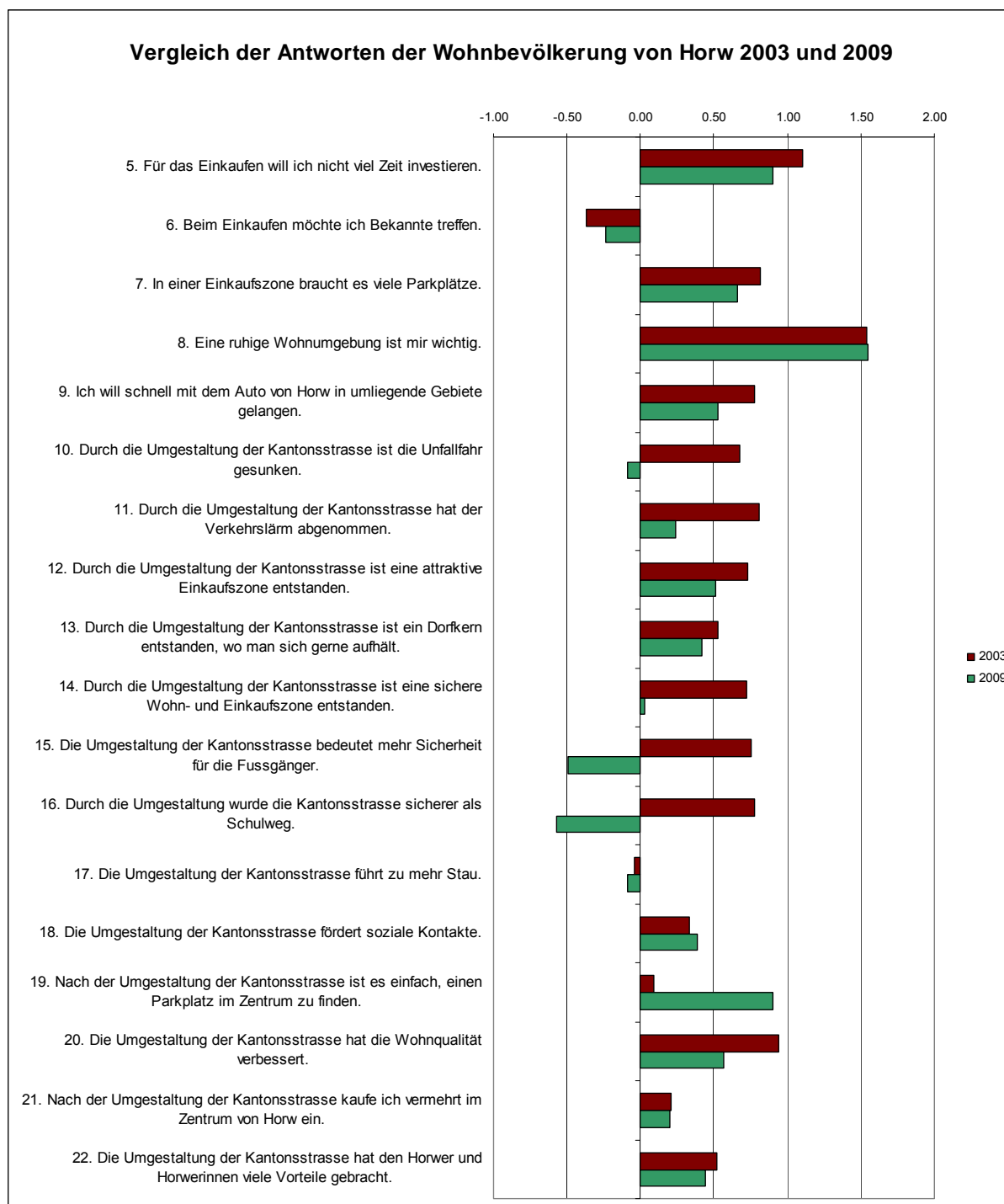
100% der Antwortenden „stimme voll und ganz zu“ angekreuzt hätten) und -2 (wenn 100% der Antwortenden „stimme überhaupt nicht zu“ angekreuzt hätten). Ein positiver Wert zeigt eine Mehrheit von zustimmenden Antworten und ein negativer Wert eine überwiegende Zahl von nicht zustimmenden Antworten. Mit dieser Methode können die vier unterschiedlichen Antworten zu jeder Aussage auf eine einzige Zahl (Skalenwert) reduziert werden.

Umfrage Wohnbevölkerung: Vergleich 2003 mit 2009

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

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

Abbildung 12:



Bemerkungen zu Abbildung 12:

In Abbildung 12 werden die Antworten auf die Fragen 5 bis 22 dargestellt. Diese Fragen wurden in den zwei Umfragen bei der Wohnbevölkerung in den Jahren 2003 und 2009 unverändert gestellt. Die Antworten lassen sich deshalb gut vergleichen. Alle Fragen sind im Fragebogen auf den Seiten 46-50 einsichtbar.

Die Länge der farbigen Balken stellt eine gewichtete Zusammenfassung der Antworten dar. Balken, die nach rechts gerichtet sind, zeigen eine Zustimmung. Balken, die nach links gerichtet sind, zeigen eine Ablehnung. Erklärungen zur Berechnung dieser Skalenwerte sind auf Seite 31 unten.

Umfrage Gewerbe:
Erwartungen und
Befürchtungen

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

Tabelle 10:

Chancen für die Gewerbebetriebe aufgrund der Umgestaltung

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

Quelle: Umfrage Gewerbe, 2009

Tabelle 11:

Befürchtungen der Gewerbebetriebe aufgrund der Umgestaltung

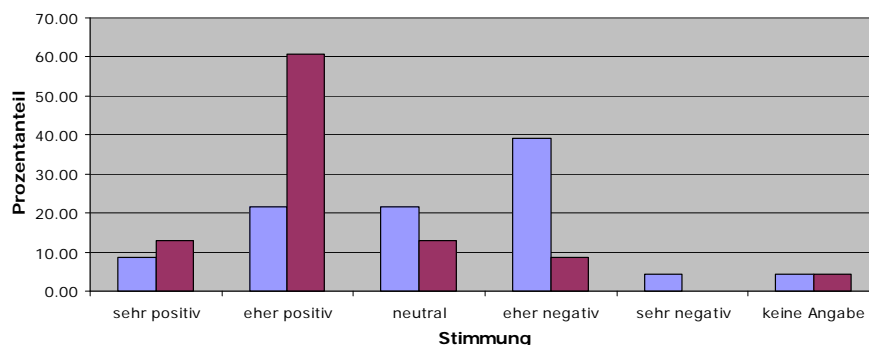
Befürchtungen	
Eingetroffen	Nicht eingetroffen
<ul style="list-style-type: none"> • Sinkende Kundenfrequenz • Verschlechterte Anlieferbedingungen für LKW (wegen Lampen und Bäumen) 	<ul style="list-style-type: none"> • Zu wenig Parkplätze • Lange Umbauzeit • Abwanderung in die Stadt • Leute kaufen ausserhalb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

Quelle: Umfrage Gewerbe, 2009

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

Aspekt Wohnen ist wichtig	Aus der Umfrage bei der Wohnbevölkerung geht hervor, dass die Aussage „Eine ruhige Wohnumgebung ist mir wichtig“ (Frage 8) die mit Abstand grösste Zustimmung aufweist. Zudem glaubt die Mehrheit der befragten Einwohner, dass sich die Wohnqualität durch die Umgestaltung (Frage 20) verbessert hat. (siehe Abbildung 12). Vor diesem Hintergrund wurden auch die Eigentümer der Immobilien an der Kantonsstrasse zu den Auswirkungen der Umgestaltung im Zentrum von Horw befragt.
Telefon-Umfrage bei Immobilienbesitzern	Die Eigentümer sind insoweit von der Umgestaltung betroffen, wie sie Eigentum gegenüber Dritten vermieten. Da das Domizil der Eigentümer nicht zwingend in jenen Häuser an der Kantonsstrasse oder sogar in der Gemeinde Horw sein muss, wurde hierfür eine telefonische Umfrage bevorzugt. Es wurde ein kleiner Fragebogen erstellt, welcher speziell auf den Eigentümer ausgerichtet war (Fragebogen ist im Anhang). Die Eigentümer der Häuser an der Kantonsstrasse in Horw wurden ähnlich wie bei den anderen Geschäften nach ihrer Meinung in Bezug auf die Umgestaltung gefragt. Zusätzlich wurden sie auch mit Fragen zu den Bereichen Mietverhältnisse und Mietpreise konfrontiert. Mittels Telefonbefragungen wurden 23 Eigentümer an der Kantonsstrasse zur Umgestaltung befragt. Von den befragten Eigentümern sind rund 80% auch zugleich Vermieter.
Erwartungen sind übertroffen	<p>Im Allgemeinen herrscht unter allen Eigentümer der Kantonsstrasse in Horw eine eher positive bis sogar sehr positive Haltung gegenüber dem Projekt der Umgestaltung des Dorfkerns. Lediglich 9% haben eine leicht negative Einstellung und 13% eine neutrale Haltung. Das Resultat bejaht die Durchführung des Projektes in höchstem Masse. Folglich widerspiegelt das Ergebnis, hier aus der Eigentümer-Perspektive, auch jenes aus der Befragung der Geschäftsbetreibenden an der Kantonsstrasse. Die positive Einstellung lässt andeuten, dass sich die Eigentümer durch den Umbau Vorteile erhoffen. Zum Beispiel könnte durch die Umgestaltung die Attraktivität für potenzielle Mieter erhöht werden.</p> <p>Es stellt sich nun die Frage, wie die Eigentümer den ganzen Umbau wahrgenommen haben und inwieweit die Befürchtungen oder Erwartungen eingetroffen sind. Es sollte herausgefunden werden, ob man kritische Stimmen zu Beginn des Umbaus beseitigen bzw. diese vom Erfolg des Projektes überzeugen konnte. Dafür wurden alle Eigentümer nach ihrer Stimmung bezüglich der Umgestaltung vor und nach der Umgestaltung gefragt.</p>

Abbildung 13:
Einschätzung der Eigentümer zur Umgestaltung 2003 und 2009



Quelle: Umfrage bei Immobilienbesitzern, Februar 2009

Die blauen Säulen zeigen die Einschätzung vor dem Umbau und die roten Säulen jene nach dem Umbau. Die Umfrage zeigt, dass die eher negativen Beurteilungen vor dem Umbau sich zu einer insgesamt positiven Einschätzung gewandelt haben. Über 70% der Eigentümer sind zufrieden mit der Umgestaltung im Zentrum von Horw.

Auffällig ist die im Gegensatz zur Untersuchung bei den Geschäftsbetrieben eher tiefe Anzahl an sehr positiven Stimmen. Dabei ist anzumerken, dass rund die Hälfte der Befragten den Mangel an Fussgängerstreifen beanstandet hat. Weitere Gründe dafür, dass diese Quote tiefer ausgefallen ist, waren unter anderem das Fehlen von Grünzonen und eines Brunnsens am Dorfplatz. Zudem wurde auch die Nichteinhaltung der 30 km/h Geschwindigkeitslimite und die schlecht platzierte Strassenbeleuchtung kritisiert.

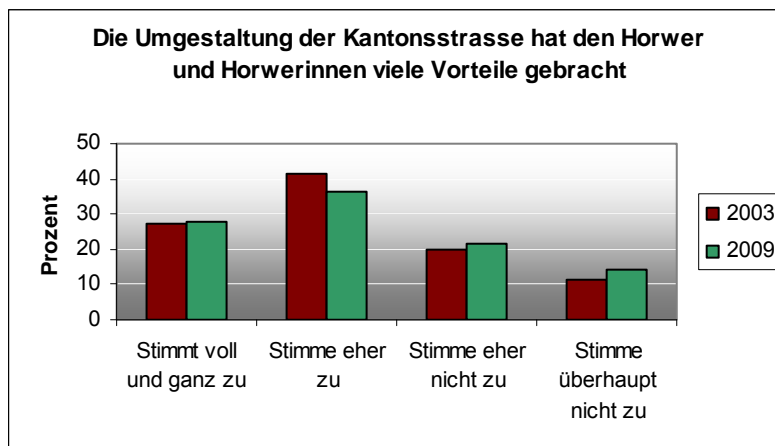
Gemäss Aussagen der befragten Immobilienbesitzer hatte die Umgestaltung der Kantonsstrasse keinen direkten Einfluss auf die Entwicklung von Mietpreisen, Leerständen oder Mieterwechsel.

6 Schlussbemerkungen und Empfehlungen

Vorteile überwiegen

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

Abbildung 14:



Quelle: Umfrage Wohnbevölkerung, 2003 und 2009

4 von 8 Zielen sind erreicht

Die Analyse der Zielerreichung (siehe Kapitel 4) lässt sich wie folgt zusammenfassen. Von den untersuchten acht Zielen wurden vier klar erreicht, nämlich:

- Optimierung öffentlicher Verkehr (Kapitel 4.3)
- Erschliessung Grundstücke und Parkplatzsituation (Kapitel 4.5)
- Sichere Veloverbindung (Kapitel 4.6)
- Attraktives Zentrum für Bewohner und Kunden (Kapitel 4.7)

Das Ziel Verkehrsberuhigung und Emissionsreduktion (Kapitel 4.8) wurde teilweise erreicht. Die Überprüfung der Zielerreichung wurde hier aber erschwert durch die veränderte Ausgangslage betreffend Tempo 30 km/h statt 20 km/h. Dies hatte vermutlich auch Auswirkungen auf die drei Ziele, welche nicht erreicht wurden, nämlich:

- Reduktion DTV (Kapitel 4.1)
- Vermeidung Durchgangsverkehr (Kapitel 4.2)
- Sicherheit für Fussgänger (Kapitel 4.4)

Erwartungen sind mehrheitlich erfüllt

Die in den Umfragen aus dem Jahr 2003 von der Wohnbevölkerung, vom Gewerbe und von Kunden geäusserten Erwartungen wurden in den meisten Fällen erfüllt. Sogar besser als erwartet hat sich die Parkplatzsituation entwickelt. Demgegenüber wird die Sicherheit von Fussgängern und des Schulwegs 2009 nun deutlich schlechter eingeschätzt als ursprünglich erwartet. Insgesamt ist die Beurteilung beim Aspekt Sicherheit sogar negativ ausgefallen (siehe Abbildung 12).

Objektive Daten versus subjektive Beurteilungen

Im Rahmen der Erfolgskontrolle wurden einerseits quantitative Messdaten - wie zum Beispiel Verkehrszählungen - erhoben, die zu objektiven Resultaten führten. Andererseits stützt sich die Erfolgskontrolle auf zahlreiche Umfragen und Interviews, die zwar gewisse Tendenzen aber auch viele Beurteilungen von einzelnen Personen aufzeigen. Die Auswertung und Analyse der riesigen Datenmenge widerspiegelt somit ein gewisses subjektives Element. Vor diesem Hintergrund beruhen die nachfolgenden

Beurteilungen und Empfehlungen auf der subjektiven Einschätzung des Studienverfassers.

Empfehlungen des Studienverfassers

Das Projekt „Umgestaltung der Kantonsstrasse im Zentrum von Horw“ hat seine Ziele im grossen und ganzen erreicht. Der als unbefriedigend eingestufte Aspekt der Fussgänger-Sicherheit sollte von den zuständigen Behörden jedoch überdacht werden. Die teilweise in den Umfragen genannten Lösungsvorschläge - wie zum Beispiel Fussgängerstreifen oder Bordsteinkanten – erachtet der Studienverfasser aber als nicht opportun. Dies würde das ganze Konzept der Umgestaltung des Strassenraums gefährden. Die Einführung einer Begegnungszone mit Tempo 20 km/h könnte zur Verkehrsberuhigung beitragen, ist politisch aber schwierig umsetzbar. Die Empfehlung wäre eher, Tempo 30 km/h beibehalten, aber vermehrt Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen. Zusätzlich könnte an die gegenseitige Toleranz und Rücksichtnahme von Autofahrern und Fussgängern appelliert werden. Dies wäre mit dem Aufstellen von entsprechenden Plakaten am Strassenrand umsetzbar. Zudem drängen sich kleinere punktuelle Anpassungen auf. Die Platzierung der Pfosten und Lampen ist nicht optimal gelöst. Dies zeigt sich anhand der zahlreichen Beschädigungen.

Fazit: Erfolgskontrolle zeigt positives Ergebnis

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Umgestaltung der Kantonsstrasse nach Einschätzung der vielen befragten Personen (Wohnbevölkerung, Gewerbe, Kunden) und nach Meinung des Studienverfassers insgesamt gut gelungen ist. Nur wenige punktuelle Anpassungen sind wünschenswert. Die vorliegende Erfolgskontrolle kommt somit zu einem positiven Ergebnis.

7 Quellenverzeichnis

Arnet, B. (2004). Bericht an den Gemeinderat: Erfolgskontrolle zur Umgestaltung der Kantonsstrasse in Horw. Erhebung vor der Umgestaltung. Luzern.

Blum, C. & Elsener, S. & Odermatt, D. & Zotter, M. (Hrsg.). (2004). Umgestaltung der Kantonsstrasse Horw: Auswirkungen in Bezug auf das Gewerbe und Lösungsansätze zur Erhaltung des Umsatzniveaus. Luzern.

Carmona, J. & Hegele, S. & Kunz, A. & Oberhänsli, S. (Hrsg.). (2009). Umgestaltung der Kantonsstrasse Horw. Auswirkungen in Bezug auf das Gewerbe. Luzern.

Gemeinderat Horw (Hrsg.). (2003). Gestaltung Kantonsstrasse Horw, Bericht zum Richtplan. Horw

Holenstein, J. & Imhof, T. & Iten, S. & Kaufmann, R. (Hrsg.). (2009). Umgestaltung der Kantonsstrasse in Horw. Folgen für die Kunden. Luzern.

Müller, A. & Wicki, C. & Zemp, N. (Hrsg.). (2004). Umfrage zu erwarteten Auswirkungen der Umgestaltung der Kantonsstrasse im Zentrum von Horw. Luzern.

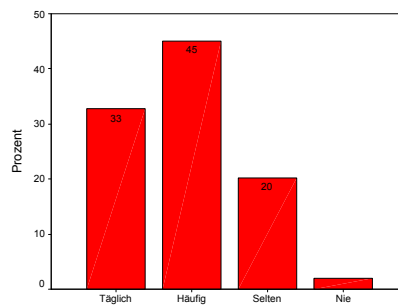
8 Anhang

8.1 Umfrage bei Wohnbevölkerung vom Dezember 2003 / Januar 2004

Häufigkeitstabellen zu Fragen 1 - 27 Balkendiagramm

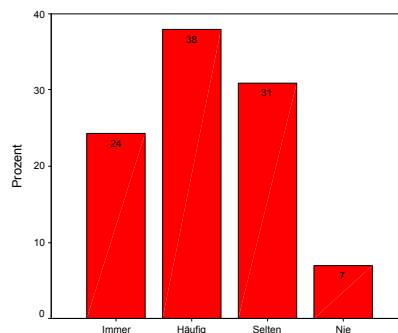
1. Wie oft haben Sie die Kantonstrasse im letzten Monat benutzt?

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Täglich	481	32.3	32.7	32.7
	Häufig	662	44.4	45.1	77.8
	Selten	297	19.9	20.2	98.0
	Nie	29	1.9	2.0	100.0
	Gesamt	1469	98.5	100.0	
Fehlend	System	22	1.5		
Gesamt		1491	100.0		



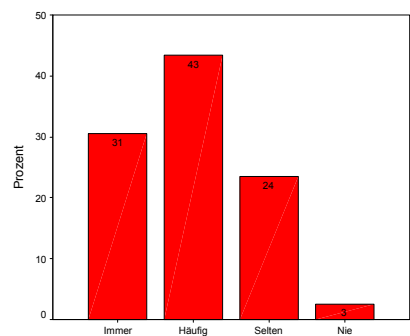
3. Wie oft nutzen Sie die Kantonsstrasse als Durchfahrtsstrasse?

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Immer	355	23.8	24.3	24.3
	Häufig	555	37.2	38.0	62.2
	Selten	451	30.2	30.8	93.1
	Nie	101	6.8	6.9	100.0
	Gesamt	1462	98.1	100.0	
Fehlend	System	29	1.9		
Gesamt		1491	100.0		



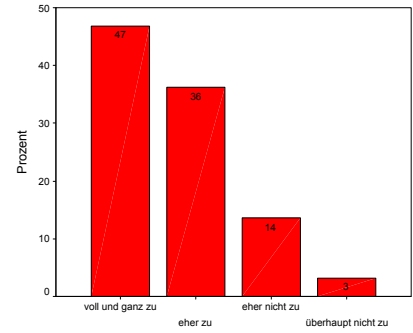
4. Wie oft kaufen Sie Lebensmittel und Produkte für den täglichen Bedarf in Horw ein?

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Immer	449	30.1	30.6	30.6
	Häufig	636	42.7	43.4	74.0
	Selten	345	23.1	23.5	97.5
	Nie	37	2.5	2.5	100.0
	Gesamt	1467	98.4	100.0	
Fehlend	System	24	1.6		
Gesamt		1491	100.0		



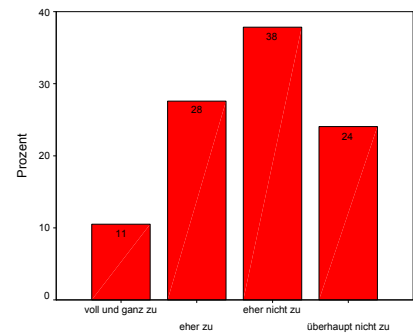
5. Für das Einkaufen will ich nicht viel Zeit investieren

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz	683	45.8	46.9	46.9
	Stimme eher zu	529	35.5	36.3	83.2
	Stimme eher nicht zu	198	13.3	13.6	96.8
	Stimme überhaupt nicht	47	3.2	3.2	100.0
	Gesamt	1457	97.7	100.0	
Fehlend	System	34	2.3		
Gesamt		1491	100.0		



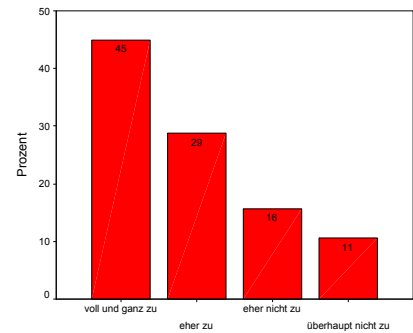
6. Beim Einkaufen möchte ich Bekannte treffen

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz	153	10.3	10.6	10.6
	Stimme eher zu	400	26.8	27.6	38.2
	Stimme eher nicht zu	548	36.8	37.8	76.0
	Stimme überhaupt nicht	348	23.3	24.0	100.0
	Gesamt	1449	97.2	100.0	
Fehlend	System	42	2.8		
Gesamt		1491	100.0		



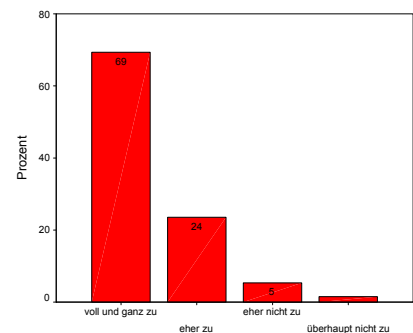
7. In einer Einkaufszone braucht es viele Parkplätze

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz	652	43.7	45.0	45.0
	Stimme eher zu	417	28.0	28.8	73.7
	Stimme eher nicht zu	228	15.3	15.7	89.4
	Stimme überhaupt nicht	153	10.3	10.6	100.0
	Gesamt	1450	97.3	100.0	
Fehlend	System	41	2.7		
Gesamt		1491	100.0		



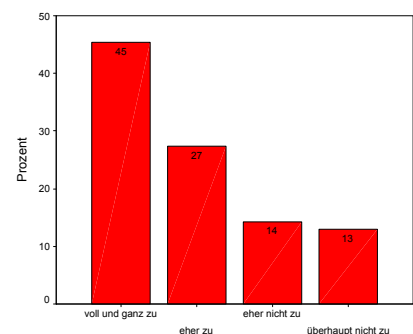
8. Eine ruhige Wohnumgebung ist mir wichtig

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz	1011	67.8	69.3	69.3
	Stimme eher zu	345	23.1	23.7	93.0
	Stimme eher nicht zu	79	5.3	5.4	98.4
	Stimme überhaupt nicht	23	1.5	1.6	100.0
	Gesamt	1458	97.8	100.0	
Fehlend	System	33	2.2		
Gesamt		1491	100.0		



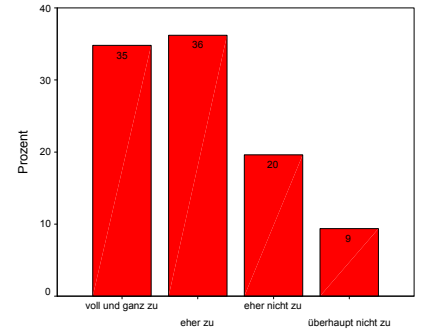
9. Ich will schnell mit dem Auto von Horw in die umliegenden Gebiete gelangen

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz	646	43.3	45.3	45.3
	Stimme eher zu	390	26.2	27.4	72.7
	Stimme eher nicht zu	203	13.6	14.2	86.9
	Stimme überhaupt nicht	186	12.5	13.1	100.0
	Gesamt	1425	95.6	100.0	
Fehlend	System	66	4.4		
Gesamt		1491	100.0		



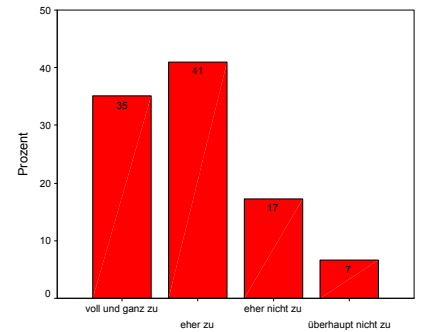
10. Durch die Umgestaltung der Kantonsstrasse sinkt die Unfallgefahr

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz	502	33.7	34.8	34.8
	Stimme eher zu	523	35.1	36.2	71.0
	Stimme eher nicht zu	283	19.0	19.6	90.6
	Stimme überhaupt nicht	135	9.1	9.4	100.0
	Gesamt	1443	96.8	100.0	
Fehlend	System	48	3.2		
Gesamt		1491	100.0		



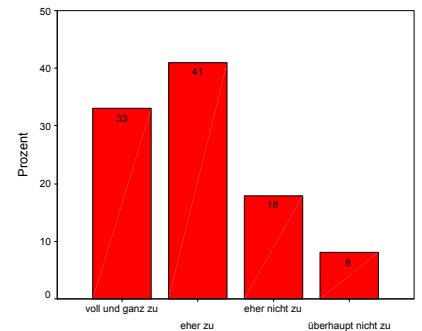
11. Durch die Umgestaltung der Kantonsstrasse nimmt der Verkehrslärm ab

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz	512	34.3	35.1	35.1
	Stimme eher zu	599	40.2	41.1	76.1
	Stimme eher nicht zu	252	16.9	17.3	93.4
	Stimme überhaupt nicht	96	6.4	6.6	100.0
	Gesamt	1459	97.9	100.0	
Fehlend	System	32	2.1		
Gesamt		1491	100.0		



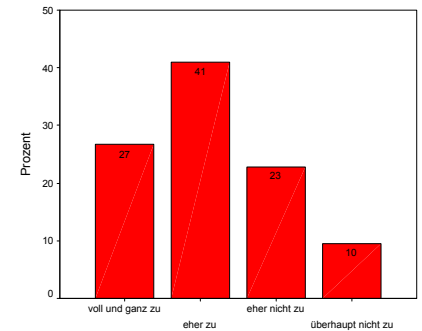
12. Durch die Umgestaltung der Kantonsstrasse entsteht eine attraktive Einkaufszone

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz	478	32.1	33.1	33.1
	Stimme eher zu	593	39.8	41.0	74.1
	Stimme eher nicht zu	259	17.4	17.9	92.0
	Stimme überhaupt nicht	116	7.8	8.0	100.0
	Gesamt	1446	97.0	100.0	
Fehlend	System	45	3.0		
Gesamt		1491	100.0		



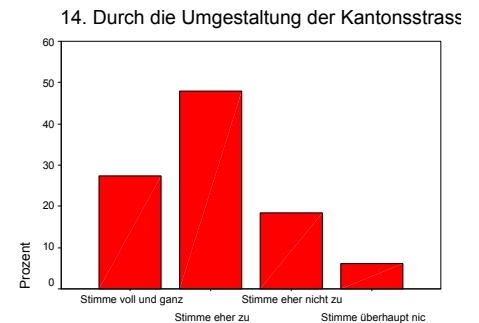
13. Durch die Umgestaltung der Kantonsstrasse entsteht in Horw ein Dorfkern, wo man sich gerne aufhält

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz	386	25.9	26.7	26.7
	Stimme eher zu	592	39.7	40.9	67.6
	Stimme eher nicht zu	330	22.1	22.8	90.5
	Stimme überhaupt nicht	138	9.3	9.5	100.0
	Gesamt	1446	97.0	100.0	
Fehlend	System	45	3.0		
Gesamt		1491	100.0		



14. Durch die Umgestaltung der Kantonsstrasse entsteht eine sichere Wohn- und Einkaufszone

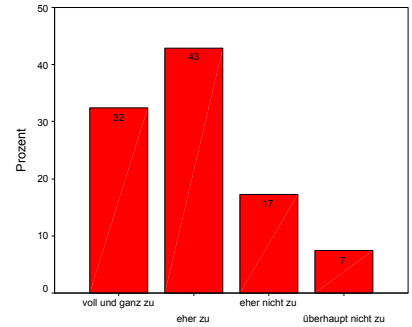
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz	397	26.6	27.5	27.5
	Stimme eher zu	694	46.5	48.0	75.5
	Stimme eher nicht zu	265	17.8	18.3	93.8
	Stimme überhaupt nicht	89	6.0	6.2	100.0
	Gesamt	1445	96.9	100.0	
Fehlend	System	46	3.1		
Gesamt		1491	100.0		



14. Durch die Umgestaltung der Kantonsstrasse entsteht eine sichere Wohn- und Einkaufszone

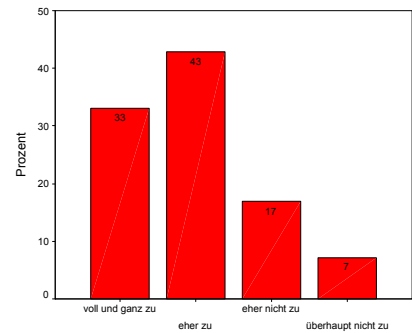
15. Die Umgestaltung der Kantonsstrasse bedeutet mehr Sicherheit für die Fussgänger

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz	470	31.5	32.4	32.4
	Stimme eher zu	622	41.7	42.9	75.3
	Stimme eher nicht zu	251	16.8	17.3	92.6
	Stimme überhaupt nicht	107	7.2	7.4	100.0
	Gesamt	1450	97.3	100.0	
Fehlend	System	41	2.7		
Gesamt		1491	100.0		



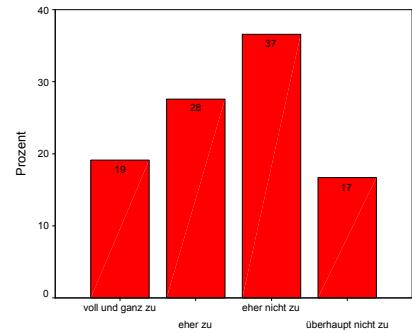
16. Durch die Umgestaltung wird die Kantonsstrasse sicherer als Schulweg

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz	476	31.9	33.1	33.1
	Stimme eher zu	615	41.2	42.8	76.0
	Stimme eher nicht zu	242	16.2	16.9	92.8
	Stimme überhaupt nicht	103	6.9	7.2	100.0
	Gesamt	1436	96.3	100.0	
Fehlend	System	55	3.7		
Gesamt		1491	100.0		



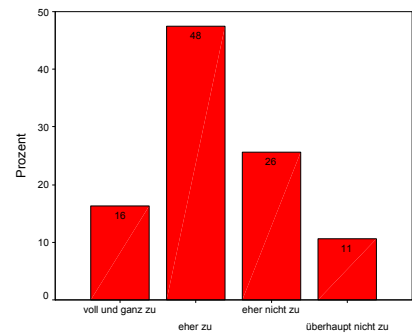
17. Die Umgestaltung der Kantonsstrasse führt zu Stau

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz	271	18.2	19.1	19.1
	Stimme eher zu	392	26.3	27.6	46.7
	Stimme eher nicht zu	520	34.9	36.6	83.3
	Stimme überhaupt nicht	237	15.9	16.7	100.0
	Gesamt	1420	95.2	100.0	
Fehlend	System	71	4.8		
Gesamt		1491	100.0		



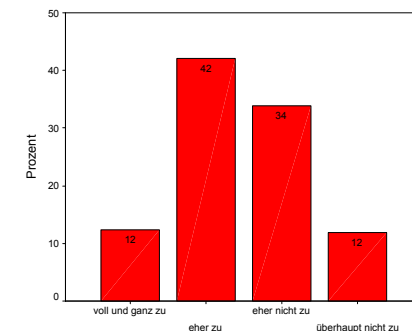
18. Die Umgestaltung der Kantonsstrasse fördert soziale Kontakte

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz	236	15.8	16.3	16.3
	Stimme eher zu	688	46.1	47.5	63.8
	Stimme eher nicht zu	371	24.9	25.6	89.4
	Stimme überhaupt nicht	153	10.3	10.6	100.0
	Gesamt	1448	97.1	100.0	
Fehlend	System	43	2.9		
Gesamt		1491	100.0		



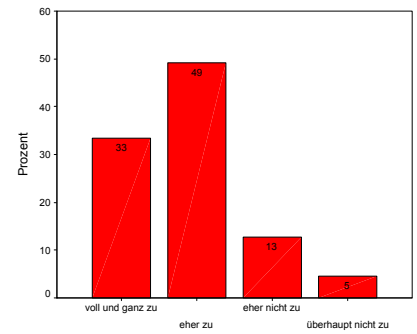
19. Nach der Umgestaltung der Kantonsstrasse ist es einfach einen Parkplatz im Zentrum von Horw zu finden

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz	170	11.4	12.3	12.3
	Stimme eher zu	581	39.0	42.0	54.3
	Stimme eher nicht zu	468	31.4	33.9	88.2
	Stimme überhaupt nicht	163	10.9	11.8	100.0
	Gesamt	1382	92.7	100.0	
Fehlend	System	109	7.3		
Gesamt		1491	100.0		



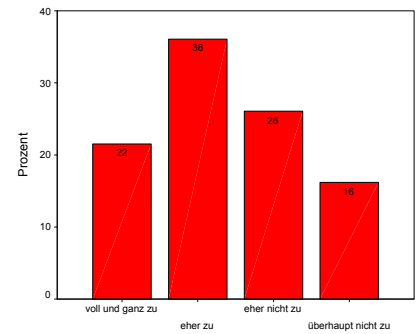
20. Die Umgestaltung der Kantonsstrasse verbessert die Wohnqualität

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz	483	32.4	33.5	33.5
	Stimme eher zu	709	47.6	49.2	82.7
	Stimme eher nicht zu	184	12.3	12.8	95.4
	Stimme überhaupt nicht	66	4.4	4.6	100.0
	Gesamt	1442	96.7	100.0	
Fehlend	System	49	3.3		
Gesamt		1491	100.0		



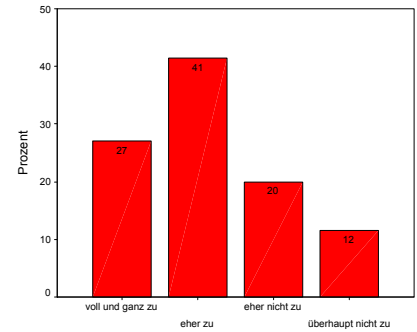
21. Nach der Umgestaltung der Kantonsstrasse werde ich vermehrt im Zentrum von Horw einkaufen

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz	307	20.6	21.6	21.6
	Stimme eher zu	514	34.5	36.1	57.7
	Stimme eher nicht zu	371	24.9	26.1	83.8
	Stimme überhaupt nicht	231	15.5	16.2	100.0
	Gesamt	1423	95.4	100.0	
Fehlend	System	68	4.6		
Gesamt		1491	100.0		



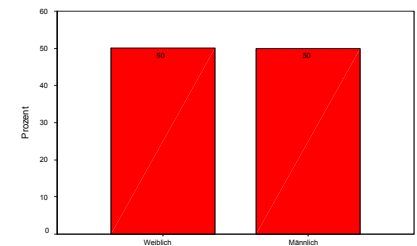
22. Die Umgestaltung bringt den Horwern und Horwerinnen viele Vorteile

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz	386	25.9	27.0	27.0
	Stimme eher zu	591	39.6	41.4	68.5
	Stimme eher nicht zu	285	19.1	20.0	88.4
	Stimme überhaupt nicht	165	11.1	11.6	100.0
	Gesamt	1427	95.7	100.0	
Fehlend	System	64	4.3		
Gesamt		1491	100.0		



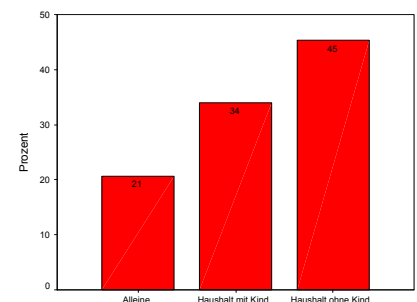
23. Geschlecht

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Weiblich	715	48.0	50.1	50.1
	Männlich	713	47.8	49.9	100.0
	Gesamt	1428	95.8	100.0	
Fehlend	System	63	4.2		
Gesamt		1491	100.0		



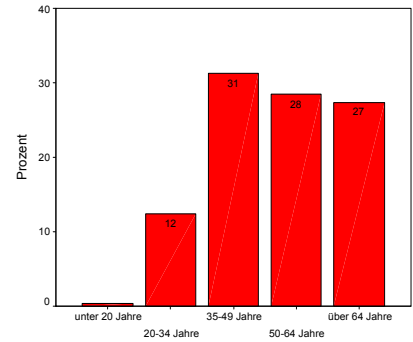
24. Wohnsituation

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Alleine	302	20.3	20.7	20.7
	In Haushalt mit Kindern	497	33.3	34.0	54.7
	In Haushalt ohne Kinder	662	44.4	45.3	100.0
	Gesamt	1461	98.0	100.0	
Fehlend	System	30	2.0		
Gesamt		1491	100.0		



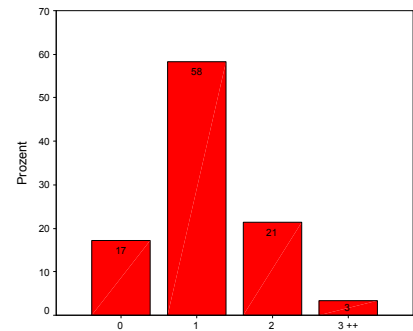
25. Alter

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	unter 20 Jahre	6	.4	.4	.4
	20-34 Jahre	183	12.3	12.5	12.9
	35-49 Jahre	459	30.8	31.3	44.1
	50-64 Jahre	418	28.0	28.5	72.6
	über 64 Jahre	402	27.0	27.4	100.0
	Gesamt	1468	98.5	100.0	
Fehlend	System	23	1.5		
Gesamt		1491	100.0		



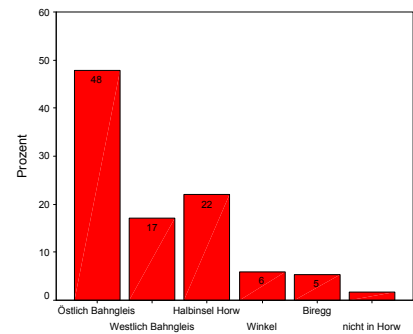
26. Fahrzeuge

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Keines	251	16.8	17.1	17.1
	1	852	57.1	58.2	75.3
	2	312	20.9	21.3	96.7
	3 und mehr	49	3.3	3.3	100.0
	Gesamt	1464	98.2	100.0	
Fehlend	System	27	1.8		
Gesamt		1491	100.0		



27. Wohnort

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Östlich vom Bahngleis	698	46.8	47.9	47.9
	Westlich vom Bahngleis	249	16.7	17.1	65.0
	Halbinsel Horw	320	21.5	22.0	87.0
	Winkel	86	5.8	5.9	92.9
	Biregg	78	5.2	5.4	98.2
	nicht in Horw	26	1.7	1.8	100.0
	Gesamt	1457	97.7	100.0	
	Fehlend	System	34	2.3	
Gesamt		1491	100.0		



8.2 Umfrage bei Wohnbevölkerung vom Juni / Juli 2009

8.2.1 Fragebogen

Fragebogen zu den Auswirkungen der Umgestaltung der Kantonsstrasse im Zentrum von Horw

Umfrage bei Wohnbevölkerung in Horw (alle Haushaltungen)

Im Auftrag der Gemeinde Horw führt das Institut für Betriebs- und Regionalökonomie (IBR) der Hochschule Luzern-Wirtschaft eine Erfolgskontrolle betreffend Umgestaltung der Kantonsstrasse durch. Die Umfrage ist anonym und die Daten werden vertraulich behandelt.

Wir bitten Sie, den ausgefüllten Fragebogen **bis spätestens Montag, 13. Juli 2009** an die Gemeindekanzlei Horw zu senden. Besten Dank.

1. Wie oft haben Sie die Kantonsstrasse (vom Kreisel Merkur bis Kreisel Wegscheide) im letzten Monat benutzt?

Bitte kreuzen Sie ein Kästchen an.

Täglich

Häufig (mehrmals pro Woche)

Selten (mehrmals pro Monat)

Nie

2. Wie sind Sie häufig auf der Kantonsstrasse unterwegs?

Bitte kreuzen Sie ein oder mehrere Kästchen an.

Mit dem Auto

Mit dem Motorrad / Mofa

Mit dem Velo

Mit dem Bus

Zu Fuss

3. Wie oft nutzen Sie die Kantonsstrasse als Durchfahrtsstrasse?

Bitte kreuzen Sie ein Kästchen an.

Täglich

Häufig (mehrmals pro Woche)

Selten (mehrmals pro Monat)

Nie

4. Wie oft kaufen Sie Lebensmittel und Produkte für den täglichen Bedarf (Hygieneartikel, Reinigungsartikel etc.) in Horw ein?

Bitte kreuzen Sie ein Kästchen an.

- Täglich
- Häufig (mehrmals pro Woche)
- Selten (mehrmals pro Monat)
- Nie

Bitte versuchen Sie zu den folgenden Aussagen Stellung zu nehmen, indem Sie jeweils ein Kästchen ankreuzen.

	Stimme voll und ganz zu	Stimme eher zu	Stimme eher nicht zu	Stimme überhaupt nicht zu
5. Für das Einkaufen will ich nicht viel Zeit investieren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Beim Einkaufen möchte ich Bekannte treffen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. In einer Einkaufszone braucht es viele Parkplätze.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Eine ruhige Wohnumgebung ist mir wichtig.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Ich will schnell mit dem Auto von Horw in umliegende Gebiete gelangen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Durch die Umgestaltung der Kantonsstrasse ist die Unfallgefahr gesunken.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Durch die Umgestaltung der Kantonsstrasse hat der Verkehrslärm abgenommen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. Durch die Umgestaltung der Kantonsstrasse ist eine attraktive Einkaufszone entstanden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. Durch die Umgestaltung der Kantonsstrasse ist ein Dorfkern entstanden, wo man sich gerne aufhält.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14. Durch die Umgestaltung der Kantonsstrasse ist eine sichere Wohn- und Einkaufszone entstanden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15. Die Umgestaltung der Kantonsstrasse bedeutet mehr Sicherheit für die Fussgänger.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16. Durch die Umgestaltung wurde die Kantonsstrasse sicherer als Schulweg.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17. Die Umgestaltung der Kantonsstrasse führt zu mehr Stau.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

18.	Die Umgestaltung der Kantonsstrasse fördert soziale Kontakte.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19.	Nach der Umgestaltung der Kantonsstrasse ist es einfach, einen Parkplatz im Zentrum zu finden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20.	Die Umgestaltung der Kantonsstrasse hat die Wohnqualität verbessert.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21.	Nach der Umgestaltung der Kantonsstrasse kaufe ich vermehrt im Zentrum von Horw ein.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22.	Die Umgestaltung der Kantonsstrasse hat den Horwer und Horwerinnen viele Vorteile gebracht.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Bitte versuchen Sie zu den folgenden Aussagen Stellung zu nehmen, indem Sie jeweils ein Kästchen ankreuzen.

		Stimme voll und ganz zu	Stimme eher zu	Stimme eher nicht zu	Stimme überhaupt nicht zu
23.	Der Verkehr (Anzahl Fahrzeuge pro Tag) hat nach der Umgestaltung der Kantonsstrasse abgenommen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
24.	Der Durchgangsverkehr auf der Kantonsstrasse hat nach der Umgestaltung abgenommen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25.	Die Bedingungen für den öffentlichen Verkehr (Bus) sind nach Umgestaltung der Kantonsstrasse besser.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26.	Die Strassenüberquerung für Fussgänger ist nach der Umgestaltung der Kantonsstrasse sicherer.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
27.	Die Sicherheit für Velofahrer ist nach der Umgestaltung der Kantonsstrasse besser.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
28.	Die Einführung von Tempo 30 hat sich bewährt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
29.	Die Einführung von Tempo 20 wäre sinnvoll.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Bitte nennen Sie wichtige Vorteile bzw. Nachteile der Umgestaltung der Kantonsstrasse.

30. Wichtige Vorteile:

.....
.....
.....
.....

31. Wichtige Nachteile:

.....
.....
.....
.....

32. Geschlecht

Bitte kreuzen Sie ein Kästchen an.

- Weiblich
- Männlich

33. Wohnsituation: Wie wohnen Sie?

Bitte kreuzen Sie ein Kästchen an.

- Einpersonenhaushalt
- Mehrpersonenhaushalt mit Kindern
- Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder

34. Alter: Wie alt sind Sie?

Bitte kreuzen Sie ein Kästchen an.

- unter 20 Jahre
- 20 – 34 Jahre
- 35 – 49 Jahre
- 50 – 64 Jahre
- über 65 Jahre

35. Fahrzeuge: Wie viele Autos sind in Ihrem Haushalt verfügbar?

Bitte kreuzen Sie ein Kästchen an.

- Keines
- Eines
- Zwei
- Drei und mehr

36. Wohnort: Wo wohnen Sie?

Bitte kreuzen Sie ein Kästchen an.

- Östlich vom Bahngleis (Seite Kirche)
- Westlich vom Bahngleis (Seite Autobahn)
- Winkel
- Biregg
- Halbinsel Horw
- Nicht in Horw

37. Bemerkungen zur Umgestaltung der Kantonsstrasse im Zentrum von Horw

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Fragen bezüglich dieser Umfrage richten Sie bitte an:
Beat Arnet, Projektleiter IBR, Hochschule Luzern-Wirtschaft
Tel: 041 228 99 35
Mail: beat.arnet@hslu.ch

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

8.2.2 Häufigkeitstabellen

Häufigkeitstabelle

1. Wie oft haben Sie die Kantonsstrasse (vom Kreisler Merkur bis Kreisler Wegscheide) im letzten Monat benutzt?					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Täglich	209	34.4	34.6	34.6
	Häufig (mehrmals pro Woche)	298	49.0	49.3	83.9
	Selten (mehrmals pro Monat)	93	15.3	15.4	99.3
	Nie	4	.7	.7	100.0
	Gesamt	604	99.3	100.0	
Fehlend		4	.7		
Gesamt		608	100.0		

Balkendiagramm



Frage 2 nicht ausgewertet, weil Mehrfachantworten!

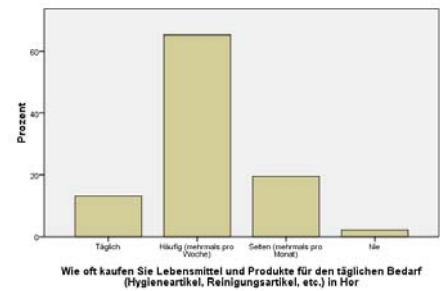
3. Wie oft nutzen Sie die Kantonsstrasse als Durchfahrtsstrasse					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Täglich	113	18.6	19.0	19.0
	Häufig (mehrmals pro Woche)	214	35.2	35.9	54.9
	Selten (mehrmals pro Monat)	196	32.2	32.9	87.8
	Nie	73	12.0	12.2	100.0
	Gesamt	596	98.0	100.0	
Fehlend		12	2.0		
Gesamt		608	100.0		



4. Wie oft kaufen Sie Lebensmittel und Produkte für den täglichen Bedarf (Hygieneartikel, Reinigungsartikel, etc.) in Horw

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Täglich	79	13.0	13.1	13.1
	Häufig (mehrmals pro Woche)	394	64.8	65.2	78.3
	Selten (mehrmals pro Monat)	118	19.4	19.5	97.8
	Nie	13	2.1	2.2	100.0
	Gesamt	604	99.3	100.0	
Fehlend		4	.7		
Gesamt		608	100.0		

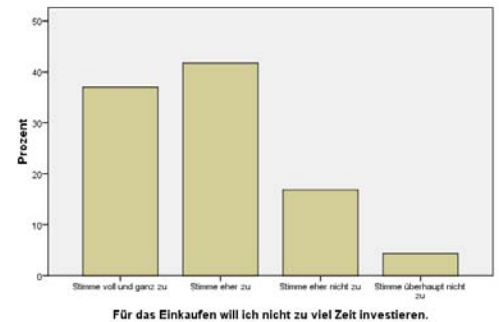
Wie oft kaufen Sie Lebensmittel und Produkte für den täglichen Bedarf (Hygieneartikel, Reinigungsartikel, etc.) in Horw



5. Für das Einkaufen will ich nicht zu viel Zeit investieren.

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz zu	220	36.2	37.0	37.0
	Stimme eher zu	248	40.8	41.8	78.8
	Stimme eher nicht zu	100	16.4	16.8	95.6
	Stimme überhaupt nicht zu	26	4.3	4.4	100.0
	Gesamt	594	97.7	100.0	
Fehlend		14	2.3		
Gesamt		608	100.0		

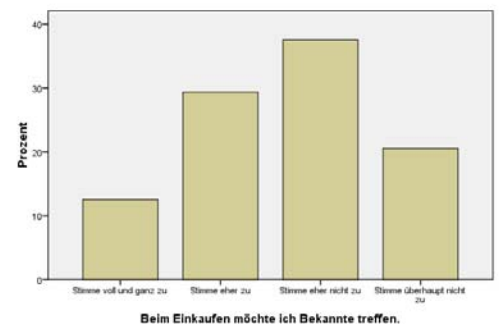
Für das Einkaufen will ich nicht zu viel Zeit investieren.



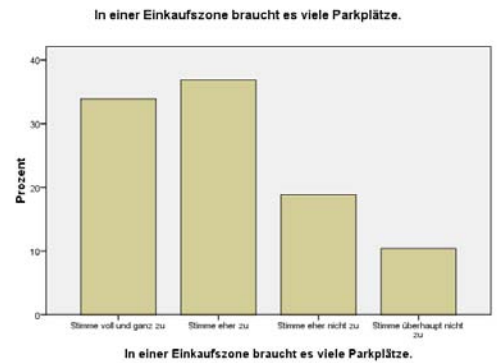
6. Beim Einkaufen möchte ich Bekannte treffen.

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz zu	74	12.2	12.6	12.6
	Stimme eher zu	173	28.5	29.4	41.9
	Stimme eher nicht zu	221	36.3	37.5	79.5
	Stimme überhaupt nicht zu	121	19.9	20.5	100.0
	Gesamt	589	96.9	100.0	
Fehlend		19	3.1		
Gesamt		608	100.0		

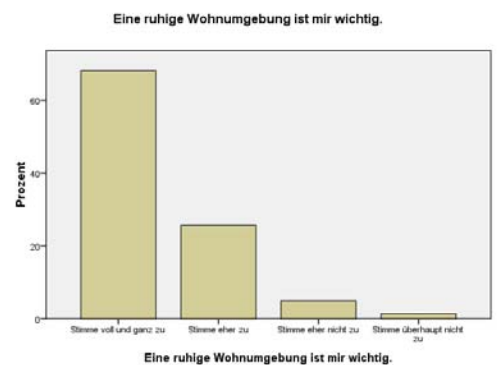
Beim Einkaufen möchte ich Bekannte treffen.



7. In einer Einkaufszone braucht es viele Parkplätze.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz zu	196	32.2	33.9	33.9
	Stimme eher zu	213	35.0	36.9	70.8
	Stimme eher nicht zu	109	17.9	18.9	89.6
	Stimme überhaupt nicht zu	60	9.9	10.4	100.0
	Gesamt	578	95.1	100.0	
Fehlend		30	4.9		
Gesamt		608	100.0		



8. Eine ruhige Wohnumgebung ist mir wichtig.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz zu	404	66.4	68.1	68.1
	Stimme eher zu	152	25.0	25.6	93.8
	Stimme eher nicht zu	29	4.8	4.9	98.7
	Stimme überhaupt nicht zu	8	1.3	1.3	100.0
	Gesamt	593	97.5	100.0	
Fehlend		15	2.5		
Gesamt		608	100.0		

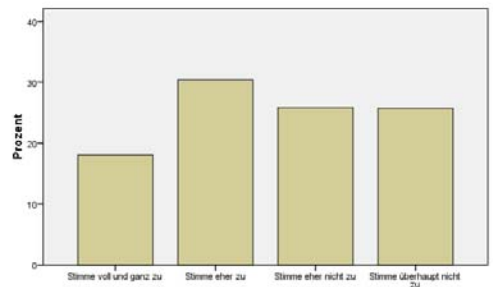


9. Ich will schnell mit dem Auto von Horw in umliegende Gebiete gelangen.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz zu	195	32.1	34.9	34.9
	Stimme eher zu	179	29.4	32.1	67.0
	Stimme eher nicht zu	88	14.5	15.8	82.8
	Stimme überhaupt nicht zu	96	15.8	17.2	100.0
	Gesamt	558	91.8	100.0	
Fehlend		50	8.2		
Gesamt		608	100.0		



10. Durch die Umgestaltung der Kantonsstrasse ist die Unfallgefahr gesunken.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz zu	104	17.1	18.1	18.1
	Stimme eher zu	175	28.8	30.4	48.4
	Stimme eher nicht zu	149	24.5	25.9	74.3
	Stimme überhaupt nicht zu	148	24.3	25.7	100.0
	Gesamt	576	94.7	100.0	
Fehlend		32	5.3		
Gesamt		608	100.0		

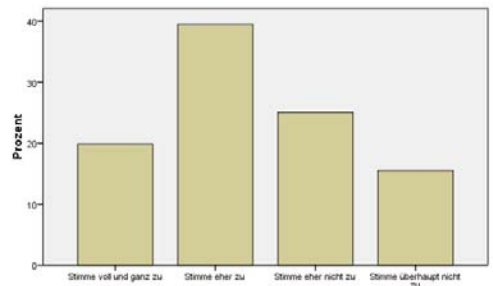
Durch die Umgestaltung der Kantonsstrasse ist die Unfallgefahr gesunken.



Durch die Umgestaltung der Kantonsstrasse ist die Unfallgefahr gesunken.

11. Durch die Umgestaltung der Kantonsstrasse hat der Verkehrslärm abgenommen.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz zu	114	18.8	19.9	19.9
	Stimme eher zu	227	37.3	39.5	59.4
	Stimme eher nicht zu	144	23.7	25.1	84.5
	Stimme überhaupt nicht zu	89	14.6	15.5	100.0
	Gesamt	574	94.4	100.0	
Fehlend		34	5.6		
Gesamt		608	100.0		

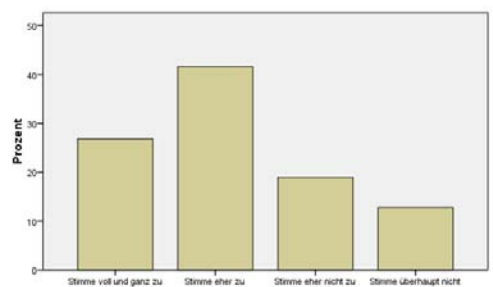
Durch die Umgestaltung der Kantonsstrasse hat der Verkehrslärm abgenommen.



Durch die Umgestaltung der Kantonsstrasse hat der Verkehrslärm abgenommen.

12. Durch die Umgestaltung der Kantonsstrasse ist eine attraktive Einkaufszone entstanden.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz zu	160	26.3	26.8	26.8
	Stimme eher zu	248	40.8	41.5	68.3
	Stimme eher nicht zu	113	18.6	18.9	87.3
	Stimme überhaupt nicht zu	76	12.5	12.7	100.0
	Gesamt	597	98.2	100.0	
Fehlend		11	1.8		
Gesamt		608	100.0		

Durch die Umgestaltung der Kantonsstrasse ist eine attraktive Einkaufszone entstanden.

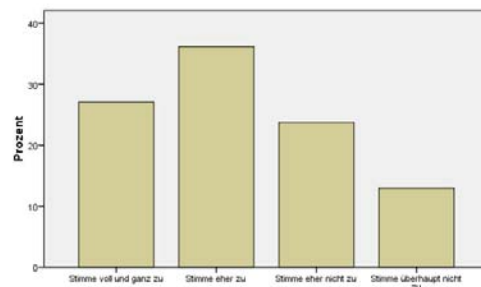


Durch die Umgestaltung der Kantonsstrasse ist eine attraktive Einkaufszone entstanden.

13. Durch die Umgestaltung der Kantonsstrasse ist ein Dorfkern entstanden, wo man sich gerne aufhält.

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz zu	161	26.5	27.1	27.1
	Stimme eher zu	215	35.4	36.2	63.3
	Stimme eher nicht zu	141	23.2	23.7	87.0
	Stimme überhaupt nicht zu	77	12.7	13.0	100.0
	Gesamt	594	97.7	100.0	
Fehlend		14	2.3		
Gesamt		608	100.0		

Durch die Umgestaltung der Kantonsstrasse ist ein Dorfkern entstanden, wo man sich gerne aufhält.

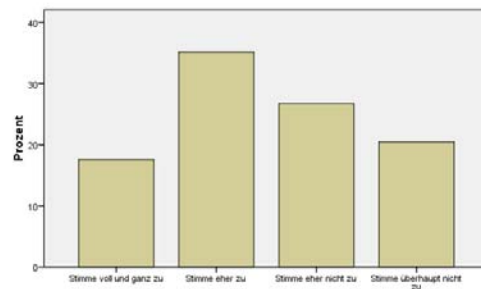


Durch die Umgestaltung der Kantonsstrasse ist ein Dorfkern entstanden, wo man sich gerne aufhält.

14. Durch die Umgestaltung der Kantonsstrasse ist eine sichere Wohn- und Einkaufszone entstanden.

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz zu	104	17.1	17.6	17.6
	Stimme eher zu	208	34.2	35.2	52.8
	Stimme eher nicht zu	158	26.0	26.7	79.5
	Stimme überhaupt nicht zu	121	19.9	20.5	100.0
	Gesamt	591	97.2	100.0	
Fehlend		17	2.8		
Gesamt		608	100.0		

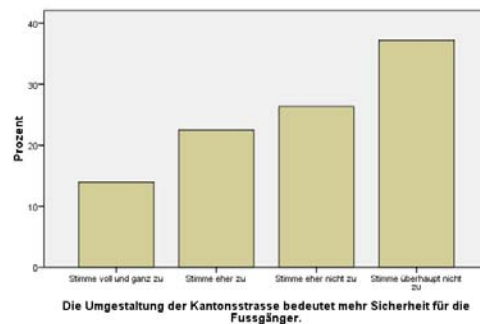
Durch die Umgestaltung der Kantonsstrasse ist eine sichere Wohn- und Einkaufszone entstanden.



Durch die Umgestaltung der Kantonsstrasse ist eine sichere Wohn- und Einkaufszone entstanden.

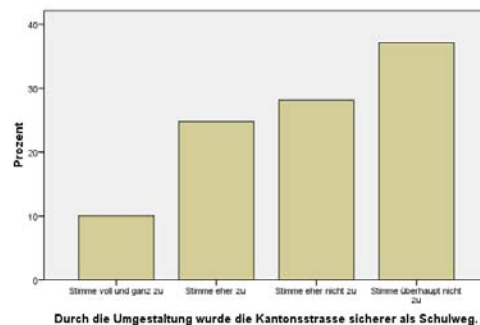
15. Die Umgestaltung der Kantonsstrasse bedeutet mehr Sicherheit für die Fussgänger.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz zu	83	13.7	13.9	13.9
	Stimme eher zu	134	22.0	22.5	36.4
	Stimme eher nicht zu	157	25.8	26.3	62.8
	Stimme überhaupt nicht zu	222	36.5	37.2	100.0
	Gesamt	596	98.0	100.0	
Fehlend		12	2.0		
Gesamt		608	100.0		

Die Umgestaltung der Kantonsstrasse bedeutet mehr Sicherheit für die Fussgänger.



16. Durch die Umgestaltung wurde die Kantonsstrasse sicherer als Schulweg.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz zu	57	9.4	10.1	10.1
	Stimme eher zu	140	23.0	24.7	34.8
	Stimme eher nicht zu	159	26.2	28.1	62.9
	Stimme überhaupt nicht zu	210	34.5	37.1	100.0
	Gesamt	566	93.1	100.0	
Fehlend		42	6.9		
Gesamt		608	100.0		

Durch die Umgestaltung wurde die Kantonsstrasse sicherer als Schulweg.



17. Die Umgestaltung der Kantonsstrasse führt zu mehr Stau.					
		Häufig- keit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz zu	116	19.1	20.4	20.4
	Stimme eher zu	138	22.7	24.3	44.6
	Stimme eher nicht zu	207	34.0	36.4	81.0
	Stimme überhaupt nicht zu	108	17.8	19.0	100.0
	Gesamt	569	93.6	100.0	
Fehlend		39	6.4		
Gesamt		608	100.0		



18. Die Umgestaltung der Kantonsstrasse fördert soziale Kontakte.					
		Häufig- keit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz zu	91	15.0	15.8	15.8
	Stimme eher zu	290	47.7	50.3	66.0
	Stimme eher nicht zu	143	23.5	24.8	90.8
	Stimme überhaupt nicht zu	53	8.7	9.2	100.0
	Gesamt	577	94.9	100.0	
Fehlend		31	5.1		
Gesamt		608	100.0		

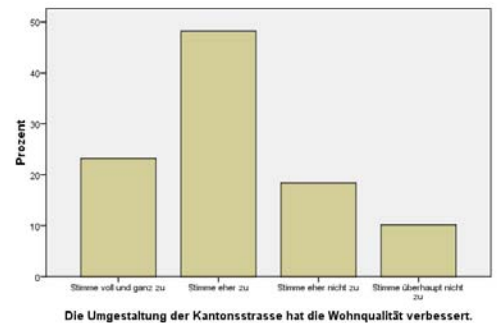


19. Nach der Umgestaltung der Kantonsstrasse ist es einfach, einen Parkplatz im Zentrum zu finden.					
		Häufig- keit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz zu	178	29.3	32.8	32.8
	Stimme eher zu	257	42.3	47.4	80.3
	Stimme eher nicht zu	80	13.2	14.8	95.0
	Stimme überhaupt nicht zu	27	4.4	5.0	100.0
	Gesamt	542	89.1	100.0	
Fehlend		66	10.9		
Gesamt		608	100.0		



20. Die Umgestaltung der Kantonsstrasse hat die Wohnqualität verbessert.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz zu	130	21.4	23.2	23.2
	Stimme eher zu	270	44.4	48.2	71.4
	Stimme eher nicht zu	103	16.9	18.4	89.8
	Stimme überhaupt nicht zu	57	9.4	10.2	100.0
	Gesamt	560	92.1	100.0	
Fehlend		48	7.9		
Gesamt		608	100.0		

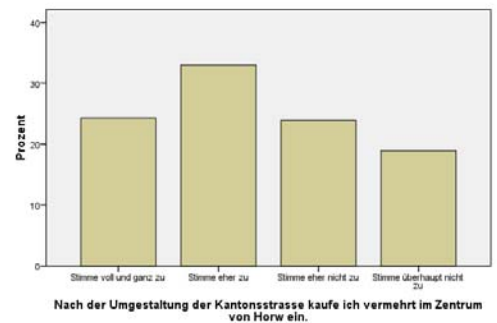
Die Umgestaltung der Kantonsstrasse hat die Wohnqualität verbessert.



Die Umgestaltung der Kantonsstrasse hat die Wohnqualität verbessert.

21. Nach der Umgestaltung der Kantonsstrasse kaufe ich vermehrt im Zentrum von Horw ein.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz zu	141	23.2	24.2	24.2
	Stimme eher zu	192	31.6	33.0	57.2
	Stimme eher nicht zu	139	22.9	23.9	81.1
	Stimme überhaupt nicht zu	110	18.1	18.9	100.0
	Gesamt	582	95.7	100.0	
Fehlend		26	4.3		
Gesamt		608	100.0		

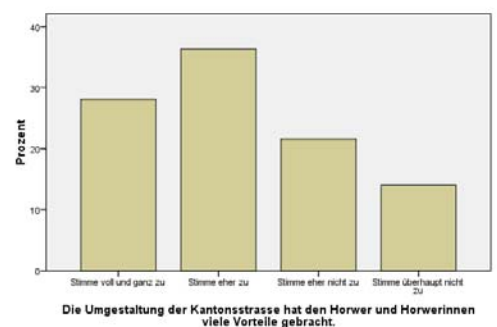
Nach der Umgestaltung der Kantonsstrasse kaufe ich vermehrt im Zentrum von Horw ein.



Nach der Umgestaltung der Kantonsstrasse kaufe ich vermehrt im Zentrum von Horw ein.

22. Die Umgestaltung der Kantonsstrasse hat den Horwer und Horwerinnen viele Vorteile gebracht.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz zu	164	27.0	28.1	28.1
	Stimme eher zu	212	34.9	36.3	64.4
	Stimme eher nicht zu	126	20.7	21.6	86.0
	Stimme überhaupt nicht zu	82	13.5	14.0	100.0
	Gesamt	584	96.1	100.0	
Fehlend		24	3.9		
Gesamt		608	100.0		

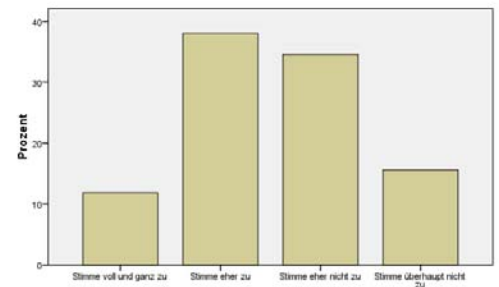
Die Umgestaltung der Kantonsstrasse hat den Horwer und Horwerinnen viele Vorteile gebracht.



Die Umgestaltung der Kantonsstrasse hat den Horwer und Horwerinnen viele Vorteile gebracht.

23. Der Verkehr (Anzahl Fahrzeuge pro Tag) hat nach der Umgestaltung der Kantonsstrasse abgenommen.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz zu	66	10.9	11.8	11.8
	Stimme eher zu	212	34.9	38.0	49.8
	Stimme eher nicht zu	193	31.7	34.6	84.4
	Stimme überhaupt nicht zu	87	14.3	15.6	100.0
	Gesamt	558	91.8	100.0	
Fehlend		50	8.2		
Gesamt		608	100.0		

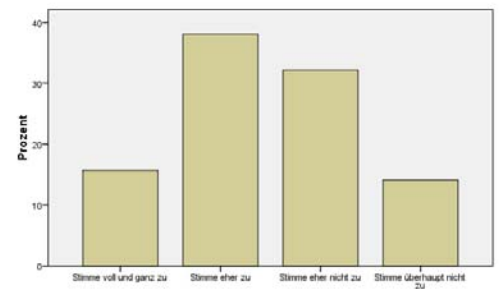
Der Verkehr (Anzahl Fahrzeuge pro Tag) hat nach der Umgestaltung der Kantonsstrasse abgenommen.



Der Verkehr (Anzahl Fahrzeuge pro Tag) hat nach der Umgestaltung der Kantonsstrasse abgenommen.

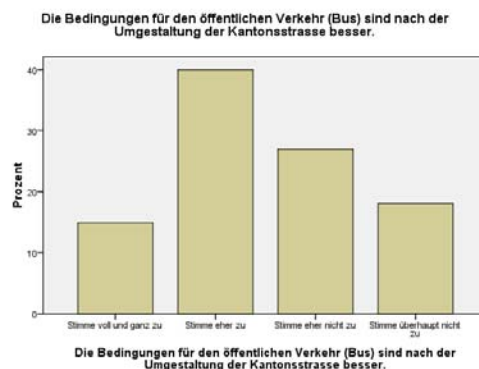
24. Der Durchgangsverkehr auf der Kantonsstrasse hat nach der Umgestaltung abgenommen.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz zu	88	14.5	15.7	15.7
	Stimme eher zu	213	35.0	38.0	53.8
	Stimme eher nicht zu	180	29.6	32.1	85.9
	Stimme überhaupt nicht zu	79	13.0	14.1	100.0
	Gesamt	560	92.1	100.0	
Fehlend		48	7.9		
Gesamt		608	100.0		

Der Durchgangsverkehr auf der Kantonsstrasse hat nach der Umgestaltung abgenommen.



Der Durchgangsverkehr auf der Kantonsstrasse hat nach der Umgestaltung abgenommen.

25. Die Bedingungen für den öffentlichen Verkehr (Bus) sind nach der Umgestaltung der Kantonsstrasse besser.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz zu	86	14.1	15.0	15.0
	Stimme eher zu	230	37.8	40.0	55.0
	Stimme eher nicht zu	155	25.5	27.0	81.9
	Stimme überhaupt nicht zu	104	17.1	18.1	100.0
	Gesamt	575	94.6	100.0	
Fehlend		33	5.4		
Gesamt		608	100.0		

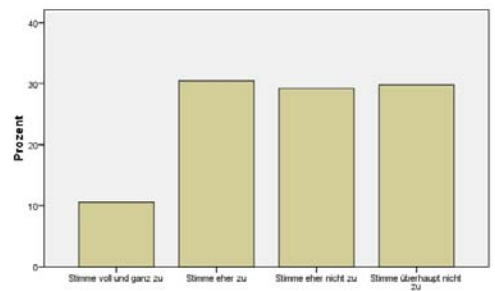


26. Die Strassenüberquerung für Fussgänger ist nach der Umgestaltung der Kantonsstrasse sicherer.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz zu	63	10.4	10.6	10.6
	Stimme eher zu	111	18.3	18.7	29.3
	Stimme eher nicht zu	142	23.4	23.9	53.3
	Stimme überhaupt nicht zu	277	45.6	46.7	100.0
	Gesamt	593	97.5	100.0	
Fehlend		15	2.5		
Gesamt		608	100.0		



27. Die Sicherheit für Velofahrer ist nach der Umgestaltung der Kantonsstrasse besser.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz zu	59	9.7	10.6	10.6
	Stimme eher zu	170	28.0	30.5	41.0
	Stimme eher nicht zu	163	26.8	29.2	70.3
	Stimme überhaupt nicht zu	166	27.3	29.7	100.0
	Gesamt	558	91.8	100.0	
Fehlend		50	8.2		
Gesamt		608	100.0		

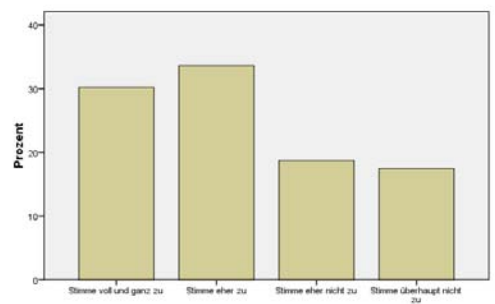
Die Sicherheit für Velofahrer ist nach der Umgestaltung der Kantonsstrasse besser.



Die Sicherheit für Velofahrer ist nach der Umgestaltung der Kantonsstrasse besser.

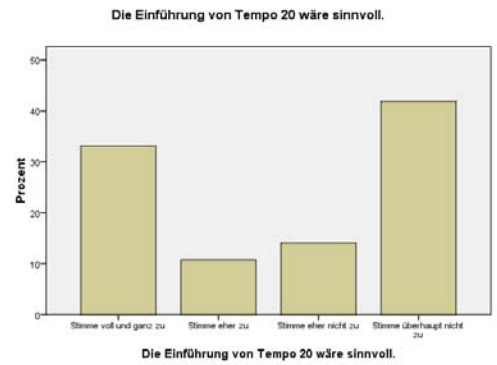
28. Die Einführung von Tempo 30 hat sich bewährt.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz zu	176	28.9	30.2	30.2
	Stimme eher zu	196	32.2	33.6	63.8
	Stimme eher nicht zu	109	17.9	18.7	82.5
	Stimme überhaupt nicht zu	102	16.8	17.5	100.0
	Gesamt	583	95.9	100.0	
Fehlend		25	4.1		
Gesamt		608	100.0		

Die Einführung von Tempo 30 hat sich bewährt.

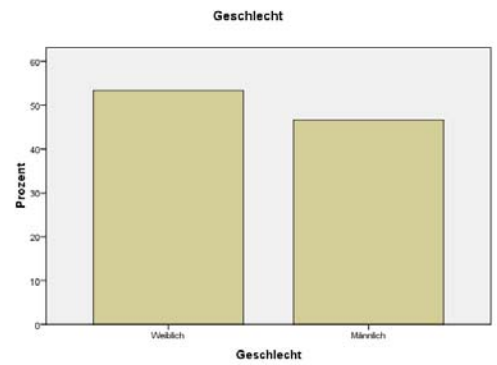


Die Einführung von Tempo 30 hat sich bewährt.

29. Die Einführung von Tempo 20 wäre sinnvoll.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Stimme voll und ganz zu	197	32.4	33.2	33.2
	Stimme eher zu	64	10.5	10.8	43.9
	Stimme eher nicht zu	84	13.8	14.1	58.1
	Stimme überhaupt nicht zu	249	41.0	41.9	100.0
	Gesamt	594	97.7	100.0	
Fehlend		14	2.3		
Gesamt		608	100.0		



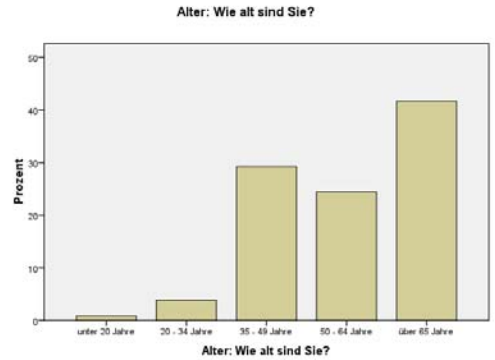
32. Geschlecht					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Weiblich	311	51.2	53.3	53.3
	Männlich	272	44.7	46.7	100.0
	Gesamt	583	95.9	100.0	
Fehlend		25	4.1		
Gesamt		608	100.0		



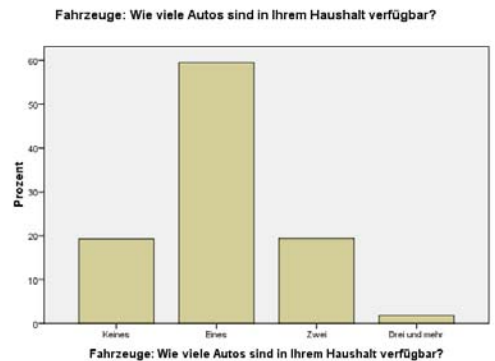
33. Wohnsituation: Wo wohnen Sie?					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Einpersonenhaushalt	126	20.7	21.2	21.2
	Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	180	29.6	30.3	51.4
	Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder	289	47.5	48.6	100.0
	Gesamt	595	97.9	100.0	
Fehlend		13	2.1		
Gesamt		608	100.0		



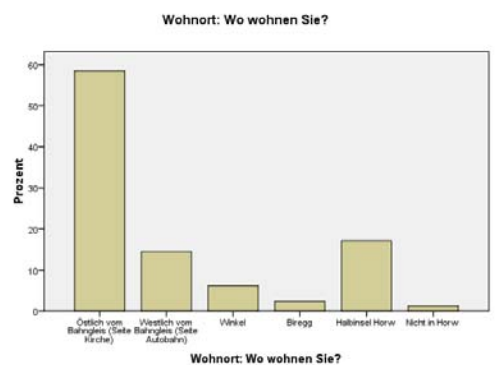
34. Alter: Wie alt sind Sie?					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	unter 20 Jahre	5	.8	.8	.8
	20 - 34 Jahre	23	3.8	3.8	4.7
	35 - 49 Jahre	175	28.8	29.3	33.9
	50 - 64 Jahre	146	24.0	24.4	58.4
	über 65 Jahre	249	41.0	41.6	100.0
	Gesamt	598	98.4	100.0	
Fehlend		10	1.6		
Gesamt		608	100.0		



35. Fahrzeuge: Wie viele Autos sind in Ihrem Haushalt verfügbar?					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	Keines	115	18.9	19.3	19.3
	Eines	355	58.4	59.5	78.7
	Zwei	116	19.1	19.4	98.2
	Drei und mehr	11	1.8	1.8	100.0
	Gesamt	597	98.2	100.0	
Fehlend		11	1.8		
Gesamt		608	100.0		



36. Wohnort: Wo wohnen Sie?					
		Häufig- keit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Östlich vom Bahn- gleis (Seite Kirche)	348	57.2	58.5	58.5
	Westlich vom Bahn- gleis (Seite Autobahn)	86	14.1	14.5	72.9
	Winkel	37	6.1	6.2	79.2
	Biregg	14	2.3	2.4	81.5
	Halbinsel Horw	102	16.8	17.1	98.7
	Nicht in Horw	8	1.3	1.3	100.0
	Gesamt	595	97.9	100.0	
Fehlend		13	2.1		
Gesamt		608	100.0		



8.2.3 Antworten auf offene Fragen

Ergebnisse der Umfrage bei Wohnbevölkerung vom Juni 2009

Antworten zu den offenen Fragen (Fragen 30, 31 und 37)

Fallzusammenfassung						
	Fälle					
	Gültig		Fehlend		Gesamt	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
30. Wichtige Vorteile	366	59.5%	242	40.5%	608	100.0%
31. Wichtige Nachteile	399	65.6%	213	34.4%	608	100.0%
37. Bemerkungen	242	39.8%	366	60.2%	608	100.0%

Frage 30: Häufigkeiten von wichtigen Vorteilen				
		Antworten		Prozent der Fälle
		Anzahl	Prozent	
Vorteile	Begegnungszone/Dorfkern	80	14.00%	21.90%
	viele Parkplätze, -häuser	67	11.70%	18.30%
	Optik	65	11.40%	17.80%
	Sonstiges	65	11.40%	17.80%
	Tempo 30	58	10.20%	15.80%
	Verkehrsberuhigung	43	7.50%	11.70%
	Durchgangsverkehr	41	7.20%	11.20%
	Einkaufsmeile	40	7.00%	10.90%
	keine LKWs	32	5.60%	8.70%
	weniger Lärm	23	4.00%	6.30%
	Grünflächen	18	3.20%	4.90%
	Fussgängerstreifen	14	2.50%	3.80%
	bessere Übersicht/Sicherheit	13	2.30%	3.60%
	Lampen/Pfosten	7	1.20%	1.90%
	Tempo 20	4	0.70%	1.10%
weniger Stau	1	0.20%	0.30%	
Gesamt		571	100.0%	156.0%

Hier ist die Gesamtanzahl höher als bei der Fallzusammenfassung, weil Mehrfachantworten möglich waren. Die Zahlen in der Spalte „Prozent der Fälle“ beziehen sich auf die Anzahl der Fälle (siehe Seite 64).

Beispiel: Die teilweise differenzierten Antworten auf die offene Frage nach den Vorteilen werden in verschiedene Kategorien (siehe Spalte 1) aufgeteilt. 80 Personen haben die Begegnungszone/Dorfkern als Vorteil bezeichnet. Dies sind 21.9 % der 366 Personen, welche auf die offene Frage 30 (Vorteile) geantwortet haben (siehe Seite 64). Bezogen auf die Gesamtzahl der Kategorien von 571 sind es 14.0 % (Spalte3).

Frage 31: Häufigkeiten von wichtigen Nachteilen				
		Antworten		Prozent der Fälle
		Anzahl	Prozent	
Nachteile	Gefahr Kinder, Alte, Fussgänger	125	19.00%	31.30%
	Fussgängerstreifen	99	15.10%	24.80%
	Parkplätze Mitte	91	13.90%	22.80%
	Sonstiges	77	11.70%	19.30%
	Stau wegen Bus/Fussgänger	64	9.70%	16.00%
	Vortritt unklar	42	6.40%	10.50%
	Lampen/Pfosten	29	4.40%	7.30%
	Trennung Strasse - Fussgängerzone	26	4.00%	6.50%
	Grünflächen	25	3.80%	6.30%
	Zu schnell /Geschw.Kontrolle	24	3.70%	6.00%
	Durchgangsverkehr	19	2.90%	4.80%
	Gehsteig	15	2.30%	3.80%
	Tempo 20	11	1.70%	2.80%
	Tempo 30	10	1.50%	2.50%
Gesamt		657	100.0%	164.7%

Hier ist die Gesamtanzahl höher als bei der Fallzusammenfassung, weil Mehrfachantworten möglich waren.

Siehe Bemerkungen auf Seite 65 unten!

Frage 37: Häufigkeiten von wichtigen Bemerkungen				
		Antworten		Prozent der Fälle
		Anzahl	Prozent	
Bemerkungen	Tempo 20 einführen	48	13.30%	19.50%
	Fussgängerstreifen einführen	46	12.70%	18.70%
	gelungene Umgestaltung	42	11.60%	17.10%
	Gefahr, besonders für Kinder, Alte (Überquerung)	40	11.00%	16.30%
	Sonstiges	31	8.60%	12.60%
	PP in der Mitte gefährlich, aufheben	25	6.90%	10.20%
	Strassenbeleuchtung schlecht (anfällig, zu hell, teuer)	17	4.70%	6.90%
	richtige Radwege erstellen/ markieren	17	4.70%	6.90%
	benötigt klare Kennzeichnung der Verkehrsregeln	16	4.40%	6.50%
	Grünflächen fehlen	16	4.40%	6.50%
	Tempo 30 lassen	14	3.90%	5.70%
	keine klare Trennung von Strasse und Fussgängerzone	14	3.90%	5.70%
	schlechte Umgestaltung/ Geldverschwendung	10	2.80%	4.10%
	Stau wegen Bus/ Haltestellen	10	2.80%	4.10%
	Pfosten gefährlich, hinderlich	8	2.20%	3.30%
Fehlplanung	8	2.20%	3.30%	
Gesamt		362	100.0%	147.2%

Hier ist die Gesamtanzahl höher als bei der Fallzusammenfassung, weil Mehrfachantworten möglich waren.

Siehe Bemerkungen auf Seite 65 unten!

Antworten zu den offenen Fragen nach Merkmal Geschlecht (Frage 32)

Fallzusammenfassung						
	Fälle					
	Gültig		Fehlend		Gesamt	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
30. Wichtige Vorteile	366	59.5%	242	40.5%	608	100.0%
31. Wichtige Nachteile	399	65.6%	213	34.4%	608	100.0%
37. Bemerkungen	242	39.8%	366	60.2%	608	100.0%

Frage 30: Wichtige Vorteile getrennt nach Geschlecht					
			Geschlecht		Gesamt
			Weiblich	Männlich	
Vorteile	Begegnungszone/Dorfkern	Anzahl	38	42	80
	viele Parkplätze, -häuser	Anzahl	34	31	65
	Optik	Anzahl	43	21	64
	Sonstiges	Anzahl	33	30	63
	Tempo 30	Anzahl	31	22	53
	Verkehrsberuhigung	Anzahl	19	23	42
	Durchgangsverkehr	Anzahl	17	23	40
	Einkaufsmeile	Anzahl	26	13	39
	keine LKWs	Anzahl	16	13	29
	weniger Lärm	Anzahl	13	9	22
	Grünflächen	Anzahl	15	2	17
	Fussgängerstreifen	Anzahl	7	7	14
	bessere Übersicht/Sicherheit	Anzahl	5	7	12
	Lampen/Pfosten	Anzahl	6	1	7
	Tempo 20	Anzahl	2	2	4
weniger Stau	Anzahl	0	1	1	
Gesamt	Anzahl	305	247	552	

Hier ist die Gesamtanzahl höher als bei der Fallzusammenfassung, weil Mehrfachantworten möglich waren.

Frage 31: Wichtige Nachteile getrennt nach Geschlecht					
			Geschlecht		Gesamt
			Weiblich	Männlich	
Nachteile	Gefahr Kinder, Alte, Fussgänger	Anzahl	83	40	123
	Fussgängerstreifen	Anzahl	66	30	96
	Parkplätze Mitte	Anzahl	57	31	88
	Sonstiges	Anzahl	44	30	74
	Stau wegen Bus/Fussgänger	Anzahl	36	27	63
	Vortritt unklar	Anzahl	22	18	40
	Lampen/Pfosten	Anzahl	12	16	28
	Trennung Strasse - Fussgängerzone	Anzahl	14	12	26
	Zu schnell /Geschw.Kontrolle	Anzahl	13	10	23
	Grünflächen	Anzahl	10	11	21
	Durchgangsverkehr	Anzahl	7	12	19
	Gehsteig	Anzahl	11	3	14
	Tempo 20	Anzahl	8	3	11
	Tempo 30	Anzahl	3	7	10
Gesamt	Anzahl	386	250	636	

Hier ist die Gesamtanzahl höher als bei der Fallzusammenfassung, weil Mehrfachantworten möglich waren.

Frage 37: Wichtige Bemerkungen getrennt nach Geschlecht					
			Geschlecht		Gesamt
			Weiblich	Männlich	
Bemerkungen	Tempo 20 einführen	Anzahl	20	26	46
	Fussgängerstreifen einführen	Anzahl	34	11	45
	gelungene Umgestaltung	Anzahl	22	19	41
	Gefahr, besonders für Kinder, Alte (Überquerung)	Anzahl	29	10	39
	Sonstiges	Anzahl	16	15	31
	PP in der Mitte gefährlich, aufheben	Anzahl	15	10	25
	Strassenbeleuchtung schlecht (anfällig, zu hell, teuer)	Anzahl	8	9	17
	benötigt klare Kennzeichnung der Verkehrsregeln	Anzahl	12	4	16
	richtige Radwege erstellen/ markieren	Anzahl	7	9	16
	Grünflächen fehlen	Anzahl	7	9	16
	Tempo 30 lassen	Anzahl	4	10	14
	keine klare Trennung von Strasse und Fussgängerzone	Anzahl	8	6	14
	schlechte Umgestaltung/ Geldverschwendung	Anzahl	7	3	10
	Stau wegen Bus/ Haltestellen	Anzahl	4	6	10
	Pfosten gefährlich, hinderlich	Anzahl	4	4	8
Fehlplanung	Anzahl	5	3	8	
Gesamt	Anzahl	202	154	356	

Hier ist die Gesamtanzahl höher als bei der Fallzusammenfassung, weil Mehrfachantworten möglich waren.

Antworten zu den offenen Fragen nach Merkmal Wohnsituation (Frage 33)

Fallzusammenfassung						
	Fälle					
	Gültig		Fehlend		Gesamt	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
30. Wichtige Vorteile	366	59.5%	242	40.5%	608	100.0%
31. Wichtige Nachteile	399	65.6%	213	34.4%	608	100.0%
37. Bemerkungen	242	39.8%	366	60.2%	608	100.0%

Frage 30: Wichtige Vorteile gegliedert nach Wohnsituation						
		Wohnsituation: Wo wohnen Sie?			Gesamt	
		Einpersonen- haushalt	Mehrperso- nenhaushalt mit Kindern	Mehrpersonen- haushalt ohne Kinder		
Vorteile	Begegnungszone/Dorfkern	Anzahl	13	28	38	79
	Optik	Anzahl	9	31	25	65
	Sonstiges	Anzahl	14	25	26	65
	viele Parkplätze, -häuser	Anzahl	11	26	27	64
	Tempo 30	Anzahl	5	24	29	58
	Verkehrsberuhigung	Anzahl	7	14	22	43
	Durchgangsverkehr	Anzahl	10	15	15	40
	Einkaufsmeile	Anzahl	9	14	17	40
	keine LKWs	Anzahl	5	12	14	31
	weniger Lärm	Anzahl	5	10	7	22
	Grünflächen	Anzahl	4	5	9	18
	Fussgängerstreifen	Anzahl	3	5	6	14
	bessere Übersicht/Sicherheit	Anzahl	2	4	6	12
	Lampen/Pfosten	Anzahl	1	2	4	7
	Tempo 20	Anzahl	0	2	2	4
weniger Stau	Anzahl	0	0	1	1	
Gesamt	Anzahl	98	217	248	563	

Hier ist die Gesamtanzahl höher als bei der Fallzusammenfassung, weil Mehrfachantworten möglich waren.

Frage 31: Wichtige Nachteile gegliedert nach Wohnsituation						
			Wohnsituation: Wo wohnen Sie?			Gesamt
			Einpersonen- haushalt	Mehrpersonen- haushalt mit Kindern	Mehrperso- nenhaushalt ohne Kinder	
Nachteile	Gefahr Kinder, Alte, Fussgänger	Anzahl	30	51	44	125
	Fussgängerstreifen	Anzahl	22	45	31	98
	Parkplätze Mitte	Anzahl	21	31	37	89
	Sonstiges	Anzahl	11	22	44	77
	Stau wegen Bus/Fussgänger	Anzahl	13	21	30	64
	Vortritt unklar	Anzahl	8	18	14	40
	Lampen/Pfosten	Anzahl	2	7	20	29
	Trennung Strasse - Fussgängerzone	Anzahl	2	15	9	26
	Zu schnell /Geschw.Kontrolle	Anzahl	4	7	13	24
	Grünflächen	Anzahl	2	11	10	23
	Durchgangsverkehr	Anzahl	4	6	9	19
	Gehsteig	Anzahl	0	10	5	15
	Tempo 20	Anzahl	4	3	4	11
	Tempo 30	Anzahl	2	3	5	10
Gesamt	Anzahl	125	250	275	650	

Hier ist die Gesamtanzahl höher als bei der Fallzusammenfassung, weil Mehrfachantworten möglich waren.

Frage 37: Wichtige Bemerkungen gegliedert nach Wohnsituation						
			Wohnsituation: Wo wohnen Sie?			Gesamt
			Einperso- nenhaushalt	Mehrperso- nenhaushalt mit Kindern	Mehrperso- nenhaushalt ohne Kinder	
Bemerkungen	Tempo 20 einführen	Anzahl	5	18	25	48
	Fussgängerstreifen einführen	Anzahl	9	22	15	46
	gelungene Umgestaltung	Anzahl	8	12	22	42
	Gefahr, besonders für Kinder, Alte (Überquerung)	Anzahl	8	19	13	40
	Sonstiges	Anzahl	5	7	18	30
	PP in der Mitte gefährlich, aufheben	Anzahl	6	7	11	24
	Strassenbeleuchtung schlecht (anfällig, zu hell, teuer)	Anzahl	0	3	14	17
	richtige Radwege erstellen/ markieren	Anzahl	4	6	7	17
	benötigt klare Kennzeichnung der Verkehrsregeln	Anzahl	2	7	7	16
	Grünflächen fehlen	Anzahl	2	8	5	15
	Tempo 30 lassen	Anzahl	1	7	6	14
	keine klare Trennung von Strasse und Fussgängerzone	Anzahl	1	4	9	14
	schlechte Umgestaltung/ Geldverschwendung	Anzahl	1	5	4	10
	Stau wegen Bus/ Haltestellen	Anzahl	1	1	8	10
	Pfosten gefährlich, hinderlich	Anzahl	1	1	6	8
Fehlplanung	Anzahl	0	1	7	8	
Gesamt	Anzahl	54	128	177	359	

Hier ist die Gesamtanzahl höher als bei der Fallzusammenfassung, weil Mehrfachantworten möglich waren.

Antworten zu den offenen Fragen nach Merkmal Alter (Frage 34)

Fallzusammenfassung						
	Fälle					
	Gültig		Fehlend		Gesamt	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
30. Wichtige Vorteile	366	59.5%	242	40.5%	608	100.0%
31. Wichtige Nachteile	399	65.6%	213	34.4%	608	100.0%
37. Bemerkungen	242	39.8%	366	60.2%	608	100.0%

Frage 30: Wichtige Vorteile gegliedert nach Alter

			Alter: Wie alt sind Sie?					Gesamt
			unter 20 Jahre	20 - 34 Jahre	35 - 49 Jahre	50 - 64 Jahre	über 65 Jahre	
Vorteile	Begegnungszone/Dorfkern	Anzahl	1	5	19	18	36	79
	Optik	Anzahl	1	5	32	10	17	65
	Sonstiges	Anzahl	1	2	25	12	25	65
	viele Parkplätze, -häuser	Anzahl	0	4	21	18	21	64
	Tempo 30	Anzahl	1	3	24	13	17	58
	Verkehrsberuhigung	Anzahl	0	4	10	14	15	43
	Durchgangsverkehr	Anzahl	1	0	16	6	17	40
	Einkaufsmeile	Anzahl	1	2	19	7	11	40
	keine LKWs	Anzahl	0	0	10	8	13	31
	weniger Lärm	Anzahl	0	1	12	5	4	22
	Grünflächen	Anzahl	0	3	7	4	4	18
	Fussgängerstreifen	Anzahl	0	1	5	5	3	14
	bessere Übersicht/Sicherheit	Anzahl	0	1	5	3	4	13
	Lampen/Pfosten	Anzahl	0	0	3	2	2	7
	Tempo 20	Anzahl	0	1	2	0	1	4
weniger Stau	Anzahl	0	0	0	0	1	1	
Gesamt	Anzahl	6	32	210	125	191	564	

Hier ist die Gesamtanzahl höher als bei der Fallzusammenfassung, weil Mehrfachantworten möglich waren.

Frage 31: Wichtige Nachteile gegliedert nach Alter								
			Alter: Wie alt sind Sie?					Gesamt
			unter 20 Jahre	20 - 34 Jahre	35 - 49 Jahre	50 - 64 Jahre	über 65 Jahre	
Nachteile	Gefahr Kinder, Alte, Fussgänger	Anzahl	2	9	47	30	37	125
	Fussgängerstreifen	Anzahl	1	7	37	19	35	99
	Parkplätze Mitte	Anzahl	3	1	32	22	31	89
	Sonstiges	Anzahl	0	3	26	18	30	77
	Stau wegen Bus/Fussgänger	Anzahl	0	5	21	20	18	64
	Vortritt unklar	Anzahl	1	3	21	7	9	41
	Lampen/Pfosten	Anzahl	1	3	7	11	7	29
	Trennung Strasse - Fussgängerzone	Anzahl	0	3	14	5	4	26
	Zu schnell /Geschw.Kontrolle	Anzahl	0	0	7	8	9	24
	Grünflächen	Anzahl	1	2	10	8	2	23
	Durchgangsverkehr	Anzahl	0	0	6	4	9	19
	Gehsteig	Anzahl	0	3	9	1	2	15
	Tempo 20	Anzahl	0	1	3	5	2	11
	Tempo 30	Anzahl	0	1	3	2	4	10
Gesamt	Anzahl	9	41	243	100	199	652	

Hier ist die Gesamtanzahl höher als bei der Fallzusammenfassung, weil Mehrfachantworten möglich waren.

Frage 37: Wichtige Bemerkungen gegliedert nach Alter								
			Alter: Wie alt sind Sie?					Gesamt
			unter 20 Jahre	20 - 34 Jahre	35 - 49 Jahre	50 - 64 Jahre	über 65 Jahre	
Bemerkungen	Tempo 20 einführen	Anzahl	0	1	16	12	19	48
	Fussgängerstreifen einführen	Anzahl	1	4	20	7	14	46
	gelungene Umgestaltung	Anzahl	0	0	13	11	18	42
	Gefahr, besonders für Kinder, Alte (Überquerung)	Anzahl	0	4	19	4	13	40
	Sonstiges	Anzahl	0	4	6	10	11	31
	PP in der Mitte gefährlich, aufheben	Anzahl	0	0	6	7	11	24
	Strassenbeleuchtung schlecht (anfällig, zu hell, teuer)	Anzahl	0	1	5	5	6	17
	richtige Radwege erstellen/ markieren	Anzahl	0	1	7	2	7	17
	benötigt klare Kennzeichnung der Verkehrsregeln	Anzahl	0	2	5	4	5	16
	Grünflächen fehlen	Anzahl	0	2	5	7	1	15
	Tempo 30 lassen	Anzahl	1	1	4	4	4	14
	keine klare Trennung von Strasse und Fussgängerzone	Anzahl	0	2	5	4	3	14
	schlechte Umgestaltung/ Geldverschwendung	Anzahl	0	0	5	3	2	10
	Stau wegen Bus/ Haltestellen	Anzahl	0	0	4	3	3	10
	Pfosten gefährlich, hinderlich	Anzahl	0	2	2	2	2	8
Fehlplanung	Anzahl	0	0	2	4	2	8	
Gesamt	Anzahl	2	24	124	89	121	360	

Hier ist die Gesamtanzahl höher als bei der Fallzusammenfassung, weil Mehrfachantworten möglich waren.

Antworten zu den offenen Fragen nach Merkmal Anzahl Autos (Frage 35)

Fallzusammenfassung						
	Fälle					
	Gültig		Fehlend		Gesamt	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
30. Wichtige Vorteile	366	59.5%	242	40.5%	608	100.0%
31. Wichtige Nachteile	399	65.6%	213	34.4%	608	100.0%
37. Bemerkungen	242	39.8%	366	60.2%	608	100.0%

Frage 30: Wichtige Vorteile gegliedert nach Anzahl Autos							
			Fahrzeuge: Wie viele Autos sind in Ihrem Haushalt verfügbar?				Gesamt
			Keines	Eines	Zwei	Drei und mehr	
Vorteile	Begegnungszone/Dorfkern	Anzahl	14	53	11	2	80
	viele Parkplätze, -häuser	Anzahl	9	39	17	1	66
	Optik	Anzahl	7	39	16	3	65
	Sonstiges	Anzahl	20	35	10	0	65
	Tempo 30	Anzahl	12	40	6	0	58
	Verkehrsberuhigung	Anzahl	6	32	5	0	43
	Durchgangsverkehr	Anzahl	10	18	11	1	40
	Einkaufsmeile	Anzahl	7	24	9	0	40
	keine LKWs	Anzahl	8	22	1	0	31
	weniger Lärm	Anzahl	5	14	3	0	22
	Grünflächen	Anzahl	7	10	1	0	18
	Fussgängerstreifen	Anzahl	3	11	0	0	14
	bessere Übersicht/Sicherheit	Anzahl	3	8	2	0	13
	Lampen/Pfosten	Anzahl	0	6	1	0	7
	Tempo 20	Anzahl	4	0	0	0	4
weniger Stau	Anzahl	0	1	0	0	1	
Gesamt	Anzahl		115	352	93	7	567

Hier ist die Gesamtanzahl höher als bei der Fallzusammenfassung, weil Mehrfachantworten möglich waren.

Frage 31: Wichtige Nachteile gegliedert nach Anzahl Autos							
			Fahrzeuge: Wie viele Autos sind in Ihrem Haushalt verfügbar?				Gesamt
			Keines	Eines	Zwei	Drei und mehr	
Nachteile	Gefahr Kinder, Alte, Fussgänger	Anzahl	23	84	16	0	123
	Fussgängerstreifen	Anzahl	23	58	15	2	98
	Parkplätze Mitte	Anzahl	23	48	17	2	90
	Sonstiges	Anzahl	10	43	21	2	76
	Stau wegen Bus/Fussgänger	Anzahl	3	39	21	1	64
	Vortritt unklar	Anzahl	7	26	8	0	41
	Lampen/Pfosten	Anzahl	3	17	8	1	29
	Trennung Strasse - Fussgängerzone	Anzahl	2	20	4	0	26
	Grünflächen	Anzahl	7	11	6	0	24
	Zu schnell /Geschw.Kontrolle	Anzahl	5	13	4	2	24
	Durchgangsverkehr	Anzahl	7	8	3	1	19
	Gehsteig	Anzahl	1	11	3	0	15
	Tempo 20	Anzahl	2	7	2	0	11
	Tempo 30	Anzahl	4	6	0	0	10
Gesamt	Anzahl	120	391	128	11	650	

Hier ist die Gesamtanzahl höher als bei der Fallzusammenfassung, weil Mehrfachantworten möglich waren.

Frage 37: Wichtige Bemerkungen gegliedert nach Anzahl Autos							
			Fahrzeuge: Wie viele Autos sind in Ihrem Haushalt verfügbar?				Gesamt
			Keines	Eines	Zwei	Drei und mehr	
Bemerkungen	Tempo 20 einführen	Anzahl	10	32	6	0	48
	Fussgängerstreifen einführen	Anzahl	14	27	5	0	46
	gelungene Umgestaltung	Anzahl	6	28	8	0	42
	Gefahr, besonders für Kinder, Alte (Überquerung)	Anzahl	8	30	2	0	40
	Sonstiges	Anzahl	5	22	2	2	31
	PP in der Mitte gefährlich, aufheben	Anzahl	3	16	4	0	23
	benötigt klare Kennzeichnung der Verkehrsregeln	Anzahl	1	9	4	2	16
	Strassenbeleuchtung schlecht (anfällig, zu hell, teuer)	Anzahl	3	10	3	0	16
	richtige Radwege erstellen/ markieren	Anzahl	5	8	3	0	16
	Grünflächen fehlen	Anzahl	4	10	2	0	16
	Tempo 30 lassen	Anzahl	1	9	4	0	14
	keine klare Trennung von Strasse und Fussgängerzone	Anzahl	0	12	2	0	14
	schlechte Umgestaltung/ Geldverschwendung	Anzahl	0	4	4	2	10
	Stau wegen Bus/ Haltestellen	Anzahl	0	9	1	0	10
	Pfosten gefährlich, hinderlich	Anzahl	2	4	2	0	8
Fehlplanung	Anzahl	1	3	4	0	8	
Gesamt	Anzahl	63	233	56	6	358	

Hier ist die Gesamtanzahl höher als bei der Fallzusammenfassung, weil Mehrfachantworten möglich waren.

**Antworten zu den offenen Fragen nach Merkmal Wohnort
(Frage 36)**

Fallzusammenfassung						
	Fälle					
	Gültig		Fehlend		Gesamt	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
30. Wichtige Vorteile	366	59.5%	242	40.5%	608	100.0%
31. Wichtige Nachteile	399	65.6%	213	34.4%	608	100.0%
37. Bemerkungen	242	39.8%	366	60.2%	608	100.0%

Frage 30: Wichtige Vorteile gegliedert nach Wohnort									
			Wohnort: Wo wohnen Sie?						Gesamt
			Östlich vom Bahngleis (Seite Kirche)	Westlich vom Bahngleis (Seite Autobahn)	Winkel	Biregg	Halbinsel Horw	Nicht in Horw	
Vorteile	Begegnungszone/Dorfkern	Anzahl	44	11	7	3	13	1	79
	viele Parkplätze, -häuser	Anzahl	35	6	5	1	15	1	63
	Optik	Anzahl	41	7	5	0	9	1	63
	Sonstiges	Anzahl	41	10	2	1	9	0	63
	Tempo 30	Anzahl	34	11	3	1	8	1	58
	Verkehrsberuhigung	Anzahl	29	5	1	1	6	1	43
	Durchgangsverkehr	Anzahl	21	5	3	2	7	2	40
	Einkaufsmeile	Anzahl	29	3	3	0	3	0	38
	keine LKWs	Anzahl	23	3	0	0	4	1	31
	weniger Lärm	Anzahl	12	2	2	1	4	0	21
	Grünflächen	Anzahl	11	1	2	0	3	1	18
	Fussgängerstreifen	Anzahl	9	3	0	0	1	1	14
	bessere Übersicht/Sicherheit	Anzahl	8	2	0	1	1	1	13
	Lampen/Pfosten	Anzahl	3	1	2	1	0	0	7
	Tempo 20	Anzahl	1	2	0	0	1	0	4
weniger Stau	Anzahl	0	0	0	1	0	0	1	
Gesamt	Anzahl	341	72	35	13	84	11	556	

Hier ist die Gesamtanzahl höher als bei der Fallzusammenfassung, weil Mehrfachantworten möglich waren.

Frage 31: Wichtige Nachteile gegliedert nach Wohnort

		Wohnort: Wo wohnen Sie?							Gesamt
		Östlich vom Bahngleis (Seite Kirche)	Westlich vom Bahngleis (Seite Auto-bahn)	Winkel	Biregg	Halbinsel Horw	Nicht in Horw		
Nachteile	Gefahr Kinder, Alte, Fussgänger	Anzahl	85	18	3	2	14	2	124
	Fussgängerstreifen	Anzahl	65	14	5	1	12	1	98
	Parkplätze Mitte	Anzahl	53	10	8	1	16	1	89
	Sonstiges	Anzahl	50	10	3	0	11	2	76
	Stau wegen Bus/Fussgänger	Anzahl	32	8	4	2	17	0	63
	Vortritt unklar	Anzahl	25	5	0	0	9	1	40
	Lampen/Pfosten	Anzahl	15	5	1	0	8	0	29
	Trennung Strasse - Fussgängerzone	Anzahl	15	5	2	0	4	0	26
	Grünflächen	Anzahl	16	2	1	0	4	1	24
	Zu schnell /Geschw.Kontrolle	Anzahl	20	0	1	0	2	0	23
	Durchgangsverkehr	Anzahl	14	2	1	0	2	0	19
	Gehsteig	Anzahl	13	2	0	0	0	0	15
	Tempo 20	Anzahl	7	2	1	0	1	0	11
	Tempo 30	Anzahl	5	0	1	0	4	0	10
Gesamt	Anzahl	415	83	31	6	104	8	647	

Hier ist die Gesamtanzahl höher als bei der Fallzusammenfassung, weil Mehrfachantworten möglich waren.

Frage 37: Wichtige Bemerkungen gegliedert nach Wohnort

			Wohnort: Wo wohnen Sie?						Gesamt
			Östlich vom Bahngleis (Seite Kirche)	Westlich vom Bahngleis (Seite Autobahn)	Winkel	Biregg	Halbinsel Horw	Nicht in Horw	
Bemerkungen	Tempo 20 einführen	Anzahl	39	5	0	0	3	1	48
	Fussgängerstreifen einführen	Anzahl	32	8	2	1	2	0	45
	gelungene Umgestaltung	Anzahl	22	7	3	1	9	0	42
	Gefahr, besonders für Kinder, Alte (Überquerung)	Anzahl	31	4	0	0	4	1	40
	Sonstiges	Anzahl	24	1	1	2	2	0	30
	PP in der Mitte gefährlich, aufheben	Anzahl	15	4	2	0	4	0	25
	Strassenbeleuchtung schlecht (anfällig, zu hell, teuer)	Anzahl	13	0	0	0	4	0	17
	richtige Radwege erstellen/markieren	Anzahl	14	0	0	0	2	1	17
	benötigt klare Kennzeichnung der Verkehrsregeln	Anzahl	11	2	1	0	2	0	16
	Grünflächen fehlen	Anzahl	10	0	1	0	5	0	16
	Tempo 30 lassen	Anzahl	9	1	0	0	4	0	14
	keine klare Trennung von Strasse und Fussgängerzone	Anzahl	5	5	0	0	4	0	14
	schlechte Umgestaltung/Geldverschwendung	Anzahl	4	0	3	0	3	0	10
	Stau wegen Bus/ Haltestellen	Anzahl	7	0	0	0	3	0	10
	Pfosten gefährlich, hinderlich	Anzahl	4	2	0	0	2	0	8
Fehlplanung	Anzahl	2	0	0	0	6	0	8	
Gesamt	Anzahl	242	39	13	4	59	3	360	

Hier ist die Gesamtanzahl höher als bei der Fallzusammenfassung, weil Mehrfachantworten möglich waren.

8.3 Umfrage bei Gewerbe und Immobilienbesitzer vom Februar 2009

8.3.1 Zusammenfassung und Inhaltsverzeichnis

Umgestaltung der Kantonsstrasse Horw: Auswirkungen in Bezug auf das Gewerbe

Hochschule Luzern – Wirtschaft
Bachelor BA 204

Projektarbeit
28. Mai 2009

José-Luis Carmona
Ruopigenhöhe 9
6015 Reussbühl
079 460 65 79
jose-luis.carmona@stud.hslu.ch

Severin Hegele
Sentibühlstr. 2
6045 Meggen
079 727 43 66
severin.hegele@stud.hslu.ch

Alain Kunz
Fliederstrasse 10a
6010 Kriens
079 405 10 64
alain.kunz@stud.hslu.ch

Simon Oberhänsli
Franziskanerplatz 10
6003 Luzern
079 480 15 90
simon.oberhaensli@stud.hslu.ch

Methodencoach:

Pierre-Yves Kocher
Zentralstrasse 9
6002 Luzern
041 228 99 89
pierre-yves.kocher@hslu.ch

Fachcoach:

Beat Arnet
Zentralstrasse 9
6002 Luzern
041 228 99 35
beat.arnet@hslu.ch

Management Summary

In den Jahren 2005/2006 wurde die Kantonsstrasse im Zentrum von Horw zwischen dem Kreisel Wegscheide und dem Kreisel Merkur umgestaltet. Durch die Umgestaltung ist eine Tempo-30-Zone mit einem Verbot für den Schwerverkehr ohne besonderes Vortrittsrecht für den Langsamverkehr entstanden. Durch zusätzliche Parkiermöglichkeiten ist somit eine attraktive Einkaufszone geschaffen worden.

Inwiefern hat sich die Situation für die Gewerbebetreibenden an der Kantonsstrasse in Horw gegenüber der Situation vor dem Umbau verändert? Die Beantwortung dieser Forschungsfrage bildet das grundlegende Ziel dieser Projektarbeit.

Mittels vier qualitativen Interviews mit Gewerbebetreibenden an der Kantonsstrasse in Horw wurden grundlegende Erkenntnisse im Zusammenhang zwischen der Umgestaltung der Kantonsstrasse und die daraus folgenden Auswirkungen auf das Gewerbe gewonnen. In einem nächsten Schritt wurde aus diesen Erkenntnissen und der bereits vorhanden Vorstudie ein neuer Fragebogen entwickelt. Diese Fragebogen wurden an 33 Gewerbebetreibende an der Kantonsstrasse abgegeben, wobei eine Rücklaufquote von 87,8 Prozent erreicht werden konnten. Somit kann bei der Auswertung der Umfrage von einer Vollerhebung gesprochen werden.

Gemäss den Aussagen der Gewerbebetreibenden stehen diese dem gesamten Neugestaltungsprojekt grundsätzlich positiv gegenüber. Es gibt jedoch diverse Kritikpunkte.

22 der 29 befragten Gewerbebetreibenden sind mit der 30km/h Zone einverstanden. Ebenso viele meinen aber, dass es zum Schutze aller Verkehrsteilnehmer Fussgängerstreifen benötigt. Allgemein habe sich die Situation für den Langsamverkehr sowie für die öffentlichen Verkehrsmittel durch die Neugestaltung eher verbessert. Der Durchgangsverkehr hingegen habe leider nicht abgenommen, meinen knapp die Hälfte der Befragten. Bei der Frage nach einer möglichen Umzonung der Kantonsstrasse zu einer Begegnungszone spalteten sich die Meinungen. Aufgefallen sind die vielen Meldungen bezüglich der Parkplatzsituation. Diese wird durch den Umbau markant besser bewertet als vorher. Einzig die Anordnung und die Platzierung der Lampen, welche beim Parkieren behindern, bezeichneten rund ein Drittel der Gewerbebetreibenden als Störfaktoren.

Im Durchschnitt erzielen die Betriebe nach eigenen Angaben eher höhere Umsätze als vor dem Umbau, obwohl die Laufkundschaft tendenziell abgenommen habe. Die meisten Gewerbebetreibenden sind zufrieden mit dem jetzigen Standort ihres Betriebes. Über die Hälfte

der Befragten (55%) bewerten den Standort an der Kantonsstrasse als sehr positiv, 22% als positiv. Fast 80% finden ausserdem Horw allgemein als Betriebsstandort gut geeignet.

Als Abrundung der Erkenntnisse zu den Auswirkungen auf das Gewerbe wurden zusätzlich die Grundeigentümer bezüglich der Umgestaltung an der Kantonsstrasse befragt. Dabei wurde zusätzlich ein separater Fragebogen entwickelt. Diese Befragung der Eigentümer wurde mittels Telefongesprächen durchgeführt. Von den gesamthaft 29 Eigentümern nahmen 22 an der telefonischen Befragung teil, was 75,9 % entspricht.

Ähnlich der Aussagen der Gewerbetreibenden sind auch die Eigentümer dem Projekt gegenüber mehrheitlich positiv eingestellt. Die Stimmung war zwar vor der Umgestaltung eher negativ, änderte sich jedoch nach Abschluss des Umbaus ins Positive. Horw wurde von allen Eigentümern ausschliesslich positiv bewertet. Die Mietpreise und die Anzahl leer stehender Räume sind gleich geblieben. Ausserdem gab es durch den Umbau keine aussergewöhnlich häufigen Mieterwechsel.

II. Inhaltsverzeichnis

1	EINLEITUNG	1
1.1	EINFÜHRUNG IN DIE THEMATIK	1
1.2	FRAGESTELLUNG	3
1.3	ZIEL DER ARBEIT	3
1.4	METHODISCHES VORGEHEN	4
2	BEGRIFFLICHE GRUNDLAGEN	8
2.1	DEFINITION VON DURCHGANGSVERKEHR	8
2.2	DEFINITION VON LANGSAMVERKEHR	8
2.3	DEFINITION VON STAMMKUNDSCHAFT	8
2.4	DEFINITION VON LAUFKUNDSCHAFT	9
3	ANALYSE DER FORSCHUNGSERGEBNISSE - GEWERBEBETREIBENDE	10
3.1	QUALITATIVE FORSCHUNG	10
3.2	QUANTITATIVE FORSCHUNG	11
3.2.1	<i>Datenbasis zur Umfrage</i>	11
3.2.2	<i>Haltung gegenüber dem Projekt</i>	15
3.2.3	<i>Merkmale der Kundschaft</i>	18
3.2.4	<i>Entwicklung des Umsatzes</i>	19
3.2.5	<i>Auswirkungen der Umgestaltung</i>	22
3.2.5.1	Durchgangsverkehr	22
3.2.5.2	Veränderung der Bedingungen für Fussgänger	23
3.2.5.3	Veränderung der Bedingungen für Velofahrer	24
3.2.5.4	Veränderung der Bedingungen für den öffentlichen Verkehr	25
3.2.5.5	Meinungen zur Tempo-30km/h-Zone	27
3.2.5.6	Meinungen zur einer eventuellen 20km/h - Zone	29
3.2.5.7	Beurteilung der Beleuchtung	30
3.2.5.8	Bauschäden	31
3.2.5.9	Chancen und Befürchtungen	32
3.2.5.10	Weitere Einflussfaktoren auf den Geschäftsgang	33
3.2.6	<i>Parkplatzsituation</i>	33
3.2.7	<i>Standort</i>	35
3.2.8	<i>Konkurrenz</i>	38
3.2.9	<i>Wegzug / Zuzug</i>	39
3.2.10	<i>Rückblick auf das Projekt</i>	40
3.2.11	<i>Verbesserungsvorschläge</i>	40
3.2.12	<i>Vergleich zu ähnlichem Projekt in Ostermundigen</i>	41
4	ANALYSE DER FORSCHUNGSERGEBNISSE – EIGENTÜMER	42
4.1	DATENBASIS	42
4.2	HALTUNG GEGENÜBER DEM PROJEKT	43
4.3	ATTRAKTIVITÄT VON HORW ALS INVESTITIONSGEMEINDE	46
4.4	VERÄNDERUNG DER MIETPREISE	46
4.5	VERÄNDERUNG DER LEERSTÄNDE	47
4.6	VERÄNDERUNG DER MIETERWECHSEL	47
4.7	GEDANKEN ZUM VERKAUF DER IMMOBILIEN	47
5	DISKUSSION / AUSBLICK	48
6	LITERATURVERZEICHNIS	50
7	EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG	52
8	ANHANG	53

Umgestaltung der Kantonsstrasse Horw

Im Auftrag der Gemeinde Horw wird die Situation nach der Umgestaltung der Kantonsstrasse für das Gewerbe analysiert. Dadurch sollen Erkenntnisse in Bezug auf die Umgestaltung gewonnen werden.

Ihre Daten werden selbstverständlich vertraut behandelt und bleiben anonym. Es werden keine Schlüsse auf die einzelnen Betriebe gezogen. Die Auswertungen werden generell auf die Branchen bezogen.

Bei jeder Frage ist grundsätzlich nur eine Antwort anzukreuzen!

sehr positiv ++ eher positiv + neutral 0 eher negativ - sehr negativ --

Kontaktdaten

Firma:

Kontaktperson:.....

Tel:.....

Haltung gegenüber Projekt

1. Wie ist Ihre Einstellung gegenüber der Um- und Neugestaltung des Dorfkerns in Horw?

++ + 0 - --

2. Wie war/ist die Stimmung in Bezug auf die Umgestaltung?

a) vor dem Umbau

++ + 0 - --

b) nach dem Umbau

++ + 0 - --

Merkmale der Kundschaft

3. Wie setzt sich Ihre Kundschaft zusammen?

a) vor dem Umbau

Anteil Stammkundschaft in %

Anteil Laufkundschaft in %

b) nach dem Umbau

Anteil Stammkundschaft in %

Anteil Laufkundschaft in %

4. Woher stammt Ihre Kundschaft?

a) vor dem Umbau

Gemeinde Horw Anteil in %.....

andere Orte Anteil in %.....

b) nach dem Umbau

Gemeinde Horw Anteil in %.....

andere Orte Anteil in %.....

Parkplatzsituation

5. Wie beurteilen Sie die Parkiermöglichkeiten Ihrer Kundschaft?

a) vor dem Umbau

++ + 0 - --

b) nach dem Umbau

++ + 0 - --

Begründung (stichwortartig):

Auswirkungen der Umgestaltung

6. Durchgangsverkehr

a) Hat sich Ihrer Meinung nach der Durchgangsverkehr durch die Umgestaltung verringert?

Ja Nein

b) Wie beurteilen Sie diese Veränderung?

++ + 0 - --

7. Wie haben sich die Bedingungen für die **Fussgänger** durch die Umgestaltung verändert?

++ + 0 - --

8. Wie haben sich die Bedingungen für die **Velofahrer** durch die Umgestaltung verändert?

++ + 0 - --

9. Wie beurteilen Sie die veränderten Bedingungen für den Öffentlichen Verkehr? (Platzierung Bushaltestellen, Veränderung des Strassenverlaufs etc.)

++ + 0 - --

10. Was halten Sie von der 30km/h Zone?

++ + 0 - --

11. Würde eine Erweiterung zur Begegnungszone (20km/h) weitere Auswirkungen haben?

Ja Nein

Begründung:

12. Wie beurteilen Sie die neue Beleuchtung an der Kantonsstrasse?

a) bezüglich Helligkeit:

++ + 0 -- -

b) bezüglich Standort der Lichter?

++ + 0 - --

13. Wie beurteilen Sie die aktuelle Situation in der 30km/h Zone **ohne** Fussgängerstreifen?

++ + 0 - --

14. Sollte Ihrer Meinung nach die Kantonsstrasse mit Fussgängerstreifen ergänzt werden?

Ja Nein

Begründung:

15. Sind aufgrund der Umgestaltung Ihnen bekannte Bauschäden entstanden?

Ja Nein

Wenn ja, welche?

16. Chancen und Befürchtungen

a) Welche **Chancen** sahen Sie für Ihren Betrieb vor der Umgestaltung?

b) Inwiefern haben sich die Chancen bewahrheitet?

++ + 0 - --

c) Welche **Befürchtungen** sahen Sie für Ihren Betrieb vor der Umgestaltung?

d) Inwiefern sind die Befürchtungen eingetroffen?

++ + 0 - --

17. Gibt es nebst dem Umbau auch andere Faktoren, welche Ihren Geschäftsgang beeinflusst haben?

Ja Nein

Wenn ja, welche?

Entwicklung Umsatz

18. Welchen Einfluss hatte die Umgestaltung auf Ihren Umsatz?

++ + 0 - --

19. Können Sie konkrete Zahlen nennen?

>+10% +5 bis +10% 0 bis + 5% 0% 0 bis -5% -5 bis -10% <-

10%

Extremwerte bitte angeben:.....

20. Haben Sie eine solche Veränderung des Umsatzes erwartet?

Ja Nein

21. Durch den Umbau der Kantonsstrasse wurde auch Ihr Betrieb von Veränderungen betroffen. Welche Massnahmen haben Sie zur Erhaltung/Ausbau des Umsatzniveaus getroffen? (mehrere Antworten möglich)

Anpassung des Sortiments / der Dienstleistung

Veränderung der Betriebsorganisation

Verkaufsförderung

Zusammenarbeit mit anderen Gewerben

keine Massnahmen

andere Massnahmen:

Standort

22. Wie beurteilen Sie die Qualität des jetzigen Standorts Ihres Betriebes?

++ + 0 - --

23. Hat sich durch den Umbau etwas an der Qualität des Standorts verändert?

Ja Nein

Wenn ja, Begründung:

24. Wie beurteilen Sie den Standort Horw für Ihren Betrieb ganz allgemein?

++ + 0 - --

Konkurrenz

25. Hat sich etwas an Ihrer Konkurrenz geändert?

- Zuzüge Konkurrenz
- Wegzüge Konkurrenz
- keine Veränderung

26. Der Standort der Migros und Coop hat sich verändert. Hat dies einen Einfluss auf Ihre Kundschaft?

Ja Nein

Begründung:

Betriebsspezifische Angaben

27. Wie viele Mitarbeiter beschäftigen Sie?

1-5 5-10 10-15 15-25 >25

28. Veränderung Personal

a) Haben Sie aufgrund der Umgestaltung neue Mitarbeiter eingestellt?

Ja Nein

b) Haben Sie aufgrund der Umgestaltung Mitarbeiter entlassen?

Ja Nein

29. Seit wann ist Ihr Betrieb in Horw tätig?

.....(JJJJ)

30. In welcher Branche ist Ihr Betrieb tätig?

- Verarbeitungsbetrieb
- Gastgewerbe
- Nahrungsmittelhandel
- Textilhandel
- sonstiger Handel
- persönliche Dienstleistungen
- Banken / Versicherung
- andere Dienstleistungen

Wegzug / Zuzug (nur falls relevant)

31. Was hat Sie dazu bewogen Ihren Standort zu wechseln?

- geringere Standortqualität
- zu hohe Mietpreise
- andere Gründe:

32. Was erhoffen Sie sich durch diesen Standortwechsel?

33. Hat sich bereits etwas an Ihrem Geschäftsgang verändert?

- Ja Nein

Begründung:

Rückblick auf das Projekt

34. Würden Sie rückblickend das Projekt in dieser oder ähnlicher Art für eine andere Gemeinde weiterempfehlen?

Ja Nein

35. Welche wären Ihre Verbesserungsvorschläge, falls man ein ähnliches Projekt in Angriff nehmen würde?

Besten Dank für Ihre Teilnahme!

Umgestaltung der Kantonsstrasse Horw

Im Auftrag der Gemeinde Horw wird die Situation nach der Umgestaltung der Kantonsstrasse für das Gewerbe analysiert. Dadurch sollen Erkenntnisse in Bezug auf die Umgestaltung gewonnen werden.

Ihre Daten werden selbstverständlich vertraut behandelt und bleiben anonym. Es werden keine Schlüsse auf die einzelnen Betriebe gezogen. Die Auswertungen werden generell auf die Branchen bezogen.

Bei jeder Frage ist grundsätzlich nur eine Antwort anzukreuzen!

sehr positiv ++ eher positiv + neutral 0 eher negativ - sehr negativ --

Kontakt Daten

Name Eigentümer/in:

Adresse:

Tel:

Vermieterseite (Eigentümer)

36. Wie ist Ihre Einstellung gegenüber der Um- und Neugestaltung des Dorfkerns in Horw?

++ + 0 - --

37. Wie war/ist die Stimmung in Bezug auf die Umgestaltung?

c) vor dem Umbau

++ + 0 - --

d) nach dem Umbau

++ + 0 - --

38. Vermietung

a) Vermieten Sie eine oder mehrere Wohnungen, Lokale, Parkplätze in der Gemeinde Horw?

Ja Nein

b) Wenn ja,

Wohnungen Lokale Parkplätze

39. Wie attraktiv ist Horw als Investitionsgemeinde?

++ + 0 - --

40. Mietpreise

c) Haben sich die Mietpreise aufgrund der Umgestaltung verändert?

Ja Nein

d) Wenn ja,

gestiegen gesunken

e) Prozentsatz: bis 5% 5 bis 10% 10 bis 15% 15 bis 20% > 20%

f) Falls gesunken, haben Sie Massnahmen getroffen?

Renovation oder Umbau

Alte Geräte ersetzt (wie z.B. Waschküche, Tumbler, Küche, etc.)

Mehr Inserate aufgegeben

Professionelle Verkaufsförderungshilfe aufgesucht

keine Massnahmen

andere Massnahmen:

41. Haben Sie seit der Neugestaltung weniger/mehr Leerstände?

viel mehr mehr gleich weniger viel
weniger

42. Haben Sie seit der Neugestaltung weniger/mehr Mieterwechsel?

viel mehr mehr gleich weniger viel
weniger

43. Haben Sie sich schon Gedanken gemacht, die Immobilie/Anlage aufgrund der Umgestaltung zu verkaufen?

Ja Nein

Besten Dank für Ihre Teilnahme!

8.4 Umfrage bei Kunden vom Februar 2009

8.4.1 Zusammenfassung und Inhaltsverzeichnis

Hochschule Luzern – Wirtschaft

Bachelor of Science in Business Administration

Projektarbeit

28. Mai 2009, LG 203

PROJEKTARBEIT

8.4.1.1.1. *Umgestaltung der Kantonsstrasse in Horw - Folgen für die Kunden*

8.4.1.1.2. **MODUL - Methodenschulung IV** 8.4.1.2. Projektarbeit

Projektteam:

Holenstein Jonas
Pilatusring 29
6023 Rothenburg
041 280 54 78
jonas.holenstein@stud.hslu.ch

Imhof Thomas
Feldli 2
6463 Bürglen
079 745 88 36
thomas.imhof@stud.hslu.ch

Iten Sven
Fürtiring 11
6018 Buttisholz
079 826 73 88
sven.iten@stud.hslu.ch

Kaufmann René
Am Rain 10
6005 Luzern
079 214 96 88
rene.kaufmann@stud.hslu.ch

Methodencoach:

Dr. Ludwig Zurbriggen
Hochschule Luzern – Wirtschaft
Zentralstrasse 9
6003 Luzern
ludwig.zurbriggen@hslu.ch

Fachcoach:

Beat Arnet
Hochschule Luzern – Wirtschaft
Zentralstrasse 9
6003 Luzern
beat.arnet@hslu.ch

Management Summary

Im Jahr 2004 wurde in der Luzerner Gemeinde Horw das neue Dorfzentrum eingeweiht. Entlang der Kantonsstrasse gestaltete die Gemeinde Horw den Kern des Dorfes neu. Mit Gesamtkosten von 5.5 Mio. Franken tätigte Horw eine gewichtige Investition in die Zukunft der Gemeinde. Rund 55 % der Gesamtkosten wurden von der Gemeinde Horw getragen (Arnet, 2004, S. 2).

Im Rahmen der Umgestaltung des Dorfkerns beauftragte die Gemeinde Horw das Institut für Betriebs- und Regionalökonomie (IBR) der Hochschule Luzern, einige Erhebungen vor und nach dem Umbau durchzuführen. Zum jetzigen Zeitpunkt geht es darum, dem Gemeinderat von Horw ein weitreichendes Feedback zur Gesamtsituation nach der Umgestaltung zu geben. Die Grundlage für einen Teil dieser Nachstudie bildet die vorliegende Arbeit. Weitere Bestandteile der Nachstudie sind studentische Arbeiten und Studien vom Projektleiter Beat Arnet.

In der nachfolgenden Arbeit wird daher einzig die Kundenperspektive näher beleuchtet. Es wird aufgezeigt, welche Folgen die Umgestaltung der Kantonsstrasse für die Kunden hatte und wie zufrieden sie mit dem Ergebnis sind. Die Arbeit beantwortet folgende Hauptfragestellung: „Inwiefern wurden durch die Umgestaltung der Kantonsstrasse in Horw die Erwartungen der Kunden erfüllt?“

Anhand der verfügbaren Vorstudien, Gesprächen mit dem Fachcoach und Überlegungen der Arbeitsgruppe wurde der Hauptteil der Arbeit in sieben Teilkapitel gegliedert: Einstieg / generelles Befinden der Kunden, Erreichbarkeit, Parkiermöglichkeiten, Einkaufsverhalten, Angebot von Waren und Dienstleistungen, Sicherheit und weitere Erkenntnisse. Basierend auf dieser Aufteilung erstellte die Arbeitsgruppe den Fragebogen für eine quantitative Umfrage. Direkt vor Ort in Horw wurden an verschiedenen Tagen und Standorten insgesamt 61 Leute befragt. Die Erkenntnisse aus dieser Umfrage bilden die Basis der Arbeit. Als Ergänzung wurden vier ausführliche, qualitative Interviews geführt, mit dem Ziel, die Resultate aus der quantitativen Umfrage tiefer zu erforschen.

Die Resultate aus den beiden Umfragen werden im Hauptteil der Arbeit, im Kapitel 5 vorgestellt. Beim *Einstieg / generelles Befinden der Kunden* sticht in erster Linie die Zufriedenheit der Kunden mit dem Umbau heraus. Über zwei Drittel der befragten Personen sind mit dem Umbau grundsätzlich zufrieden. Die offene Frage nach den Erwartungen

wurde sehr unterschiedlich beantwortet. Es kann somit festgestellt werden, dass der Umbau eine grosse Anzahl von Erwartungen zu erfüllen hatte.

Beim Thema *Erreichbarkeit* erhielt die Arbeitsgruppe kaum kontroverse Rückmeldungen. Es wird daher davon ausgegangen, dass der Umbau der Kantonsstrasse diesen Bereich nicht entscheidend tangierte, da keine grossen Veränderungen auszumachen sind. In eine ähnliche Richtung gehen die Rückmeldungen zum öffentlichen Verkehr. Die Mehrheit der Befragten bezeichnete das Angebot als gut oder sehr gut.

Die *Parkiermöglichkeiten* wurden ebenfalls als gut, beziehungsweise als genügend vorhanden bezeichnet. Anlass zu grösseren Diskussionen gab vor allem die Standortwahl der Parkplätze und die damit verbundenen Sicherheitsbedenken der Kunden. Auf diese Problematik geht allerdings das Kapitel *Sicherheit* ein.

Das *Einkaufsverhalten* der befragten Personen hat sich nicht entscheidend verändert. Rund 80 % der interviewten Kunden gaben an, nach wie vor im gleichen Umfang an der Kantonsstrasse einzukaufen. Unter den 61 Befragten war niemand, der nun weniger im Gemeindezentrum Horw einkauft. Die Kantonsstrasse in Horw wird von den befragten Personen meist mehrmals wöchentlich besucht, wobei vor allem Produkte des täglichen Bedarfs eingekauft werden.

Im Bereich *Angebot von Waren und Dienstleistungen* waren nur zwei Personen der Ansicht, das Angebot sei nun schlechter. Für 44 % der Befragten hat sich das Angebot gar verbessert. Dies ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass das Dienstleistungsangebot ausgebaut wurde. So ist zum Beispiel nun ein Augenarzt vor Ort. Gewisse Fachgeschäfte fehlen einigen Kunden jedoch noch. Die Mehrheit, nämlich 52 %, ist der Ansicht, dass sich das Angebot an Waren und Dienstleistungen durch die Umgestaltung nicht verändert hat.

Für viel Gesprächsstoff sorgte der Teilbereich *Sicherheit*. Der Anpassung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h wird grundsätzlich positiv gegenübergetreten. Rund 80 % der Befragten sind mit der Tempo-30-Zone zufrieden. Es gab jedoch zum Bereich Sicherheit auch diverse negative Wortmeldungen. In erster Linie wurden die fehlenden Fussgängerstreifen und Bordsteinkanten bemängelt.

Den Abschluss des Hauptkapitels bildet der Bereich *weitere Erkenntnisse*, wo versucht wurde, den befragten Personen zusätzliche Informationen zu entlocken, um allenfalls

Vergessenes zu kompensieren. Aus den vielen verschiedenen Statements lässt sich schliessen, dass kein Hauptanliegen der Kunden nicht angesprochen wurde.

Abschliessend kann festgehalten werden, dass die Umgestaltung von den befragten Personen positiv wahrgenommen wird. Die meisten Anforderungen wurden aus Sicht der Kunden erfüllt. Dabei schneiden die Teilbereiche Erschliessung, Parkplatzangebot, Waren- und Dienstleistungsangebot und die optische Gestaltung gut ab. Kritisch wird vor allem das Thema Sicherheit betrachtet. In diesem Bereich hätte vielleicht etwas mehr Zeit in die Planung investiert werden sollen. Besonders für Auswärtige und Kinder scheint die momentane Situation etwas problematisch. Gleichwohl hat die Einführung einer Tempo-30-Zone gemäss Kunden eine Verkehrsberuhigung bewirkt.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	1
2. Methodenkapitel	4
2.1 Vorgehen	4
2.2 Durchführung der quantitativen Interviews	6
2.3 Auswertung der quantitativen Interviews	7
2.4 Durchführung der qualitativen Interviews	7
2.5 Der qualitative Forschungsprozess	8
2.6 Auswertung der qualitativen Interviews	10
3. Erwartungen der Kunden vor der Umgestaltung	12
3.1 Erschliessung	12
3.2 Einkaufsverhalten	12
3.3 Angebot	12
3.4 Erlebnis	13
3.5 Sicherheit	13
4. Quantitative und qualitative Interviews	14
4.1 Quantitative Interviews	14
4.2 Qualitative Interviews	15
5. Auswertung der Interviews	17
5.1 Einstieg / generelles Befinden der Kunden	17
5.2 Erreichbarkeit	19
5.3 Parkiermöglichkeiten	22
5.4 Einkaufsverhalten	24
5.5 Angebot an Waren und Dienstleistungen	26
5.6 Sicherheit	30
5.7 Weitere Erkenntnisse	35
6. Fazit	38
7. Literaturverzeichnis	40
8. Eidesstattliche Erklärung	41
9. Anhang	42

8.4.2 Fragebogen

Anhang I: Quantitativer Fragebogen

Einstieg/ generelles Befinden der Kunden

1. Ganz allgemein, sind Sie mit dem Ergebnis der Umgestaltung der Kantonsstrasse zufrieden?

sehr zufrieden zufrieden weniger unzufrieden

2. Welche Ihrer Erwartungen wurden erfüllt?

3. Welche Ihrer Erwartungen wurden nicht erfüllt?

Erreichbarkeit

1. Wo wohnen Sie?

Horw zentral Horwer Halbinsel Kastanienbaum & Umgebung

Luzern Kriens andere Orte

2. Wie beurteilen Sie die Erreichbarkeit der Geschäfte an der Kantonsstrasse im Vergleich zu anderen Einkaufsstandorten?

Sehr gut gut mittelmässig schlecht sehr schlecht

3. Welchen Einfluss hat die Umgestaltung der Kantonsstrasse auf die Erreichbarkeit der Geschäfte im Vergleich zu früher?

4. Welches Verkehrsmittel bevorzugen Sie, um Ihre Einkäufe an der Kantonsstrasse zu tätigen?

Auto Motorrad Fahrrad öffentliche Verkehrsmittel zu Fuss

5. Wie beurteilen Sie das Angebot betreffend öffentliche Verkehrsmittel?

Sehr gut gut mittelmässig schlecht sehr schlecht

6. Welche Vorschläge haben Sie betreffend öffentliche Verkehrsmittel?

7. Inwiefern beeinflusst der Umfang Ihrer Einkäufe die Wahl Ihres Verkehrsmittels?

Parkiermöglichkeiten

1. Wie hat sich die Umgestaltung der Kantonsstrasse auf das Angebot der Parkiermöglichkeiten ausgewirkt?

2. Sind Sie mit dem Angebot an Parkplätzen zufrieden? Sind genug Parkplätze vorhanden?

Ja Nein

3. Benutzen Sie aufgrund der erweiterten Parkiermöglichkeiten öfters das Auto?

Ja Nein

4. Wie beurteilen Sie die Standorte der Parkplätze?

optimal in Ordnung schlecht

5. Benutzen Sie aufgrund des verbesserten Angebots an Radabstellplätzen an der Kantonsstrasse öfters das Velo?

Ja nein

Einkaufsverhalten

1. Kaufen Sie seit der Umgestaltung der Kantonsstrasse vermehrt an dieser ein?

ja im gleichen Umfang weniger als früher

2. Warum?

3. Wie oft kaufen Sie an der Kantonsstrasse ein?

täglich mehrmals wöchentlich einmal wöchentlich gelegentlich

4. Welche Produkte kaufen Sie vorwiegend in den Geschäften an der Kantonsstrasse ein?

Produkte des täglichen Bedarfs Kleidung anderes

5. In welchem Geschäft tätigen Sie die meisten Einkäufe?

Migros Coop in einem der Fachgeschäfte

Angebot von Waren und Dienstleistungen

1. Wie hat sich das Angebot Ihrer Meinung nach seit der Umgestaltung verändert?

hat sich verbessert unverändert hat sich verschlechtert

2. Wenn ja: Inwiefern?

3. Sind Sie mit dem aktuellen Angebot zufrieden?

sehr zufrieden zufrieden weniger unzufrieden

4. Wenn nein: Was müsste Ihrer Meinung nach noch verbessert werden?

5. Wie sind Sie mit dem Angebot an Restaurants und Cafés zufrieden?

sehr zufrieden zufrieden weniger unzufrieden

Sicherheit

1. Welche Veränderungen hat die Umgestaltung bezüglich der Sicherheit bewirkt?

2. Inwiefern hat sich die Einführung von Tempo 30 auf die Sicherheit ausgewirkt?

sehr gut gut mittelmässig schlecht sehr schlecht

3. Möchten Sie Tempo 30 beibehalten?

Ja nein

4. Wenn nein: Welche Massnahmen sollten getroffen werden?

20er Zone 50er Zone reine Fussgängerzone

5. Wie sind Sie mit der Fussgängerzone zufrieden? Was gefällt Ihnen, was nicht?

6. Wie beurteilen Sie das Fehlen der Bordsteinkanten?

7. Fühlen Sie sich beim Flanieren durch die Kantonsstrasse seit der Umgestaltung sicherer?

ja warum?

nein warum?

Weitere Erkenntnisse

1. Welche weiteren Auswirkungen der Umgestaltung der Kantonsstrasse sind Ihnen aufgefallen?

2. Sehen Sie die umgestaltete Kantonsstrasse als Treffpunkt, der zum Verweilen einlädt?

Ja

8.4.3 Ergebnisse

Anhang II: Auswertung quantitative Umfrage

Auswertung der Umfragen zur Umgestaltung der Kantonsstrasse in Horw (Umfrage entlang der Kantonsstrasse in Horw)

Allgemeiner Teil

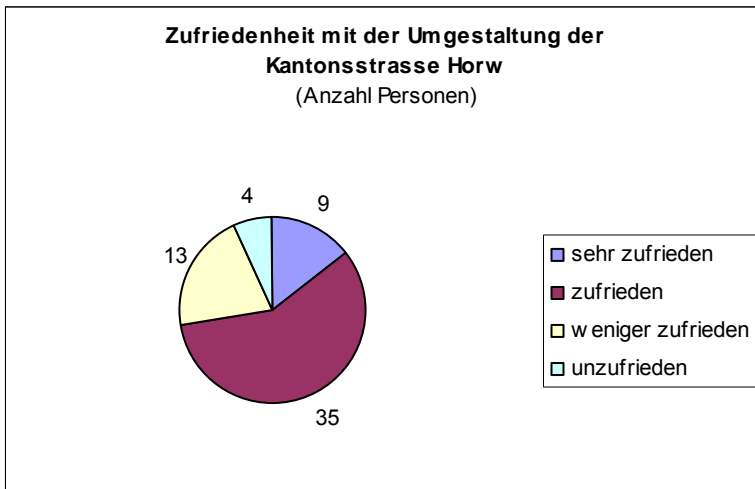
Bezeichnung	Anzahl Personen	
Altersgruppe		
junge Leute bis 20	9	15%
Erwachsene 20 - 64	32	53%
Rentner (65+)	20	32%
Total	61	
Geschlecht		
männlich	27	44%
weiblich	34	56%
Total	61	
Standort		
Migros	16	26%
Coop	20	33%
Ottos	6	10%
Bäckerei	12	20%
Kebab Stand	7	11%
Total	61	
Datum		
Wochentag	41	67%
Wochenende	20	33%
Total	61	
Zeitpunkt		
Vormittag	30	49%
Nachmittag	31	51%
Total	61	

Einstieg / generelles Befinden der Kunden

1 Ganz allgemein, sind Sie mit dem Ergebnis der Umgestaltung der Kantonsstrasse zufrieden?

- sehr zufrieden	9	15%
- zufrieden	35	57%
- weniger zufrieden	13	21%
- unzufrieden	4	7%

Total Personen 61



2 Welche Ihrer Erwartungen wurde erfüllt?

- optisch schönerer Eindruck	12
- Verkehrsberuhigung	6
- gute Einkaufsmöglichkeiten	4
- gute Erreichbarkeit der Geschäfte	4
- Fussgänger sind nun "freier"	3
- Dorfkern nun vorhanden	3
- Ort der Begegnung	3
- endlich Markenartikel	3
- sicherer für Velofahrer	2
- keine besonderen Erwartungen	21

Total Rückmeldungen 61

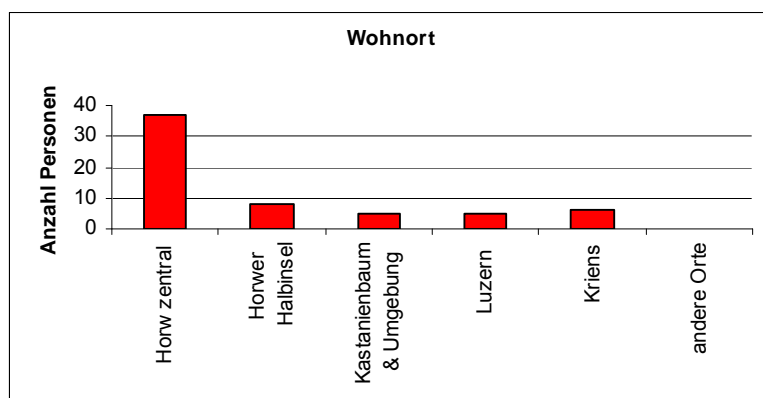
3 Welche Ihrer Erwartungen wurden nicht erfüllt?

- immer noch zuviel Verkehr	10
- Fussgängerstreifen fehlen	9
- Sicherheit ungenügend	8
- Tempo 20 erwünscht	4
- Tempo 30 für Autofahrer zu langsam	3
- reine Fussgängerzone erwünscht	2
- Trottoir fehlt	2
- kein Einbezug der Bahnhofgegend	1
- schlechte Beleuchtung	1
- kein Ort der Begegnung	1
- zu viel Asphalt, zu wenig grün →Kreativität	1
- Optik nicht so schön, kleine Stadt, unpersönlich	1
- Lampen sind zu modern, unschön	1
- zu lange Umbauphase	1
- alte Gebäude waren schöner	1
- Läden zu teuer	1
- keine besonderen Erwartungen	14
Total Rückmeldungen	61

Erreichbarkeit

1 Wo wohnen Sie?

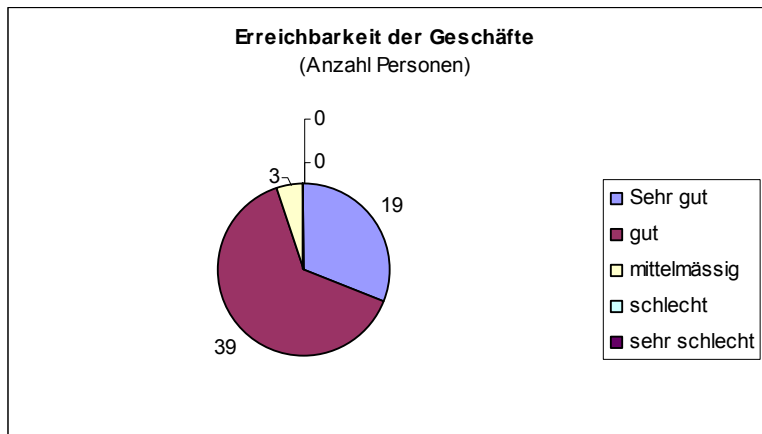
- Horw zentral	37
- Horwer Halbinsel	8
- Kastanienbaum & Umgebung	5
- Luzern	5
- Kriens	6
- andere Orte	0
Total Personen	61



2 Wie beurteilen Sie die Erreichbarkeit der Geschäfte an der Kantonsstrasse im Vergleich zu anderen Einkaufsstandorten?

- sehr gut	19
- gut	39
- mittelmässig	3
- schlecht	0
- sehr schlecht	0

Total Personen 61



3 Welchen Einfluss hat die Umgestaltung der Geschäfte an der Kantonsstrasse auf die Erreichbarkeit der Geschäfte im Vergleich zu früher?

- keinen Einfluss	24
- keine Angabe	2
- Erreichbarkeit eher besser	9
- Erreichbarkeit deutlich besser	9
- Migros und Coop nun näher zusammen	6
- mit dem Auto nun besser erreichbar	3
- mit dem Bus nun einfacher erreichbar	2
- gab keine Verbesserungen	2
- Standort Migros war vorher besser	1
- Keine Antwort	3

Total Rückmeldungen 61

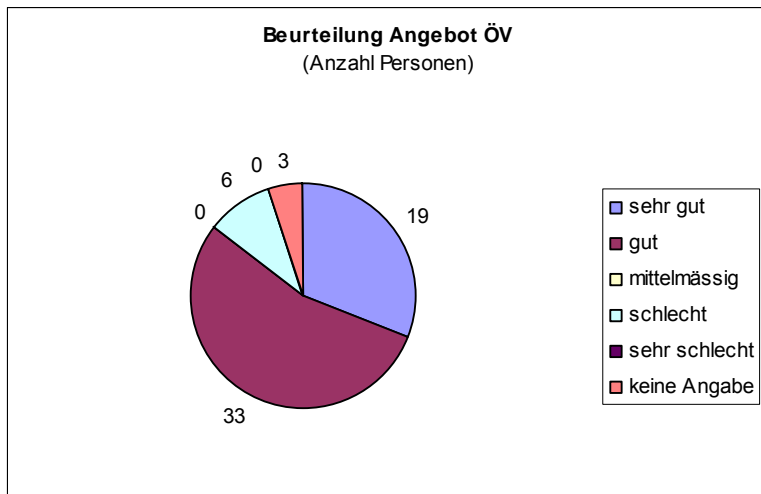
4 Welches Verkehrsmittel bevorzugen Sie, um Ihre Einkäufe an der Kantonsstrasse zu tätigen? (Mehrfachantworten sind möglich!)

- zu Fuss	42
- Fahrrad	21
- Auto	8
- öffentliche Verkehrsmittel	6
- Motorrad	0

Total Rückmeldungen 77

5 Wie beurteilen Sie das Angebot betreffend öffentlicher Verkehrsmittel?

- sehr gut	19
- gut	33
- mittelmässig	0
- schlecht	6
- sehr schlecht	0
- keine Angabe	3
Total Personen	61



6 Welche Vorschläge haben Sie betreffend öff. Verkehrsmittel?

- S-Bahn zu wenig frequentiert	1
- Nach Bushaltestellen fehlen Fussgängerstreifen	1
- VBL zu wenig frequentiert	9
- VBL sollte Fahrpläne besser koordinieren (Linie 20/21)	2
- mit Angebot der Linie 20/21 sehr zufrieden	2
- keine Verbesserungsvorschläge / Zufrieden mit Situation	22
- keine Angabe	24
Total Rückmeldungen	61

7 Inwiefern beeinflusst der Umfang Ihrer Einkäufe die Wahl Ihres Verkehrsmittels?

- Bei grossen Einkäufen fällt Wahl auf Auto	8
- keinen Einfluss	51
- keine Angabe	2
Total Rückmeldungen	61

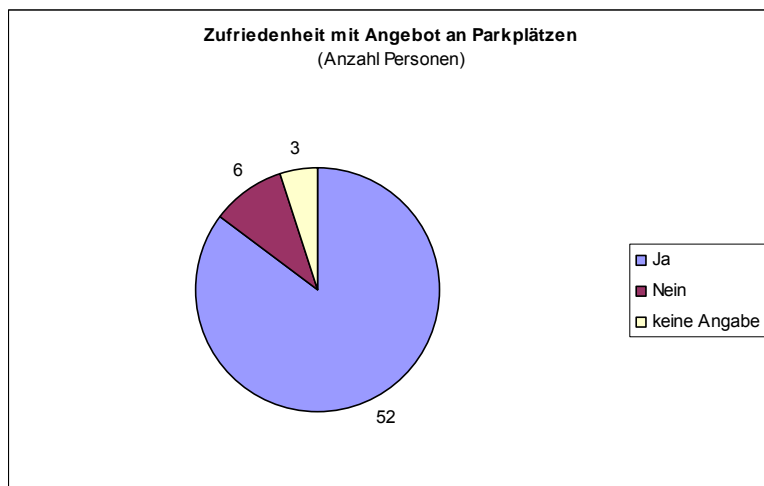
Parkiermöglichkeiten

1 Wie hat sich die Umgestaltung der Kantonsstrasse auf das Angebot der Parkiermöglichkeiten ausgewirkt?

- positive Auswirkungen da mehr Parkplätze vorhanden	33
- keine Veränderungen	3
- problematische Standorte der Parkplätze	3
- Einstellhalle	2
- Parkhäuser sind gut	2
- Besucherparkplätze sind kostenpflichtig	1
- Möglichkeit des Kurzparkierens (30 Min.) sehr gut	1
- zu wenig Behindertenparkplätze	1
- keine Angabe	15
Total Rückmeldungen	61

2 Sind Sie mit dem Angebot an Parkplätze zufrieden? Sind genug Parkplätze vorhanden?

- Ja	52
- Nein	6
- keine Angabe	3
Total Personen	61



3 Benutzen Sie aufgrund der erweiterten Parkiermöglichkeiten öfters das Auto?

- Ja	7
- Nein	51
- keine Angabe	3
Total Personen	61

4 Wie beurteilen Sie die Standorte der Parkplätze?

- optimal	16
- in Ordnung	16
- schlecht	26
- keine Angabe	3
Total Personen	61

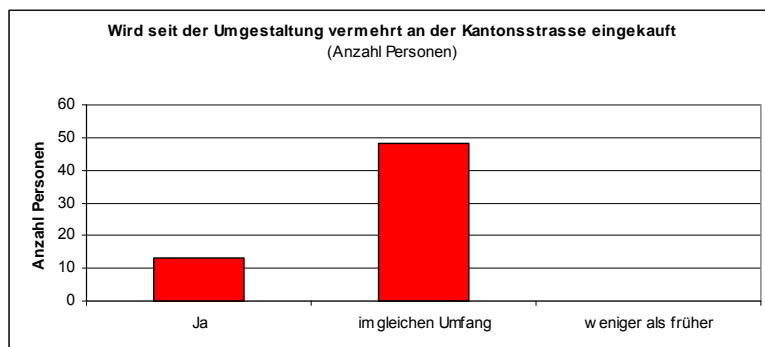
5 Benutzen Sie aufgrund des verbesserten Angebots an Radabstellplätzen an der Kantonsstrasse öfters das Velo?

- Ja	12
- Nein	49
- keine Angabe	0
Total Personen	61

Einkaufsverhalten

1 Kaufen Sie seit der Umgestaltung der Kantonsstrasse vermehrt an dieser ein?

- Ja	13
- im gleichen Umfang	48
- weniger als früher	0
Total Personen	61

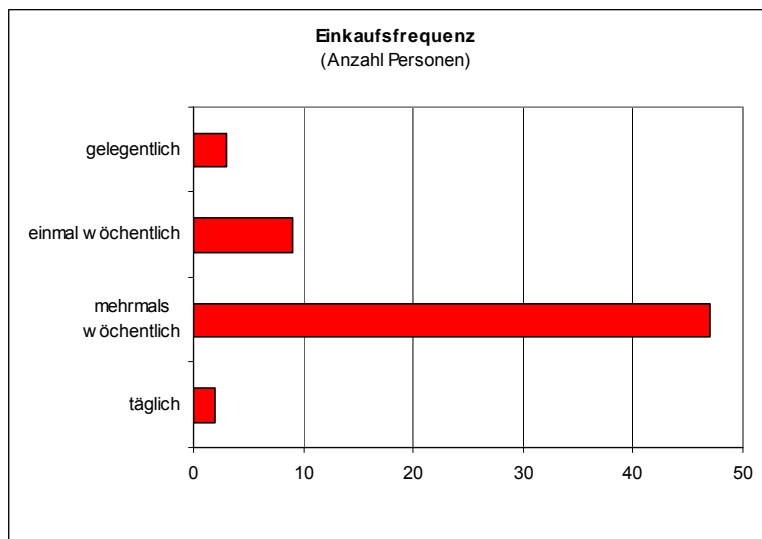


2 Warum?

- Angebotsverbesserung	6
- Alles vor Ort (Normalbedarf wird gedeckt)	2
- Spazieren und Einkaufen lässt sich gut verbinden	2
- Erreichbarkeit ist sehr gut	3
- keine Angabe	48
Total Rückmeldungen	61

3 Wie oft kaufen Sie an der Kantonsstrasse ein?

- täglich	2
- mehrmals wöchentlich	47
- einmal wöchentlich	9
- gelegentlich	3
Total Personen	61



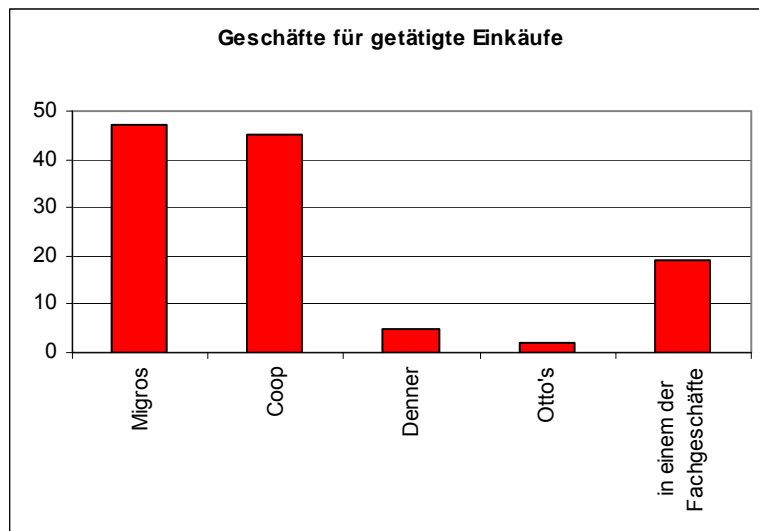
4 Welche Produkte kaufen Sie vorwiegend in den Geschäften an der Kantonsstrasse ein?

- Produkte des täglichen Bedarfs	55
- Kleidung	0
- anderes	6
Total Personen	61

5 In welchen Geschäften tätigen Sie die meisten Einkäufe? (Mehrfachantworten!)

- Migros 47
- Coop 45
- Denner 5
- Otto's 2
- in einem der Fachgeschäfte 19

Total Rückmeldungen 118

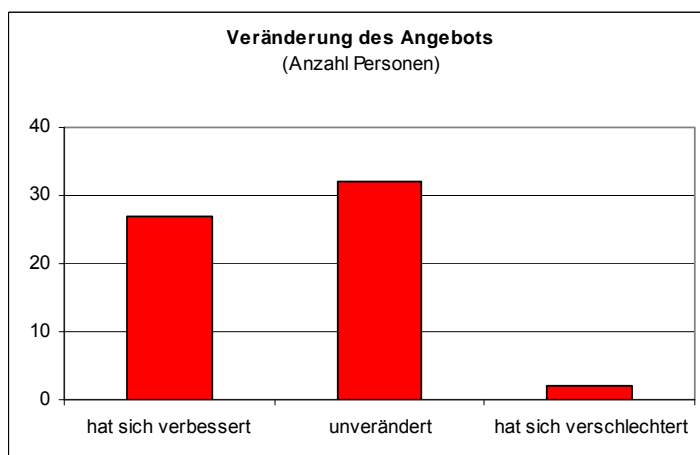


Angebot von Waren & Dienstleistungen

1 Wie hat sich das Angebot Ihrer Meinung nach seit der Umgestaltung verändert?

- hat sich verbessert 27
- unverändert 32
- hat sich verschlechtert 2

Total Personen 61

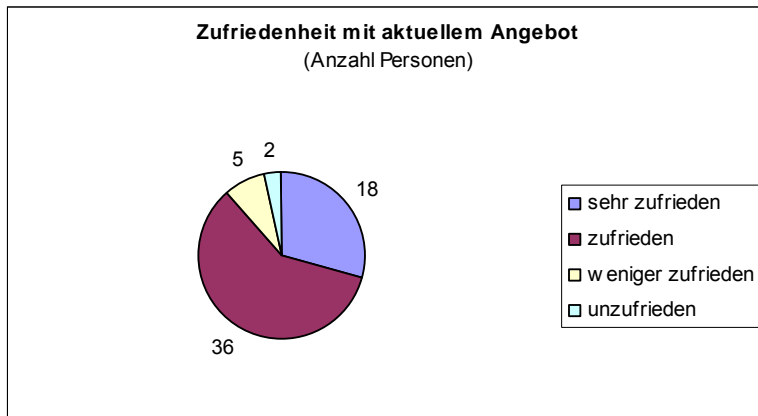


2 Wenn verändert, inwiefern?

- grössere Auswahl / breiteres Angebot	22
- hat nun Augenarzt vor Ort	5
- Migros hat nun weniger Produkte	2
Total Rückmeldungen	29

3 Sind Sie mit dem aktuellen Angebot zufrieden?

- sehr zufrieden	18
- zufrieden	36
- weniger zufrieden	5
- unzufrieden	2
Total Personen	61



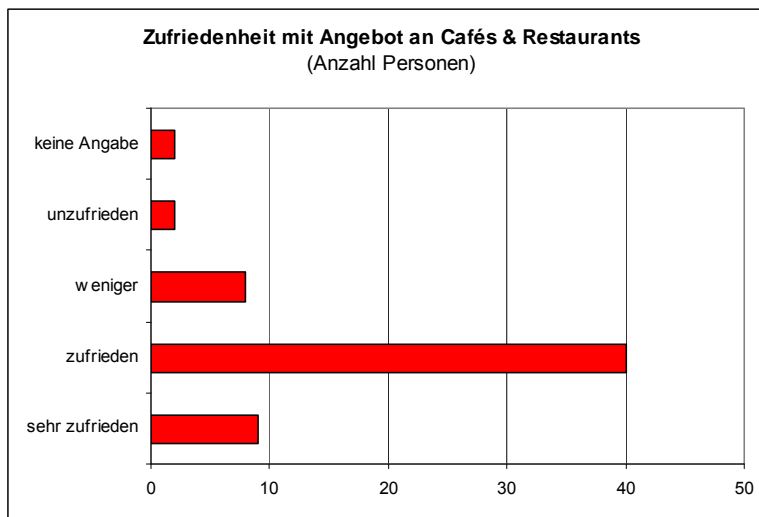
4 Was müsste Ihrer Meinung nach noch verbessert werden?

- fehlende Metzgerei	15
- fehlende Molkerei	1
- Angebot ist zu klein im Verhältnis zum Ort	1
- Keine Antwort	44
Total Rückmeldungen	61

5 Sind Sie mit dem Angebot an Restaurants/Cafés zufrieden?

- sehr zufrieden	9
- zufrieden	40
- weniger	8
- unzufrieden	2
- keine Angabe	2

Total Personen 61



Sicherheit

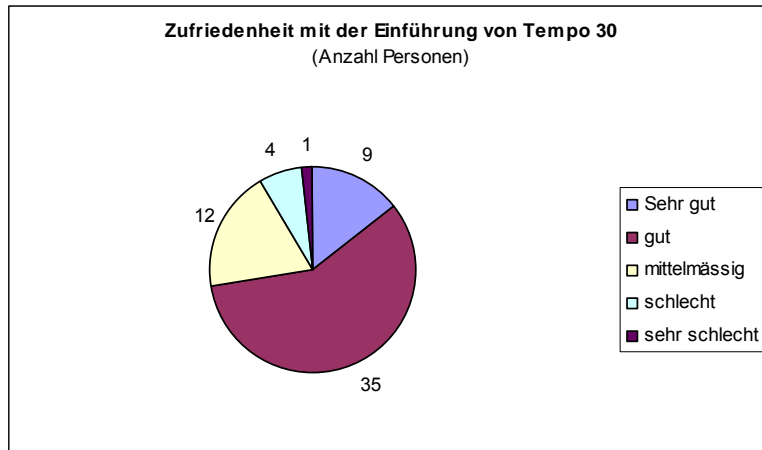
1 Welche Veränderungen hat die Umgestaltung bezüglich der Sicherheit bewirkt?

- fehlende Fussgängerstreifen sind gefährlich	16
- klare Verbesserung der Sicherheit	15
- 30er Zone brachte Verkehrsberuhigung	8
- keine Veränderungen zu früher	7
- bei Busstopp fahren Autofahrer am Bus vorbei und gefährden die Fussgänger	2
- Einführung 20er Zone wäre wünschenswert	2
- Parkplätze in der Mitte sind unübersichtlich und deshalb gefährlich	2
- fehlen der Bordsteinkanten ist problematisch	1
- reine Fussgängerzone wäre wünschenswert	1
- Kurven im Strassenverlauf sind heikel	1
- Veränderung zum Negativen für Kinder	1
- keine Angabe	5

Total Personen 61

2 Inwiefern hat sich die Einführung von Tempo 30 auf die Sicherheit ausgewirkt?

- sehr gut	9
- gut	35
- mittelmässig	12
- schlecht	4
- sehr schlecht	1
Total Personen	61



3 Möchten Sie Tempo 30 beibehalten?

- Ja	50
- Nein	11
Total Personen	61

4 Wenn nein: Welche Massnahmen sollten getroffen werden?

- 20er Zone	9
- 50er Zone	1
- reine Fussgängerzone	1
Total Rückmeldungen	11

5 Wie sind Sie mit der Fussgängerzone zufrieden? Was gefällt Ihnen, was nicht?

Pro:

- optisch schön	12	
- fühlt sich sicher	2	
- zufrieden	11	
- keine Fussgängerstreifen (ausdrücklich erwähnt als positiver Aspekt)	1	
- gute Markierung für Sehbehinderte	1	
- zweckmässig	1	
Total Pro		28

Contra:

- für Sehbehinderte (Blinde) sehr gefährlich	1	
- zu viele Autos / unsicher	2	
- Fussgängerstreifen fehlen	6	
- Trottoir fehlt	3	
- Pfosten stören	1	
- gefährlich für Klein- und Schulkinder	2	
- Parkplätze in der Mitte machen Zone unübersichtlich	4	
- Asphaltwüste / zu wenig grüne Flächen	4	
Total Contra		23

Total Neutral

		10
--	--	-----------

Total Rückmeldungen

61

6 Wie beurteilen Sie das Fehlen der Bordsteinkanten?

- positive Wirkung / optische Verschönerung	19
- nicht entscheidend	2
- problematisch / gefährlich	20
- keine Antwort	20

Total Rückmeldungen

61

7 Fühlen Sie sich beim Flanieren durch die Kantonsstrasse sicherer?

<i>Ja</i>		36
Warum? (nur Hauptnennungen erwähnt)		
- jeder muss aber auf sich Acht geben / Augen offen halten		7
- 30er Zone gut für Sicherheit		3
<i>Nein</i>		25
Warum? (nur Hauptnennungen erwähnt)		
- in der Nacht sind Pfosten schlecht sichtbar		1
- rücksichtslose Velofahrer		1
- wenig Platz		1
- gefährlich mit Kindern		4
- Autos fahren zu schnell		3
- Fussgängerstreifen fehlen		4
- unübersichtlich wegen Parkplätzen in der Mitte		3
Total Rückmeldungen		61

Weitere Erkenntnisse

1 Welche weiteren Auswirkungen der Umgestaltung der Kantonsstrasse sind Ihnen aufgefallen?

<i>Pro:</i>		
- belebter / mehr Leute		3
- ist nun Velofreundlicher		2
- mehr Geschäfte als früher		2
- keine Lkw's mehr		1
- bauliche Qualität wurde aufgewertet		1
Total Pro		9
<i>Contra:</i>		
- Bereich Wegscheide/Bhf unbelebt		3
- mehr Abfall / Reinigung durch Gde wird vernachlässigt		3
- Parkplatzsituation ist nicht zufriedenstellend		3
- mehr Junge am Abend (Lärm)		2
- unpersönlich / Small City		2
- immer weniger kleine Geschäfte		2
- Asphaltwüste / zu wenig Grünflächen		2
- Buschauffeure regen sich auf		1
- Bus hält auf Strasse / Kolonnenbildung		1
- altes, denkmalgeschütztes Haus beim Kreisel sollte abgerissen werden		1
- ganzes Projekt war unnötig / verschwendetes Geld		1
Total Contra		21
Total Neutral		31
Total Rückmeldungen		61

2 Sehen Sie die umgestaltete Kantonsstrasse als Treffpunkt der zum Verweilen einlädt?

- Ja	33
- Nein	25
- keine Angabe	3
Total Personen	61