



Gemeinde Horw
Bootshafenkonzept

19. Dezember 2007 (einzelne Änderungen Juni 2008)

metron

Bearbeitung

Martin Kaeslin

Metron Raumentwicklung AG

Postfach 480

Stahlrain 2

CH 5201 Brugg

Landschaftsarchitekt HTL, Raumplaner NDS HTL

T 056 460 91 11

F 056 460 91 00

info@metron.ch

www.metron.ch

Inhaltsverzeichnis

<i>Zusammenfassung</i>	3
<i>1 Ausgangslage</i>	4
1.1 <i>Bedeutung des Vierwaldstättersees</i>	4
1.2 <i>Vorgeschichte Hafenanlage</i>	4
1.3 <i>Übersicht Hafenanlagen, Schiffstandplätze und Kontingente</i>	5
1.3.1 <i>Hafenanlagen in Horw</i>	5
1.3.2 <i>Wasserbezogene Erholungsnutzung (Wassersporteinrichtungen)</i>	5
1.3.3 <i>Kontingent Schiffstandplätze</i>	6
1.3.4 <i>Schiffstandplätze und -typen in Horw</i>	6
1.3.5 <i>Stand Bewilligung Schiffstandplätze</i>	7
1.3.6 <i>Nicht realisierte Hafenprojekte</i>	7
1.3.7 <i>Bootshafeninfrastruktur</i>	8
1.4 <i>Gesetzliche Rahmenbedingungen</i>	9
1.5 <i>Raumplanerische Rahmenbedingungen</i>	10
1.5.1 <i>Überkommunale Planungen</i>	10
1.5.2 <i>Kommunale Planungen</i>	12
1.5.3 <i>Erholungsnutzung</i>	12
1.5.4 <i>Verkehr und Erschliessung</i>	13
1.5.5 <i>Natur- und Landschaftsschutz</i>	13
1.5.6 <i>Kulturobjektschutz</i>	14
1.5.7 <i>Umwelt- und Gewässerschutz</i>	14
1.5.8 <i>Fischerei</i>	15
1.5.9 <i>Verordnung über die Schifffahrt</i>	15
1.6 <i>Technische Rahmenbedingungen zum Bau von Hafenanlagen</i>	15
<i>2 Situationsanalyse / Beurteilung</i>	
<i>Ausgangslage</i>	17
2.1 <i>Wirtschaftliche Bedeutung / Bedarf</i>	17
2.2 <i>Raumplanerische Rahmenbedingungen</i>	17
2.2.1 <i>Erholungsnutzung</i>	17
2.2.2 <i>Naturschutz</i>	17
2.2.3 <i>Landschaftsschutz</i>	18
2.2.4 <i>Kulturobjektschutz</i>	18
2.2.5 <i>Umwelt- und Gewässerschutz</i>	19

2.3	<i>Beurteilung der Uferabschnitte</i>	19
2.3.1	<i>Vorgehen</i>	19
2.3.2	<i>Beurteilungskriterien</i>	20
2.3.3	<i>Bewertung</i>	20
3	<i>Zielkatalog</i>	21
4	<i>Standortevaluation und Mitwirkung</i>	23
4.1	<i>Vorgehensstrategie</i>	23
4.2	<i>Resultate der ersten Mitwirkung</i>	23
4.3	<i>Standortevaluation</i>	24
4.3.1	<i>Standort Sand und Kies AG</i>	24
4.3.2	<i>Standort Ennethorw</i>	25
4.3.3	<i>Standort Seestrasse</i>	26
5	<i>Bootshafenkonzeption</i>	27
5.1	<i>Bootshafenstandorte</i>	27
5.2	<i>Bootshafen Winkel</i>	27
5.3	<i>Bootshafen Kastanienbaum</i>	29
5.4	<i>Kleiner Hafen, Hinterrüti</i>	29
5.5	<i>Bootshafen Ennethorw</i>	29
5.6	<i>Freies Bootskontigent</i>	30
5.7	<i>Öffentliche Zugänge für Wassersport</i>	31
6	<i>Vorgehen</i>	32
6.1	<i>Planungsrechtliche Vorgaben</i>	32
6.2	<i>Vorschlag weiteres Vorgehen für neue Bootshafenstandorte</i>	32
	<i>Anhang</i>	34

Zusammenfassung

Den Vierwaldstättersee wird von über 8'000 privaten Motor- und Segelboote befahren. An den Seeufern befinden sich 76 Hafenanlagen mit jeweils mehr als 10 Standplätzen. In der Gemeinde Horw sind insgesamt 197 Boote mit einem Schiffstandplatz registriert (Stand Aug. 2006), und es gibt 5 kleinere Hafenanlagen zwischen 10 und 25 Booten.

Schon seit langer Zeit sind Bemühungen im Gange, in Horw eine grosse Hafenanlage zu realisieren. Die Bevölkerung von Horw lehnte im Jahr 1996 die Einzonung eines Areals in Ennethorw ab, welches ein Hafenprojekt mit 160 Bootsplätzen ermöglichen sollte.

Die Gemeinde legt mit dem vorliegenden Bootshafenkonzept fest, an welchen Standorten in Horw Bootshafenanlagen zweckmässig sind, welche Anlagen erhalten sowie neu realisiert werden können und wie das der Gemeinde Horw zustehende Kontingent (betrifft Boote mit Verbrennungsmotoren) an Bootsplätzen verteilt wird (ergänzt Jun. 2008).

Von den insgesamt 197 Booten in Horw mit einem Schiffstandplatz sind 156 mit einem Kontingent belegt. Zurzeit sind 122 Kontingentsplätze ungenutzt. Bei einem allfälligen Bau eines zentralen Hafens in Horw müssen gemäss kantonalen Vorgaben die Bootsteg-Standplätze im Winkel überprüft und die Bojenplätze im Winkel sowie an zwei weiteren Standorten aufgehoben werden.

Ein grosser, neuer Bootshafen, welcher das bestehende freie Kontingent in Horw ausnutzt und gleichzeitig als Ersatz für bestehende Bootshäfen dient, ist aus raum- und landschaftsplanerischen Gründen kaum mehr möglich. Deshalb wird ein Konzept mit dezentralen Hafenanlagen angestrebt. In Ennethorw ist neu ein mittelgrosser Hafen mit 80 Bootsplätzen im Wasser vorgesehen, und der Hafen Kastanienbaum kann, sofern die raumplanerischen und technischen Rahmenbedingungen gelöst werden können (Parkierung, Landschaftsbild, Fischerei, Ökologie, Schutz vor Sturm), auf maximal 30 Plätze ausgebaut werden. Der „Kleine Hafen“ bei Hinterrüti bleibt in seiner aktuellen Ausdehnung bestehen. Die Hafenanlagen im Winkel werden teilweise reduziert und mittelfristig neu angeordnet. Die bestehenden Trockenplätze (Bootsgestelle) im Winkel werden aufgehoben und sollen beim neuen Hafen in Ennethorw angeboten werden. Ein weiterer Standort für die Lagerung von Kleinbooten (lokaler Bedarf) ist im Raum Kastanienbaum, vorgesehen. Es konnte aber noch kein geeigneter Standort gefunden werden.

Neue Hafenanlagen beeinträchtigen auch mit einer sorgfältigen Einordnung den ökologischen Wert der betreffenden Uferabschnitte und müssen mit ausreichenden ökologischen Ausgleichsmassnahmen kompensiert werden.

Zudem sind die öffentlichen Interessen bezüglich der Erholungsnutzung am Ufer zu berücksichtigen. Bei den neuen Hafenanlagen oder in der näheren Umgebung sind als Ausgleichsmassnahme öffentlich zugängliche Uferbereiche oder geeignete Erholungseinrichtungen vorzusehen (Wässerungsstelle für Kleinboote, Badesteg o.a.).

Die neuen Bootshafenanlagen sind von einer nicht gewinnorientierten Institution (Genossenschaft, Verein) zu bauen und zu betreiben. Als ersten Planungsschritt vor dem eigentlichen Bauprojekt muss für die Hafenanlage eine passende Bauzone (z.B. Zone für Sport- und Freizeitanlagen) sowie ein Bebauungsplan erstellt werden.

1 Ausgangslage

1.1 Bedeutung des Vierwaldstättersees

Der Vierwaldstättersee ist ein einzigartiger Natur- und Lebensraum und wird auf verschiedenste Arten genutzt. Er ist der grösste Freizeit- und Erholungsraum in der Zentralschweiz und touristisch von überragender Bedeutung. 42 Badeanlagen säumen seine Ufer. Über 8'000 private Motor- und Segelboote und 20 öffentliche Kursschiffe der SGV befahren den See. Am See befinden sich 76 Hafenanlagen mit jeweils mehr als 10 Standplätzen.

Der See dient als Trinkwasserreservoir. An sechs Stellen wird im See Sand und Kies gewonnen und an verschiedenen Standorten am See aufbereitet. Der Fischbestand des Vierwaldstättersees ist Lebensgrundlage für 23 Berufsfischer.



Vierwaldstättersee als wertvoller Natur-, Kultur- und Erholungsraum

Die Uferbereiche von Horw sind sehr vielfältig. Es gibt ein wertvolles Flachmoor, verschiedene naturnahe Uferbereiche, gewerbliche und private Hafenanlagen, Uferquais, öffentliche Badeanlagen, zahlreiche private Uferbereiche mit einigen wertvollen Parkanlagen und mit dem Gebiet Winkel ein Ortsbild von nationaler Bedeutung.

1.2 Vorgeschichte Hafenanlage

Schon seit langer Zeit sind Bemühungen im Gange, in Horw eine grosse Hafenanlage zu realisieren. Die Bevölkerung von Horw lehnte an der Urnenabstimmung im Jahr 1996 die Einzonung eines Areals in Ennethorw ab, welche die raumplanungsrechtlichen Rahmenbedingungen für ein Hafenprojekt mit 160 Bootsplätzen schaffen sollte.

In der Zwischenzeit musste im Gebiet Ennethorw ein Bootssteg entfernt werden, und verschiedene provisorisch erteilte Bewilligungen für Bootsstationierungen (insbesondere Bojenplätze) werden in den nächsten Jahren voraussichtlich enden.

Der Bedarf nach neuen Bootsplätzen scheint weiterhin hoch zu sein. Bei verschiedenen Bootshäfen am Vierwaldstättersee bestehen Wartelisten für Bootsplätze, und der neue Bootshafen in Meggen war trotz hoher Mietpreise innert kurzer Zeit bis auf wenige Plätze (für grosse Boote) vermietet.

In Kastanienbaum sind Bemühungen im Gange, den bestehenden kleinen Bootshafen zu erweitern. Entsprechende Abklärungen wurden bei den zuständigen kantonalen Amtsstellen ablehnend beurteilt (technische Probleme, Landschaftsbild, private Trägerschaft u.a.). Zudem wurde der Gemeinde empfohlen, in einem ersten konzeptionellen Planungsschritt zu klären, an welchen Standorten in Horw Bootshafenanlagen zweckmässig sind, wie das der Gemeinde Horw zustehende Kontingent an Bootsplätzen verteilt wird und wie dabei die provisorisch erteilten Bewilligungen von Bootsplätzen in die Planung einbezogen werden können.

1.3 Übersicht Hafenanlagen, Schiffstandplätze und Kontingente

1.3.1 Hafenanlagen in Horw

Gemäss Aufsichtskommission Vierwaldstättersee werden Schiffstandplätze mit mehr als 10 Plätzen als Hafenanlage bezeichnet. In der Gemeinde Horw gibt es gemäss dieser Definition 5 Bootshafenanlagen sowie den gewerblichen Güterhafen Ennethorw der Sand und Kies AG (vergl. Anhang 1):

- Hotel Kastanienbaum (14 Plätze inkl. Gästeplätze)
- kleiner Hafen SNG, Hinterrüti (25 Plätze)
- Winkel (Bojenfeld; 16 Plätze)
- Winkel (Gemeindehafen; 10 Plätze)
- Winkel (Korporationshafen; 12 Plätze)

1.3.2 Wasserbezogene Erholungsnutzung (Wassersporteinrichtungen)

Bootshäfen können nicht nur Bootsplätze im Wasser, sondern auch Einrichtungen für wassersportliche Erholungsnutzungen haben. Dazu zählen beispielsweise Angebote wie Anlegestellen oder Lagerplätze für das Surfen, Regattaboote, Starteinrichtungen für das Wasserskifahren, Trockenplätze für kleine Boote (Ruderboote, kl. Segelschiffe, Jollen), Mietboote oder Rampen, um Boote zu wässern. Neben dem Hotel Sternen im Winkel befinden sich gemäss Angaben des Kantons 34 Trockenplätze für kleine motorlose Boote und eine Wässerungsrampe. Diese Wässerungsstelle wird auch von der Polizei und vom Militär genutzt.

Die Horwer Bucht eignet sich nur bedingt für das Surfen, so dass die Möglichkeit zum Wässern der Surfbretter eher weniger genutzt wird.

Bei ungeübten Wassersportlern mit kleinen Booten, Mietbooten oder Surfbrettern besteht eher die Gefahr, dass sie angrenzende naturnahe Uferbereiche beeinträchtigen oder Sperrzone ungewollt oder fahrlässig missachten (z.B. Steinibachried).

1.3.3 Kontingent Schiffstandplätze

Die Aufsichtskommission Vierwaldstättersee erarbeitete Regelungen zur Nutzung und zum Schutz des Vierwaldstättersees im Auftrag der fünf Anrainerkantone. In der Vereinbarung über die Schifffahrt, die Fischerei und Gewässerschutzvorkehrungen für den Vierwaldstättersee (1978, 1980, 1985) wurden unter anderem den Kantonen sowie in der Folge den einzelnen Gemeinden ergänzende Schiffskontingente zugeteilt. Zur Kontingentierung angerechnet werden Boote mit Verbrennungsmotoren (Ausnahmen sind Berufsfischer, Güter- und Passagierschiffe u.a.).

Zugesichertes Kontingent Schiffstandplätze für Gemeinde Horw (1995)	110
Seit 1995 aufgehobene Schiffstandplätze (ehemaliger Bootssteg Ennethorw)	12
Total ungenutztes Kontingent Schiffstandplätze	122

1.3.4 Schiffstandplätze und -typen in Horw

In der Gemeinde Horw sind insgesamt 197 Boote mit einem Schiffstandplatz registriert (Stand Aug. 2006), wovon 156 mit einem Kontingent belegt sind.

Typ Schiffstandplatz	Total Boote	Boote mit Kontingent	Boote ohne Kontingent
Boot an Steg	49	48	1
Boot an Boje	29	25	4
Boot in Bootshaus	56	48	8
Boot an Land (Ufer)	63	35	28
Total	197	156	41

Die 197 Boote setzen sich wie folgt zusammen: 1 Pedalo, 19 Ruderboote, 23 Segelschiffe ohne Motor, 30 Segelschiffe mit Verbrennungsmotor und 124 Motorschiffe. Keine Boote sind registriert für die Bootskategorien Motorschiff mit Elektromotor, Segelschiff mit Elektromotor, Güterschiff und Fahrgastschiff.

1.3.5 Stand Bewilligung Schiffstandplätze

Nicht alle Schiffstandplätze in Horw haben vom Kanton eine definitive Bewilligung erhalten. Folgende Bootsplätze sind nur provisorisch erteilt und werden beim Bau eines zentralen Bootshafens überprüft und teilweise aufgehoben:

Hafenanlage	Schiffstandpl.	Bemerkung
Bootssteganlage Korporation	12	Widerruf bei Hafengebäude vorbehalten
Bootssteganlage Gemeinde	10	Widerruf bei Hafengebäude vorbehalten
Trockenplätze Gemeinde	(34)	Nur motorlose Schiffe zugelassen Ev. Verlegung der Plätze bei Hafengebäude
Bojenfeld Winkel Kanton	16	Bojen werden bei Hafengebäude aufgehoben
Einzelboje	1	Bojenbewilligung wird widerrufen bei Hafengebäude

Zudem sind zwei Bewilligungen für Bojenplätze bereits abgelaufen, respektive die Verlängerung ist nur geduldet.

1.3.6 Nicht realisierte Hafenprojekte

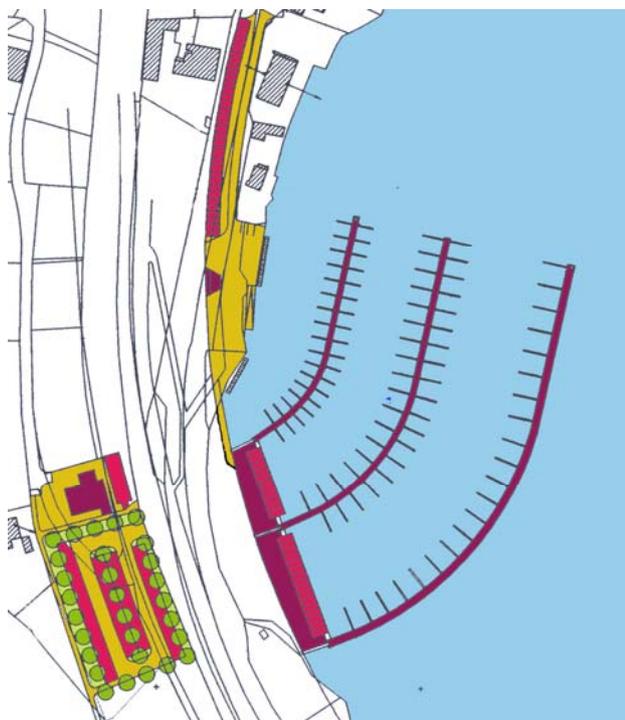
In der Gemeinde Horw wurden schon mehrmals Planungen gestartet, um einen Bootshafen zu realisieren. Das erste grössere Projekt befand sich im Gebiet Winkel und sah eine sehr grosszügige, wabenartig angeordnete Hafenanlage vor, welche vom bekannten Landschaftsarchitekten Willi Neukom um 1978 entworfen wurde. Für die damals geplante Anlage wären umfangreiche Aufschüttungen sowie Abgrabungen im Flachwasserbereich notwendig gewesen. Mit der aktuellen Gesetzgebung betreffend Wasserbau, Natur- und Umweltschutz wäre die Anlage heute nicht mehr realisierbar. Auch ein später redimensioniertes Projekt im Gebiet Winkel wurde nicht realisiert.



Projekt Hafenanlage Winkel 1978

Im Jahr 1993 wurde eine erneute Hafeninitiative gestartet, welche in einem ersten Schritt drei mögliche Hafenstandorte überprüfte. Für den favorisierten Standort im Gebiet Ennethorw wurde ein Vorprojekt für einen Hafen mit 160 Boote im Wasser und 60 Trockenplätze erarbeitet, mit einem Clubhaus und 70 Parkplätzen. Als Kompensation für den neuen Bootshafen hätten zahlreiche Bootssteg- und Bojenplätze im Gebiet Winkel aufgehoben werden müssen (Total 48 Bootsplätze).

Zusammen mit dem Vorprojekt wurde eine Voruntersuchung für den Umweltverträglichkeitsbericht erarbeitet, welcher auch die Beeinträchtigung der Flachwasserbereiche genau untersuchte. Die kantonale Vorprüfung der vorgesehenen Einzonung und der UVB-Voruntersuchung bestätigte mit verschiedenen Vorbehalten die Raum- und Umweltverträglichkeit des Projektes.



ehemaliges Hafenprojekt Ennethorw 1996

Die Einzonung des Hafenareals in eine Zone für Sport- und Freizeitanlagen wurde an der Urnenabstimmung 1996 verworfen. Die Gründe für die Ablehnung wurden nicht genau untersucht. Zu den im Vorfeld oft genannten Gründen zählte die Grösse des Hafens, die Lage abseits des Dorfzentrums, die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der naturnahen Uferbereiche, die Aufhebung der Bootsplätze im Gebiet Winkel sowie Nutzung der See- und Uferbereiche für mehrheitliche private Interessen.

1.3.7 Bootshafeninfrastruktur

Nicht alle Bootshäfen am Vierwaldstättersee sind mit den für den Bootsbetrieb notwendigen Einrichtungen ausgestattet. Für den Bau und Betrieb eines neuen Hafens gibt es keine Festlegung bezüglich des Ausbaustandards. Mögliche Einrichtungen von Bootshäfen sind eine Wässerungsrampe (Slipstelle), ein Kran, ein Waschplatz, Toilettenanlagen,

ein Steg für Gästeboote, ein Servicesteg mit Wasser- und Elektroanschluss, eine Tankstelle und eine Fäkalienpumpstation. Wenn bei einem Hafen Einrichtungen wie ein Waschplatz, eine Tankstelle und Fäkalienpumpstation fehlen, besteht eher die Gefahr, dass der See absichtlich oder durch Fahrlässigkeit verschmutzt wird (z.B. Tanken der Boote mit Kanistern). Beim Güterhafen der Sand und Kies AG ist ein Lastkran im Betrieb, welcher für das Wässern von Booten genutzt werden kann.

In der näheren Umgebung von Horw sind folgende Angebote für die private Schifffahrt vorhanden:

Hafenanlage Stansstad

Gästeplätze mit Wasser und Elektroanschluss. WC im Stationsgebäude, Slipanlage auch für grössere Boote, Servicesteg mit Wasser, Elektroanschluss und Fäkalienpumpstation. Kran

Hafenanlage Marina Park, Stansstad

Fäkalienpumpstation, Benzintankstelle nur mit Kundenkarte. Krananlage 5t. Werft.

Hafenanlage Alpenquai, Motorboothafen

Seepolizei: Stadt und Kanton

Servicesteg mit Fäkalienpumpstation, Wasser und Elektroanschluss. Tankstelle für Diesel und Benzin. Krananlage und Slipanlage. WC und Duschen. Bootszubehör-Läden, Werft.

Hafenanlage Tribschenhorn, Segelhafen

Gästeplätze (12) mit Wasser und Elektroanschluss. WC Anlage, Servicesteg mit Takelmast und Slipanlage, Fäkalienpumpstation und Wasseranschluss.

Hafenanlage Hergiswil

Gästeplätze mit Wasser und Elektroanschluss. Servicesteg mit Wasser.

Hafen Fa. Hochmuth: Servicesteg mit Wasser und Fäkalienpumpstation. Kran und Takelmast, Tankstellen und Krananlagen meistens nur während Arbeitszeit bedient.

1.4 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Die wichtigsten Gesetze, die im Rahmen der Bootshafenplanung berücksichtigt werden müssen, sind:

- Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG vom 22. Jun. 1979; Änderungen vom 20. Mär. 1998)
- Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG) vom 1. Juli 1966
- Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer (GSchG) vom 24. Jan. 1991
- Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG) vom 7. Okt. 1993
- Bundesgesetz über die Fischerei vom 14. Dez. 1973
- Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt vom 3. Okt. 1975
- Kantonales Planungs- und Baugesetz vom 7. März 1989

Sowie zugehörige kant. Einführungsgesetze, Verordnungen oder weitere Erlasse

1.5 Raumplanerische Rahmenbedingungen

1.5.1 Überkommunale Planungen

Nutzungs- und Schutzkonzept Vierwaldstättersee (inkl. interkantonale Vereinbarungen)

Die Regelungen zur Nutzung und zum Schutz des Vierwaldstättersees wurden durch die Aufsichtskommission Vierwaldstättersee im Auftrag der fünf Anrainerkantone erarbeitet und in interkantonalen Vereinbarungen festgelegt. Zweck dieser Vereinbarung ist es, den Vierwaldstättersee als Lebensraum, Naturraum, Trinkwasserreservoir und einzigartiges Landschaftselement langfristig zu erhalten und aufzuwerten. In der Vereinbarung über die Schifffahrt, die Fischerei und Gewässerschutzvorkehrungen für den Vierwaldstättersee (1978, 1980, 1985) und in den Richtlinien für die Nutzung durch die Schifffahrt (1993) wurden u.a. folgende Festlegungen vereinbart:

- Grundsätzlich hat jede Gemeinde Anrecht auf einen Hafen für Privatboote. Primäres Ziel ist, der einheimischen Bevölkerung Zugang zum See zu ermöglichen.
- Schiffseinrichtungen sind grundsätzlich in zentralen Anlagen zu konzentrieren.
- Die Anzahl Motorschiffe ist zu senken und kleine sowie umweltfreundliche Motorschiffe sollen bevorzugt und gefördert werden.
- Die Anzahl zugelassener Schiffe auf dem Vierwaldstättersee ist festgesetzt. Den Kantonen, und in der Folge den einzelnen Seegemeinden, sind Schiffskontingente zugeteilt (vergl. Kap. 1.3.3).



Auszug Schutz- und Nutzungskarte Vierwaldstättersee

Kantonaler Richtplan

Im kantonalen Richtplan sind neben dem Hinweis auf das Schutz und Nutzungskonzept Vierwaldstättersee (Nov. 1995) im Speziellen der Schutz der Flachwasserzonen erwähnt und die Flächen in der Richtplankarte eingetragen.

Schutz- und Nutzungskonzept Vierwaldstättersee (Kanton Luzern)

Im kantonalen Schutz- und Nutzungskonzept Vierwaldstättersee (Raumplanungsamt 1992) werden die Seeufer aus einer Gesamtsicht beurteilt und konzeptionelle Entwicklungen sowie teilweise konkrete Massnahmen zur Aufwertung des Uferraumes aufgezeigt. Darin enthalten sind auch Empfehlungen zum Bau von Hafenanlagen.

1.5.2 Kommunale Planungen

Bau- und Zonenreglement

Hafenanlagen benötigen je nach Grösse und Hafenart Land im Uferbereich. Diese Fläche muss einer dafür geeigneten Bauzone zugewiesen sein. Im Zonenplan der Gemeinde Horw werden zudem die für die Hafenanlage benötigten Wasserflächen einer geeigneten Zone zugeteilt (Zone für Sport- und Freizeitanlagen).

Kommunale Richtpläne

In der Gemeinde Horw besteht ein kommunaler Verkehrsrichtplan, welcher Aussagen enthält, die für neue Bootshafenanlagen relevant sein können (Zufahrtswege, Parkplätze, Anschlüsse öffentlicher Verkehr u.a.). Gemäss Bau- und Zonenreglement der Gemeinde Horw sind für die verschiedenen Seeuferbereiche Seeufer-Richtpläne zu erarbeiten. Zurzeit besteht ein Richtplan für den Bereich der Seeuferstrasse zwischen Kastanienbaum und Winkel.

Der Bau eines Bootshafens innerhalb der Richtplanperimeter darf den Richtplänen nicht widersprechen. Diese müssten, falls dies der Fall wäre, vorgängig angepasst werden.

1.5.3 Erholungsnutzung

Grössere Hafenanlagen können angrenzende Erholungsnutzungen wie Baden, Tauchen oder das Befahren des Sees mit Kleinbooten, Surfbrettern oder Luftmatratzen beeinträchtigen. Direkte Konflikte zwischen den verschiedenen Erholungsformen und der privaten Schifffahrt sind aber selten. Gemäss der geänderten Binnenschifffahrtsverordnung ist die Sicherheit der Badenden bei Hafenneubauten mit geeigneten Massnahmen sicherzustellen (z.B. Abtrennung Schwimmbereich).

Private Boote führen in der Nähe von Hafenstandorten zu Konfliktsituationen mit anliegenden Linienschiffen (SGV), da diese hier nur eingeschränkt manövrieren können. Bei einem allfälligen Hafenausbau in Kastanienbaum sind allfällige Konflikte mit der Kurschifffahrt zu bereinigen.

Einerseits werden grössere Hafenanlagen von Erholungssuchenden als störend empfunden. Andererseits prägen Boote auch das Erscheinungsbild von Hafenorten und sind mitverantwortlich für die Hafenthmosphäre.

Mit einer entsprechenden Gestaltung lassen sich bei Bootshäfen neue Möglichkeiten für Erholungsnutzungen schaffen, wie z.B. für das Wässern von Kleinbooten, Jollen oder Regattenbooten, für das Baden, für das Fischen oder für das Ausruhen (vergl. Kap. 1.3.2).

1.5.4 Verkehr und Erschliessung

Hafenanlagen benötigen unterschiedlich grosse Flächen im Uferbereich. Dazu zählen Flächen für die Parkierung von Fahrzeugen oder für die Zufahrt. Je nach Hafenanlage und Ausstattung muss der Hafen nicht zwingend eine befahrbare Zufahrt haben; auch seeseitige Anlieferungen kommen in Frage. Theoretisch ist es auch möglich, den Bau der Anlage weitgehend von See aus durchzuführen.

Gemäss Erfahrungswerten steuern rund 75% der Bootsbesitzer, auch wenn sie mehrheitlich in Horw oder der näheren Umgebung wohnen, die Hafenanlage mit dem Auto an. An sonnigen Wochenendtagen sind höchstens ein Drittel aller Boote im Gebrauch. Um an einem durchschnittlichen, sonnigen Wochenendtag genügend Parkplätze anbieten zu können, ist pro 5 Bootsplätze ein Parkplatz notwendig.

1.5.5 Natur- und Landschaftsschutz

Die Landschaft um den Vierwaldstättersee wurde 1983 als berühmte Berg- und Seenlandschaft im Zentrum der Schweiz mit historischen Stätten aus der Gründungszeit der Eidgenossenschaft, zahlreichen kulturhistorisch bedeutsamen Bauten und Parkanlagen an den Seeufern, Uferriedern der Flussmündungen, Hochmooren, Felsfluren und natürlichen Föhrenwäldern in das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung aufgenommen (BLN; Objekt Vierwaldstättersee Nr. 1606). Mit Ausnahme des zentralen Siedlungsgebietes, dem Gebiet Felmis und dem Bireggwald liegt der grösste Teil der Gemeindefläche innerhalb des Inventarperimeters. Die bestehenden wie auch die potentiellen Hafenstandorte liegen somit alle innerhalb des Inventarperimeters.

Das Steinibachried ist mit einer Ausdehnung von 8.4 Hektaren die grösste Seeeverlandungszone am Luzerner Ufer des Vierwaldstättersees. Das Gebiet wurde in das Bundesinventar der Flachmoore von nationaler Bedeutung sowie der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung aufgenommen. Zudem ist dem Steinibachried ein für die Flora und Fauna sehr wertvoller Flachwasserbereich vorgelagert. Durch die Schutzverordnung aus dem Jahr 1996 wurde das Gebiet vor Beeinträchtigungen und Störungen geschützt.

Durch die Eindeckung der A2 in Horw konnten verschiedene Bereiche entlang der westlichen Seebucht (Widenbachdelta) renaturiert werden. Die Festlegung einer Naturschutzzone für die naturnahen Uferbereiche sowie eine vorgelagerte Naturschutzzone von 150m im Wasser sind in der laufenden Ortsplanungsrevision vorgesehen (Stand Nov. 2007).

Entlang den Ufern hat die Gemeinde Horw vielerorts Uferzonen (Schutzonen) festgelegt und verschiedene Naturobjekte unter Schutz gestellt (Einzelbäume, Hecken, geologische Objekte).

Einen wichtigen Stellenwert haben die Flachwasserbereiche, die Wasserpflanzen sowie naturnah erhalten gebliebene Uferbereiche. Die schützenswerten Flachwasserabschnitte sind im kantonalen Richtplan eingetragen, welche auf einer Inventarisierung aus dem

Jahren 1984/85 („Bericht Lachavanne“) basieren. Die Bestände von Wasserpflanzen sind nicht konstant und haben sich seit den Inventaraufnahmen teilweise markant geändert. Für die Horwer Bucht und für den ehemals geplanten Hafenstandort in Ennethorw sind neuere Inventardaten erhältlich. Die Standorte von Flachwasserpflanzen sind die bevorzugten Lebensräume von Fischen, die sich in den ufernahen Gebieten aufhalten, Nahrung suchen und laichen.

Weitere Angaben zu naturnahen Objekten und Flächen sind im lokalen und regionalen Inventar der Naturobjekte, im generellen Entwässerungsplan GEP (Fliessgewässer) oder in konzeptionellen Planungen dargestellt (Bachkonzept, Leitplan, Vernetzungsplan etc.). Bei Hafengebäuden sind insbesondere auch die Mündung von Bächen (auch von eingedolten) zu beachten und nach Möglichkeit zu öffnen.

1.5.6 Kulturobjektschutz

In der Gemeinde sind wichtige Kulturobjekte wie Bauten, Gartenanlagen sowie Aussichtspunkte geschützt (Verordnung über Naturschutz zonen und zum Schutz der Aussichtspunkte, Naturobjekte und Parkanlagen). Zudem ist das Inventar der schützenswerten Parkanlagen (ICOMOS), das Inventar der schützenswerten Ortsbilder (ISOS mit dem Schutzobjekt Winkel), das Inventar der historischen Verkehrswege (IVS) sowie aktuelle und potentielle archäologische Fundstellen zu berücksichtigen.

1.5.7 Umwelt- und Gewässerschutz

Lärmbelastung

Ein neuer Hafen führt zu Lärmmissionen beim Bau (z.B. Bau der Hafenuauern, Rammarbeiten, Ausbaggerungen, Materialtransport u.a.) und beim Betrieb (Zufahrt Motorfahrzeuge, Bootsfahrten). Die festgelegten Lärmempfindlichkeitsstufen können voraussichtlich eingehalten werden. Eher problematisch für angrenzende Wohnzonen sind die teilweise störenden Geräusche wie das Anschlagen an Stegen, lose befestigte Seile, die an Masten anschlagen o.a.).

Luftbelastung

Der Zufahrts- wie auch der Bootsverkehr verursachen Luftbelastungen, die zu überprüfen sind. Zudem sind gemäss Umweltschutzgesetzgebung Massnahmen zu prüfen, die unnötige Luftbelastungen im Sinne des Vorsorgeprinzips verhindern. Gemäss den Zielen der Aufsichtskommission Vierwaldstättersee sind die Zahl der grossen und motorstarken Boote möglichst zu reduzieren und emissionsarme Boote zu bevorzugen.

Gewässerschutz

Im Gebiet St. Niklausen - Utohorn befindet sich eine Schutzzone für eine Trinkwasserfassung, bei welcher der Bau eines Hafens nicht möglich ist.

Je nach Hafentypus und Lage entstehen unterschiedlich grosse Probleme durch Gewässertrübung (Aufwirbelung durch Schiffsmotoren), Nährstoffanreicherung oder Schwemmmaterial.

Zudem sind Massnahmen zu prüfen, mit welchen die Freisetzung von umweltgefährdenden Stoffen (wie Benzin, Öl, Reinigungsmittel oder die eingesetzten Stoffe zum Korrosionsschutz der Boote) verhindert können. Auch für Störfälle wie Bootsunfälle sind entsprechende Sicherheitsmassnahmen vorzusehen.

1.5.8 Fischerei

Die Seebereiche in der Gemeinde Horw werden durch Berufsfischer genutzt. Bootshäfen können die Berufsfischerei einschränken oder gebietsweise behindern. Die Fischereirechte in der Horwer Bucht (Winkelsee) sind im Besitz des Kantons Luzern. Die Rechte ab Spissen bis Stutz sind im Besitz der Ballenherren Luzern. Allfällige Einschränkungen der jeweiligen Fischereirechte und Patente sind bei Hafenprojekten jeweils mit Besitzern der Fischereirechte zu klären.

Für die Sportfischerei bestehen kaum Einschränkungen. Die Bootshäfen sind oft beliebte Standorte für Jungfischer.

1.5.9 Verordnung über die Schifffahrt

Entlang der Ufer der Gemeinde Horw sind eine innere und eine äussere Uferzone von je 150m Breite festgelegt. Innerhalb beider Zonen gilt eine Geschwindigkeitslimite von 10km/h. In der inneren Uferzone ist zudem das Befahren mit Motorschiffen und das Parallelfahren verboten (Ausnahmen: An- oder Ablegen, Still-Liegen, Elektroboote). Gelbe Bojen markieren Sperrzonen für ein absolutes Fahrverbot (vergl Kap. 1.5.1.)

Für den Betrieb eines Hafens ist ein Betriebsreglement/Hafenreglement zu erstellen. Dieses wird durch die zuständige kantonale Behörde genehmigt (ev. auch durch Gemeinde, je nach Bestimmung/Baubewilligung). Die Überprüfung erfolgt mindestens alle 10 Jahre.

1.6 Technische Rahmenbedingungen zum Bau von Hafenanlagen

Für das Gemeindegebiet Horw sind nur wenige technische Angaben erhältlich, welche für den Bau und den Betrieb einer Hafenanlage berücksichtigt werden können, wie beispielsweise Strömungsverhältnisse, Wind- und Wellengang, Bodenaufbau oder Schwemmmaterial. Für einzelne Uferabschnitte im Gebiet Winkel bis Hinterrüti sowie im Gebiet Ennethorw (ehemals projektierte Bootshafenstandort) bestehen detailliertere Höhenprofile.

Der mittlere Wasserstand des Vierwaldstättersees beträgt 433,60 m. Der tiefste Seespiegel liegt bei 433,20 m, der höchste in den letzten Jahren gemessene 434,45 m (1999).

metron

Die Wasserstandschwankungen sind relativ moderat und verursachen somit keine grösseren technischen Probleme bei Bau und Betrieb von Hafenanlagen.

Die Wassertiefe eines Hafens ist abhängig von den zugelassenen Bootstypen, wobei die Wasserstandschwankungen des Vierwaldstättersees berücksichtigt werden müssen. Ein Bootshafen für grössere Segelschiffe benötigt eine Wassertiefe von ca. 2.5m. Je nach Organisation des Hafens (Lage der Boote mit umfangreichen Tiefgang, Lage der Wässerungsstelle o.a.) können allfällige Eingriffe in den Seegrund verhindert werden.

Die östlichen Uferbereiche ab Kastanienbaum bis zur Gemeindegrenze mit Luzern sind dem Föhn ausgesetzt, der an den Bau einer Hafenanlage höhere Anforderungen stellt (feste Hafenummauerung). Feste Hafenummauerungen beeinträchtigen durch die an den Mauern gebrochenen Wellen die vorgelagerte Ufervegetation. Zudem sind feste Hafenummauerungen in tiefen Gewässern sehr teuer und bezüglich des Landschaftsbildes eher problematisch.

2 Situationsanalyse / Beurteilung Ausgangslage

2.1 Wirtschaftliche Bedeutung / Bedarf

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der privaten Schifffahrt ist im Vergleich zu anderen Freizeitnutzungen eher klein, auch wenn die Wertschöpfung pro Boot relativ gross ist und bei Verkauf und Wartung oft regionale Betriebe (Werften) berücksichtigt werden. Viele Boote sind relativ selten im Einsatz und brauchen wenig Wartung, die zudem oft von den Eigentümern selber gemacht wird.

Die Möglichkeit, ein Boot in einem nahe gelegenen See einzusetzen und in einem Hafen zu stationieren, ist eher ein Standortvorteil für eine Region als für eine einzelne Gemeinde. Gemäss einer älteren Befragung von seenahen Parzellen in Zürich werden Standortfaktoren wie die Aussicht auf den See, das milde Klima, der oft tiefere Steuerfuss von Seegemeinden oder die verschiedenen Freizeitmöglichkeiten am Seeufer höher bewertet.

Eine erste Abklärung der Gemeinde Horw zeigte ein grosses Interesse für Bootsplätze in einem neuen Hafen. Auf eine Ausschreibung im lokalen Informationsblatt von Horw meldeten sich über 100 Interessierte.

2.2 Raumplanerische Rahmenbedingungen

2.2.1 Erholungsnutzung

Die Ufer entlang der Horwer Halbinsel sowie die Horwer Bucht haben für die Horwer Bevölkerung wie auch für die Agglomeration und teilweise für den Tourismus eine sehr wichtige Bedeutung. Durch die zahlreichen Privatgrundstücke, die unzugänglichen Wald- und Felsbereiche sowie die Naturschutzgebiete ist der Zugang zum Wasser in Horw stark eingeschränkt und konzentriert sich auf wenige Bereiche, die dadurch einem erhöhten Nutzungsdruck ausgesetzt sind und wiederum Konflikte verursachen (Beeinträchtigung der Naturufer, Lärm- und Abfallprobleme o.a.). In Horw gibt es nur wenige geeignete Hafenstandorte, die nicht gleichzeitig auch für die Erholungsnutzung eine Bedeutung haben.

Aus diesem Grund ist es empfehlenswert, bei der Planung von Hafenanlagen auch Massnahmen zu prüfen, welche den Erholungswert für die breite Bevölkerung verbessern (vergl. Kap. 1.3.2).

2.2.2 Naturschutz

Die Übergangsbereiche vom Wasser zum Land sind biologisch sehr wertvolle Lebensräume und geniessen im Naturschutzrecht einen hohen Stellenwert. Flachwasserbereiche sind zudem im kantonalen Richtplan als schützenswerte Lebensräume speziell er-

wähnt. Vom gesamten Vierwaldstättersee weisen nur 10% der Ufer einen hohen oder sehr hohen Wert auf. Im Luzerner Teil des Vierwaldstättersees dürfte dieser Anteil noch tiefer liegen. Gemäss kantonaler Bewilligungspraxis dürften aus diesen Gründen neue Bootshäfen nur an Standorten möglich sein, welche bereits durch Bebauungen wie Ufermauern oder Strassen vorbelastet sind. Zudem muss der Bau von Bootshäfen und der dadurch erfolgte Eingriff in den Lebensraum durch geeignete Massnahmen ausgeglichen werden. Neue Bootshäfen stossen eher auf Zustimmung, wenn möglichst früh angepasste ökologische Ausgleichsmassnahmen festgelegt werden können.

Uferaufschüttungen zu Gunsten von privaten Hafenanlagen sind gemäss kantonaler Bewilligungspraxis nicht, respektive nur in einem sehr kleinen Umfang möglich, wenn in der näheren Umgebung eine entsprechende Wasserfläche neu geschaffen und beispielsweise mit einer naturnahen verlängerten Uferlinie versehen wird.

Boote können auch ausserhalb von festgelegten Sperrzonen beispielsweise um das Steinibachried verschiedene Störungen und Schäden verursachen (Wellen, Störung der Brutvögel etc.). Bootshäfen sind deshalb in möglichst grosser Distanz zu naturnahen Uferbereichen vorzusehen, oder es ist, wie beispielsweise im Gebiet Winkel, die Senkung der Anzahl Boote zu prüfen.

2.2.3 Landschaftsschutz

Der Vierwaldstättersee ist ein Natur-, Kultur- und Erholungsraum. Eine sich wiederholende Abfolge von verschiedenen Uferbereichen mit Siedlungsgebieten, Villengärten, Landwirtschaft, naturbestimmten Uferbereichen, Wäldern sowie auch Bootshäuser und Hafenanlagen zeichnet die Uferbereiche im nordwestlichen Teil des Vierwaldstättersee aus. Boote auf dem See sowie Hafenanlagen am Ufer sind Bestandteile dieses Raumes.

Hafenanlagen sollen in der Grösse und der Lage zum hinterliegenden Siedlungsgebiet passen. Aus diesem Blickwinkel sind in Horw an verschiedenen Standorten Boothafen passend. Viele der bereits bestehenden Hafenanlagen wie im Gebiet Winkel oder Kastanienbaum haben historische Bezüge. Selbst der Hafen im Gebiet Hinterrüti hat wahrscheinlich einen historischen Bezug, da hier früher Abbaumaterial auf Schiffe verladen wurde.

Eine einzige, grosse Hafenanlage ist aus diesen Gründen in Horw nicht der passende Lösungsansatz. Neue Bootshäfen sind zudem eher in Seebuchten anzulegen, wo sie im Landschaftsbild und aus grosser Distanz weniger stark in Erscheinung treten.

2.2.4 Kulturobjektschutz

Im Gebiet der Horwer Halbinsel bestehen verschiedene geschützte und schützenswerte Bauten und zugehörige Parkanlagen. Insbesondere grössere Hafenanlagen sind in der Nähe solcher Schutzobjekte nicht verträglich.

2.2.5 Umwelt- und Gewässerschutz

Innerhalb der Trinkwasserfassung-Schutzzone im Gebiet St. Niklausen - Utohorn ist die Anlage eines Hafens mit Motorbooten nicht möglich. Bei Hafenanlagen in der näheren Umgebung der Schutzzone muss voraussichtlich mit Hilfe einer entsprechenden Risikoanalyse aufgezeigt werden, wie unter Berücksichtigung der Strömungsverhältnisse die Sicherheit der Trinkwasserfassung gewährleistet werden kann.

Hafenanlagen verursachen Lärm, der zwar nicht besonders hoch ist, in unbelasteten Gebieten aber dennoch störend wirken kann, und daher durch entsprechende Vorschriften zur korrekten Befestigung der Boote und mit Regelungen zur Benützung in Abendstunden reduziert werden sollte. Neue Bootshäfen sind in Horw möglichst nicht in der Nähe von grösseren Wohngebieten vorzusehen.

Für die Einhaltung der Umweltstandards hat das Hafenreglement sowie dessen Kontrolle, kombiniert mit einer empfindlichen Sanktionierung bei Zuwiderhandlungen (Rückgabe des Bootsplatzes), einen wichtigen Stellenwert.

Gemäss den Zielen der Aufsichtskommission Vierwaldstättersee sind die Zahl der grossen und motorstarken Boote möglichst zu reduzieren und emissionsarme Boote zu bevorzugen. Bootsgrösse und Motorenstärke können teilweise durch die Bauart des Hafens mitbestimmt werden, oder es werden entsprechende Bestimmungen im Rahmen eines Bebauungsplanes oder im Hafenreglement festgelegt und entsprechende Bootsbesitzer bei der Vergabe der Hafenplätze bevorzugt.

Bereits beim Bau der Hafenanlagen können verschiedene vorsorgliche Massnahmen negative Auswirkungen auf die Umwelt oder die Natur verhindern oder zumindest eindämmen (z.B. Zeitraum der Bauarbeiten). Zudem können beim Bau umweltverträgliche Maschinen und Materialien eingesetzt sowie beispielsweise Schotterrasen als Belag für die Trockenplätze vorgesehen werden.

2.3 Beurteilung der Uferabschnitte

2.3.1 Vorgehen

Die verschiedenen Uferabschnitte in der Gemeinde Horw wurden nach vier verschiedenen Kriterien für die Eignung als Bootshafenstandort beurteilt und in vier Stufen eingeteilt (vergl. Grundlagen- und Analyseplan im Anhang). Die Beurteilung der Abschnitte erfolgte, wo möglich, unter Berücksichtigung der bestehenden und vorliegenden Plangrundlagen und Inventare. Gewisse Beurteilungen wie beispielsweise das Landschaftsbild erfolgten teilweise nach subjektiven Kriterien.

2.3.2 Beurteilungskriterien

Natur- und Landschaft

Beurteilung der ökologischen Qualitäten des Standortes, respektive der zu erwartenden Beeinträchtigungen, Einfluss des Hafens auf das Landschaftsbild und allfällig vorhandene Schutzobjekte wie geschützte historische Bauten, Pärke oder auch Aussichtslagen.

Raumplanung

Beurteilung der Standorteignung nach raumplanerischen Kriterien, wie Lage zum Siedlungsgebiet, Parkierungsmöglichkeit, Anschluss öffentlicher Verkehr, Störung Wohngebiete (Lärm, Aussicht), sonstige negative Einschränkungen (Trinkwasser) etc.

Technische Realisierung

Beurteilung der technischen Realisierbarkeit infolge der Uferverbauung, des Uferprofils, der Geologie, der Windverhältnisse sowie der Möglichkeiten zum Bau von allfällig notwendigen Infrastrukturbauten wie Zufahrtswege, Einrichtungen für Materiallagerung, Strom- und Wasseranschluss etc.

Erholung

Beurteilung der Eignung für die Einrichtung von Freizeiteinrichtungen (Lage, Erschließung), Kombinationsmöglichkeit mit anderen Erholungseinrichtungen, Störung der Erholungssuchenden durch Hafen und Bootsbetrieb etc.

2.3.3 Bewertung

Stufe 1 (keine Farbe): der Bau eines Bootshafens ist nicht möglich oder zumindest sehr unwahrscheinlich

Stufe 2 (helle Farbe): der Bau eines Bootshafens ist kaum möglich oder nur mit hohen technischen und finanziellen Aufwendungen oder beispielsweise nur, indem grössere negative Einflüsse auf die Natur oder das Landschaftsbild akzeptiert werden (Folge: aufwändige Ersatz- oder Ausgleichsmassnahmen)

Stufe 3 (mittelstarke Farbe): der Bau eines Bootshafens ist voraussichtlich möglich, wobei die Eignung für einige Kriterien nicht optimal ist und mit gewissen markanten Einschränkungen zu rechnen ist (Einschränkung Grundeigentum o.ä.)

Stufe 4 (dunkle Farbe): der Bau eines Bootshafens ist möglich, und die Eignung für die einzelnen Kriterien ist voraussichtlich gut. Mit gewissen Einschränkungen oder der Notwendigkeit von Konfliktlösungen ist aber trotzdem zu rechnen (z.B. Flachwasservegetation, Fischerei o.ä.).

3 Zielkatalog

Gemeinderat und Ortsplanungskommission haben zu Beginn der Planung folgenden Zielkatalog festgelegt:

Neuer Hafen, dezentrale Lösungsvariante, Anzahl Bootsplätze

Horw soll, sofern sich eine raum- und umweltverträgliche Lösung abzeichnet, einen neuen, grösseren Bootshafen erhalten. Als Alternative wird in zweiter Priorität eine Lösungsvariante mit 3-5 dezentralen Hafenanlagen geprüft (Ausbau bestehender Kleinhäfen oder/und Bau neuer kleinerer Hafenanlagen mit 20-50 Bootsplätzen).

Als Rahmenbedingung für einen neuen Bootshafen müssen ca. 20 provisorische Bootsplätze in Horw aufgehoben werden (insbesondere Bojenplätze). Die Erhaltung und eventuell neue Anordnung der weiteren Bootsplätze im Winkel (22 Bootsplätze) soll geprüft werden.

Mit dem neuen Bootshafen sollen mindestens 80 neue Bootsplätze (Wasserplätze) in der Gemeinde Horw geschaffen werden.

Lage, Anbindung Verkehrsnetz

Wenig exponierte Lagen in der Kultur- und Naturlandschaft sollen als Hafenstandort bevorzugt werden. Eine rücksichtsvolle Gestaltung der Hafenanlage hat hohe Priorität. Im angrenzenden Landschaftsraum sind Massnahmen zur Landschaftsaufwertung durchzuführen (naturnahe Ufergestaltung, Förderung von Obstgärten o.a.).

Der neue Hafen soll sowohl durch den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr (Fussgänger, Velofahrer) gut erreichbar sein.

Die Anliegen von Anwohnern (z.B. Nutzungsrechte, Aussicht, Ruhe etc.), der Fischerei und der gewerblichen Bootsfahrt sind gebührend zu berücksichtigen.

Ersatzmassnahmen, ökologischer Ausgleich, Umwelt

Die durch den Bau und den Betrieb einer Hafenanlage beeinträchtigen Lebensräume von Fauna und Flora sind mit grosszügigen ökologischen Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen zu kompensieren.

Mögliche ökologische Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen sind möglichst früh in die Planung einzubeziehen, festzulegen sowie der interessierten Bevölkerung und Institutionen darzulegen.

Kleinere und umweltfreundliche Boote sind zu bevorzugen.

Abstimmung der Erholungsnutzung, Ausbau des Erholungsangebots

Bau und Betrieb des neuen Hafens sind mit den bestehenden Erholungsnutzungen abzustimmen (z.B. Baden, Surfen, Aussichtsnutzung etc.)

Ein möglichst grosser Teil der Bevölkerung soll direkt von der neuen Hafenanlage profitieren können, indem in oder angrenzend an die neue Anlage neue Erholungsangebote geschaffen werden (z.B. angrenzender Badeplatz, Mietboote, Wässerungsstelle für Kleinboote o.a.).

Organisation, Finanzierung

Für die Planung, den Bau und den Betrieb des neuen Hafens ist eine nicht gewinnorientierte Hafengenossenschaft oder ein Verein zu gründen, welche allen Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinde Horw offen stehen.

Die Gemeinde organisiert und finanziert die ersten Planungsarbeiten (Zonenplanänderung). Diese Planungskosten werden bei einer erfolgreichen Projektrealisierung durch die Hafengenossenschaft / den Verein getragen. Die Hafengenossenschaft / der Verein ist verantwortlich für das Baubewilligungsprojekt sowie Bau und Betrieb der Hafenanlage.

Einbezug Bevölkerung

Die Bevölkerung ist möglichst früh und offen über das Hafenprojekt zu informieren und zur Mitwirkung einzuladen.

4 Standortevaluation und Mitwirkung

4.1 Vorgehensstrategie

Auf der Basis der Situationsanalyse wurde zur Vorbereitung der Bootshafenkonzeption ein Strategiepapier zum weiteren Vorgehen erarbeitet. Darin beschrieben sind die Ausgangslage, die Analyse, die Zielsetzung sowie die Strategie für das weitere Vorgehen. Aufgrund der Beurteilung der Uferabschnitte (vergl. Kap. 2.3) wurden 3 Standorte zur näheren Untersuchung vorgeschlagen: Standort Nord; Sand und Kies AG (1. Priorität), Standort West; Ennethorw (2. Priorität) und Standorte Ost entlang der Seestrasse (3. Priorität).



Lage der zu evaluierenden Hafenstandorte

Das in früheren Planungen als Standort für einen grösseren Hafen gewählte Gebiet Winkel wurde dabei nicht berücksichtigt. Bereits bei der Hafenplanung in den Jahren 1994-1996 wurde dieser Standort klar als ungeeignet bezeichnet, und auch die Stellungnahme des Kantons zu diesem Standort lassen eine Realisation als unrealistisch erscheinen.

Das Strategiepapier wurde gleichzeitig mit dem räumlichen Gesamtkonzept, welches als Vorstufe zur Ortsplanungsrevision erarbeitet wurde, der Horwer Bevölkerung zur Mitwirkung vorgelegt.

Die im Strategiepapier beschriebenen Standorte wurden nach der Mitwirkung detaillierter geprüft und beurteilt. Auf eine detailliertere, technische Untersuchung der Standorte und auf die Prüfung von möglichen Anordnungsvarianten der Bootsplätze und der Infrastrukturanlagen wurde im Rahmen des Bootshafenkonzepts verzichtet.

4.2 Resultate der ersten Mitwirkung

Die Mitwirkung zeigte erwartungsgemäss sehr unterschiedliche Haltungen zu einem neuen Bootshafen. Die vorgeschlagene Vorgehensstrategie war nicht umstritten, auch wenn einige der vorgeschlagenen Standorte auf Ablehnung stiessen. Die genannten Gründe für oder gegen die Standorte sind aber weitgehend bereits bekannt.

Zum einen wurde die Notwendigkeit eines Bootshafens für die Gemeinde Horw als dringend erachtet. Dabei wurde insbesondere auf die Grösse und Bedeutung von Horw als attraktiver Wohnort hingewiesen sowie auf die Vorteile wie kürzere Anfahrtswege und weniger Verkehrsbelastung, wenn der Bootshafen sich in der Nähe des Wohnortes befindet.

Auf der ablehnenden Seite wurde vor allem die Belastung für die Natur und das Landschaftsbild hervorgehoben. Zudem wurde kritisiert, dass trotz der wenigen öffentlich zugänglichen Uferbereiche ein weiterer Abschnitt für vorwiegend private Nutzung gebraucht werden soll. Falls der Bootshafen realisiert werden sollte, müssen ausreichende Ausgleichsmassnahmen für den Eingriff in die Natur und für die Erholung geschaffen werden.

4.3 Standortevaluation

4.3.1 Standort Sand und Kies AG

Mit Vertretern der Sand und Kies AG wurden an zwei Besprechungen mögliche Lösungsvarianten für eine Bootshafenstationierung geprüft. Die Vorteile dieses Standortes liegen in seiner zentralen Lage nahe bei Sportanlagen, Siedlungsgebieten und bestehenden Parkplätzen sowie der bestehenden Zufahrtsmöglichkeit (sofern diese über das Areal der Sand und Kies AG möglich ist). Zudem ist der Standort durch die hart verbauten und deshalb wenig naturnahen Ufer bereits stark belastet.



Standort Sand und Kies AG

Die geringe Belastung des Landschaftsbildes durch einen neuen Bootshafen ist ein weiteres Argument für diesen Standort. Im Gegensatz zum Standort Ennethorw können bei der Variante Sand und Kies AG aber keine Trockenplätze angeboten werden. Ziel der Standortevaluation war es, eine Anordnung des Bootshafens zu finden, welcher das Be- und Entladen der Nauen (Transportschiffe) weiterhin ermöglicht.

Fazit:

Ein Bootshafen wäre nur möglich, wenn eine Verladestation im Wasser gebaut würde, mit welcher mindestens zwei Nauen gleichzeitig be- oder entladen werden könnten und falls das Transportmaterial auf Förderbändern von und zu den Lagerplätzen transportiert

werden kann. Eine Verladestation wäre technisch schwierig zu realisieren und würde sehr hohe Kosten verursachen. Zudem würde durch die ins Wasser ragende Verladestation, die auch stark störenden Lärm erzeugt, das Landschaftsbild zusätzlich beeinträchtigt.

Auf eine weiterführende, detailliertere Überprüfung dieser Standortvariante wurde deshalb verzichtet.

4.3.2 Standort Ennethorw

Bereits in den Jahren 1994 bis 1996 wurde ein Bootshafen für 160 Boote im Wasser und 60 Trockenplätze im Gebiet Ennethorw geplant. Die für diese Anlage vorgesehene Bauzone auf dem Wasser (Zone für Sport- und Freizeitanlage) wurde an der Urnenabstimmung 1996 abgelehnt. Der Planung dieser Hafenanlage vorangegangen war eine Standortevaluation, welche einen Standort im Gebiet Winkel sowie zwei Standorte im Gebiet Ennethorw untersuchte. Damals wie auch heute nach der Realisierung der Autobahnüberdeckung zeigt sich, dass der Standort bezüglich der bereits bestehenden, teilweise harten Uferverbauung (Eisenbahntrasse), der Zufahrtsmöglichkeit, der Möglichkeit zur Anordnung von Parkplätzen, der bestehenden Flächen für Trockenplätze wie auch der Eigentumsverhältnisse (landseitige Zone für Sport- und Freizeitanlagen im öffentlichen Besitz) viele Vorteile hat.



Standort Ennethorw

Fazit:

Der Bau eines Bootshafens in Ennethorw ist technisch möglich und der Standort aus raumplanerischer Betrachtung am geeignetsten (Lage zum Siedlungsgebiet, Erschließung, Parkierung, Beeinträchtigung bestehender Erholungsnutzungen). Die grösste Herausforderung stellt sich mit der Einordnung in das Landschaftsbild, der Berücksichtigung der Naturwerte sowie der ökologischen Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen. Welche Ausgleichsmassnahmen für die öffentliche Erholungsnutzung und in welchem Ausmass sie an diesem Standort sinnvoll sind, muss in der Detailprojektierung geprüft werden.

4.3.3 Standort Seestrasse

Gemäss der Vorgehensstrategie wird die Variante mit dezentralen Bootshafenstandorten entlang der Seestrasse erst detaillierter untersucht und mit den Grundeigentümern besprochen, wenn sich die Standorte Sand und Kies AG sowie Ennethorw als ungeeignet erweisen. Die grössten planerischen Probleme bei diesen Standorten liegen bei der Erschliessung und der Parkierung sowie bei verschiedenen Standorten auch bei den Einschränkungen der Erholungsnutzung und den Auswirkungen für die Anwohner. Zudem hat sich bei der ersten groben Standortanalyse und der Auswertung von Plangrundlagen gezeigt, dass aufgrund der teilweise flachen Uferbereiche bei gewissen Standorten grössere Realisierungsprobleme entstehen könnten.



Variante Ausbau „Kleiner Hafen“ SNG, Hinterrüti

Fazit:

Der Uferabschnitt zwischen Winkel und dem Hafen SNG ist ein wichtiges Erholungsgebiet. Der Bau eines oder zweier kleinerer Bootshafen und der Ausbau des bestehenden „Kleinen Hafens“ in Hinterrüti wäre in diesem Abschnitt nur dann möglich und sinnvoll, wenn es gelingt, im Rahmen eines Gesamtkonzeptes für diesen Uferbereich eine Lösung aufzuzeigen, mit welchem sowohl für die Natur, die Landschaft und für die Erholungsnutzung eine vorteilhafte Situation entsteht. Bei der Analyse der Seeuferstrasse im Rahmen der Erarbeitung des Richtplans Horwer Halbinsel zeigte sich, dass eine zufriedenstellende Lösung kaum möglich ist. Auf eine weiterführende, detailliertere Überprüfung dieser Bootshafenvariante wurde deshalb verzichtet.

5 Bootshafenkonzeption

Im folgenden Kapitel wird das Konzept für die Bootshafenstandorte beschrieben sowie Ziele, Rahmenbedingungen und Massnahmen für die einzelnen Standorte definiert.

5.1 Bootshafenstandorte

Der Bau einer zentralen grossen Hafenanlage ist in Horw aufgrund der räumlichen Voraussetzungen nicht realistisch. Aus diesem Grund ist für Horw ein Konzept mit einer dezentralen Verteilung der Hafenanlagen vorgesehen. Die Gemeinde Horw hat zukünftig 3 kleinere Bootshäfen an bestehenden Standorten (Winkel, Hinterrüti und Kastanienbaum), einen grösseren neuen Bootshafen in Ennethorw sowie den bestehenden Güterhafen bei der Kiesaufbereitungsanlage der Sand und Kies AG.

5.2 Bootshafen Winkel

Der Ortsteil Winkel ist ein historischer Hafenort (historischer Ortskern von nationaler Bedeutung), an welchem früher Fährschiffe anlegten. Dieser Charakter soll erhalten und verstärkt werden. Die Gesamtanlage inklusive Lage der Bootsplätze soll dazu überdacht und neu gestaltet werden.

Die Zahl der Bootsplätze an Stegen soll innerhalb von 5 Jahren nach Genehmigung eines Bootshafens in Ennethorw auf maximal 15 Plätze reduziert und ein neuer Standort des Steges südöstlich entlang der Seestrasse geprüft werden. Eventuell kann ein längerer Steg realisiert werden, an welchem auch kleinere Passagier- oder Linienschiffe anlegen können. Eine zeitliche Vorgabe für diese Neuorganisation wird nicht vorgegeben.

Die Bojenplätze werden innerhalb 5 Jahren nach Genehmigung eines Bootshafens in Ennethorw auf 8 Plätze reduziert. Insbesondere die Bojenplätze nahe beim Schutzgebiet werden aufgehoben. Die aktuelle Befestigung mit langen Ketten wird durch schwimmende Spannketten ersetzt, so dass der Seegrund, die Wasserpflanzen und Kleintiere nicht mehr durch Schleifkreise beschädigt werden sowie die Boote näher beieinander befestigt werden können. Die Ausdehnung und Anpassung des kantonalen Schutzgebietes Steini-bach ist zu prüfen.

Die Trockenplätze sind in den neuen Bootshafen in Ennethorw zu verlegen (vergl. Kap 5.6).

Das Bootskontingent im Winkel wird um 15 Bootskontingentsplätze verringert (Verschiebung zum neuen Hafen Ennethorw) und beträgt neu 23 Bootskontingentsplätze.



Anlegestelle
St. Niklausen

Bootshafen
Kastanienbaum

Anlegestelle
Kastanienbaum

Bootshafen
Winkel

Anlegestelle
Winkel

Güterhafen
Sand u. Kies AG

Zugang Erholungsnutzung
Ennethorw

Bootshafen Ennethorw

Bootshafen
Hinterrüti

Zugang Erholungsnutzung
Kastanienbaum
(Standort offen)



Zugang Erholungsnutzung
Kastanienbaum
(Standort offen)

5.3 Bootshafen Kastanienbaum

Der Hafenstandort Kastanienbaum ist zu erhalten und soll auf max. 30 Plätze (exkl. Gästепlätze) und sturmsicher ausgebaut werden können. Voraussetzung dazu ist ein Hafenprojekt, welches den ökologischen und den landschaftsplanerischen Ansprüchen entspricht. Zudem sind die bestehenden Fischereirechte und eine ausreichende Parkierung zu berücksichtigen. Als ökologische Ersatz- und Ausgleichsmassnahme sind möglichst nahe liegende Ufer zu renaturieren. Zu berücksichtigen sind zudem die Anliegen der Erholungssuchenden (z.B. Steg, Aussichtsplattform, vergl. Kap. 5.7). Gemäss Vorgabe des Kantons ist der Bootshafen durch einen nicht gewinnorientierten Verein oder eine Hafengesellschaft zu führen.

Das Bootskontingent für Kastanienbaum beträgt neu 30 Bootskontingentsplätze (inkl. bestehende Bootskontingentsplätze)

5.4 Kleiner Hafen, Hinterrüti

Der „Kleine Hafen“ SNG im Gebiet Hinterrüti wird in seiner Lage und Grösse erhalten.

5.5 Bootshafen Ennethorw

In Ennethorw soll ein neuer Bootshafen für 80 Bootsstandplätze im Wasser sowie für ca. 40 Trockenplätze entlang des Bahndammes und des Zugangsweges entstehen.

Anzustrebende Zielwerte für den neuen Bootshafen sind:

- ein Anteil Segelboote mindestens 60% (Bootsplätze im Wasser)
- Bestimmungen, welche umweltfreundliche Bootsmotoren fördern

Die definitiven Zielwerte werden im Rahmen des Bebauungsplanes festgelegt.

Der Hafen enthält voraussichtlich Wasser- und Stromanschlüsse, einen Service- und Gästesteg mit Fäkalabpumpstation und eine Wässerungsrampe für kleine Boote und Jollen. Die vorzusehenden Infrastruktureinrichtungen werden im Rahmen des Bebauungsplanes festgelegt.

Die Hafenanlage ist so einzurichten, dass möglichst wenig Verkehrsfläche entsteht und diese über dem Wasser auf Stegen realisiert wird, um die Uferbereiche nicht stärker als zwingend notwendig zu belasten.

Beim Hafenprojekt sind die bestehenden Naturwerte, die Flachwasserbereiche, die einmündenden Bäche sowie der angrenzende, renaturierte Uferbereich zu berücksichtigen. Es sind grosszügige ökologische Ausgleichsmassnahmen vorzusehen. Diese können auch an den Ufern auf der gegenüberliegenden Seite der Horwer Bucht realisiert werden.

Auf der Autobahnüberdeckung werden ca. 30 Parkplätze für den Hafen vorgesehen (je nach Ausbau mit Erholungseinrichtungen).

Das vorgesehene neue Bootskontingent für Ennethorw beträgt 100 Bootskontingentsplätze.



Prinzipskizze neuer Hafen Ennethorw

(Grundbuchvermessung ausstehend)

5.6 Freies Bootskontingent

In den verschiedenen Bootsplätzen entlang der Horwer Seeufer befinden sich zahlreiche Bootshäuser, die nicht voll besetzt sind. Zudem befinden sich noch zahlreiche, nicht kontingentspflichtige Boote an verschiedenen Bootsstandplätzen, welche durch einen Wechsel der Boote neu kontingentspflichtig werden können. Für diese Fälle wird das restliche Bootskontingent der Gemeinde Horw von 7 Kontingentsplätzen reserviert. Dieses kann erhöht werden, wenn sich bei der Projektplanung des Hafens Ennethorw und Kastanienbaum zeigt, dass nicht alle Kontingentsplätze benötigt werden.

5.7 Öffentliche Zugänge für Wassersport

In Horw sind 2 Standorte vorzusehen, von wo aus Wassersportaktivitäten wie zum Beispiel das Surfen, Kanu- oder Kajakfahren sowie das Segeln mit kleinen Jollen möglich ist. Im Rahmen der Hafenprojektierung in Kastanienbaum und Ennethorw ist zu prüfen, ob Mietboote angeboten werden können (System Sailcom), um einer breiteren Bevölkerung das Segeln zu ermöglichen.

Ennethorw

Beim neuen Hafen Ennethorw sind eine Wässerungsrampe sowie ein multifunktional nutzbarer Steg vorzusehen. Der Standort eignet sich wegen der beschränkten Zufahrtsmöglichkeit nur bedingt für das Wassern weiterer, nicht vor Ort gelagerter Boote, Jollen oder Kanus. Als Minimalausstattung sind als Erholungseinrichtungen eine Aussichtsplattform (begehbarer Steg) und Sitzgelegenheiten vorzusehen. Im Rahmen einer Gesamtkonzeption der Erholungseinrichtungen in der Horwer Bucht ist zu klären ob weitere Anlagen wie beispielsweise eine Badeinsel oder Flächen zum Sonnenbaden (schwimmender Steg) in Ennethorw realisiert werden können.

Kastanienbaum

Auf der Horwer Halbinsel ist ein weiterer Standort für Trockenplätze und für das Wassern von kleinen Booten, Jollen, Kanus zu realisieren (lokaler Bedarf). Ein geeigneter Standort ist noch nicht festgelegt (ergänzt Jun. 2008).

Aufhebung Einrichtungen Winkel

Im Gebiet Winkel sind die Trockenplätze aufzuheben und nur noch einzelne wenige, möglichst gemeinschaftlich genutzte Boote für die Bojenplätze zu stationieren. Der weitere Bedarf der bestehenden Wässerungsrampe ist in Zusammenarbeit mit der Polizei und dem Militär abzuklären.

6 Vorgehen

6.1 Planungsrechtliche Vorgaben

Ein Bootshafen wie auch eine einfache Anlagestelle oder ein Bojenplatz sind Bauten/Anlagen im Sinne des Raumplanungsgesetzes. Hafenanlagen benötigen zumindest auf dem Festland (Trockenplätze, Parkplatz, Hafengebäude o.a.) sowie gemäss der Horwer Planungspraxis und den Empfehlungen des Kantons auch auf der Seefläche eine geeignete Nutzungszone gemäss kantonalem Planungs- und Baugesetz

Sind geeignete Nutzungszonen festgelegt, benötigt eine Hafenanlage einerseits eine kommunale Baubewilligung sowie verschiedene kantonale Baubewilligungen (Sonderbewilligung gemäss Wasserbaugesetz, Unterschreitung Gewässerabstand). Der See ist als öffentliches Gewässer im Eigentum des Kantons. Für den Bau einer Hafenanlage auf dem See ist mit dem Kanton als Grundeigentümerin eine Nutzungsbewilligung oder ein Baurechtsvertrag zu vereinbaren (Amt für Hochbau und Immobilien).

Die Erarbeitung eines Bebauungsplanes ist insbesondere für eher umstrittene Hafenprojekte empfehlenswert, um Anliegen und Vereinbarungen mit Privaten oder Vereinigungen in einem öffentlich-rechtlichen Plan festlegen zu können.

Die beiden vorgesehenen Bootshafenstandorte Kastanienbaum und Ennethorw befinden sich an landschaftlich und ökologisch sensiblen Standorten. Bereits im Rahmen der Zonenfestlegung sind umweltrelevante Grundlagen zu erfassen, zu Beurteilen sowie erste Abklärungen für mögliche ökologische Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen zu erarbeiten.

6.2 Vorschlag weiteres Vorgehen für neue Bootshafenstandorte

Öffentliches Mitwirkungsverfahren zum Bootshafenkonzept	<i>Jan. 08</i>
Entwurf Vorprojekt für einen oder beide Bootshafenstandorte (mit zugehörigem Umweltbericht)	<i>Mär. 08</i>
Entwurf Zonen und Zonenbestimmungen für Bootshafen, Bebauungsplan und Umweltbericht für einen oder beide Bootshafenstandorte (Ortsplanungskommission und Gemeinderat)	<i>Jun. 08</i>
Kant. Vorprüfung der Ortsplanungsrevisionsunterlagen (Zonenplan, Bau- und Zonenreglement) und des Bebauungsplanes	<i>Dez. 09</i>
Überarbeitung Ortsplanungsrevisionsunterlagen (Zonen / Zonenbestimmungen für Bootshafen) und des Bebauungsplanes	<i>genaue Termine offen</i>

öffentliche Auflage Ortsplanungsrevisionsunterlagen (Zonen / Zonenbestimmungen für Bootshafen) und des Bebauungsplanes

Beschluss Ortsplanungsrevisionsunterlagen (Zonen / Zonenbestimmungen für Bootshafen) und des Bebauungsplanes

Genehmigung Ortsplanungsrevisionsunterlagen (Zonen / Zonenbestimmungen für Bootshafen) und des Bebauungsplanes

(ergänzt Jun. 2008)

Anhang

Foto Hafenanlagen Horw (mehr als 10 Boote)



Hotel Kastanienbaum, Horw



Kleiner Hafen SNG, Horw



Winkel (Bojenfeld), Horw



Winkel (Gemeindehafen),
Horw

metron



Winkel (Korporationshafen),
Horw



Hafen Wolfisberg, Horw
(aufgehoben)



Hafen Kiesanlage En-
nethorw

Quelle: Aufsichtskommission Vierwaldstättersee