



Gemeindehausplatz 1
Postfach
6048 Horw
www.horw.ch

Kontakt Thomas Zemp
Telefon +41 41 349 12 60
E-Mail thomas.zemp@horw.ch

An die Mitglieder
des Einwohnerrates
der Gemeinde Horw

12 60

26. Januar 2023 2022-1088

Schriftliche Beantwortung der dringlichen Interpellation Nr. 2022-759 von Ruth Strässle-Erismann, FDP, und Mitunterzeichnenden: Optimierte Bushaldebuchten Waldegg?

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 9. Dezember 2022 ist von Ruth Strässle-Erismann, FDP, und Mitunterzeichnenden folgende dringliche Interpellation eingereicht worden:

«An der Einwohnerratssitzung vom 29 April 2021 wurde u.a. der B+A Nr. 1671 Richtplan Fuss- Veloverkehr und Massnahmenplanung vom Einwohnerrat behandelt. Dabei wurde einstimmig beschlossen, dass die Massnahmen M3 und M4 im Zusammenhang mit dem Neubau Blindenheim neu zu überdenken/überarbeiten sind. Im Richtplan waren diese beiden Massnahmen mit niederschweligen Vorschlägen aufgelistet. Es bestand kein konkreter Zusammenhang mit dem Blindenheim. Es war auch keine Rede von einer Änderung der bestehenden Busbucht/Bushaltestelle auf der Seite des Blindenheims Richtung Süd Dorf Zentrum.

Nun ist der Neubau Blindenheim ausgesteckt und es besteht ein Vorprojekt von den Bushaltestellen Richtung Luzern und Richtung Horw, direkt auf der Fahrbahn. In der Dorfmitte zwischen den Kreiseln Wegscheide und Merkur ist Tempo 30 Zone, von der Wegscheide Richtung Nord ist Tempo 50 erlaubt. Das zeigt die Idee, in der Dorfmitte möchte man den Verkehr beruhigen, die Strecke ausserhalb dient eher zur Wegfahrt aus dem Dorf, Richtung Luzern/Autobahn. Der Verkehr von der Halbinsel, St. Niklausen, Langensand, Stutz, soll Richtung Nord geführt werden, womit das Dorf entlastet wird.

Im AFP, in der November Sitzung 2022 vom Einwohnerrat behandelt, ist ersichtlich, dass 2022 Fr. 350'000.00, 2023 Fr. 800'000.00 und 2024 Fr. 380'000.00 für Bushaltestellen eingeplant waren respektive sind, da diese behindertengerecht umgebaut werden müssen. Gemäss Erklärung AFP ist für das Jahr 2023 die Planung der Bushaltekanten Waldegg vorgesehen und für das Jahr 2024 deren Ausführung. Nun gibt es jedoch bereits ein Vorprojekt dieser beiden Bushaltestellen Richtung Süd und Nord, die wie oben erwähnt, direkt auf der Fahrbahn geplant sind.

Diese Planung wirft einige Fragen auf.

1. Wieso ist im AFP 2023 erwähnt, dass das budgetierte Geld für die Umgestaltung der Bushaltekanten Waldegg eingerechnet ist, wenn ein Vorprojekt bereits besteht? Im AFP 2022 war der Budgetbetrag für die Bushaltekanten Zentrum eingeplant.
2. Wie viele verschiedene Varianten wurden erarbeitet, bevor der Gemeinderat sich für diese im Vorprojekt entschieden hat? Beim überwiesenen Antrag im April 2021 lautete die Formulierung: überarbeiten/überdenken und dabei Minimal- und Maximalvarianten zu betrachten. Diese Überlegungen/Varianten sind nötig, um eine sinnvolle Entscheidung zu fällen.
3. Wurde eine Analyse zum jetzigen und zukünftigen Verkehrsaufkommen erstellt und wie sehen diese Zahlen aus? Gibt es eine Analyse, wie viele Autofahrende den Weg via Dorf oder via Stadt wählen?
4. Wurde bei der Planung das Verkehrsaufkommen, das sich in der Zukunft vom Grossraum Mattenhof u.a. durch den Bau der Pilatus Arena neu entwickelt, einbezogen?
5. Wurde bei den Fahrbahnhaltestellen auch der Langsamverkehr berücksichtigt? Schnelle E-Bikes oder Velofahrende würden versuchen, den stehenden Bus zu überholen. Wenn nur ein Bus dort steht, werden dies auch Autofahrende versuchen. Wurde diese Problematik besprochen und als in Ordnung befunden?

6. Ist der Gemeinderat auch der Meinung, dass wenn die Autofahrenden nun links und rechts der Wegscheide hinter dem Bus warten müssen, dass dies Mehrverkehr in der Dorfmitte generiert? Bis anhin konnte Richtung Nord der Bus beim Blindenheim überholt werden, was bei der Fahrt durch das Dorf nicht möglich ist.
7. Eine Busbucht gibt den beeinträchtigten Fahrgästen vom Blindenheim, die zum Teil in Gruppen warten, mehr Platz und Raum zwischen Trottoir und der Strasse, somit mehr Sicherheit. Diese sind aktuell in beiden Richtungen vorhanden. Werden solche Aspekte bei einer Planung von einer Bushaltestelle beachtet?
8. Wurden die Bedürfnisse, Gewohnheiten und Optimierungen mit den Verantwortlichen vom Blindenheim für «Ihre» Menschen diskutiert?
9. Die BehiG-konform neugestalteten Bushaltestellen brauchen mehr Länge für die Einfahrt der Busse. Wie sieht dies bei diesen bestehenden Haltestellen aus. Wo würde Platz fehlen und welche Massnahmen wären nötig, um diese Haltestellen an ihrem jetzigen Standort zu belassen?
10. Bei erhöhtem Platzbedarf, mit welchen Eigentümern hat man das Gespräch für eine Lösung gesucht? Welche Vorschläge, Kompromisse müssten eingegangen werden, um eine gute Lösung mit Busbucht zu präsentieren?
11. Wenn ja, welche Kosten wären für diese Varianten angefallen? Richtung Nord und Richtung Süd?
12. Die heutige Bushaltestelle Richtung Nord/Luzern, ist für die Menschen im neuen Quartier Stirnrüti eine optimale Station. Hat man mit den Quartierverantwortlichen Kontakt aufgenommen, wie der Bedarf im Vergleich zur Haltestelle Wegscheide - Waldegg ist? Welche weiteren Quartiere wurden auf deren Gewohnheiten und Erreichbarkeiten zu diesen Haltestellen ausgewertet?

Besten Dank für die Beantwortung dieser Fragen.»

Zu den Fragen nehmen wir wie folgt Stellung:

- Zu 1.** Wieso ist im AFP 2023 erwähnt, dass das budgetierte Geld für die Umgestaltung der Bushaltekanten Waldegg eingerechnet ist, wenn ein Vorprojekt bereits besteht? Im AFP 2022 war der Budgetbetrag für die Bushaltekanten Zentrum eingeplant.
- Die Erstellung einer Bushaltebucht gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) benötigt wesentlich mehr Fläche als die heute vorhandenen Busbuchten. Im Zusammenhang mit dem Neubauprojekt des Blinden-Fürsorge-Vereins Innerschweiz BFVI hat sich gezeigt, dass das notwendige Land nicht zur Verfügung steht. Im Rahmen eines Vorprojektes wurden und werden deshalb Varianten für die Realisierung von BehiG-konformen Bushaltestellen geprüft. Diese Aufwände erfolgen aus der laufenden Rechnung. Sobald die auszuführende Variante feststeht, erfolgen die Projektierung (2023) und anschliessend die Realisierung (2024).
- Zu 2.** Wie viele verschiedene Varianten wurden erarbeitet, bevor der Gemeinderat sich für diese im Vorprojekt entschieden hat? Beim überwiesenen Antrag im April 2021 lautete die Formulierung: überarbeiten/überdenken und dabei Minimal- und Maximalvarianten zu betrachten. Diese Überlegungen/Varianten sind nötig, um eine sinnvolle Entscheidung zu fällen.
- Die Variantenstudie ist noch nicht abgeschlossen. Klar ist aber, dass in Fahrtrichtung Horw aus Platzgründen innerhalb des Gemeindegebietes keine BehiG-konforme Busbucht realisierbar sein wird. Betreffend den Massnahmen M3 und M4 aus dem Richtplan Fuss- und Veloverkehr gilt es festzuhalten, dass es sich dabei um die Gestaltung der Einmündung Brändistrasse (M3) und die Querungshilfe auf Höhe Chäppeliweg (M4) handelt und nicht um die Ausgestaltung der Bushaltestellen. Selbstverständlich können aber umgekehrt die Situierung und Ausgestaltung der Bushaltestellen Einfluss auf die beiden Massnahmen haben.
- Zu 3.** Wurde eine Analyse zum jetzigen und zukünftigen Verkehrsaufkommen erstellt und wie sehen diese Zahlen aus? Gibt es eine Analyse, wie viele Autofahrende den Weg via Dorf oder via Stadt wählen?
- Der Kanton Luzern betreibt eine permanente Verkehrsmessstelle beim Kreisel Waldegg. Für die letzten Jahre wurden folgende Verkehrszahlen gemessen (beide Fahrrichtungen kumuliert, durchschnittlicher Tagesverkehr DTV): 2016=10'204; 2017=10'120; 2018=10'038; 2019=9'981; 2020=9'381; 2021=9'431. Die Zahlen stagnieren.

Das Verkehrsaufkommen auf der Kantonsstrasse wurde letztmals vom 10. März 2021 bis 11. März 2021 umfassend erhoben. Daraus geht hervor, dass sich der Verkehr von der Kastanienbaumstrasse herkommend wie folgt aufteilt:

- 1'010 Fahrten Richtung Luzern
- 630 Fahrten Richtung Kreisel Bahnhof
- 170 Fahrten Richtung Seefeld

Es besteht damit ein Potenzial von rund 630 Fahrten, die Richtung Norden geleitet werden könnten, um den unerwünschten Durchgangsverkehr im Dorfkern zu reduzieren.

Prognosen für das künftige Verkehrsaufkommen auf der Kantonsstrasse liegen uns nicht vor.

Zu 4. Wurde bei der Planung das Verkehrsaufkommen, das sich in der Zukunft vom Grossraum Mattenhof u.a. durch den Bau der Pilatus Arena neu entwickelt, einbezogen?

Die Ringstrasse K19/K19a liegt in der Zuständigkeit des Kantons Luzern, Dienststelle Verkehr und Infrastruktur vif. Weil die Ringstrasse heute zeitweise die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit erreicht, arbeitet die Dienststelle vif seit längerer Zeit an einer Optimierung des Verkehrsablaufs. Dies im Hinblick auf die Bewältigung des künftigen Verkehrs. Dabei arbeitet die Dienststelle vif sowohl mit aktuellen Verkehrsmessdaten wie auch mit Prognosedaten. Die Entwicklungen rund um den Mattenhof fliessen in die Berechnungen ein.

Zu 5. Wurde bei den Fahrbahnhaltestellen auch der Langsamverkehr berücksichtigt? Schnelle E-Bikes oder Velofahrende würden versuchen, den stehenden Bus zu überholen. Wenn nur ein Bus dort steht, werden dies auch Autofahrende versuchen. Wurde diese Problematik besprochen und als in Ordnung befunden?

Bei der Projektierung wird auch diesem Aspekt Rechnung getragen werden. Aktuell befinden wir uns aber immer noch auf Stufe Vorprojekt, weshalb dazu noch keine Aussage gemacht werden kann.

Zu 6. Ist der Gemeinderat auch der Meinung, dass wenn die Autofahrenden nun links und rechts der Wegscheide hinter dem Bus warten müssen, dass dies Mehrverkehr in der Dorfmitte generiert? Bis anhin konnte Richtung Nord der Bus beim Blindenheim überholt werden, was bei der Fahrt durch das Dorf nicht möglich ist.

Um die Verkehrsführung Richtung Luzern möglichst attraktiv und damit unnötigen Durchgangsverkehr im Dorfkern zu vermeiden, ist es unbestritten, dass in Fahrtrichtung Luzern eine Bushaltebucht ideal wäre. Ausser beim bestehenden Standort ist an keinem anderen Standort eine Bushaltebucht möglich.

Zu 7. Eine Busbucht gibt den beeinträchtigten Fahrgästen vom Blindenheim, die zum Teil in Gruppen warten, mehr Platz und Raum zwischen Trottoir und der Strasse, somit mehr Sicherheit. Diese sind aktuell in beiden Richtungen vorhanden. Werden solche Aspekte bei einer Planung von einer Bushaltestelle beachtet?

Die wartenden Personen stehen auf dem Trottoir und nicht in der Bushaltebucht. Das Trottoir wird gemäss den entsprechenden Normen erstellt und gewährleistet einen sicheren Aufenthalt der wartenden Personen.

Zu 8. Wurden die Bedürfnisse, Gewohnheiten und Optimierungen mit den Verantwortlichen vom Blindenheim für «Ihre» Menschen diskutiert?

Wir sind in engem Austausch mit dem BFVI und der Stiftung Brändi.

- Zu 9. Die BehiG-konform neugestalteten Bushaltestellen brauchen mehr Länge für die Einfahrt der Busse. Wie sieht dies bei diesen bestehenden Haltestellen aus. Wo würde Platz fehlen und welche Massnahmen wären nötig, um diese Haltestellen an ihrem jetzigen Standort zu belassen?

Gemäss den Projektierungs- und Ausführungsgrundlagen der Dienststelle vif benötigt eine Bushaltestelle «Standard» (für Gelenkbus) eine Länge von 87 m. In der Variante «Verkürzt» sind es 83 m.

Fahrtrichtung Horw:

Die notwendige Mehrfläche steht wie unter 1. erwähnt am heutigen Standort der Bushaltestelle nicht zur Verfügung. Ebenso wenig andernorts entlang der Kantonsstrasse im Abschnitt Blindenheim bis Wegscheide. Einzig auf dem Areal der Stadt Luzern (Schreibergärten) wäre eine Bushaltestelle möglich. Voraussetzung dafür wäre aber das Einverständnis der Stadt Luzern, die Klarheit über die künftige Führung der Linie 4 und eine Anpassung der Einmündung Brändistrasse. Die Bushaltestelle hätte dabei die Einschränkung, dass die Kantenhöhe von 22 cm nicht auf der ganzen Buslänge angeboten werden könnte (Kissenlösung).

Fahrtrichtung Luzern:

Die heute bestehende Bushaltestelle befindet sich mehrheitlich auf Stadtgebiet. Ein BehiG-konformer Umbau ist aufwendig, aber möglich. Dies würde aber auch bedeuten, dass die bestehende Lichtsignalanlage nicht verschoben und dass das Rückhaltebecken nicht weiter ausgebaut werden kann. Entlang der Kantonsstrasse im Abschnitt Wegscheide bis Blindenheim bietet sich keine weitere Möglichkeit für eine BehiG-konforme Bushaltestelle.

- Zu 10. Bei erhöhtem Platzbedarf, mit welchen Eigentümern hat man das Gespräch für eine Lösung gesucht? Welche Vorschläge, Kompromisse müssten eingegangen werden, um eine gute Lösung mit Busbuchung zu präsentieren?

Fahrtrichtung Horw:

Mit dem BFVI wurden intensive Gespräche geführt. Die Realisierung einer BehiG-konformen Bushaltestelle kollidiert aber mit dem geplanten Neubauprojekt des BFVI und findet deshalb beim BFVI keine Zustimmung.

Fahrtrichtung Luzern:

Es wurden keine Gespräche geführt. Vorerst soll der Standort der Bushaltestelle in Fahrtrichtung Horw geklärt werden. Abhängig davon wird sich zeigen, ob der heutige, am Siedlungsrand gelegene Standort beibehalten oder verschoben wird. Bei einer Verschiebung auf das Gemeindegebiet kann davon ausgegangen werden, dass sich die Stadt Luzern an den Kosten massgeblich beteiligt.

- Zu 11. Wenn ja, welche Kosten wären für diese Varianten angefallen? Richtung Nord und Richtung Süd?

Da, wie unter 10. ausgeführt, entweder kein Interesse an einer Landabtretung vorhanden ist (BFVI), oder noch keine Gespräche geführt wurden (Stadt Luzern), liegen auch keine Kostenangaben vor.

26. Januar 2023

Schriftliche Beantwortung der dringlichen Interpellation Nr. 2022-759 von Ruth Strässle-Erismann, FDP, und Mitunterzeichnenden:
Optimierte Bushaldebuchten Waldegg?

Zu 12. Die heutige Bushaltestelle Richtung Nord/Luzern, ist für die Menschen im neuen Quartier Stirnrüti eine optimale Station. Hat man mit den Quartierverantwortlichen Kontakt aufgenommen, wie der Bedarf im Vergleich zur Haltestelle Wegscheide - Waldegg ist? Welche weiteren Quartiere wurden auf deren Gewohnheiten und Erreichbarkeiten zu diesen Haltestellen ausgewertet?

Im Rahmen der Standortanalyse wurde auch das Potenzial des Einzugsgebietes berücksichtigt. Die Verschiebung der Bushaltestellen Richtung Horw vergrössert das Einzugsgebiet sowohl im heutigen Bestand wie auch unter Berücksichtigung der im REK 2040 aufgezeigten Entwicklungen. Ein Mitwirkungsverfahren hat nicht stattgefunden. Die Bedenken des Vorstands des Quartiervereins Stirnrüti sind dem Gemeinderat bekannt. Das Quartier Stirnrüti wäre aber auch bei einer Verschiebung der Bushaltestelle Richtung Horw via die öffentliche Fusswegverbindung von der Stirnrüti zum Chäppeliweg gut erschlossen. Mit der Massnahme M6 (Durchgang Sonnsytehalde – Chäppeliweg) würde auch ein Teil des Sonnsytequartiers besser erschlossen. Weiter ist im Zusammenhang mit dem Gestaltungsplan des BFVI ein öffentlicher Fussweg von der Brändistrasse entlang dem Hotel Waldegg zur Kantonsstrasse geplant, womit auch das Brändiquartier besser angebunden werden könnte.

Wir danken für Ihre Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse



Ruedi Burkard
Gemeindepräsident



Irene Arnold
Gemeindeschreiberin

Versand: 31. Januar 2023