



***Gemeinde Horw
Ortsplanung***

Räumliches Gesamtkonzept

18. Januar 2007

Bearbeitung

*Beat Suter
Barbara Gloor
Roman Seiler
Ursula Locher
Ruedi Häfliger
Martin Valencak*

*dipl. Ing. FH, Raumplaner FSU
dipl. Ing. FH, Raumplanerin FSU
dipl. Ing. FH, Raumplaner
dipl. Ing. ETH, MSc Planning
dipl. Ing. FH/SVI
dipl. Forstingenieur ETH*

*Metron Raumentwicklung AG
Postfach 480
Stahlrain 2
CH 5201 Brugg*

*T 056 460 91 11
F 056 460 91 00
info@metron.ch
www.metron.ch*

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	3
1.1 Stellenwert des Gesamtkonzepts	3
1.2 Aufbau Gesamtkonzept	3
1.3 Öffentliche Mitwirkung	3
2 Zielsetzungen Ortsplanungsrevision	5
2.1 Grundlagen der aufgeführten Ziele / Leitthesen	5
2.2 Oberziele der Gesamtrevision der Ortsplanung	5
3 Bereich Siedlung	6
3.1 Bevölkerungsentwicklung	6
3.2 Arbeitsplatzgebiete	7
3.3 Bauzonenreserven	8
3.4 Strategie der Innenentwicklung	10
3.5 Zentrumsentwicklung und Entwicklungsschwerpunkte	11
3.6 Aufwertung bestehender Quartiere	13
3.7 Baugebietserweiterungen	14
3.8 Siedlungstrenngürtel / Siedlungsbegrenzung und Aufwertung Siedlungsrand	15
3.9 Qualitätssicherung	16
3.10 Energie	17
4 Bereich Landschaft und Erholung	18
4.1 Ökologisch wertvolle Gebiete / Fliessgewässer	18
4.2 Ökologische Vernetzung, Grünstrukturen	18
4.3 Seestrasse	19
4.4 Landschaftspark	19
4.5 Wichtige Verbindungen und Zugänge Erholungsnetz, Seezugänge	20
4.6 Grünraum im Siedlungsgebiet und in der Seebucht	20
4.7 Landschaftsschutz	21
5 Bereich Verkehr	22
5.1 Ausgangslage	22
5.2 Strassennetz motorisierter Individualverkehr (MIV)	22

metron

5.3 <i>Parkierung</i>	22
5.4 <i>Öffentlicher Verkehr</i>	23
5.5 <i>Verkehrsberuhigte Siedlungskammern</i>	23
5.6 <i>Fuss- und Radverkehr</i>	24
6 <i>Anhang</i>	26
6.1 <i>Zielsetzungen der Gesamtrevision</i>	26

1 Einleitung

1.1 Stellenwert des Gesamtkonzepts

Im Sommer 2006 wurde mit der Überarbeitung der Ortsplanung von Horw gestartet. Auslöser der Gesamtrevision der Ortsplanung sind u.a. die Fertigstellung der Autobahnsanierung mit dem neuen Autobahnanschluss Schlund und Zubringer, die Verkehrsentslastung im Zentrum durch die neue Umfahrungsstrasse und der in den letzten Jahren realisierte Ortskern. Die Revision geht von einem im Grundsatz bewährten Planungswerk aus. Die zentralen Themen der Ortsplanung sind die Siedlungsentwicklung nach Innen, die Entwicklung der Landschaft für die Naherholung und als ökologisch wertvoller Ausgleichsraum, die Entwicklung des Bahnhofareals sowie die Thematik der Seeuferplanung.

Die Ortsplanung wird als Gesamtplanung ausgelegt, welche die verschiedenen Teilkonzepte und Grundlagen zu einem überzeugenden und zukunftsweisenden Gesamtbild integriert und ergänzt. Zu diesem Zweck wird in einer ersten Phase ein Gesamtkonzept Siedlung&Landschaft&Verkehr dargestellt und zur Diskussion gestellt. Das Gesamtkonzept basiert auf den bestehenden Teilkonzepten, Grundlagen und der Analyse der Metron AG sowie den Zielvorgaben der Gemeinde. Generell verfolgt das Gesamtkonzept eine nachhaltige Ortsentwicklung, welche qualitative Schwerpunkte setzt. Die Innenentwicklung und Qualitätssicherung der Quartiere und die Abstimmung von Siedlung und Verkehr stehen im Vordergrund.

Das Gesamtkonzept dient als Zielvorgabe der Revision der Ortsplanung und als Vorgabe für die Überarbeitung der Richtpläne. Es hat somit selber keine Rechtswirkung. Zeitlich ist das Gesamtkonzept primär auf die nächsten 15 Jahre ausgerichtet, wobei einzelne Handlungsfelder auch längerfristige Zielsetzungen verfolgen.

Das Gesamtkonzept wurde durch die Ortsplanungskommission erarbeitet und vom Gemeinderat am 12. Oktober 2006 für die Mitwirkung beschlossen und freigegeben.

1.2 Aufbau Gesamtkonzept

Das Gesamtkonzept besteht aus dem vorliegenden Bericht und den 3 Teilplänen Siedlung, Landschaft und Erholung sowie Verkehr.

Im Bericht sind neben der Erläuterung des Konzepts jeweils mögliche Umsetzungshinweise aufgeführt. Diese Umsetzungsmöglichkeiten sind nicht abschliessend.

1.3 Öffentliche Mitwirkung

Das räumliche Gesamtkonzept wurde der Bevölkerung am 23. Oktober 2006 im Rahmen eines Workshops vorgestellt. Anschliessend konnten alle Interessierten vom 24. Oktober bis 24. November 2006 zum räumlichen Gesamtkonzept Stellung nehmen. Aufgrund

dieser Mitwirkung wurde das räumliche Gesamtkonzept in einzelnen Teilen überarbeitet und ergänzt:

- Der Bericht wird mit dem Thema Energie (vgl. Kapitel 3.10 - sparsamere Nutzung von Energie und Anreize zu einer zielgerichteten Umstellung aus erneuerbaren Energiequellen), aufgrund des Labelprozesses „Energistadt“ ergänzt.
- Die Siedlungsbegrenzungen sind sehr schematisch im Teilplan Siedlung eingetragen. Eine Präzisierung im Bereich Stirnrüti wurde als sinnvoll erachtet. Die Siedlungsbegrenzung wird auf den Waldrand verlegt. Zur besseren Lesbarkeit wird auf die Darstellung der Siedlungsbegrenzung im Plan verzichtet. In der weiteren Planung sind die verschiedenen Nutzungen (Bauland / Natur- und Landschaftsschutz / Erholungsfunktion usw.), welche in diesem Bereich aufeinander treffen, gegeneinander abzuwägen und die entsprechenden Nutzungen sind in der Ortsplanung festzusetzen.
- Um Fehlinterpretationen zu vermeiden, werden in den Teilplänen Siedlung sowie Landschaft und Erholung die Bauzonen für Sport- und Freizeitanlagen als eigener Legendenpunkt (Sport- und Freizeitanlagen – gemäss rechtskräftiger Zonenplanung) aufgeführt und entsprechend dargestellt.
- Zugunsten einer besseren Lesbarkeit werden im Teilplan Landschaft und Erholung die Seezugänge mit einem anderen Symbol dargestellt. Im Vordergrund stehen punktuelle Seezugänge, welche unter Abwägung der naturschützerischen und privaten Interessen noch zu definieren sind. Somit werden in der weiteren Planung („Richtplan Halbinsel“) mögliche Seezugänge differenziert betrachtet.
- Der öffentliche Zugang zu den Seeufnern ist ein wichtiges Ziel des Raumplanungsgesetzes und als Ziel zudem im kantonalen Schutz- und Nutzungskonzept Vierwaldstättersee enthalten. Im Teilplan Verkehr werden die Linienführungen der Seeuferwege bzw. Netzergänzungen Rad-/ Fusswege Kastanienbaum – St. Niklausen und Haslihorn aus dem Plan genommen. In der Spezialplanung „Richtplan Halbinsel“ erfolgen differenzierte Abklärungen.
- Für eine gute Lesbarkeit der Pläne werden allgemein Aussagen ausserhalb des Gemeindegebietes von Horw als Information belassen, aber feiner bzw. differenzierter dargestellt.

2 Zielsetzungen Ortsplanungsrevision

2.1 Grundlagen der aufgeführten Ziele / Leitthesen

Die nachfolgenden Oberziele basieren auf folgenden Grundlagen der Gemeinde:

- Leitbild für eine nachhaltige Entwicklung der Gemeinde Horw, Juni 2006 (Leitbild)
- Leitbild zur räumlichen Entwicklung der Gemeinde Horw, 12. Mai 2005 (Leitbild r.E.)
- Ergebnisse der Zukunftskonferenz Horw, 2006 (Zukunftskonferenz)
- Zielvorgaben der Ortsplanungsrevision, 2006 (Zielvorgaben)

2.2 Oberziele der Gesamtrevision der Ortsplanung

- Horw als Wohn- und Arbeitsort sowie als Standort von Firmen und Bildungsinstitutionen aufwerten.
- Die Wohn- und Siedlungsqualität verbessern.
- Anreize für die Nutzung der Baulandreserven und eine massvolle Nachverdichtung im Gebiet Dorf – Bahnhof schaffen und die Verfügbarkeit grösserer Bauzonenreserven sicherstellen.
- Die landschaftliche Schönheit, die ökologische Vielfalt und der Erholungswert des Gemeindegebiets sollen erhalten und teilweise aufgewertet werden.
- Verkehr und Siedlung auf einander abstimmen und insbesondere die Attraktivität und Verkehrssicherheit für den Fuss- und Radverkehr verbessern.

Die detaillierten Ziele der Ortsplanungsrevision sind im Anhang einzeln aufgeführt.

3 Bereich Siedlung

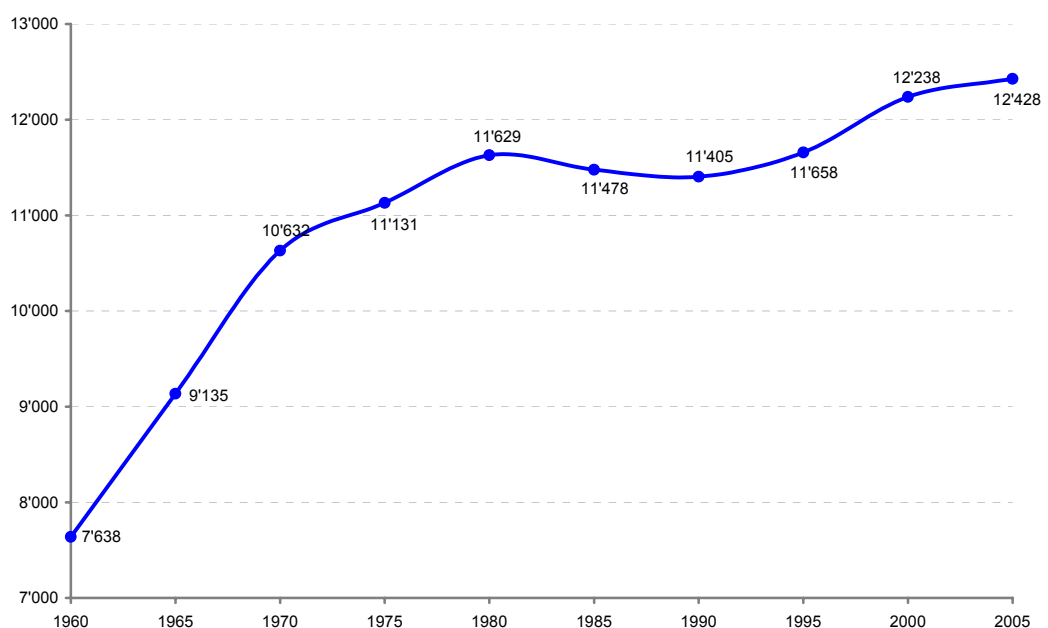
3.1 Bevölkerungsentwicklung

Nach der starken Wachstumsperiode der 50er bis 80er Jahre (Periode des quantitativen Wachstums), auf welcher die letzte Ortsplanung beruhte, befindet sich die Gemeinde heute in der Periode des qualitativen Wachstums und der zunehmend urbanen Fragestellungen. Zwischen 1960 und 1980 hat die Bevölkerung um rund 4'000 Einwohnerinnen und Einwohner zugenommen. Zwischen 1980 und 2005 war es noch ein Zuwachs von 1'000 Einwohnern.

Im Gegensatz zu dieser reduzierten, realen Entwicklung der letzten Jahrzehnte rechnet das Agglomerationsprogramm Luzern 2005 für Horw mit einer Zuwachsprognose von 4'500 Einwohnern auf den Zeithorizont von 2021. Diese Wachstumsannahme geht davon aus, dass die kantonal prognostizierte Entwicklung verstärkt in die Agglomerationskerne gelenkt wird. Horw würde gemäss dieser Vorgabe also ein überdurchschnittliches Wachstum erleben.

- ⇒ Die Wachstumsprognose aus dem Agglomerationsprogramm erscheint deutlich zu hoch. Horw müsste in den kommenden 15 Jahren stärker wachsen, als in der starken Wachstumsphase von 1960 bis 1980 und dies bei deutlich geringeren Baulandreserven.
- ⇒ Realistisch ist ein moderates Wachstum von 1'000 bis max. 1'500 Einwohnerinnen und Einwohner auf den Zeithorizont 2021. Die Ortsplanungsrevision mit Zeithorizont von 15 Jahren wird auf diese Zielgrösse ausgerichtet.

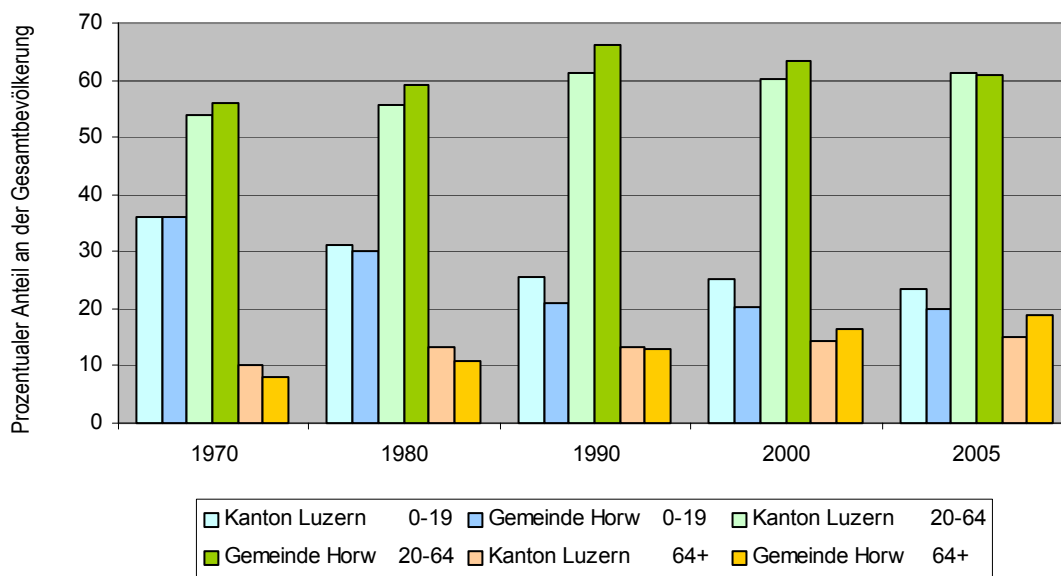
Bisherige Entwicklung der Wohnbevölkerung 1960 bis 2005



Altersstruktur

Gemäss der kantonalen Bevölkerungsstatistik von 2005 weist Horw einen überdurchschnittlich hohen Anteil der ältesten Bevölkerungsgruppe auf. Der Anteil der über 64-jährigen Personen liegt mit 19% deutlich über dem kantonalen Mittel von 15.2%. Vergleicht man die Werte der 20 - 64-Jährigen, bestehen kaum grössere Unterschiede (60.9 resp. 61, 2%). Der Anteil der jüngsten Bevölkerungsgruppe im Alter von 0 - 19 Jahren liegt in Horw ebenfalls unter dem kantonalen Mittel. In Horw beträgt der Anteil 20.1% der gesamten Bevölkerung, im Kanton Luzern befindet sich der Vergleichswert bei 23,5%.

Entwicklung der Altersstruktur in Kanton Luzern und Horw



Die jüngste Bevölkerungsgruppe hat gegenüber dem kantonalen Mittel markant abgenommen. Die Bevölkerungsgruppe der 20- 64-Jährigen liegt heute ungefähr im kantonalen Mittel. Der Anteil der Personen über 64 Jahre hat massiv zugenommen.

Der Trend der Abnahme der jüngsten Bevölkerungsgruppe zugunsten einer zunehmend älteren Bevölkerung wird in den nächsten Jahren anhalten.

3.2 Arbeitsplatzgebiete

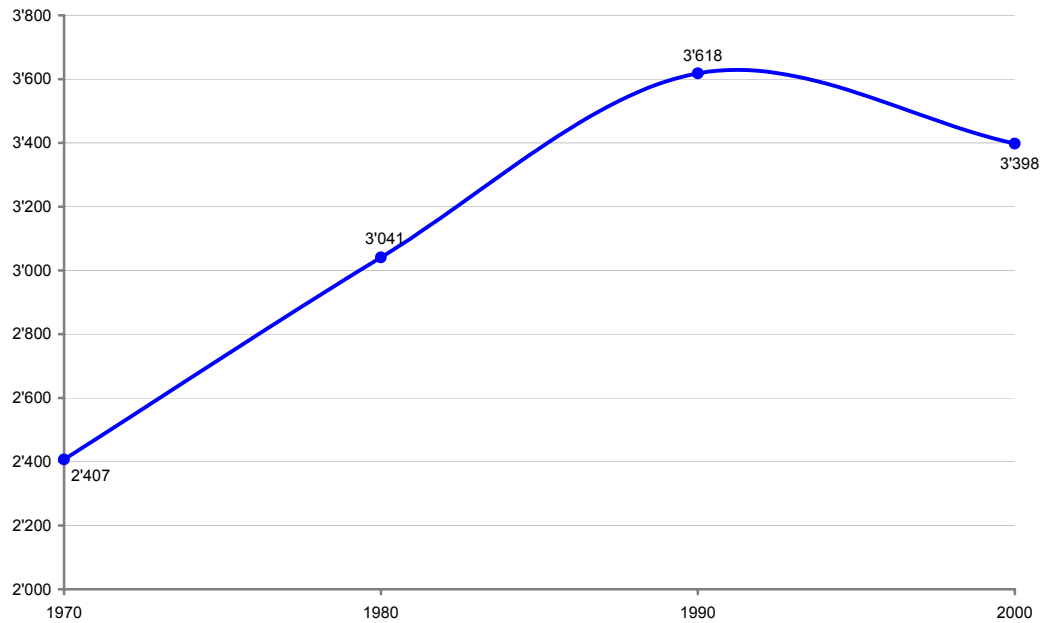
Der Wirtschaftsstandort Horw verfügt über rund 3'600 Arbeitsplätze (2001). Der Hauptteil der Beschäftigten mit 2'600 (74%) gehört zum Sektor III (Dienstleistungssektor), den zweiten Platz nimmt der Sektor II (Produktion) ein, mit 700 (20%) Beschäftigten und gerade noch 200 (6%) Beschäftigte arbeiten im Sektor I (Agrarwirtschaft).

Der Anteil der Arbeitsplätze, gemessen an der Bevölkerung, liegt bei rund 30%. Dieser Wert entspricht einer typischen Vorortsregion mit starker Ausrichtung auf den Wohnstandort. Aufgrund der verschiedenen Entwicklungsareale für dichte, gemischt genutzte

Neuüberbauungen und der Standortgunst im Agglomerationskern Luzern, wird davon ausgegangen, dass ein Zuwachs an Arbeitsplätzen, vorwiegend im Sektor III, erfolgt.

- ⇒ Bei gleich bleibendem Verhältnis von Bevölkerung und Arbeitsplätzen wird für den Zeithorizont 2021 von einem Zuwachs von 300 bis 500 Beschäftigten ausgegangen. Dieser Zuwachs wird in den bestehenden Arbeitsplatzstandorten, zentralen Entwicklungsarealen und im bestehenden Zentrum verfolgt.

Bisherige Entwicklung der Arbeitsplätze 1970 bis 2000



3.3 Bauzonenreserven

In der Gemeinde Horw sind auf Basis des rechtskräftigen Zonenplans Ende August 2006 rund 84 % der Bauzonen bereits überbaut und 16 % als unüberbaute Bauzonen ausgewiesen. Die Reserven sind somit vergleichsweise gering, da erfahrungsgemäss nicht alle Reserven verfügbar sind. Rechnet man die Reserven von 42 ha in den Wohn- und Mischzonen mit der bestehenden durchschnittlichen Einwohnerdichte der bereits überbauten Siedlung (60 E/ha) hoch, ergibt sich ein theoretisches Potential für 2'500 EinwohnerInnen. Möchte man tatsächlich die Prognose des Agglomerationsprogramms mit zusätzlichen 4'500 Einwohnern umsetzen, wären beim gleichen Hochrechnungsansatz 75 ha erforderlich.

Aktueller Stand der Bebauung, Bauzonenreserven

Zone	Überbaut [ha]	Unüberbaut [ha]	TOTAL
Wohnzonen	183.89 82.8%	38.22 17.2%	222.11 100%
Gemischte Zonen	25.79 86.4%	4.05 13.6%	29.84 100%
Industriezonen	6.28 67.7%	3.00 32.3%	9.29 100%
Zone für öffentliche Bauten und Anlagen	22.60 80.2%	5.58 19.8%	28.19 100%
Grünzone / Sport- und Freizeit	36.58 97.9%	0.80 2.1%	37.38 100%
TOTAL	275.15 84.2%	51.65 15.8%	326.80 100%

Individueller Wohnflächenbedarf

Die Bevölkerung der Gemeinde Horw beansprucht heute gleichviel individuellen Wohnraum wie die Bevölkerung der Stadt Luzern. Dies ist im Wesentlichen Ausdruck des Wohlstandes und der individualisierten Lebensformen.

Vergleichswerte	Mittlere Fläche/Bewohner		
	1980	1990	2000
Horw	33 m²	40 m²	47 m²
Luzern	36 m ²	43 m ²	47 m ²
Kanton Luzern	32 m ²	38 m ²	42 m ²
Schweiz	34 m ²	39 m ²	44 m ²

Die Gemeinde Horw verzeichnete zwischen 1990 und 2000 einen sehr hohen individuellen Wohnflächenzuwachs um 17% (!). Dieser Flächenzuwachs hat den überwiegenden Anteil der Wohnungsbautätigkeit absorbiert (Der Flächenzuwachs entspricht einem Potential von 2'100 Einwohnern, Stand 1990. In der gleichen Dekade hat die Bevölkerung um 800 Einwohner zugenommen). Aktuell liegt der Wohnflächenbedarf deutlich über dem kantonalen Durchschnitt und es wird davon ausgegangen, dass der Zuwachs in den nächsten 15 Jahren geringer sein wird (Sättigung, begrenzte Nachfrage, bereits auf dem Niveau der Kernstadt Luzern).

⇒ Für die Umsetzung der Ziele der Bevölkerungsentwicklung ist neben der möglichen Innenentwicklung sowie Nutzung und Verfügbarkeit von Baulandreserven auch die

Ausscheidung von zusätzlichen Bauzonen zu prüfen. Dabei wird von den moderaten kommunalen Entwicklungszielen ausgegangen.

- ⇒ Für die Umsetzung der Ziele der Arbeitsplatzentwicklung eignen sich die bereits bestehenden Siedlungsflächen. Zusätzlich reine Arbeitsplatzgebiete sind nicht erforderlich (Dienstleistungen suchen zentrale, attraktive Lagen und nicht periphere „Gewerbe-zonen“). Die Mischzonen sind im Hinblick auf eine Entflechtung der Funktionen zu überprüfen.
- ⇒ Der Bedarf an öffentlichen Bauten und Anlagen ist mit der bestehenden Infrastruktur abgedeckt. Zu prüfen ist, ob die Standortvoraussetzungen für ein multifunktionales „Kulturhaus“ (Forderung aus dem Leitbild) im Rahmen der Nutzungsplanung geschaffen werden sollen.

Umsetzungsmöglichkeit

- Überprüfung der bestehenden Bauzonen, Umzonungen und neue Baugebietszonierungen
- Festlegungen im Bau- und Zonenreglement

3.4 Strategie der Innenentwicklung

Die Gemeinde Horw befindet sich nach den starken, expandierenden Wachstumsphasen in einer Phase der Konsolidierung, Urbanisierung und qualitativen Stadtentwicklung. Indizien für diese Entwicklung sind der Wohnflächenzuwachs, der hohe Dienstleistungsanteil und das gebremste Bevölkerungswachstum.

Gleichzeitig gehen die grossen Bauzonenreserven zuneige. Eine Ausdehnung der Siedlungsfläche steht im Widerspruch zur Bedeutung der Landschaft und der Naherholungsräume für die ganze Bevölkerung. Die Ortsplanung Horw basiert daher verstärkt auf dem Grundsatz der Innenentwicklung. Entsprechend erfolgt die Umsetzung der flächenwirksamen Entwicklungsziele nach folgenden Prioritäten:

- 1. Priorität:** Nutzung der Baulandreserven und der Möglichkeiten der inneren Verdichtung unter verstärkter Berücksichtigung der qualitativen Entwicklungsaspekte
- 2. Priorität:** Prüfung von Neueinzonungen von Wohnbauland bei gleichzeitigen landschaftlichen Ausgleichsmassnahmen und sorgfältiger Abstimmung von Siedlung, Landschaft und Verkehr

Elemente der Strategie der Innenentwicklung

In die Strategie der Innenentwicklung müssen die folgenden Handlungsfelder einbezogen werden.

<i>Begrenzung der Siedlungsflächen</i>	Begrenzung der Siedlungsflächen und damit Schutz der Landschaft
<i>Unterstützung der Zentrumsbildung</i>	Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen, soziales und kulturelles Zentrum, Begegnungsräume, Freiraumqualität, ausgezeichnete Erschliessung mit Priorität ÖV und Langsamverkehr
<i>Ausrichtung auf bestehende Infrastruktur</i>	Gute wirtschaftliche Ausnutzung aller Infrastrukturen (öffentlicher Verkehr, technische und soziale Infrastrukturen)
<i>Innere Landschaft</i>	Vernetzungskorridore und ökologische Trittsteine, Freiraumflächen in zentralen Lagen, Zugang zu Naherholungsgebieten
<i>Lebensqualität in den unterschiedlichen Quartieren</i>	Verkehrsberuhigung, Aufwertung Strassenraum, Quartieridentität, soziale Durchmischung, Wohnbauerneuerung, qualitativ hochstehende Verdichtung
<i>Hohe Dichte nur bei überdurchschnittlicher Qualität</i>	Qualität von Architektur, Freiraumgestaltung und Erschliessungslösung
<i>Mobilitätsangebot</i>	Für alle Verkehrsteilnehmer gut und sicher erreichbar. In den Zentren wird der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr bevorzugt.

Gemäss regionalem Entwicklungsrichtplan 21 gilt Horw als eine der „weiteren Entwicklungsschwerpunkte“ und weist als Zentrums- und Kerngebiet ein vielfältiges Angebot an Wohnraum, Arbeitsplätzen, Dienstleistungen, Gemeinschafts- und Kultureinrichtungen auf. Verdichtungen sind dort anzustreben, wo bereits eine attraktive Erschliessung mittels öffentlichem Verkehr besteht oder realisiert werden kann und grössere Wohngebiete angrenzen. Dies trifft grundsätzlich für die gesamte Innenstadt Horw zu.

3.5 Zentrumsentwicklung und Entwicklungsschwerpunkte

Zentrumsentwicklung

Die Zentrumsaufwertung mit der Umgestaltung der Kantonsstrasse und den angrenzenden öffentlichen Bauten und Anlagen, sowie die Umfahrungswirkung der Autobahn hat zu einer starken Aufwertung der Innenstadt geführt.

Die Arealentwicklungen und Umstrukturierungen im Umfeld des Bahnhofs haben ein hohes Potential für die Ergänzung des Zentrums im Sinne einer Innenstadterweiterung

und Stärkung des Agglomerationskerns. In diesen Arealen sollen bei überdurchschnittlicher Qualität auch hohe Nutzungsdichten realisiert werden können.

Eine weitere Verlagerung der Einkaufsnutzungen (insb. Detailhandel) zum Autobahnanschluss Schlund (Pilatusmarkt) ist aus Sicht der angestrebten Innenstadtentwicklung zu vermeiden.

Eignung der Arbeitsplatzgebiete

Die Arbeitsplatzgebiete der Gemeinde Horw sind aus übergeordneter Sicht grundsätzlich als innerörtlich, zentral und sehr gut erschlossen zu bezeichnen. Damit steht die Ansiedlung von Dienstleistungsbetrieben und arbeitsplatzintensiven Technologie-, Forschungs-, Gewerbe- und Handelsbetrieben im Vordergrund. Der Standort Horw eignet sich aus siedlungsplanerischer Sicht nicht für Logistikbetriebe, immissionsstarke Produktion und Betriebe mit extensiver Flächennutzung.

Gemäss kantonalem Richtplan ist das Gebiet Nidfeld / Schlund (Horw / Kriens) als Entwicklungsschwerpunkt von kantonaler Bedeutung ausgewiesen. Diesen Gebieten wird eine hohe Entwicklungspriorität eingeräumt, wobei die Verkehrskapazitäten und Umweltaspekte einzubeziehen sind.

Bahnhofgebiet

Ein Kernpunkt dieses Entwicklungsschwerpunktes befindet sich an zentraler Lage von Horw, um das Bahnhofsgelände. Für dieses Gebiet wird parallel zum Gesamtkonzept ein Studienplanverfahren durchgeführt. Dabei soll eine intensivere Nutzung der heute unternutzten Areale angestrebt werden. Die beiden Planungen sind aufeinander abzustimmen.

Quartier Krienserstrasse / Ringstrasse

Das Gebiet Krienserstrasse – Ringstrasse und die Verbindung Bahnhof – Ortskern umfasst wichtige öffentliche und kommerzielle Zentrumsnutzungen. Der Verkehrsraum und die Freiräume und die teilweise grossvolumigen Bauten werden als heterogene Teilgebiete wahrgenommen. Eine klare Hierarchie und Orientierung fehlt.

In diesem Gebiet ist zu prüfen, wie mit gezielten Massnahmen durch Zusatzbauten, Freiraumgestaltung und Wegführung, eine städtebauliche Verbesserung erreicht werden kann.

Mattenhof, Kriens

Ein weiterer Kernpunkt des Entwicklungsschwerpunktes bildet das Gebiet Mattenhof auf dem Gemeindegebiet von Kriens, an der Gemeindegrenze zu Horw. Die Auswirkungen dieses Arbeitsplatzgebietes, insbesondere im Bereich Verkehr, sind mit der Entwicklung von Horw abzustimmen.

Seebucht und Brunmattquartier

Die Seebucht hat für die in den vergangenen Jahrzehnten gewachsene „Stadt am See“ Horw noch nicht die ihr zukommende Beachtung und Stellung gefunden. Der Siedlungsraum und die Freiraumstruktur im Raum Brunmattquartier, Altsagen und Steinibach verfügen über wichtige Entwicklungspotentiale.

- ⇒ Die Verbindung der Innenstadt mit dem See und die verstärkte Orientierung des Siedlungsraumes auf die Seebucht soll im Rahmen der weiteren Planung überprüft werden.
- ⇒ Gleichzeitig ist die Bedeutung der Seebucht als wichtiger Freiraum und als ökologischer Uferbereich im Hinblick auf die wachsenden Naherholungs- und Freizeitbedürfnisse weiter zu entwickeln.

Umsetzungsmöglichkeit

- *Festlegungen im Bau- und Zonenreglement*
- *Spezifische Ausscheidung von Bauzonen*
- *Abstimmung der Zonenplanung bzw. Verkehrskapazitäten mit Kriens*
- *Überarbeitung Verkehrsrichtplan*
- *Arealentwicklungskonzepte*

3.6 Aufwertung bestehender Quartiere

Die Hauptwachstumsperiode der Gemeinde Horw lag mit 8'000 Einwohnern (2/3 der Bevölkerung!) im Zeitraum von 1940 bis 1980. Im gleichen Umfang ist auch der Wohnungsbestand aus dieser Periode sehr gross. Vor 1980 sind insgesamt 4'300 Wohnungen für 11'600 Einwohner und Einwohnerinnen erstellt worden (2.7 E pro Wohnung). Nach 1980 sind 1'600 Wohnungen, bei einem gleichzeitigen Bevölkerungswachstum von 1'000 Einwohnern erstellt worden.

Die Bauten und Wohnungen aus der Wachstumsperiode haben häufig einen Erneuerungsbedarf. Quartiere mit Mehrfamilienhäusern und die grösseren homogenen Siedlungen sind davon in besonderem Masse betroffen. Hier ist häufig auch die Quartierstruktur nicht mehr zeitgemäss: zu gross dimensionierte Strassen, anonyme Freiflächen, unbefriedigende soziale Durchmischung, Image der Siedlung usw.

Aufwertungsmassnahmen sollen insbesondere in folgenden Quartieren geprüft werden:

- Quartier Bachstrasse
- Quartier Biregg
- Quartier Kantonsstrasse-Spielplatzring
- Quartier Riedmattstrasse
- Quartier Steinenstrasse

In der Revision der Ortsplanung sollen günstige Rahmenbedingungen für die Quartiererneuerung und Aufwertung geschaffen werden. Für die Umsetzung sind die Grundeigentümer in das Vorgehen einzubeziehen. Bei der Aufwertung und Quartiererneuerung sind prägende Gebäudeensembles in die Planung einzubeziehen.

Umsetzungsmöglichkeit

- *Festlegungen im Bau- und Zonenreglement*
- *Festlegung von Bebauungs- oder Gestaltungsplänen*
- *Prüfung Spezialregelungen für Siedlungserneuerung (Quartierbildung / Identität)*

3.7 Baugebietserweiterungen

Aufgrund der Bedeutung der Naherholungsgebiete auf der Halbinsel sind in der Gemeinde Horw Baugebietserweiterungen nur noch in begrenztem Rahmen möglich.

Eine Neuausweisung von Baugebieten muss folgende Kriterien erfüllen:

- Sinnvolle Ergänzungen von bestehenden Baugebieten; keine neuen „Bebauungsinselfen“ in der Landschaft
- Gute Einpassung in das Landschafts- und Ortsbild, ökologische Ausgleichsmaßnahmen mit der Zonierung und Erschliessung sichern
- Zweckmässige Erschliessung und Anschluss an die bestehende Verkehrsinfrastruktur
- Verbindliche Zusicherung der Verfügbarkeit des Baulandes
- Hohe Siedlungsqualität als Vorgabe für die Bebauung

⇒ Im vorliegenden Gesamtkonzept werden aufgrund der prioritären Ausrichtung auf die Innenentwicklung keine Baugebietserweiterungen ausgewiesen. Die Ausscheidung von zusätzlichen Baugebieten kann im Rahmen der Zonenplanrevision, gestützt auf konkrete Bedürfnisnachweise, geprüft werden.

Umsetzungsmöglichkeit

- *Festlegungen im Bau- und Zonenreglement*
- *Ausscheidung der Baugebiete im Zonenplan*
- *Festlegung von Bebauungs- oder Gestaltungsplanperimeter*
- *Vertragliche Rahmenbedingungen mit Grundeigentümer*

3.8 Siedlungstrenngürtel / Siedlungsbegrenzung und Aufwertung Siedlungsrand

Siedlungstrenngürtel

Die Siedlungsgebiete und die Landschaft der Halbinsel sollen grossräumig gegliedert und begrenzt werden. Die Landschaftskorridore dienen dem Schutz des Landschaftsbildes und der ökologischen Vernetzung. Die als Siedlungstrenngürtel bezeichneten Flächen sind dauerhaft von Baugebietserweiterung freizuhalten. Zusätzliche Bauten innerhalb der Siedlungstrenngürtel sind auf das Minimum zu beschränken. Landwirtschaftliche Bauten sind auf die Gebiete der bestehenden Höfe zu begrenzen. Die angrenzenden Siedlungsränder sind mit der topografischen Einpassung und einer starken Durchgrünung besonders gut in die Landschaft einzugliedern.

Umsetzungsmöglichkeit

- *Freihaltezone oder Grünzone*
- *Spezifische Vorschriften im Bau- und Zonenreglement für Bauten am Siedlungsrand und in Landwirtschaftszonen*
- *Gestaltungsplanpflicht für unüberbaute Bereiche am Siedlungsrand*

Langfristige Siedlungsbegrenzung und Aufwertung Siedlungsrand / Abstimmung Siedlung und Landschaft

Die verschiedenen Siedlungsbegrenzungen von Horw dienen dem Schutz des Landschaftsbildes und verhindern eine Zersiedelung. Für die Siedlungsränder sollen die natürlichen Gegebenheiten (z.B. Bäche, Geländekanten) als Grenzen berücksichtigt werden. In landschaftlich sensiblen Gebieten sind spezifische gestalterische Auflagen für die Ausgestaltung des Siedlungsrandes erforderlich. Es ist einerseits eine hohe architektonische und städtebauliche Qualität sowie eine gute Durchgrünung an diesen Siedlungsrändern anzustreben.

Die äusseren Siedlungsränder können mit der Strategie der Innenentwicklung weitgehend auf dem heutigen Stand gehalten werden. Damit stellt sich die Aufgabe der Formulierung der Siedlungsränder und der Gestaltung der angrenzenden Landschaft als definierte Räume zumindest für die nächsten 15 bis 25 Jahre.

Am Pilatushang sollen die heutigen Siedlungsränder langfristig gesichert werden, damit keine weitere Ausdehnung der Siedlung hangaufwärts erfolgt und zum Schutz der Landschaft. Weitere langfristige Siedlungsränder sind südlich von Winkel, im Grünbereich Rank und nördlich der Siedlung Unterbächen auf der Halbinsel definiert.

Eine Aufwertung des Siedlungsrandes im Zusammenhang der Abstimmung Siedlung und Landschaft ist östlich und westlich vom Quartier Felmis sowie im nordöstlichen Bereich des Kirchfeldes zu prüfen. Speziell am östlichen Siedlungsrand von Felmis sind die topografischen Gegebenheiten zu berücksichtigen.

Umsetzungsmöglichkeit

- *Freihaltezonen oder Grünzonen am Siedlungsrand*
- *Spezifische Vorschriften im Bau- und Zonenreglement für Bauten am Siedlungsrand*
- *Gestaltungsplanpflicht für Bereiche am Siedlungsrand*

3.9 Qualitätssicherung

Die Herausforderungen der Siedlungsentwicklung nach Innen und der verstärkte Abstimmungsbedarf von Freiraum-, Strassenraum- und Siedlungsentwicklung erfordert eine konsequente Qualitätssicherung bei Projekten im Hoch- und Tiefbau. Zudem gilt es die im vorliegenden Gesamtkonzept verfolgten Aufgaben der Innenstadtentwicklung, Quartieraufwertung, Arealentwicklungen und Siedlungsrandausprägung im Rahmen von städtebaulichen Konzepten und Bauprojekten weiter umzusetzen sowie öffentliche und private Projekte entsprechend zu begleiten.

Bei Planungen oder Bauvorhaben in Horw werden heute die drei Kommissionen: Planungs-, Bau- sowie Umwelt-, Natur- und Heimatschutzkommission für die Beurteilung beigezogen. Die Kommissionen prüfen die Planungs- und Bauvorhaben und beraten den Gemeinderat.

Bei der Beurteilung und Begleitung von Planungen und Projekten ist insbesondere auf folgende Kriterien zu achten:

1. Einpassung in die angestrebte Siedlungs- und Freiraumstruktur.
 2. Städtebauliche und architektonische Qualität, insbesondere in Gebieten der Zentrums-, Quartier- und Arealentwicklungen, an wichtigen städtebaulichen Lagen (Kreuzungen, Plätze, topografische Exposition, historisches Umfeld usw.).
 3. Qualität der Erschliessungslösung, der Freiraumnutzung und der Aussenraumgestaltung.
- ⇒ Die Organisation der Gemeinde und die rechtliche Basis im Zonenplan und im Bau- und Zonenreglement muss die qualifizierte, prozessorientierte Begleitung und Beurteilung von Planungen und Projekten gewährleisten:
- frühzeitiges Einbringen der städtebaulichen Ziele der Gemeinde
 - qualifizierte Begleitung der Projektierung,
 - Unterstützung bei Wettbewerben und Studien,
 - konstruktive Vorschläge in Konfliktfällen,
 - fundierte Begründung bei allfälligen Projektablehnungen.

Umsetzungsmöglichkeit

- *Festlegungen im Bau- und Zonenreglement*
- *Bezeichnung städtebaulich und landschaftlich sensibler Baubereiche im Zonenplan*
- *Überprüfung der Organisation im Hinblick auf eine prozessorientierte Begleitung der Planungs- und Bauvorhaben*

3.10 Energie

Die Gemeinde Horw strebt das Label „Energistadt“ an. Das Label ist ein Leistungsausweis für eine konsequente und ergebnisorientierte Energiepolitik. Es dient u.a. auch der Imageförderung und damit der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten. Folgende Massnahmen zur effizienteren Energienutzung sind zu prüfen:

- Förderung erneuerbarer Energienutzung (Anreize, Vorschriften)
- Förderung energie-effizienter Bauweise (Anreize/Boni, Vorschriften, bsp. bezügl. MINERGIE)

Umsetzungsmöglichkeit

- *Festlegungen im Bau- und Zonenreglement*
- *Erarbeitung Energie-Richtplan*

4 Bereich Landschaft und Erholung

4.1 Ökologisch wertvolle Gebiete / Fließgewässer

Im Leitplan gemäss Natur- und Landschaftsschutzgesetz, im Vernetzungsplan gemäss Ökoqualitätsverordnung sowie in weiteren Planungen und Konzepten der Gemeinde Horw sind viele Massnahmen zur Aufwertung von Natur und Landschaft festgehalten. Die im Gesamtkonzept bezeichneten Flächen im Gebiet Allmend, die süd-westlich orientierten Abhänge am Seeufer zwischen Winkel und Kastanienbaum sowie die im Plan bezeichneten Fließgewässer sind in erster Priorität ökologisch aufzuwerten. Bestehende bereits naturnahe Objekte sind zu sichern.

Umsetzungsmöglichkeit

- *Festlegung Naturschutzzone im Zonenplan*
- *Pflegevereinbarung mit Grundeigentümer/Pächter*
- *Bachrenaturierungen*

4.2 Ökologische Vernetzung, Grünstrukturen

Im Kulturland mit intensiver landwirtschaftlicher Nutzung und hohem Erholungsdruck sind ökologische Vernetzungsachsen wichtige planerische Massnahmen, um die Tier- und Pflanzenwelt zu erhalten.

Im Siedlungsgebiet sind Vernetzungsachsen einerseits wichtige Korridore und Rückzugsgebiete für Tiere und Pflanzen aber auch Massnahmen zur Gliederung einer Bebauung und zur Verbesserung der Wohnqualität. Eine wichtige Bedeutung haben auch die Uferbereiche sowie die Waldränder. Die Vernetzungsachsen sind von der Bebauung und vor Hindernissen (Mauern, engmaschige Zäune) freizuhalten. Freiflächen und Bäche in den Vernetzungsachsen sind möglichst naturnah zu gestalten. Steht in dicht bebauten oder zur dichten Bebauung vorgesehenen Gebieten nur wenig Platz zur Verfügung, kann mit einer koordinierten Planung der Grün- und Freiflächen, Meteorwassergräben, Kieswege o.ä. entlang der Vernetzungsachsen trotzdem eine minimale Vernetzung gewährleistet werden.

Umsetzungsmöglichkeit

- *Pflegevereinbarung mit Grundeigentümer/Pächter (Kulturland)*
- *Ufer- und Naturschutzzonen im Zonenplan (Kulturland)*
- *Grünzone oder Freihaltezone im Zonenplan (Siedlungsgebiet)*
- *Gestaltungs-/Bebauungsplanpflicht (Siedlungsgebiet)*

4.3 Seestrasse

Die Seestrasse zwischen Winkel und Kastanienbaum ist ein bedeutender Erholungsraum von Horw und eine innerörtliche Verbindung für den Langsam- und den Freizeitverkehr. Es ist eine gesamtheitliche Gestaltungs-, Nutzungs- und Entwicklungsidee für die Strasse inklusive der angrenzenden See- und Uferbereiche und die angrenzenden Landwirtschafts- und Baugebiete zu erstellen. Diese bildet u.a. die Basis für die Überarbeitung des kommunalen Seeufer-Richtplanes.

Umsetzungsmöglichkeit

- *Erarbeitung Gesamtkonzept / Betriebs- und Gestaltungskonzept Seestrasse*
- *Anpassung Seeufer-Richtplan*
- *Anpassung des Verkehrsregimes (Einbahn, Barriere, Fahrbahn für Langsamverkehr)*
- *Gestaltungs- und Nutzungsvorschriften im Bau- und Zonenreglement*

4.4 Landschaftspark

Die Horwer Halbinsel und insbesondere auch das Plateau auf dem Hügelzug ist ein regional bedeutendes Erholungsgebiet. Das Plateau ist als Landschaftspark im Agglomerationsprogramm Luzern und als Extensiverholungsgebiet im Regionalentwicklungsplan der Region Luzern enthalten.

In Zusammenarbeit mit interessierten Organisationen soll der Schutz und die Nutzung des Gebietes festgelegt, bestehende und mögliche Konflikte erfasst, Entwicklungsmöglichkeiten aufgezeigt und bei Bedarf ein Gesamtkonzept für das Gebiet erstellt werden. Mögliche Themenfelder sind Erschliessung und Parkierung, ökologische Aufwertung, Konflikte Landwirtschaft-Natur-Erholungsnutzung, Informationskonzept o.a.

Im Gebiet des Landschaftsparks haben besonders jene ökologische Ausgleichsmassnahmen Priorität, welche die Landschaft bezüglich des Landschaftsbildes aufwerten (z.B. Obstbaumgärten, Einzelbäume, Extensivwiesen entlang von Wegen, gestufte Waldränder, Bachöffnungen etc.).

Umsetzungsmöglichkeit

- *Erholungskonzept, Teilrichtplan Erholung*
- *Ergänzung Verkehrsrichtplan (Fusswege, Einbahnstrassen, Barrieren, Fahrbahnen für Langsamverkehr)*
- *Landschaftsschutzzone*
- *Festlegungen im Bau- und Zonenreglement*

4.5 Wichtige Verbindungen und Zugänge Erholungsnetz, Seezugänge

Attraktive, sichere und direkte Zugänge zu den wichtigen Naherholungsgebieten und Verbindungen zwischen den Erholungsgebieten fördern die Erholungsnutzung. Weiter erleichtern die Zugänge die koordinierte Informationsvermittlung und die Organisation von Infrastruktureinrichtungen. Die Sicherstellung von attraktiven Seezugängen ist ein wichtiges öffentliches Anliegen. Im Rahmen von konzeptionellen Überlegungen zur Erholungsnutzung und im Rahmen der Verkehrsplanung (Überarbeitung Verkehrsrichtplan) sind möglichst attraktive, direkte und sichere Wegverbindungen zu gewährleisten und mit anderen Planungen zu koordinieren (z.B. ökologische Vernetzung). Im östlichen Teil der Horwer Halbinsel sind zusätzliche, öffentliche Seezugänge nach Möglichkeit zu sichern und bestehende möglichst aufzuwerten.

Zu überprüfen sind die Zugänge und Ausfallsachsen aus dem Siedlungsgebiet ins Naherholungsgebiet für den Rad- und Fussverkehr. Vor allem ab öV Haltestellen und Parkplätzen.

Umsetzungsmöglichkeit

- *Erholungskonzept, Teilrichtplan Erholung*
- *Ergänzung Verkehrsrichtplan*
- *Parkierungsreglement*
- *Grün-/Freihaltezone entlang wichtiger Fuss- und Radwegverbindungen und am Seeufer*
- *Festlegungen im Bau- und Zonenreglement*

4.6 Grünraum im Siedlungsgebiet und in der Seebucht

An zentraler Lage, beim Bahnhof von Horw, ist ein Entwicklungsschwerpunkt bzw. Arealentwicklungen mit hoher Dichte (Arbeitsplatzgebiet, Entwicklungsstandorte) geplant. Als Ausgleich zu den Verdichtungen soll an möglichst zentraler Lage ein öffentlich zugänglicher Grünraum als „Grüne Lunge im Siedlungsgebiet“ geschaffen werden. Von diesem Entwicklungsschwerpunkt soll eine möglichst direkte Verbindung zum See für den Langsamverkehr sichergestellt werden. Der neue Grünraum soll mit den vorhandenen Grünstrukturen vernetzt werden.

Die Seebucht stellt bezüglich Freizeit-, Erholung- und Ökologie ein wichtiges Entwicklungspotential dar. Das Thema „Stadt am See“ soll hier langfristig, abgestimmt mit der Siedlungsentwicklung und dem Wegnetz, eine wichtigere Rolle spielen.

Umsetzungsmöglichkeit

- *Grünzone / Zone für Sport- und Freizeitanlagen*
- *Gestaltungsplan-/Bebauungsplanpflicht*
- *Ergänzung Verkehrsrichtplan*

4.7 Landschaftsschutz

Das offene Kulturland in der Gemeinde Horw und insbesondere die Halbinsel haben als wertvoller Landschafts- und Erholungsraum eine übergeordnete Bedeutung. Ein grosser Teil des Kulturlandes ist im nationalen Inventar der Landschaften und Naturdenkmäler enthalten.

Die Landwirtschaft steht unter zunehmendem wirtschaftlichen Druck. Das in den letzten Jahren geänderte Raumplanungsgesetz ermöglicht den Landwirten vermehrt neue Einkommenszweige zu erschliessen, wodurch die Gefahr besteht, dass an landschaftlich sensiblen Standorten unerwünschte Bauten, Anlagen oder Einrichtungen entstehen wie Gewächshäuser, gewerbliche Nebenbauten, Intensivmastanlagen o.ä..

Die bestehenden Bestimmungen im Bau- und Zonenreglement sollen überprüft und angepasst werden. Zudem sollen jene Bereiche in der Landschaft festgelegt werden, in welchen keine Bauten, Anlagen, Einrichtungen oder auch landschaftlich heikle Nutzungsformen erwünscht sind.

Umsetzungsmöglichkeit

- *Bestimmungen im Bau- und Zonenreglement*
- *Freihaltezonen, Landschaftsschutzzone*

5 Bereich Verkehr

5.1 Ausgangslage

Das neue Verkehrsnetz mit der Umfahrung und der Autobahn-, rsp. Kantonsstrassenüberdeckung, gliedert das Siedlungsgebiet neu. Durch die neuen Strukturen ergeben sich Chancen, aber auch Herausforderungen für die Aufwertung des Siedlungsgebietes. Durch das Wegfallen der trennenden Verkehrsachsen sind neue Quartierverbindungen entstanden. Diese Verkehrsentlastung wertet die Quartiere auf.

5.2 Strassennetz motorisierter Individualverkehr (MIV)

Aufgrund der heutigen Verkehrsbelastung im Siedlungsgebiet besteht kein unmittelbarer Handlungsbedarf für Verkehrsreduktionen. Die neue Umfahrung entlastet das Siedlungsgebiet weitgehend gemäss den Prognosen im Verkehrsrichtplan 1996. Eine Verkehrsverlagerung vom übergeordneten Strassennetz auf die Strassen im Siedlungsgebiet ist momentan nicht zu erwarten. Trotzdem gibt es künftigen Handlungsbedarf bezüglich Abstimmung Siedlung und Verkehr.

Werden verschiedene geplante Entwicklungsvorhaben in und um Horw realisiert, müssen deren Auswirkungen auf den Verkehr aufgezeigt werden. Zu prüfende Vorhaben sind zum Beispiel:

- ESP Bahnhof Horw
- Entwicklung Schlund (Kriens)
- Innere Verdichtung

Der Handlungsbedarf auf der Halbinsel bezüglich Ziel-/Quellverkehr ist im Detail zu prüfen. Dabei soll der Konflikt zwischen Erholung und Erschliessung an der Seepromenade thematisiert werden.

Eine Umgestaltung der entlasteten Strassenräume und deren besseren Integration in die Siedlung / Quartiere ist zu prüfen. Für eine verbesserte Siedlungsqualität sind städtebaulichen Prinzipien für die stark belasteten Hauptachsen zu definieren.

Umsetzungsmöglichkeit

- *Überarbeitung Verkehrsrichtplan*
- *Betriebs- und Gestaltungskonzepte für den Rückbau von Quartierstrassen und die Aufwertung von Hauptachsen*

5.3 Parkierung

Beim ruhenden Verkehr sind folgende Defizite vorhanden: In älteren Quartieren existieren meist zu kleine Parkieranlagen. Dies führt dazu, dass die Autos direkt auf die Strasse gestellt werden.

Umsetzungsmöglichkeit

- *Überarbeitung Parkierungsreglement*
- *Quartierparking*

5.4 Öffentlicher Verkehr

Die im Konzept ‚Agglomobil, optimiertes ÖV-System Agglomeration Luzern‘ (Kurzfassung, 12. Januar 2004) vorgesehenen Verbesserungen wurden im Rahmen des Fahrplanwechsels Dezember 2005 umgesetzt.

- Fahrplanverdichtungen der Buslinie 20 (7.5-, 15-Minuten-Takt) und auf der Linie 21 15-Minuten-Takt) in den Hauptverkehrszeiten
- Neue Buslinie 16 nach Horw Zentrum verlängert (Tangentallinie Horw – Kriens)
- Buslinie 16 mit neuem Linienast „Horw Spitz“

Die Einführung der neuen Buslinie 31 Kasernenplatz – Pilatusmarkt – Horw erfolgte auf 9. März 2006. Im Zusammenhang mit der S-Bahn Zentralschweiz ging auch die neue Haltestelle „Mattenhof“ in Betrieb. Eine Verknüpfung zwischen der S-Bahn und der Buslinie 16 ist aufgrund der vielfältigen Fahrplan-Randbedingungen derzeit nur in beschränktem Masse möglich.

Umsetzungsmöglichkeit

- *Überarbeitung Verkehrsrichtplan*
- *Überprüfung des Taktfahrplanes*

5.5 Verkehrsberuhigte Siedlungskammern

Die Siedlungskammern zwischen den Hauptverkehrsachsen bilden mögliche verkehrsberuhigte Bereiche. Die Funktion der Strassenräume innerhalb der Siedlungskammern muss definiert werden. Dabei sind die Umgestaltung/Aufwertung auf die Funktion der Strassen abzustimmen.

Die Quartierzugehörigkeit von einzelnen Gebieten ist zu thematisieren. Ein Beispiel dafür ist das Gebiet „Spickel“ Ennethorw im Süden (Isolation des Quartiers bedingt durch umgebende Verkehrsachsen).

Die Funktionen (verkehrlich, sozial, räumlich usw.) von folgenden Strassen müssen thematisiert werden. Kantonsstrasse zwischen Merkur und Rank (Sammelstrasse), Kantonsstrasse zwischen Waldegg und Krienserstrasse (Hauptverkehrsstrasse) oder die Technikumsstrasse.

Der Verkehr ist auf Hauptachsen zu leiten, damit der Durchgangsverkehr in den Siedlungskammern verringert wird.

Umsetzungsmöglichkeit

- *Überarbeitung Verkehrsrichtplan*

- *Tempo 30 Zonen / Begegnungszonen*
- *Durchfahrtsbeschränkung für den MIV*

5.6 Fuss- und Radverkehr

Es gibt ein Basisnetz mit überregionalen (Kt. Radrouten) und regionalen Fuss- und Radverkehrsverbindungen, die hauptsächlich in Nord-Süd – Richtung verlaufen sowie wichtige kommunale Radverkehrsrouten. Die kommunalen Radverkehrsverbindungen des Basisnetzes dienen in erster Linie der Erschliessung von wichtigen öffentlichen Einrichtungen wie Schulen, Bahnhof oder Gemeindezentrum. Diese Wege wurden im Konzept festgehalten.

Neben dem Basisnetz gibt es feinere Rad- und Fusswegstrukturen innerhalb der Quartiere, die im Konzeptplan lagemässig nicht aufgezeigt werden. Für die Anlage der Feinstrukturen innerhalb der Siedlungskammern werden als wichtige Prinzipien festgelegt:

- Direkte und sichere Verbindungen
- Zugänglichkeit zu Bushaltestellen
- Feinmaschigkeit
- Attraktivität
- Soziale Sicherheit

Das vorhandene Fuss- und Radwegnetz ist gesamthaft recht dicht. Es gibt voraussichtlich wenige Netzlücken. Es besteht in erster Linie Handlungsbedarf im qualitativen Bereich. Konkret zu überprüfen sind folgende Abschnitte:

- Übergang Kantonale Radroute im Brückenbereich (Kantonsstrasse – Hergiswil)
- Eignung der Erschliessungsstrassen für den Rad- und Fussverkehr
- Anbindung der Quartiere an wichtige Einrichtungen und Verbindungen der Quartiere untereinander.

Bei der Planung des Entwicklungsschwerpunktes Bahnhof Horw ist u.a. die Anbindung des Quartiers Spitz / Ennethorw über die Achse alte Bahnhofstrasse (bezüglich Velotauglichkeit /Fussgängerunterführung) und ein neuer Fussweg östlich der Bahnlinie zu prüfen.

- Die Ost-West-Verbindungen sind allgemein zu ergänzen und zu verbessern.

Fuss- und Radverkehr im Naherholungsraum

Ausserhalb des Siedlungsgebietes sind viele Wanderwege, aber nur wenige Fusswege im Verkehrsrichtplan enthalten. Falls für diese Wege kein öffentlich-rechtlichen Fusswegrecht im Grundbuch vermerkt sind, sind diese Wege in ihrem Bestand und in der öffentlichen Nutzbarkeit nicht gesichert.

Im Rahmen der Überarbeitung des Verkehrsrichtplanes ist festzulegen, welche Wege öffentlich nutzbar sein sollen. Dabei ist die Nutzungsform (Fussweg, Kinderwagen-/ Roll-

stuhlgängigkeit, Veloweg o.a.) zu bestimmen, um so die Ausgestaltung der Wege festhalten zu können (Wegbreite, Belag).

See

Der öffentliche Zugang zu den Seeufern ist ein wichtiges Ziel des Raumplanungsgesetzes und als Ziel im kantonalen Schutz- und Nutzungskonzept Vierwaldstättersee enthalten (Vorschläge Wegführung). Im Rahmen der Überarbeitung des Verkehrsrichtplanes sind zumindest in Teilbereichen entlang der Ufer neue Fusswege zu realisieren und bestehende Weglücken zu schliessen. Der Schutz naturnaher Uferbereiche und der erhaltenen Parkanlagen ist zu berücksichtigen.

Wald

Die Waldgebiete im, oder angrenzend an das Siedlungsgebiet, sind wichtige Naherholungsräume. Im Rahmen der Überarbeitung des Verkehrsrichtplanes sind die öffentlichen Zugänge zu den Wäldern zu überprüfen und je nach Ausgangslage neu vorzusehen oder rechtlich zu sichern.

Umsetzungsmöglichkeit

- *Überarbeitung Verkehrsrichtplan*
- *Betriebs- und Gestaltungskonzept der Erschliessungstrassen*
- *Konzept Wanderwegnetz*

6 Anhang

6.1 Zielsetzungen der Gesamtrevision

Bereichsübergreifende Zielsetzungen / Leitthesen

Zielsetzung	Wo definiert
<ul style="list-style-type: none"> • Ortskern und Kantonsstrasse Der Ortskern soll seine Funktion als Gemeindezentrum vor allem in folgenden Bereichen erfüllen: <ul style="list-style-type: none"> - Attraktivität (Gestaltung, Erscheinung, Multifunktionalität, Nutzungsvielfalt) - Versorgung der Bevölkerung - Kulturelle wie gesellschaftliche Bedürfnisse (Treffpunkt, öffentliche Plätze und Gemeinschaftseinrichtungen) <p>erfüllen können.</p>	Leitbild r.E. (Thema 1)
<ul style="list-style-type: none"> • Dorfkern weiterentwickeln, attraktiv gestalten und beleben; den Ortsbildschutz verbessern. Lebendiges Zentrum mit einem urbanen Ambiente und vielfältigen Einkaufs- und Begegnungsmöglichkeiten zum Flanieren. 	Zielvorgaben / Zukunftskonferenz
<ul style="list-style-type: none"> • Quartiererneuerung Mit einer gezielten Erneuerung sollen <ul style="list-style-type: none"> - gewachsene Quartierstrukturen beachtet, - Wohnungen an die aktuellen Bedürfnisse (Wohnstandard) angeglichen, - verkehrsfreie Aussen- und Grünräume erhalten resp. wieder geschaffen und - die Platzbedürfnisse der gewachsenen Mobilität angemessen befriedigt werden. 	Leitbild r.E. (Thema 3)
<ul style="list-style-type: none"> • Aussenräume / Plätze / Begrünung Mit zunehmender Baudichte stiegen die Anforderungen an: <ul style="list-style-type: none"> - Gestaltung der Aussenräume, - räumliche Gliederung der Quartiere (Grünkorridore) - und ökologische Lebensräume innerhalb des Siedlungsraumes (Bachläufe, Waldränder usw.) 	Leitbild r.E. (Thema 4)
<ul style="list-style-type: none"> • Quartierleben Durch die Schaffung geeigneter Orte ist das Quartierleben als gesellschaftliche und kulturelle Basis der Gemeinde zu fördern. 	Leitbild r.E. (Thema 6)
<ul style="list-style-type: none"> • Naherholung / Tourismus Angestrebt wird eine nachhaltige Nutzung der Landschaft, insbesondere für die Naherholung und den Tagestourismus, die die landschaftlichen Qualitäten wahrt und nachteilige Auswirkungen vermeidet. 	Leitbild r.E. (Thema 7)

Zielsetzungen / Leitthesen im Bereich Siedlung

Zielsetzung	Wo definiert
<ul style="list-style-type: none"> Wohnbaustrukturen / Entwicklungsräume Aufgrund der landschaftlichen Gegebenheiten wird mit einer zurückhaltenden baulichen Entwicklung keine massgebliche Steigerung der Einwohnerzahl verfolgt. Ausser im Gebiet Ennethorw/Pilatushang die Quartiere abrunden und ergänzen. 	Leitbild r.E. (Thema 2)
<ul style="list-style-type: none"> Arbeit und Bildung Förderung einer differenzierten Entwicklung von Arbeitsplätzen unter Einbezug der Ziele des Richtplans Eichhof – Schlund – Bahnhof Horw. 	Leitbild r.E. (Thema 5)
<ul style="list-style-type: none"> Für Jung & Alt, Familien, auch für gehobene Ansprüche steht genügend Wohnraum zur Verfügung. 	Leitbild r.E. (Thema 8 M2) / Zukunftskonferenz
<ul style="list-style-type: none"> Das Bahnhofsgebiet ist als Entwicklungsschwerpunkt zu lancieren. Die Industriezone (Ziegelei) sowie das Bahnhofsgebiet soll gestützt auf ein Gesamtkonzept in eine für eine urbane durchmischte Nutzung geeignete Zone überführen. Ein städtebauliches Gesamtkonzept fördert die qualitative Entwicklung des Bahnhofsgebietes. 	Zielvorgaben / Zukunftskonferenz
<ul style="list-style-type: none"> Keine neuen Einkaufs- und Fachmarktzentren ausserhalb des Dorfkerns. 	Zielvorgaben
<ul style="list-style-type: none"> Gezielte, qualitative Verdichtung im Gebiet Dorf – Bahnhof 	Zukunftskonferenz
<ul style="list-style-type: none"> Funktionelle Entflechtung von Wohnen und Gewerbe ist anzustreben. 	Ortsplanungskommission

Zielsetzungen / Leitthesen im Bereich Landschaft

Zielsetzung	Wo definiert
<ul style="list-style-type: none"> Die Qualität der grünen Horwer Halbinseln bleibt erhalten. 	Leitbild / Zukunftskonf.
<ul style="list-style-type: none"> Die einzigartige Seeuferzone ist ein durchgehender Erholungsraum mit einem Seeweg. 	Leitbild / Zukunftskonf.
<ul style="list-style-type: none"> Landschafts- und Naturschutz Die Gemeinde erarbeitet ein Landschaftsentwicklungskonzept (LEK), das Auskunft gibt über das Erreichte, die vorhandenen Defizite, die Ziele und die Massnahmen für einen Landschaftsraum, der die verschiedenen Ansprüche der landwirtschaftlichen Nutzung, des Landschafts- und Naturschutzes, der ökologischen Aufwertung und der Erholung angemessen beachtet. 	Leitbild r.E. (Thema 11)

<ul style="list-style-type: none"> • Die ökologische Vernetzung inner- und ausserhalb des Siedlungsgebiets verbessern und mittels Landschaftskorridore und anderweitigen Massnahmen sichern. 	Zielvorgaben
<ul style="list-style-type: none"> • Ein attraktives Umfeld für aktive Landwirtschaftsbetriebe schaffen. 	Zielvorgaben

Zielsetzungen / Leitthesen im Bereich Verkehr

Zielsetzung	Wo definiert
<ul style="list-style-type: none"> • Der öffentliche Verkehr ist mit einem optimierten S-Bahn-Takt noch attraktiver zu gestalten. 	Leitbild / Zukunftskonferenz
<ul style="list-style-type: none"> • Die Quartiere sind mit dem öffentlichen Verkehr besser erreichbar. 	Leitbild / Zukunftskonferenz
<ul style="list-style-type: none"> • In den Quartieren gilt flächendeckend Tempo 30. 	Leitbild / Zukunftskonferenz
<ul style="list-style-type: none"> • Der öffentliche Seezugang ist differenziert weiter auszubauen. 	Zielvorgaben
<ul style="list-style-type: none"> • Der Erholungsraum und die Wohngebiete auf der Halbinsel sind besser mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen. 	Ortsplanungskommission



Gemeinde Horw, Ortsplanung

Strategie Bootshafenkonzept

18. Januar 2007

Inhaltsverzeichnis

<i>1 Ausgangslage</i>	<i>2</i>
<i>2 Vorgehen</i>	<i>2</i>
<i>3 Ziele (Zusammenfassung)</i>	<i>3</i>
<i>4 Neue Bootshafenstandorte</i>	<i>3</i>
<i>5 Strategie</i>	<i>4</i>

Bearbeitung

Martin Kaeslin
Beat Suter
Barbara Gloor

Landschaftsarchitekt HTL, Raumplaner NDS/HTL
dipl. Ing. FH, Raumplaner FSU
dipl. Ing. FH, Raumplanerin FSU

Metron Raumentwicklung AG
Postfach 480
Stahlrain 2
CH-5201 Brugg

T 056 460 91 11
F 056 460 91 00
info@metron.ch
www.metron.ch

1 Ausgangslage

Der Vierwaldstättersee ist ein einzigartiger Natur- und Lebensraum sowie der grösste Freizeit- und Erholungsraum in der Zentralschweiz. Neben Kursschiffen, Surfbretter und Gummibooten befahren über 8'000 private Motor- und Segelboote den See. An den Ufern befinden sich 76 Hafenanlagen mit jeweils mehr als 10 Standplätzen. Die Gemeinde Horw hat 4 kleinere aber keine grössere Hafenanlage. Das ursprüngliche Projekt für einen grösseren Hafen im Gebiet Ennethorw mit 160 Wasserplätzen wurde 1996 von der Bevölkerung abgelehnt.

Der Bedarf für weitere Bootsplätze ist vorhanden, kann aber nur grob abgeschätzt werden. Im Gebiet Winkel sind die bestehenden Bootsplätze längerfristig nicht gesichert (provisorische Bewilligung) und im Gebiet Kastanienbaum sind Bemühungen im Gange, den bestehenden kleinen Bootshafen zu sanieren und auszubauen. In Abstimmung mit den kantonalen Amtsstellen hat der Gemeinderat Horw deshalb beschlossen, in einem ersten konzeptionellen Planungsschritt mit einem Bootshafenkonzept folgendes zu klären: an welchen Standorten in Horw Bootshäfen zweckmässig sind, inwieweit ein planerischer Handlungsbedarf besteht für bestehende Hafenanlagen und wie das der Gemeinde Horw zustehende Kontingent an Bootsplätzen verteilt werden soll.



Vierwaldstättersee als wertvoller Natur-, Kultur- und Erholungsraum

2 Vorgehen

In einer ersten Planungsphase wurden die bestehenden planerischen und rechtlichen Grundlagen zusammengestellt und ausgewertet. In einer zweiten Phase wurden die Ziele und Rahmenbedingungen für bestehende und neue Hafenanlagen festgelegt, neue potentielle Bootshafenstandorte ausgewählt und eine mögliche Vorgehensstrategie festgelegt. Gleichzeitig mit der Mitwirkung zum räumlichen Gesamtkonzept der Gemeinde Horw, dem ersten Planungsschritt zur Ortsplanungsrevision, wurden die ersten Resultate des Bootshafenkonzeptes und die gewählte Vorgehensstrategie zur öffentlichen Mitwirkung vorgelegt.

Anschliessend an diese Mitwirkung der Bevölkerung werden nun die potentiellen Bootshafenstandorte in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern, Anwohnern sowie interessierten Institutionen und Vereinen konkretisiert, um anschliessend das Bootshafen-

konzept fertig zu stellen. Das Bootshafenkonzept dient zukünftig als Planungs- und Entscheidungshilfe bei Bootshafenprojekten in der Gemeinde Horw.

3 Ziele *(Zusammenfassung)*

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

Die Gemeinde Horw soll einen zentralen, gut erschlossenen und an die angrenzenden Nutzungen (Fischerei, Erholungsnutzung) angepassten Bootshafen erhalten. Die bestehenden Hafenstandorte sowie ein allfälliger Ausbau sind zu prüfen.

Natur und Landschaft haben einen hohen Stellenwert und Eingriffe in die Natur müssen durch eine rücksichtsvolle Gestaltung vermindert und durch ökologische Ausgleichsmassnahmen kompensiert werden.

4 Neue Bootshafenstandorte

Auf der Basis einer Standortanalyse wurden verschiedene mögliche neue Bootshafenstandorte ausgewählt. Diese müssen in einem weiteren Schritt in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern, Anwohnern sowie interessierten Institutionen und Vereinen konkretisiert und überprüft werden:



Übersicht der Standorte

Standort West: mittelgrosser Bootshafen für 60-90 Boote (Wasserplätze). Gegenüber dem Projekt von 1996 soll nun ein kleinerer Bootshafen geprüft werden (ehemals 160 Boote).

Standort Nord: mittelgrosser Bootshafen für 60-90 Boote. In Zusammenarbeit mit der Sand und Kies AG soll geprüft werden, ob mit einer Neuorganisation der bestehenden Verladestation die Möglichkeit entsteht, einen neuen Bootshafen zu integrieren und eventuell eine ufernahe Fusswegverbindung zu realisieren.

Standort Ost: kleinerer Bootshafen für 30-50 Boote. Das Gebiet zwischen Winkel und Forschungszentrum EAWAG soll im Rahmen eines Gesamtprojektes gestaltet und aufgewertet werden (vergl. räumliches Gesamtkonzept). In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwieweit ein neuer Bootshafen integriert werden kann.

Weitere Standorte in der Gemeinde und insbesondere auf der Halbinsel sind aus Gründen des Natur-, Kultur- und Landschaftsschutzes, der Eigentumsverhältnisse (Zufahrt, Parkierung) aber auch der Windverhältnisse nicht realistisch.

5 Strategie

Die bestehenden Bootsplätze im Gebiet Winkel (Korporationshafen/Gemeindehafen) sollen erhalten aber bezüglich Lage und Anordnung überprüft werden.

Die bestehenden Bojenplätze im Gebiet Winkel sind schrittweise aufzuheben und Ersatzstandorte festzulegen (Vorgabe Kanton).

Der Bootshafen Kastanienbaum soll geringfügig ausgebaut werden (20-40 Bootsplätze).

Für einen neuen mittelgrossen Bootshafen soll in einem ersten Planungsschritt der Standort Nord geprüft werden. Anschliessend der Standort West und - wenn keiner dieser Standorte realisiert werden kann - der Standort Ost.

Zeigt sich im Verlauf der Planung, dass ein zentraler Bootshafen nicht oder nur teilweise möglich ist (Landschaftsbild, Naturschutz, Erschliessungsprobleme o.a.), soll in zweiter Priorität ein Konzept mit mehreren kleineren Bootshäfen vorgesehen werden .

Ortsplanungsrevision

Räumliches Gesamtkonzept Teilplan Landschaft und Erholung

Massstab 1:8000



Architekt | Raumentwicklung | Verkehr | Landschaft | Umwelt

metron

Abgabe: 11.11.2016
 Konzept: Gesamtplan, v.08
 Projekt Nr.: 474-0202
 Format: B4 x 60
 Gez./Gepr.: SER / RLE / BGL
 Erstellungsdatum: 18.01.07

Metron Raumentwicklung AG | T: 056 460 91 11 | info@metron.ch
 Sarliwilstr. 2 | 5207 Biège | F: 056 460 91 00 | www.metron.ch

Siedlung

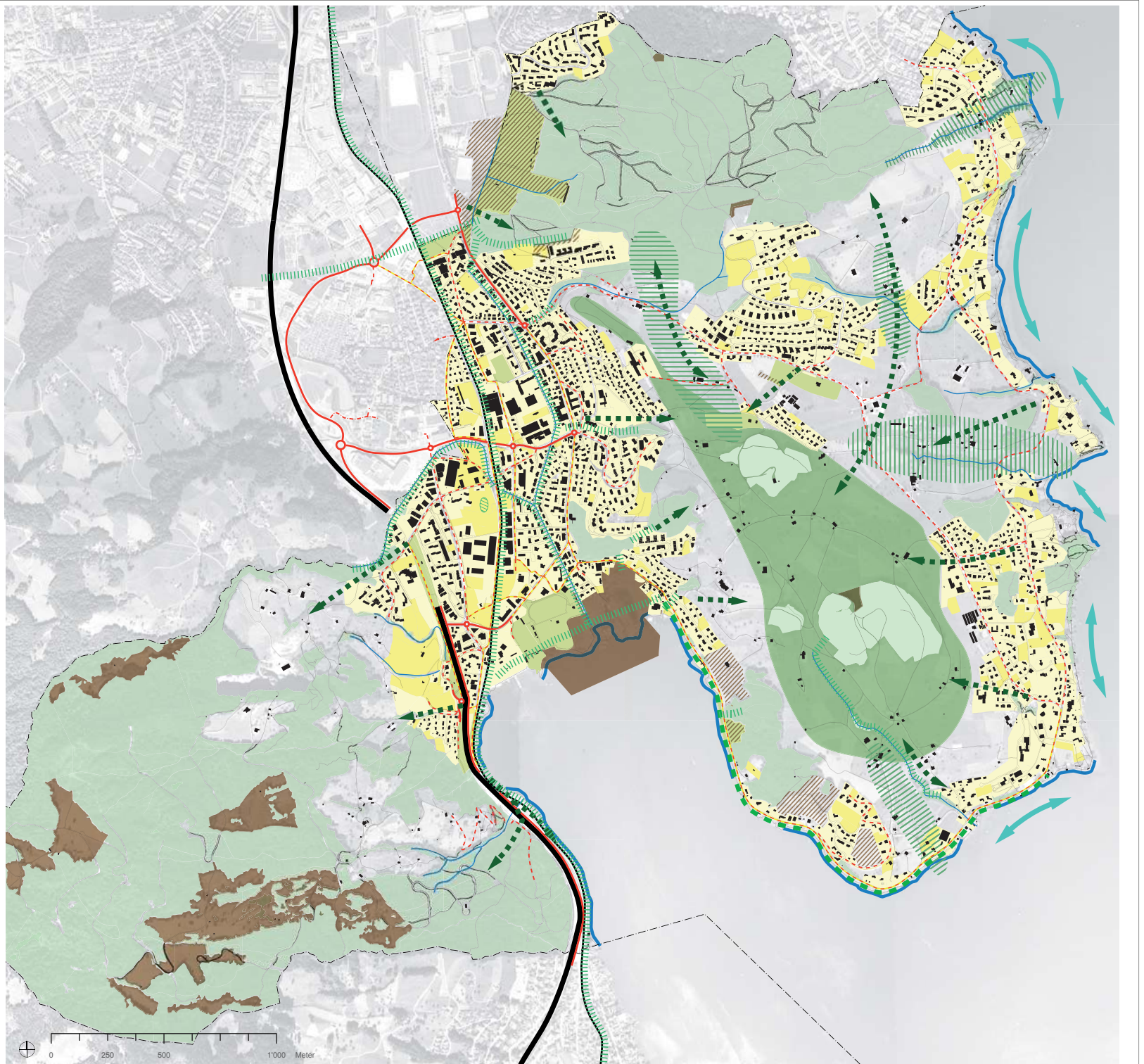
- Bauzone (überbaut / unüberbaut)
- Sport und Freizeitanlagen (gemäss Zonenplan)
- Siedlungstrenngürtel
- Aufwertung Siedlungsrand / Abstimmung Siedlung und Landschaft
- Langfristige Siedlungsbegrenzung
- Zentrumsentwicklung
- Entwicklungsschwerpunkte
- Quartieraufwertung

Landschaft und Erholung

- Wald
- Ökologisch wertvolle Gebiete (Erhalt gewährleisten / geschützt)
- Flachwasserzonen
- Wichtige Fließgewässer
- Landschaftspark
- Uferabschnitt mit punktuellm Seeezugang
- Ökologische Vernetzung / Grünstrukturen
- Grünräume im Siedlungsgebiet
- Wichtige Verbindungen und Zugänge Erholungsgebiete
- Seestrassen

Verkehr

- Hauptverkehrsachsen
- Quartierstrassen aufenthaltsorientiert
- Verkehrsberuhigte Siedlungskammern
- keine Durchfahrt mot. Individualverkehr bestehend / neu
- Basisnetz Rad- / Fussverkehr
- Netzergänzungen Rad- / Fussverkehr
- Autobahn
- Eisenbahn



Ortsplanungsrevision

**Räumliches Gesamtkonzept
Teilplan Siedlung**

Massstab 1 : 8'000



© 2006 swisstopo (JM051014)

Architektur | Raumentwicklung | Verkehr | Landschaft | Umwelt

metron

Abfolge 11_PLAENI-Gesamtkonzept/Gesamtkonzept_v08.ai
Projekt-Nr. 41-4930
Format 84 x 60
Gez./Geprüft SER / RUE /
Erstelldatum 18.01.07

Metron Raumentwicklung AG T: 056 460 91 11 info@metron.ch
Stahlestr. 2 / 5201 Brugg F: 056 460 91 00 www.metron.ch

Siedlung

- Bauzone (überbaut / unüberbaut)
- Sport und Freizeitanlagen (gemäss Zonenplan)
- Siedlungstrenngürtel
- Aufwertung Siedlungsrand / Abstimmung Siedlung und Landschaft
- Langfristige Siedlungsbegrenzung
- Zentrumsentwicklung
- Entwicklungsschwerpunkte
- Quartieraufwertung

Landschaft und Erholung

- Wald
- Ökologisch wertvolle Gebiete (Erhalt gewährleisten / geschützt)
- Flachwasserzonen
- Wichtige Fliessgewässer
- Landschaftspark
- Uferabschnitt mit punktuellm Seezugang
- Ökologische Vernetzung / Grünstrukturen
- Grünräume im Siedlungsgebiet
- Wichtige Verbindungen und Zugänge Erholungsgebiete
- Seestrasse

Verkehr

- Hauptverkehrsachsen
- Quartierstrassen aufenthaltsorientiert
- Verkehrsberuhigte Siedlungskammern
- keine Durchfahrt mot. Individualverkehr bestehend / neu
- Basisnetz Rad- / Fussverkehr
- Netzergänzungen Rad- / Fussverkehr
- Autobahn
- Eisenbahn



Ortsplanungsrevision

Räumliches Gesamtkonzept
Teilplan Verkehr

Massstab 1 : 8'000



© 2006 swisstopo (JM051014)

Architektur | Raumentwicklung | Verkehr | Landschaft | Umwelt

metron

Abteilung 11_Planung/Gesamtkonzept
Raumentwicklung/Verkehr
Projekt-Nr. 41-4630
Format A4 x B0
Datei/MapInfo SER/10/01
Erstellungsdatum 18.01.07

Metron Raumentwicklung AG T. 056 480 91 11 info@metron.ch
Bahnhofstr. 2 / 5201 Brugg F. 056 480 91 00 www.metron.ch

Siedlung

- Bauzone (überbaut / unüberbaut)
- Sport und Freizeitanlagen (gemäss Zonenplan)
- Siedlungsrenngürtel
- Aufwertung Siedlungsrand / Abstimmung Siedlung und Landschaft
- Langfristige Siedlungsbegrenzung
- Zentrumsentwicklung
- Entwicklungsschwerpunkte
- Quartieraufwertung

Landschaft und Erholung

- Wald
- Ökologisch wertvolle Gebiete (Erhalt gewährleisten / geschützt)
- Flachwasserzonen
- Wichtige Fliessgewässer
- Landschaftspark
- Uferabschnitt mit punktuellm Seezugang
- Ökologische Vernetzung / Grünstrukturen
- Grünräume im Siedlungsgebiet
- Wichtige Verbindungen und Zugänge Erholungsgebiete
- Seestrasse

Verkehr

- Hauptverkehrsachsen
- Quartierstrassen aufenthaltsorientiert
- Verkehrsberuhigte Siedlungskammern
- keine Durchfahrt mot. Individualverkehr bestehend / neu
- Basisnetz Rad- / Fussverkehr
- Netzergänzungen Rad- / Fussverkehr
- Autobahn
- Eisenbahn

