

Räumliches Entwicklungskonzept 2040

18. Mai 2020

Exemplar für die öffentliche Mitwirkungsaufgabe vom 8. Juni 2020 bis 31. Juli 2020

Vom Gemeinderat Horw am 6. Mai 2020 für die öffentliche Mitwirkung vom 8. Juni bis 31. Juli 2020 und zur Eingabe an den Kanton zur Stellungnahme beschlossen.

Bearbeitung

Barbara Gloor, Metron AG

dipl. Ing. FH in Raumplanung FSU,
MAS FHNW in Business- und Prozess-Management

Giovanni Di Carlo, Metron AG

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

Han van de Wetering, Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH

Dipl. Ing. TU Städtebau / SIA

Carmen Baumann, Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH

MSc. ETH Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

Ursina Staub, Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH

BSc. Raumplanung

Rainer Marti, Fahrländer Partner Raumentwicklung

MSc. ETH Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

Mattia Farei-Campagna, Fahrländer Partner Raumentwicklung

MA UZH Economics

Metron Raumentwicklung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Projektsteuerung (PS)

Thomas Zemp, Gemeinderat und Vorsitz

Ruedi Burkard, Gemeindepräsident und stv. Vorsitz

Isabelle Kalt Scholl, Präsidentin OPK

Markus Bachmann, Leiter Hochbau

Lukas Schnider, Sachbearbeiter Hochbau

Ortsplanungskommission (OPK)

Isabelle Kalt Scholl, Präsidentin OPK, Vertreterin CVP

Stefan Brauchli, Vertreter FDP (*bis Herbst 2019*)

Stefan Bättig, Vertreter SVP

Dominik Müller

Ramona Reinhard

Gregor Schoch, Vertreter FDP (*seit Herbst 2019*)

Urs Steiger, Vertreter L20

Sibylle Theiler Rindlisbacher

Auftraggeberin

Gemeinde Horw, Gemeindehausplatz 1, 6048 Horw

Inhaltsverzeichnis

	Zusammenfassung	3
1	Einleitung	5
1.1	Ausgangslage.....	5
1.2	Zielsetzung	6
1.3	Projektorganisation und Prozess	6
2	Gemeindeentwicklung und Siedlungsstruktur	8
2.1	Umfeld und Positionierung.....	8
2.2	Gemeindestrategie Horw 2030	10
2.3	Bevölkerungsentwicklung / -prognose	11
2.4	Beschäftigte und Unternehmen	13
2.5	Wohnungswesen.....	14
2.6	Bauzonenkapazität	16
2.7	Natur- und Erholungsräume	17
2.8	Verkehr	19
2.9	Energie.....	20
2.10	Klimaschutz und -anpassung	21
2.11	Quartierstruktur	23
3	Räumliches Entwicklungskonzept 2040	34
3.1	Fünf Leitideen für die zukünftige Entwicklung	34
3.2	REK-Plan	35
3.3	Räumliches Entwicklungskonzept 2040	37
3.4	Schlüsselgebiete der Siedlungsentwicklung nach innen.....	40
4	Handlungsagenda	56
4.1	Aufgaben in der kommenden Teilrevision Nutzungsplanung	56
4.2	Aufgaben parallel bzw. nach Teilrevision Nutzungsplanung	56
4.3	Laufende Projekte und Planungen.....	57
	Glossar	59
	Anhang	60
	Anhang 1: Übersicht Grundlagen	60
	Anhang 2: Gemeindestrategie Horw 2030	61
	Anhang 3: Auswertungen Wohnkalkulator Bevölkerung.....	62
	Anhang 4: Auswertungen Wohnkalkulator Wohnungswesen	63
	Anhang 5: Räumliche Übersicht preisgünstiger Wohnraum.....	65
	Anhang 6: LUBAT-Tabelle inkl. Arbeitsplan LUBAT-relevante Flächen	66
	Anhang 7: Handlungsansätze Quartieranalyse.....	68
	Anhang 8: Verworfenene Entwicklungsszenarien Schlüsselgebiete	69
	Beilagen	
	Beilage 1: Quartiersteckbriefe, 20.2.2020	
	Beilage 2: Analyseberichte Fahrländer Partner Raumentwicklung, 1.8.2019	

Zusammenfassung

Das Räumliche Entwicklungskonzept 2040 stellt die Weichen für die künftige Entwicklung der Gemeinde Horw. Unter Mitwirkung der Bevölkerung erarbeitet, gewährleistet es eine breit abgestützte, zukunftsweisende Entwicklung von Siedlung, Landschaft und Verkehr.

Als strategisches Planungsinstrument zeigt das Räumliche Entwicklungskonzept (REK) die angestrebte räumliche Entwicklung der Gemeinde Horw bis 2040 auf und ist behördenverbindliche Grundlage für die nachfolgende Teilrevision der Nutzungsplanung (Bau- und Zonenreglement, Zonenplan). Im Vordergrund stehen die qualitätsorientierte Siedlungsentwicklung nach innen, die Förderung preisgünstiger Wohnungen, die Verbesserung des Fuss- und Velowegnetzes sowie die Aufwertung von Frei- und Erholungsräumen.

Gemeinde mit hoher Standortgunst

Die Gemeinde Horw verfügt aufgrund ihrer Lage am Ufer des Vierwaldstättersees, der Nähe zur Stadt Luzern und den einmaligen Naturlandschaften des Pilatus und der Halbinsel mit Wald, Wiesen und Wanderwegen über eine hohe Standortgunst. Diese erfreuliche Ausgangslage bedingt eine abgestimmte und nachhaltige Strategie der räumlichen Entwicklung.

Basis der strategischen Planung

Das vorliegende REK 2040 ist die Weiterentwicklung von bestehenden Grundlagen der Gemeinde: dem Leitbild zur räumlichen Entwicklung (2005) und dem Räumlichen Gesamtkonzept (2007) sowie der nachfolgenden Gesamtrevision der Nutzungsplanung (Urnenabstimmung vom 26. September 2010). Mit dem REK können diese strategischen Grundlagen an die gegenwärtigen Bedürfnisse angepasst werden.

Eingebettet in übergeordnete Vorgaben

Das eidgenössische Raumplanungsgesetz (RPG) ist vom Bundesrat am 1. Mai 2014 in Kraft gesetzt worden: Dörfer und Städte sollen nach innen weiter entwickelt werden, Ziel ist es den Verschleiss von Kulturland einzudämmen. Mit der Revision des Raumplanungsgesetzes, der Überarbeitung des kantonalen Richtplans und der Überarbeitung des kantonalen Planungs- und Baugesetzes haben sich mehrere übergeordnete Vorgaben massgeblich verändert. Zu berücksichtigen sind zudem die aktualisierten bzw. neu erarbeiteten Regionalen Teilrichtpläne sowie Konzepte des Regionalen Entwicklungsträgers LuzernPlus. Im Kantonalen Richtplan wird die Gemeinde Horw als «urbane Gemeinde an Zentrum» (Z3) definiert und liegt auf der Hauptentwicklungssachse. Sie gehört zum Entwicklungsraum LuzernSüd und ergänzt als eigenständiges Zentrum mit vielfältigen Nutzungen das Agglomerationszentrum Luzern.

Moderates Wachstum ohne Neueinzonungen

Für das Jahr 2040 wird eine Wohnbevölkerung von 16'500 bis 17'500 Einwohnerinnen und Einwohnern als verträgliche Obergrenze verstanden. Das REK setzt damit das moderate Wachstum gemäss Gemeindestrategie 2030 fort. Die konkreten Zielvorgaben des Kantonalen Richtplans, das heisst die Beanspruchung von Wohn-, Misch- und Zentrumszonen im m² pro Einwohner für die nächsten 15 Jahre, kann mit dieser Bevölkerungsentwicklung ohne Einzonung von neuem Bauland erreicht werden.

Ein attraktiver Arbeitsort

Im Vergleich zu den Nachbargemeinden ist die Quote von 0.38 Beschäftigten pro Einwohner von Horw tief. Dies soll sich langfristig ändern. Für Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe werden optimale Voraussetzungen für die Weiterentwicklung geschaffen. Insbesondere in Horw Mitte und entlang der Kantonsstrasse werden das produzierende Gewerbe, Läden und Büros als Erdgeschossnutzungen gefördert. Besonderes Potenzial besteht zudem in der Erweiterung des HSLU-Campus.

Preisgünstig Wohnen im Talboden

Die Gemeinde setzt sich für ein ausgewogenes Familien- und generationenübergreifendes Wohnangebot ein. Bis 2029 wird das Angebot an preisgünstigem Wohnraum im Talboden um mind. 100 Wohnungen erhöht.

Fünf Leitideen für Horw

Für die künftige Entwicklung formuliert das REK fünf Leitideen, die auf den spezifischen Qualitäten der Gemeinde beruhen und sie weiter stärken. Die Grundsätze der Leitideen sind im REK-Plan präzisiert und verortet: Dadurch ergibt sich das Zukunftsbild mit den wichtigsten Themen zu Siedlung, Freiraum und Verkehr:

- **Vielfältige Quartiere:** Die grosse Vielfalt auf kleinem Raum macht Horw interessant für unterschiedliche Nutzergruppen. Diese Qualitäten sollen erhalten und die einzelnen Quartiercharaktere, ob Zentrum, Wohnen oder Arbeiten, gestärkt werden.
- **Polyzentrische Struktur:** Die vielfältige Quartierstruktur schafft unterschiedliche Zentren und Treffpunkte über das gesamte Gemeindegebiet. Sie sind wichtige Faktoren für Identität und Belebung der einzelnen Quartiere und machen Horw zu einer «Gemeinde der kurzen Wege».
- **Urbanes Rückgrat:** Die Hauptverkehrsstrassen sind die Lebensadern von Horw. Sie sind öffentliche Räume und integriert im feinmaschigen Quartiernetz. Um dem veränderten Mobilitätsverhalten der Bevölkerung und der Veränderung des Klimas Rechnung zu tragen, wird der Strassenraum mit grosszügigen, begrünten Gehbereichen attraktiv gestaltet. Die Bebauung wertet die Wahrnehmung des Strassenraums auf und unterstützt die Identität von Wohn- oder Geschäftsstrassen.
- **Vernetzende Grün- und Naturräume:** Die intakten Naturlandschaften, mit der Halbinsel und dem Pilatushang als grösste zusammenhängende Naturräume, prägen die Lebensqualität in der Gemeinde und leisten einen wichtigen Beitrag zur Biodiversität. Sie werden in ihrer Aufenthaltsqualität weiter gestärkt. Den Panoramen und Sichtbezügen der Berg- und Seekulisse wird bei der baulichen Weiterentwicklung der Gemeinde Rechnung getragen.
- **Aufgewerteter Seeuferbereich:** Mit einer Aufwertung des Seeufers im Bereich des Seefelds soll die attraktive Lage betont werden und die Zugänglichkeit für Natur, Freizeit, Sport und Erholung verbessert werden. Die Verbindungen für den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr werden verbessert, die Uferbereiche als Lebensraum für Pflanzen und Tiere gesichert.

Vier Schlüsselgebiete für die Siedlungsentwicklung nach innen

In der ersten Erarbeitungsphase des REK wurden die Horwer Quartiere hinsichtlich ihrer ortsbaulichen Struktur, Erschliessung und ihres Freiraums analysiert. Neben Seefeld/Seeverlad weisen drei Schlüsselgebiete das grösste Potenzial zur qualitätsorientierten Innenentwicklung auf: Horw Nord, Riedmatt/Schöngrund und Steinen/Grisigen. Die Entwicklungsszenarien wurden im Rahmen von Quartiergesprächen mit der Bevölkerung diskutiert, die Rückmeldungen flossen in den REK-Entwurf ein.

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Zwischen Vierwaldstättersee, Pilatus und der Stadt Luzern gelegen, verfügt Horw über eine einmalige Standortgunst. Mit einem urbanen Zentrum und historischen Ortsteilen, dem Campus der Hochschule Luzern, dem Naturschutzgebiet Steinibachried, den Feucht- und Moorwiesen an den Abhängen des Pilatus und der Halbinsel mit Wald, Wiesen und Wanderwegen besitzt die Gemeinde eine bemerkenswerte Vielfalt. Diese mal städtischen, mal dörflichen und naturverbundenen Seiten sind die Grundlage für die hohe Lebensqualität der Gemeinde, weshalb sie in den letzten Jahren auf ein stetiges Bevölkerungswachstum zurückblicken konnte. Heute zählt Horw rund 14'100 Einwohnerinnen und Einwohner und 5'200 Arbeitsplätze; der Pilatus und der Vierwaldstättersee samt Halbinsel zählen zu den wertvollsten Landschaften der Schweiz (Objekte im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler).



Abbildung 1: Blick von der Halbinsel auf Talboden, Seebucht und Pilatus (Quelle: Gemeinde Horw)

Diese erfreuliche Ausgangslage bedingt eine abgestimmte und nachhaltige Strategie der räumlichen Entwicklung. Gerade die grosse räumliche Vielfalt führt zu unterschiedlichen Bedürfnissen, die sorgfältig in der Ortsplanung zu koordinieren sind. Die Gemeinde erarbeitete dazu 2005 das Leitbild zur räumlichen Entwicklung und 2007 das Räumliche Gesamtkonzept. Beides diente als Grundlage für die nachfolgende Gesamtrevision der Nutzungsplanung (Urnenabstimmung vom 26. September 2010).

Nach mehr als zehn Jahren sind diese strategischen Grundlagen zu aktualisieren und an die gegenwärtigen Bedürfnisse anzupassen. Zudem haben sich seither mit der Revision des Raumplanungsgesetzes, der Überarbeitung des kantonalen Richtplans und der Überarbeitung des kantonalen Planungs- und Baugesetzes übergeordnete Vorgaben massgeblich verändert. Dazu gehören insbesondere die Harmonisierung der Baubegriffe gemäss der interkantonalen Vereinbarung IVHB, die Ausscheidung von Gewässerräumen und Verkehrszonen sowie Vorgaben zur Innenentwicklung. Zu berücksichtigen sind zudem die aktualisierten bzw. neu erarbeiteten Regionalen Teilrichtpläne sowie Konzepte des Regionalen Entwicklungsträgers LuzernPlus.

1.2 Zielsetzung

Mit einer Teilrevision der Ortsplanung sollen das Räumliche Gesamtkonzept 2007 und das Leitbild zur räumlichen Entwicklung 2005 zu einem Räumlichen Entwicklungskonzept (REK) aktualisiert werden. Als strategisches Planungsinstrument zeigt es die gewünschte räumliche Entwicklung der Gemeinde Horw bis 2040 auf und ist eine behördenverbindliche Grundlage für die nachfolgende Teilrevision der Nutzungsplanung. Im Vordergrund stehen dabei vier Schlüsselgebiete, die sich für eine qualitätsorientierte Siedlungsentwicklung nach innen oder zur Förderung von preisgünstigen Wohnungen eignen. Zugleich soll den neuen übergeordneten Rahmenbedingungen auf Bundes-, Kantons- und Regionsebene Rechnung getragen werden. Die im Rahmen des REK zu beachtenden Grundlagen sind im Anhang aufgeführt.

1.3 Projektorganisation und Prozess

Das REK wurde von der Projektsteuerung zuhanden des Gemeinderats erarbeitet. Die siebenköpfige, aus Vertreterinnen und Vertretern der Bevölkerung und von Parteien bestehende Ortsplanungskommission beriet die Projektsteuerung im Sinne eines Echoraums. Die inhaltliche Begleitung erfolgte durch das Planungsbüro Metron Raumentwicklung AG und dem Atelier für Städtebau Van de Wetering GmbH.

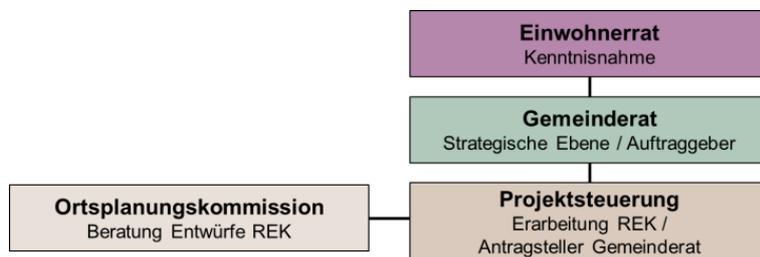


Abbildung 2: Projektorganisation REK

Mitglieder Projektsteuerung (PS)

- Thomas Zemp, Gemeinderat und PS-Vorsitz
- Ruedi Burkard, Gemeindepräsident und Stv. PS-Vorsitz
- Isabelle Kalt Scholl, Präsidentin OPK
- Markus Bachmann, Leiter Hochbau
- Lukas Schnider, Sachbearbeiter Hochbau

Mitglieder Ortsplanungskommission (OPK)

- Isabelle Kalt Scholl, Präsidentin OPK, Vertreterin CVP
- Stefan Brauchli, Vertreter FDP (*bis Herbst 2019*)
- Stefan Bättig, Vertreter SVP
- Dominik Müller
- Ramona Reinhard
- Gregor Schoch, Vertreter FDP (*seit Herbst 2019*)
- Urs Steiger, Vertreter L20
- Sibylle Theiler Rindlisbacher

Fachplanende Raumplanung, Städtebau und Freiraum

- Barbara Gloor, leitende Planerin Metron AG
- Giovanni Di Carlo, Sachbearbeiter Metron AG
- Han van de Wetering, Fachplaner Städtebau/Freiraum, Atelier für Städtebau
- Carmen Baumann, Sachbearbeiterin Städtebau / Freiraum, Atelier für Städtebau
- Ursina Staub, Sachbearbeiterin Städtebau / Freiraum, Atelier für Städtebau

Beteiligte Subplaner

- Rainer Marti, Fahrländer Partner Raumentwicklung
- Mattia Farei-Campagna, Fahrländer Partner Raumentwicklung
- Beatrice Durrer Eggerschwiler, Soziale Arbeit Hochschule Luzern
- Franziska Städler, Soziale Arbeit Hochschule Luzern

Der Entwurf des REK wurde von April 2019 bis Februar 2020 erarbeitet. Die erste Phase umfasste eine räumliche Analyse der Horwer Quartiere hinsichtlich ortsbaulicher Struktur, Erschliessung und Freiraums. Sie umfasste zudem eine Bewertung der Potenziale sowie Defizite und zeigt Handlungsansätze für die künftige Entwicklung auf. Ergänzend dazu wurde der Wohnkalkulator der Hochschule Luzern (Departement Wirtschaft, Institut für Betriebs- und Regionalökonomie) für statistische Quartierübersichten verwendet. Zur Überprüfung von Anreizsystemen für die Innenentwicklung und Förderung von preisgünstigem Wohnraum wurde das Büro Fahrländer Partner Raumentwicklung unterstützend beigezogen. Die Ergebnisse sind separat in Quartiersteckbriefen resp. einzelnen Berichten festgehalten (siehe Beilage).

Die Entwicklungsvarianten und -vorstellungen der Schlüsselgebiete wurden an drei öffentlichen Quartiergesprächen anfangs 2020 mit der Bevölkerung diskutiert («Horw Nord» 14. Januar 2020, Riedmatt-Schöngrund 20. Januar 2020, Steinen-Grisigen 4. Februar 2020). Die Quartiergespräche erfolgten unter Moderation der Hochschule Luzern (Soziale Arbeit), die Rückmeldungen flossen in den REK-Entwurf ein.

Das REK wird am 8. Juni 2020 der Öffentlichkeit im vorliegenden Entwurf als Auftakt zur 30-tägigen Mitwirkungsaufgabe vorgestellt: Vom 8. Juni 2020 bis 31. Juli 2020 können die Horwer Einwohnerinnen und Einwohner sowie alle weiteren Interessierten schriftlich zum REK-Entwurf Stellung nehmen. Parallel zur Mitwirkung wird das REK beim Kanton (rawi) zur Stellungnahme eingereicht. Nach dieser Mitwirkungsphase und der Stellungnahme des Kantons wird das REK bereinigt und dem Gemeinderat im Herbst 2020 in der endgültigen Fassung zur Genehmigung unterbreitet. Dem Einwohnerrat wird das REK im Winter 2020 zur Diskussion und Kenntnisnahme vorgelegt.

2 Gemeindeentwicklung und Siedlungsstruktur

2.1 Umfeld und Positionierung

Horw liegt an der Horwerbucht des Vierwaldstättersees und am Fusse des Pilatus. Nördlich grenzt die Gemeinde an den Kantonshauptort Luzern, der sich mit dem öffentlichen Verkehr sowie mit dem Auto innerhalb von zehn Minuten erreichen lässt. Im Westen bzw. Süden liegen die Nachbargemeinden Kriens und Hergiswil (NW). Stans und Sarnen liegen rund 20 Minuten entfernt, Zug und Zürich sowie der Flughafen Zürich lassen sich innerhalb von 40 Minuten respektive in einer bis eineinhalb Stunden erreichen.

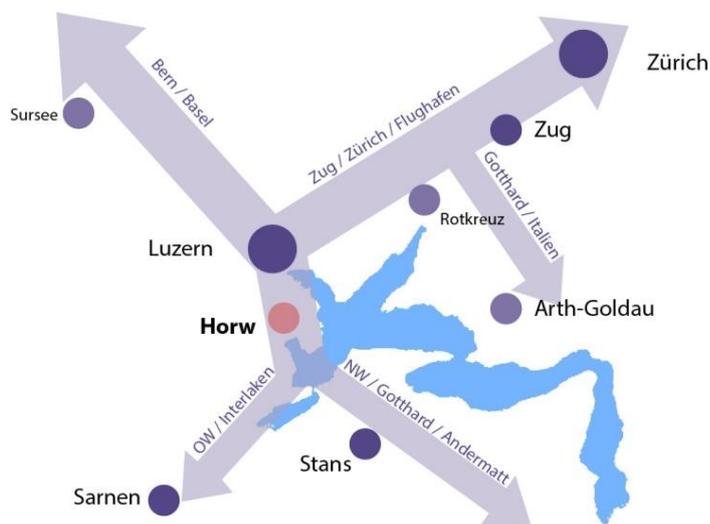


Abbildung 3: Grossräumliche Einbettung der Gemeinde Horw

Positionierung gemäss kantonalem Richtplan Luzern

Gestützt auf die eidgenössische Abstimmung vom 3. März 2013 ist das eidgenössische Raumplanungsgesetz (RPG) vom Bundesrat am 1. Mai 2014 in Kraft gesetzt worden. Das revidierte RPG zielt auf einen Stopp der Zersiedlung und einen haushälterischen Umgang mit dem Boden, die massvolle Festlegung von Bauzonen sowie kompakte Siedlungen ab. Dörfer und Städte sollen nach innen weiter entwickelt werden – insbesondere durch verdichtetes Bauen, das Schliessen von Baulücken oder die Umnutzung von nicht mehr genutzten Industriearealen. Ziel ist es, den Verschleiss von Kulturland einzudämmen und hohe Kosten für die Erschliessung mit Strassen, Strom, Wasser und Abwasser zu vermeiden.

Diese neuen Bundesvorgaben hat der Kanton Luzern mit einer Teilrevision des kantonalen Richtplans (KRP) umgesetzt. Hauptmerkmal des KRP ist die Konkretisierung der Vorgaben des RPG. Als übergeordnete Ziele legt er insbesondere ein Wachstum und eine Entwicklung primär durch die Siedlungsentwicklung nach innen fest. Neueinzonungen sind nur bei nachgewiesenem Bauzonenbedarf möglich. Im Sinne einer überkommunalen Abstimmung legt der KRP verschiedene Gemeindekategorien anhand der kantonalen Raumentwicklungsstrategie durch Bildung einer Raum-, Achsen- und Zentrenstruktur fest. Die Gemeinde Horw ist dabei als

«urbane Gemeinde an Zentrum» (Z3) definiert und liegt auf der Hauptentwicklungsachse. Für diese legt der KRP die folgenden Prioritäten und Handlungsschwerpunkte fest:

- Wachstum und Entwicklung primär durch Siedlungsentwicklung nach innen
- Neueinzonungen nur bei nachgewiesenem Bauzonenbedarf
- Zentrumsfunktionen stärken
- Urbane Qualitäten grossräumig schaffen
- Überkommunal bedeutsame städtebauliche Entwicklungen abstimmen
- Hohe bis sehr hohe Dichten fördern
- Kantonale Entwicklungsschwerpunkte umsetzen

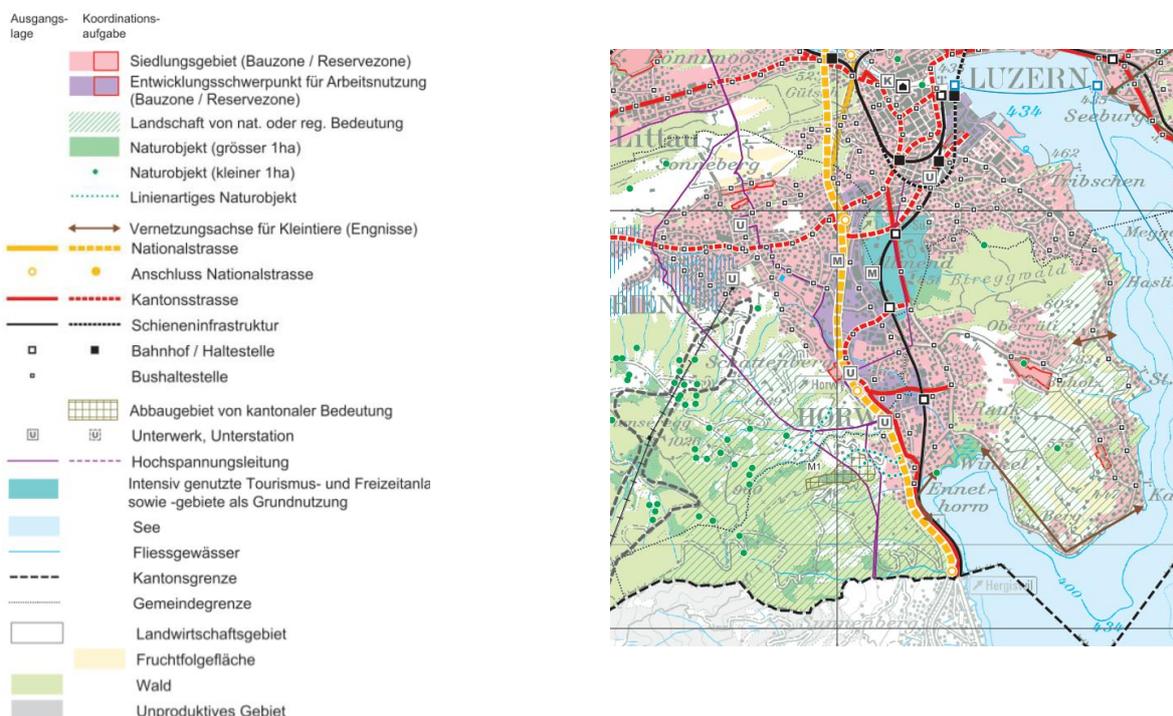


Abbildung 4: Ausschnitt kantonaler Richtplan Luzern 2015

Der Regierungsrat hat den teilrevidierten KRP am 26. Mai 2015 erlassen und der Kantonsrat hat ihn am 14. September 2015 genehmigt. Mit der Genehmigung durch den Bundesrat am 22. Juni 2016 ist der KRP für alle Behörden und für die Gemeinden verbindlich. Die Gemeinden müssen ihre Ortsplanungen bis Ende 2023 an die Vorgaben des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes, des kantonalen Planungs- und Baugesetzes sowie des kantonalen Richtplans anpassen. Der Kanton Luzern sieht ab Juli 2020 eine nächste Revision des kantonalen Richtplans vor.

Regionale Positionierung

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Luzern der zweiten Generation wurde vom regionalen Entwicklungsträger LuzernPlus das Zielbild 2030 für die Agglomeration Luzern erarbeitet und in der dritten Generation zum Zielbild 2030+ weiterentwickelt. Die Gemeinde Horw gehört zum Entwicklungsraum LuzernSüd. Gemeinsam mit LuzernNord und LuzernOst ergänzt er das Agglomerationszentrum Luzern. Als Zentrum mit vielfältigen Nutzungen ist er auch Standort für den Detailhandel, Sport- und Freizeitnutzungen sowie tertiäre

Bildungsangebote. Die Identitätszentren sind gestalterisch aufzuwerten, die Anbindung an Luzern soll insbesondere für den öffentlichen Verkehr sowie den Velo- und Fussverkehr attraktiv sein. Der Grossteil des Horwer Talbodens gehört zum urbanen Raum mit höchster Standortgunst und eignet sich für dichte sowie personen- bzw. publikumsintensive Nutzungen. In den Wohngebieten sind städtische Wohnformen zu fördern, während bei den Quartieren auf der Halbinsel der Schwerpunkt auf Wohnentwicklung für vielfältige Bedürfnisse gelegt wird. Die reinen Arbeitsgebiete sind für Mischnutzungen zu öffnen. Das Naturschutzgebiet Steibachried stellt ein bedeutendes Schutzgebiet dar. Die Siedlungszäsur zwischen Horw und Hergiswil ist topographisch gegeben und im KRP als Siedlungstrennraum festgehalten. Er ist hinsichtlich Biodiversität und Biotopvernetzung aufzuwerten.

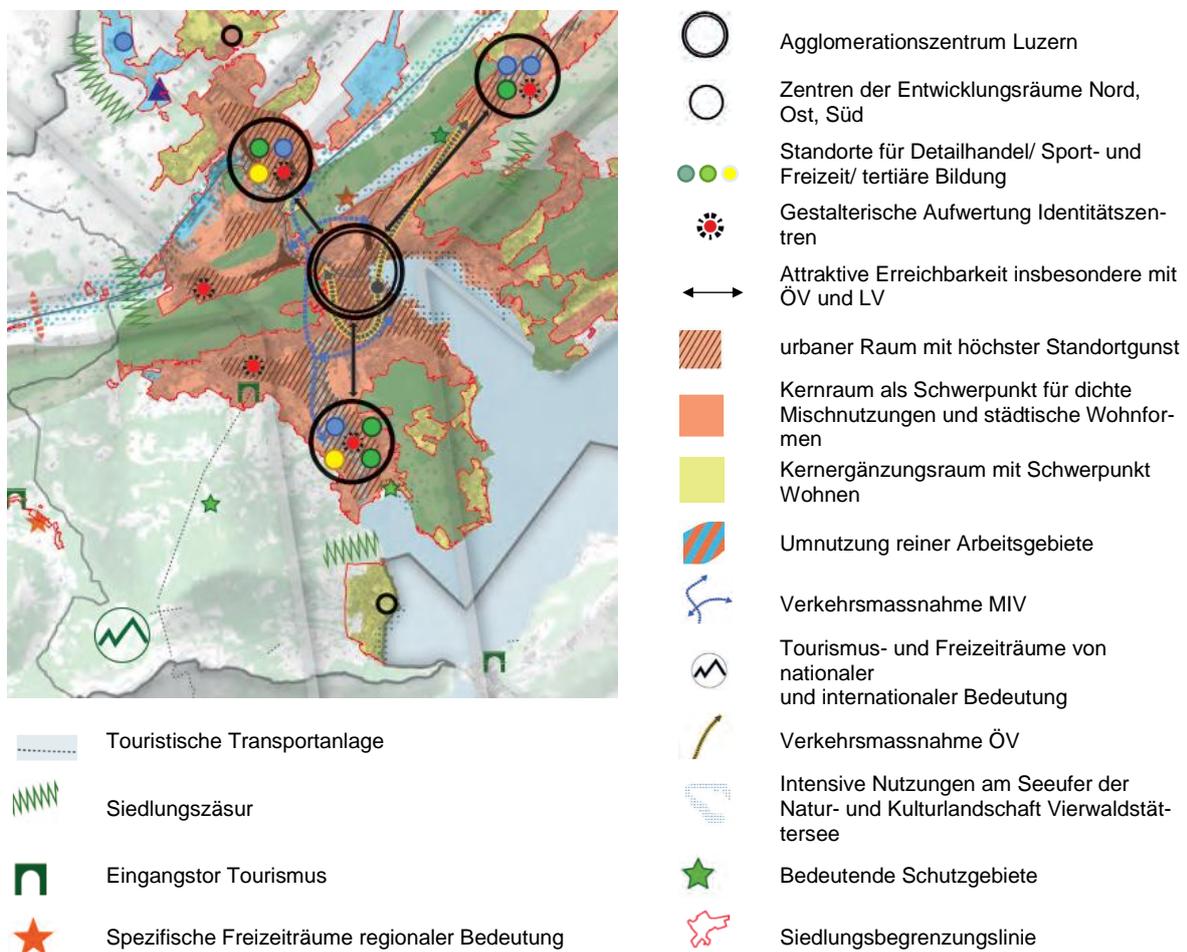


Abbildung 5: Zukunftsbild 2030+ aus dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation

2.2 Gemeindestrategie Horw 2030

Die Gemeindestrategie stellt das oberste Führungsinstrument der Gemeinde bzw. des Gemeinderats für die nächsten 10 Jahren dar und ist eine Grundlage für das REK 2040. Sie legt die Stossrichtungen der strategischen Planung des Gemeinderats fest und ist die Basis für die politische Arbeit, das Legislaturprogramm, den Aufgaben- und Finanzplan sowie die Umsetzung der betrieblichen Leistungsaufträge. Die Gemeindestrategie

wurde gemeinsam von Gemeinderat, Einwohnerrat und Gemeindeverwaltung erarbeitet und basiert auf dem Leitbild vom Juni 2006 (aktualisiert im September 2015). Sie wurde vom Gemeinderat am 22. August 2019 verabschiedet und vom Einwohnerrat am 19. September 2019 einstimmig zur Kenntnis genommen (s. Anhang 2). Die Gemeindestrategie definiert die folgenden raumrelevanten Strategien:

- Massvolles Wachstum der Bevölkerung auf rund 16'000 EinwohnerInnen bis 2030 mit einem Fokus auf die Gebiete im Talboden
- Schutz und Förderung der ökologischen Vernetzung der Naturräume auf der Halbinsel sowie am Pilatushang
- Grün- und Begegnungsräumen in den Quartieren für alle Generationen
- Schutz und Nutzung des Seeufers unter Beachtung verschiedener Interessen
- Ermöglichung von bezahlbarem Wohnraum und einer ausgewogenen sozialen Durchmischung
- Entwicklung des Ortskerns zu einem lebendigen Dorfzentrum mit vielfältigem Angebot in Gastronomie, Kultur und Nahversorgung
- Förderung von Alternativen zum motorisierten Individualverkehr, des öffentlichen Verkehrs und Langsamverkehrs sowie von innovativen Mobilitätslösungen
- Schaffung von optimalen für KMU- und Gewerbebetriebe sowie Startups

2.3 Bevölkerungsentwicklung / -prognose

Die Gemeinde Horw verzeichnet seit 1991 ein konstantes Bevölkerungswachstum von 0.8% im Jahr. In gesamtkantonaler Betrachtung ist dies als tiefer bzw. unterdurchschnittlicher Wert anzusehen. Die Zeiträume von 1996 bis 2000 sowie 2004 bis 2012 stellen grössere Wachstumsperioden dar, in der die Bevölkerung im Jahr durchschnittlich um 1.3% wuchs. In den Jahren dazwischen sowie seit 2012 fiel der Wert auf ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 0.4%.

Rund 60% der Bevölkerung ist zwischen 20 und 65 Jahre alt. Der höchste Anteil an Einwohnerinnen und Einwohnern über 65 Jahren lässt sich mit rund 40% in den Quartieren Brändi und Rank finden, in der gesamten Gemeinde liegt er bei 22% – damit ist Horw etwas älter als die Nachbargemeinden Kriens und Luzern. Der Anteil der Bevölkerung jünger als 20 Jahre liegt bei 18% und ist im Talboden generell tief (je nach Quartier 9% bis 18%), während er in den meisten Quartieren an den Hängen (z.B. in den neuen Quartieren Stirn-rüti und Ennethorw), auf der Halbinsel oder in Quartieren mit preisgünstigen Wohnungen deutlich höher bei 22% bis 26% liegt. Bemerkenswert ist insbesondere, dass der Anteil der 25- bis 34-Jährigen zwischen 1997 und 2007 abgenommen hat und seither konstant geblieben ist. Dies legt nahe, dass die Abwanderung dieser Altersgruppe (z.B. Familiengründung, Studium, berufliche Neuorientierung) grösser als die Zuwanderung ist. Die Gründe dafür können bei den hohen Wohnkosten sowie dem hohen Anteil an Wohneigentum liegen.

Weitere Auswertungen des Wohnkalkulators bzgl. Bevölkerungsstruktur sind dem Anhang 3 zu entnehmen.

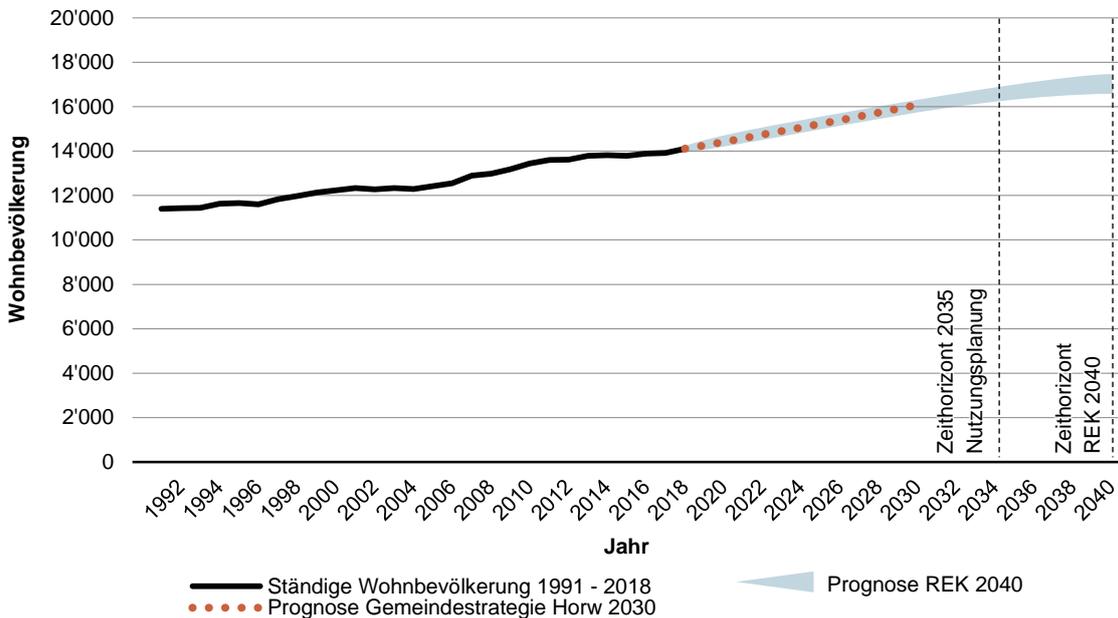


Abbildung 6: Entwicklung der Wohnbevölkerung (Quelle: LUSTAT) und Prognose 2040

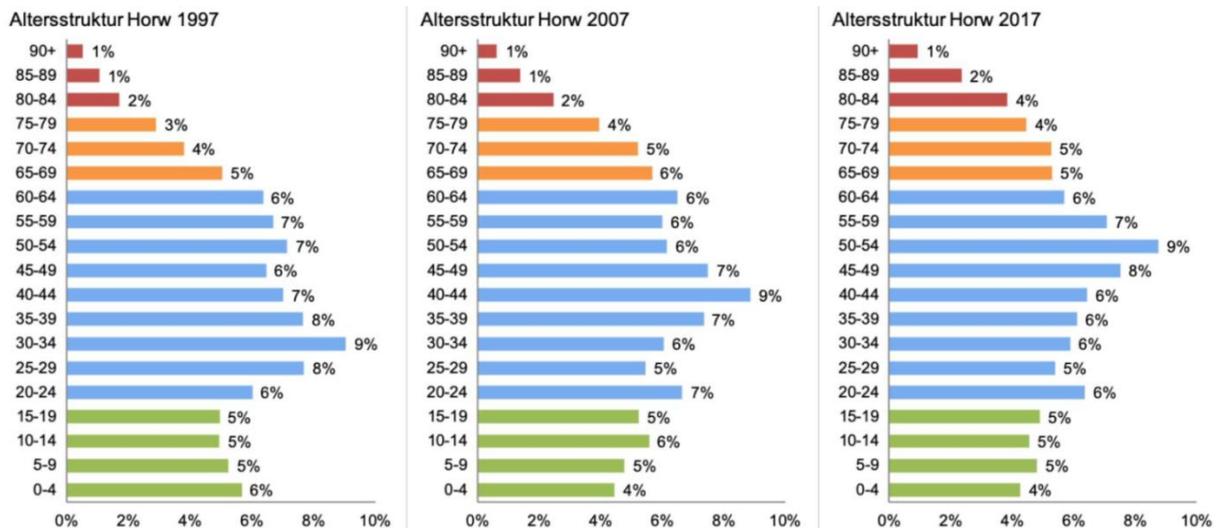


Abbildung 7: Altersstruktur der Bevölkerung 1997, 2007 und 2017 (Quelle: BFS/Wohnkalkulator)

Angestrebte Entwicklung

Für das Jahr 2040 wird eine Wohnbevölkerung von 16'500 bis 17'500 Einwohnerinnen und Einwohnern als verträgliche Obergrenze verstanden (durchschnittliches jährliches Wachstum von 0.7% bis 1.0% bzw. 100 bis 150 Einwohner). Dies entspricht dem moderaten Wachstum gemäss Gemeindestrategie Horw 2030 (16'000 Einwohnerinnen bis 2030). Die Gemeinde Horw setzt sich für eine gute soziale Durchmischung der Bevölkerung ein. Dazu gehören ein ausgewogenes Familien- und generationenübergreifendes Wohnangebot sowie die Förderung von bezahlbarem Wohnraum.

2.4 Beschäftigte und Unternehmen

Seit 2011 liegt die Zahl der Beschäftigten konstant bei rund 5'200 bzw. bei 0.38 Beschäftigten pro Einwohner. Dieser Wert ist wesentlich tiefer als in den Nachbargemeinden Kriens (0.44), Luzern (1.00) oder anderen urbanen Gemeinden (Zentrumsgemeinden gemäss kantonalem Richtplan) Ebikon (0.53), Emmen (0.54) oder Oberkirch (0.65). Wie in den meisten urbanen Gemeinden der Schweiz ist auch in der Gemeinde Horw ein Strukturwandel zu beobachten: Im zweiten Sektor (Industrie/Gewerbe) ist seit 2011 ein Rückgang von 1'000 auf 700 Beschäftigte zu verzeichnen, während der dritte Sektor (Dienstleistungen) von 4'000 auf 4'400 Beschäftigte anstieg. Der erste Sektor (Landwirtschaft) spielt mit rund 140 Beschäftigten eine untergeordnete Rolle.

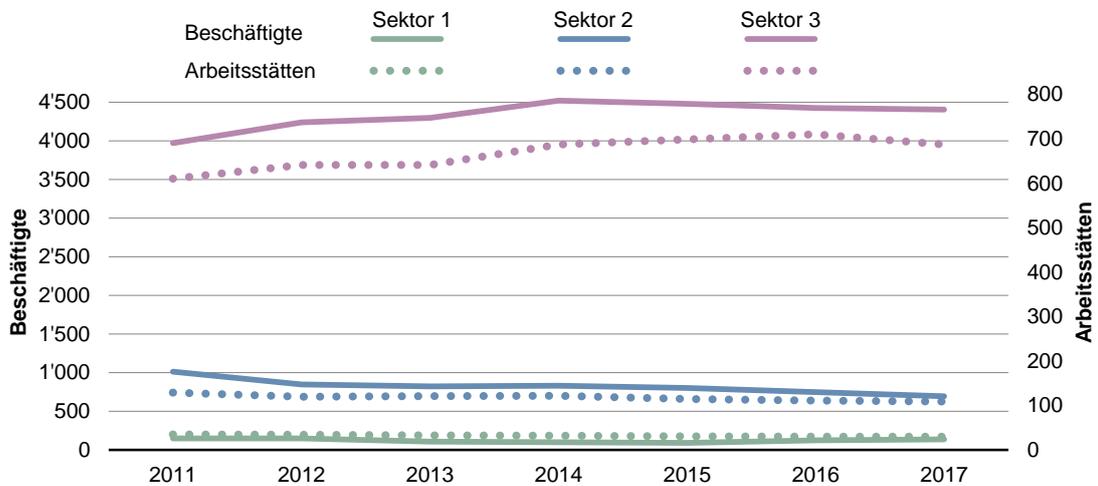


Abbildung 8: Entwicklung der Beschäftigten und Arbeitsstätten 2011 - 2017 (LUSTAT)

Der Rückgang an Beschäftigten in der traditionellen Industrie ist auch in der Grossregion Luzern, im Mittelland sowie in der gesamten Schweiz zu beobachten, wenn auch nicht im selben Ausmass wie in Horw. Überdurchschnittlich hoch fiel hingegen das Beschäftigtenwachstum in der Administration sowie in sozialen und öffentlichkeitsnahen Diensten aus (rund 10% im Zeitraum 2008 bis 2016). Generell kommt der Erziehungs- und Unterrichtsbranche mit rund 622 bzw. 17% der Beschäftigten, wie auch den Heimen mit 379 bzw. 10% der Beschäftigten, eine grosse Bedeutung zu. Mit der beabsichtigten Erweiterung des HSLU-Campus ist ein weiteres Wachstum der Erziehungs- und Unterrichtsbranche absehbar.

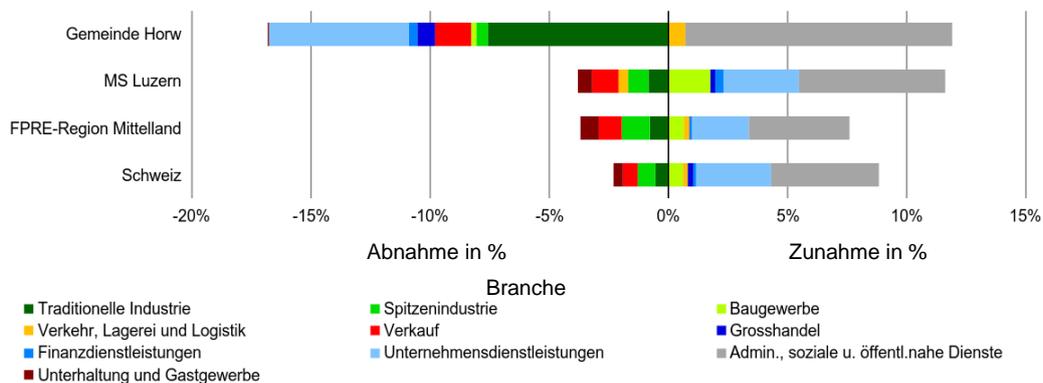


Abbildung 9: Entwicklung der Beschäftigtenzahlen 2008 bis 2016 in Horw, der Grossregion Luzern, im Mittelland sowie der Schweiz (Quelle: BFS, FPRE)

Im Januar 2020 führte die Gemeinde Horw eine Umfrage durch, an der 175 Gewerbebetriebe teilnahmen. Die Umfrage zeigt, dass die Gewerbetreibenden insbesondere die zentrale Lage und guten Verkehrsanbindungen der Gemeinde schätzen, hingegen die fortschreitende Überbauung der letzten Jahre und den dadurch generierten Mehrverkehr negativ bewerten. Für das produzierende Gewerbe ist die Suche nach geeigneten und bezahlbaren Gewerbeflächen eine grosse Herausforderung.

Aufgrund der hohen Standortqualitäten der Gemeinde stellen grössere Dienstleistungsunternehmen mit hoher Wertschöpfung und qualitativ hochwertigen Arbeitsplätzen ein interessantes Entwicklungspotential dar. Dazu sind die notwendigen, grösseren Büroflächen an geeigneten Lagen zu fördern.

Angestrebte Entwicklung

Langfristig setzt sich die Gemeinde für die Erhöhung des Verhältnisses von Beschäftigten zu Einwohnern ein. Für Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe werden optimale Voraussetzungen für die Weiterentwicklung gefördert. Insbesondere in Horw Mitte sowie entlang der Kantonsstrasse (Abschnitt Waldegg-Wegscheide) werden Flächen für das produzierende Gewerbe, Läden und Büros als Erdgeschossnutzungen gefördert. Im Umfeld der zukünftigen S-Bahnhaltestelle «Horw See» sollen langfristig Büroflächen für grössere wertschöpfungsintensive und qualitativ hochwertige Dienstleistungsunternehmen ermöglicht werden. Besonderes Potenzial besteht zudem in der Erweiterung des HSLU-Campus: Damit verbunden sind die Förderung von Start-ups und die Entwicklung von Horw zur Smart City.

2.5 Wohnungswesen

Wohnungsbestand

Der Wohnungsbestand umfasste 2018 rund 6'900 Wohneinheiten, wovon über die gesamte Gemeinde gesehen 70% auf Mehrfamilienhäuser und 16% auf Einfamilienhäuser¹ entfallen. Die Quartiere auf der Halbinsel weisen mehrheitlich einen Einfamilienhausanteil von über 50% sowie einen hohen Anteil an Wohneigentum auf, während im Talboden die Mietwohnungen in Mehrfamilienhäusern mit einem Anteil von 70% dominieren. Einzige Ausnahme im Talboden bildet das Quartier Wegmatt, bei dem rund 20% der Wohnungen in Einfamilienhäusern zu finden sind. Seit dem Jahr 2000 wurden verstärkt Vier- und Fünzimmerwohnungen erstellt, sodass ihr Bestand um rund 30% gewachsen ist und sie heute 30% (4 Z.) bzw. 18% (5 Z.) des Gesamtbestands ausmachen. Rund ein Viertel entfallen auf Dreizimmerwohnungen, deren Anteil seit 2000 von 27% leicht auf 25% gesunken ist. Konstant geblieben sind Wohnungen mit sechs oder mehr Zimmern (18%), Zweizimmerwohnungen (12%) sowie Einzimmerwohnungen (4%). Als weiterer Trend lässt sich eine leichte Tendenz zum Bau von grösseren Wohnungen (Wohnfläche von mehr als 100m²) feststellen.

Der Bund ermittelt jährlich mit Stichtag erster Juni die leer stehenden und auf dem Markt angebotenen Wohnungen. In der Gemeinde Horw lag die Leerwohnungsziffer, d.h. der prozentuale Anteil der leer stehenden Wohnungen am Gesamtwohnungsbestand, seit 2003 nie höher als 0.33%. Das Bundesamt für Wohnungswesen spricht bereits bei einer Leerwohnungsziffer von unter 1% von Wohnungsnot. Weitere Auswertungen des Wohnkalkulators zu, Wohnungsbestand sind dem Anhang 4 zu entnehmen.

¹ Die verbleibenden 14% sind Wohngebäude mit Nebennutzung sowie Gebäude mit teilweiser Wohnnutzung.

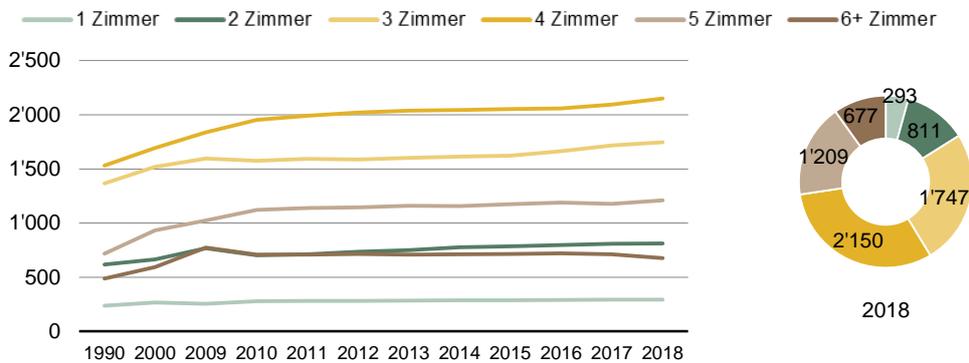


Abbildung 10: Entwicklung des Wohnungs-bestands seit 1990 (Quelle: LUSTAT)

Wohnungsdichte

Die Zahl der Wohnungen pro Hektare ist im Talboden grösstenteils höher als der Mittelwert sämtlicher Gemeinden in der gleichen Gemeindekategorie Z3 gemäss KRP. Tiefere Werte kommen in den Quartieren Riedmatt, entlang der Kantonsstrasse im Abschnitt Waldegg-Wegscheide und der Allmendstrasse sowie in den Quartieren Brändi und Altsagen vor. Die Wohnquartiere an den Hanglagen sowie auf der Halbinsel weisen hingegen überwiegend tiefere Wohnungsdichten als der Mittelwert der Gemeindekategorie Z3 auf.

Die Abweichung der effektiven Wohnungsdichte (Wg/ha) vom Mittelwert ist...

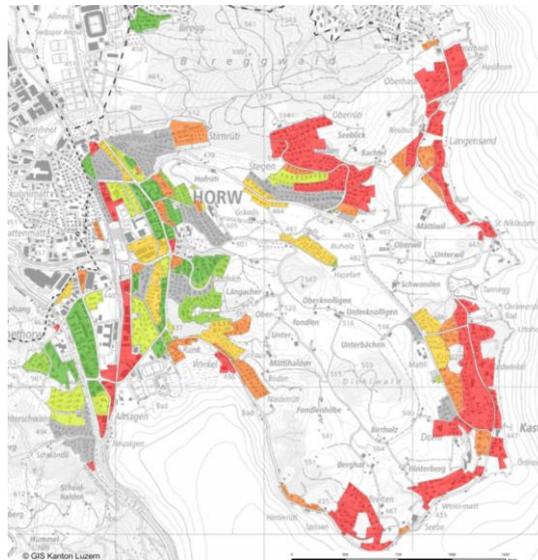
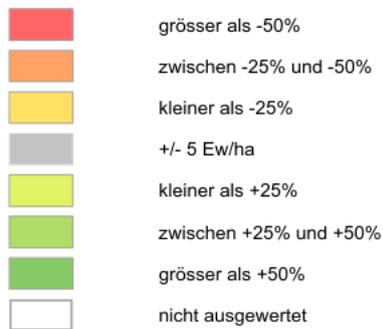


Abbildung 11: Wohnungen pro Hektare (Quelle: LUBAT/rawi)

Gebäudealter

Insbesondere im Talboden befinden sich Gebäude mit Sanierungs- bzw. Erneuerungsbedarf. So sind in den Quartieren Altsagen, Bachstrasse, Riedmatt und Biregg rund 75% der Gebäude zwischen 1946 und 1980 entstanden, wobei bei einem Viertel bereits Renovationen durchgeführt wurden. Die Quartiere an den Hängen und auch auf der Halbinsel sind mehrheitlich jünger als diejenigen im Talboden. Weitere Auswertungen des Wohnkalkulators sind im Anhang 4 aufgeführt.

Preisgünstiger Wohnraum

Gemessen am Gesamtbestand zählen etwas mehr als 13% zum Segment der preisgünstigen Wohnungen (ca. 920 Wohneinheiten). Sie befinden sich grösstenteils in den Quartieren Steinen/Grisigen, Riedmatt, Altsagen sowie Bachstrasse/Allmend, vereinzelt auch im Zentrum sowie im Quartier Neumatt/Obchilch (siehe Anhang). Sie bieten vorwiegend Drei- und Vierzimmerwohnungen an und wurden zumeist vor 1970 erstellt. Ausnahmen bilden die Neuüberbauungen am Gemeindehausplatz und Biregg sowie die Siedlung an der Hans-Reinhard-Strasse (Erstellung in den 1990er-Jahren). Die Siedlung Steinenstrasse/Pilatusring stellt mit 200 Wohnungen die grösste Siedlung mit preisgünstigem Wohnraum dar, gefolgt von der Siedlung Bachstrasse mit 116 Wohnungen. Die Siedlungen im Biregg und am Gemeindehausplatz weisen mit 30% einen hohen Anteil an Ein- und Zweizimmerwohnungen auf, in der Bachstrasse fällt der hohe Anteil an Kleinwohnungen (Wohnfläche unter 70 m²) bzw. Einpersonenhaushalten auf.

Mit dem Reglement preisgünstiger Wohnraum (24. Mai 2018) bezweckt die Gemeinde den Erhalt und die Schaffung eines ausgewogenen Angebots an preisgünstigem Wohnraum. Wohnbauträger werden aktiv unterstützt, um eine gute soziale Durchmischung der Quartiere zu fördern und das Angebot an preisgünstigem Wohnraum bis 2029 um mindestens 100 Wohnungen zu erweitern.

Angestrebte Entwicklung

Die Wohnungsdichte soll langfristig mit einem Schwerpunkt im Talboden erhöht werden. Die Gemeinde Horw setzt sich für ein ausgewogenes Familien- und generationenübergreifendes Wohnangebot ein. Bis 2029 wird das Angebot an preisgünstigem Wohnraum um mindestens 100 Wohnungen erhöht. Bestehende Nutzungsreserven in der Gemeinde sollen gezielt mobilisiert und ausgeschöpft werden.

2.6 Bauzonenkapazität

Gemäss dem teilrevidierten KRP LU 2015 ist für die Ermittlung der Bauzonenkapazitäten das Luzerner Bauzonenanalysetool (LUBAT) massgeblich. Dieses weist für den rechtskräftigen Zonenplan (total bebaute und unbebaute Bauzonen) der Gemeinde Horw für das Jahr 2035² Kapazitäten für total 17'400 Einwohnerinnen und Einwohner aus (siehe LUBAT-Tabelle und Plan im Anhang). Gemessen am kantonalen Wachstumsfaktor von 0.9% pro Jahr ab dem Jahr 2014 resultiert eine geringfügige rechnerische Bauzonen-Überkapazität von 750 Einwohnerinnen und Einwohnern. Die Gemeinde Horw verfügt somit über eine ausreichende Bauzonenkapazität für die nächsten 15 Jahre. Zweckmässige Siedlungserweiterungen für den kommunalen Bedarf sind nur an zentralen Lagen zulässig sowie für Gebiete im Perimeter von LuzernSüd im Sinne einer regional abgestimmten Entwicklung.

Der KRP definiert zudem konkrete numerische Zielvorgaben zum Bauzonenflächenbedarf (d.h. Beanspruchung von Wohn-, Misch- und Zentrumszonen im m² pro Einwohner). Für die Gemeinde Horw als «urbane Gemeinde an Zentrum» (Kategorie Z3) beträgt das Ziel eine max. Beanspruchung von 145 m²/Ew. Derzeit liegt dieser Wert bei 165 m²/Ew, bei einer vollständigen Ausnützung der heutigen Bauzonen mit den rechtskräftigen Bestimmungen ist jedoch eine Senkung auf 145 m²/Ew und somit das Erreichen der Vorgabe zu erwarten. Der zukünftige Zonenplan soll daher diesen Wert zumindest halten und ggf. weiter reduzieren. Die

² das LUBAT rechnet im Rahmen einer Ortsplanung mit einem Zeithorizont von 15 Jahren

kleine Differenz zwischen dem heutigen Ist-Wert von 165 m²/Ew und dem Potenzial von 145 m²/Ew deutet zudem auf einen bereits haushälterischen Umgang mit der Ressource Boden hin bzw. auf einen Zonenplan, der gut auf das effektive Bevölkerungswachstum abgestimmt ist.

Zonentyp			Genehmigter Zonenplan (Tabelle T2)					
			überbaut		nicht überbaut		Gesamt	
Typ	CODE		[ha]	[Ew]	[ha]	[Ew]	[ha]	[Ew]
Wohnzonen	100	W	199.8	12'204	20.2	1'069	220.0	13'273
Zentrumszonen	200	W/A	20.9	2'976	2.7	471	23.6	3'448
Mischzonen	300	A/W	9.5	353	1.5	102	11.0	455
Arbeitszonen	400	A	3.9	5	0.4	-	4.3	5
Weiler	500	Weiler	-	-	-	-	-	-
Zone für öZ	600	öZ	28.0	368	-	-	28.0	368
Zone für SpF	700	SpF	24.4	6	-	-	24.4	6
Grünzonen	800	Gr	11.7	-	-	-	11.7	-
Deponie-/Abbau	900	De/Ab	6.5	-	-	-	6.5	-
Sonderbauzonen	1000	S	7.7	220	-	-	7.7	220
Verkehrszonen	1100	VZ	-	-	-	-	-	-
Total			312.4	16'132	24.8	1'642	337.2	17'773
Reservezonen	2220	R					9.9	-
Verkehrsflächen	2210	üG-A					788.4	-
weitere Zonen (Landwirtschaft-, Naturschutz-, Freihaltezonen, Wald, Zonen nach § 60PBG)							907.7	341
Korrektur aktuelle Einwohnerzahl aus (A)								(442)
Korrektur EWG (geschätzter Einwohnergleichwert (EWG) -> vgl. LUBAT Handbuch)								(475)
Total Einwohnerkapazität ca. *)							2'043.2	17'200
Wachstumspotenzial *)								3'300
Wachstumspotenzial in %								24%

Abbildung 12: Auszug «T1» LUBAT (Stand 15.5.19, siehe Vergrößerung im Anhang, (Quelle: rawi)

Angestrebte Entwicklung

Bis ins Jahr 2035 strebt die Gemeinde Horw keine Neueinzonungen von Bauland an. Die Einwohnerdichte bzw. Bauzonenbeanspruchung des heutigen Zonenplans soll mindestens gehalten werden.

2.7 Natur- und Erholungsräume

Freiräume im Siedlungsgebiet

Innerhalb des Siedlungsgebiets bieten Freiräume wichtige Erholungsfunktionen für die Bevölkerung sowie Lebensräume für Pflanzen und Tiere. Sie sind daher möglichst als zusammenhängende, öffentlich zugängliche Flächen mit tiefem Versiegelungsgrad zu bewahren und aufzuwerten. Strassenräume sind als Bestandteil des Freiraumnetzes zu denken und attraktiv sowie sicher zu gestalten. Mit dem Konzept zur Vernetzung und Gestaltung des Freiraums im Talboden Horw (7. Mai 2014) zeigt die Gemeinde die wichtigsten Grünachsen und Vernetzungskorridore sowie ihre Bedeutung und Aufwertungsmassnahmen auf. Weitere konkrete Handlungsansätze sind in den Quartiersteckbriefen (Beilage) festgehalten.

Landschaftsräume

Die Attraktivität und hohe Lebensqualität der Gemeinde beruht zu grossen Teilen auf der landschaftlichen Einbettung am Vierwaldstättersee und am Fuss des Pilatus. Die Halbinsel und der Pilatushang sind im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler enthalten und gehören damit zu den wertvollsten Landschaften der Schweiz.

Die **Horwer Halbinsel** ist ein beliebtes Naherholungsgebiet für die gesamte Region. Gleichzeitig weist sie mehrere Wohnquartiere und Landwirtschaftsbetriebe auf und ist auch für Tiere und Pflanzen ein wichtiger Lebensraum. Mit dem Entwicklungsrichtplan vom 10. Februar 2011 hat die Gemeinde ein Konzept sowie zahlreiche Massnahmen für die zukünftige Entwicklung erarbeitet. Das **Steinibachried** ist mit 8.4 ha das grösste Ried am Vierwaldstättersee und ein Flachmoor von nationaler Bedeutung. Im wertvollen Naturgebiet finden zahlreiche schweizweit gefährdete Arten einen Lebensraum. Das Ried ist samt vorgelagertem Gewässer mit einer kantonalen Naturschutzzone und kantonaler Verordnung gesichert. Ziel ist der Erhalt bzw. Unterhalt des Lebensraums für die typischen Pflanzen- und Tierarten sowie die Förderung von Renaturierung beeinträchtigter Gebiete. Für die Vernetzung des Steinibachrieds mit den benachbarten Landlebensräumen und die Förderung der Amphibienvorkommen liess die Gemeinde konkrete Lösungsvorschläge erarbeiten³.

Auch an den **Abhängen des Pilatus** lassen sich Flachmoore von nationaler Bedeutung sowie ökologisch wertvolle Feucht- und Moorwiesen finden. Im neuen Sonderwaldreservat werden die Lebensbedingungen für das in der Schweiz stark gefährdete Auerhuhn verbessert. Die Wälder und Lichtungen sind zugleich beliebte Naherholungsgebiete. Die ansässigen Forst- und Landwirtschaftsbetriebe tragen wesentlich zur Pflege und zum langfristigen Erhalt des intakten Landschaftsbilds bei und werden von der Gemeinde nach Möglichkeit unterstützt. Dazu hat sie mit den Gemeinden Kriens und Schwarzenberg das Label «vom Pilatus» ins Leben gerufen, um die hergestellten Produkte besser zu vermarkten und die Produzenten untereinander zu vernetzen.

Als grüne Oase ist der **Bireggwald** Naherholungsgebiet für Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinde Horw sowie der Stadt Luzern. Als 1.5 km² grosser Wald weist er zahlreiche Waldstrassen und -wege, die allgemein gut benutzbar sind, sowie mehrere geologische Aufschlüsse und Findlinge auf.

Angestrebte Entwicklung

Die Halbinsel, das Steinibachried, die Pilatushänge und der Bireggwald sind Naherholungsgebiete von regionaler Bedeutung, wertvolle Lebensräume für Pflanzen und Tiere aber auch Wirtschaftsraum für Forst- und Landwirtschaftsbetriebe. In der weiteren Entwicklung sind ihre vielfältigen Funktionen zu stärken, aufzuwerten und besser zu vernetzen, wobei durch eine sorgfältige Abstimmung Konflikte zwischen den Nutzungen zu reduzieren oder verhindern sind.

³ Vgl. «Kernzone Winkel Horw, Naturschutzfachliche Lösungsvorschläge für die Vernetzung des Steinibachrieds mit benachbarten Landlebensräumen» vom 19. Januar 2018» und «Schutzmassnahmen für Amphibien, Vorschläge für bauliche und betriebliche Verbesserungen zugunsten wandernder Amphibien im Bereich der Winkel- und Seestrasse, Horw» vom 5. Januar 2018

2.8 Verkehr

In den letzten Jahren wurden diverse (teilweise übergeordnete) Teilkonzepte und Strategien zu Verkehr, Mobilität und Erschliessung erarbeitet. Heute fehlt jedoch eine kommunale Gesamtperspektive, die die verschiedenen Planungen integriert und Massnahmen für eine zukunftsweisende Mobilität aufzeigt.

Fuss- und Veloverkehr

Grundsätzlich weist die Gemeinde Horw bereits ein dichtes Fuss- und Velowegnetz vor. Die Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs nimmt aber bereits heute stark zu und wird auch in Zukunft einen noch höheren Stellenwert erreichen, u.a. aufgrund der Innenentwicklung (kürzere Wege) sowie veränderter Mobilitätsbedürfnisse. Insbesondere die Durchwegung der Quartiere ist ein wichtiger Faktor der Siedlungsqualität. Die Gemeinde erarbeitet dazu den Richtplan Fuss- und Veloverkehr (Stand: Kantonale Vorprüfung), der einerseits eine Schwachstellenanalyse vornimmt, andererseits ein Netzkonzept mit konkreten Massnahmen und einem Umsetzungsprogramm vorweist.

Öffentlicher Verkehr

Mit der S-Bahn verfügt die Gemeinde über einen guten Anschluss an den Bahnverkehr, der durch das Busnetz ergänzt wird. Im Konzept AggloMobil4 zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Luzern sind verschiedene Massnahmen im Zeitraum 2022 bis 2027 vorgesehen, die insbesondere eine stärkere Anbindung des Busnetzes an die Bahn anstreben (u.a. mit dem neuen Bushub am Bahnhof). Für die Gemeinde von Bedeutung ist die zukünftige S-Bahnhaltestelle «Horw See», um einerseits den Campus und andererseits das Schlüsselgebiet Seefeld besser durch den öffentlichen Verkehr zu erschliessen.

Motorisierter Individualverkehr und Parkierung

Die Gemeinde Horw ist durch den Autobahnanschluss sehr gut an das nationale Strassennetz angeschlossen. Mit der Inbetriebnahme der neuen Kantonsstrasse und des neuen A2-Zubringers Süd wurde die Umfahrung von Horw 2004 fertiggestellt. Das Siedlungsgebiet wurde dadurch vom Verkehrsaufkommen entlastet, wodurch sich bedeutende Möglichkeiten zur Aufwertung ergeben haben. Die Gemeinde hat diese Chance bereits 2005 mit der neuen Gestaltung der Kantonsstrasse auf einem rund 500m langen Abschnitt wahrgenommen. Weitere, heute noch ungenutzte Aufwertungspotenziale bestehen beim restlichen Verlauf der Kantonsstrasse, der Krienserstrasse (Schliessung Bahnübergang) und der Ringstrasse: Ihre Gestaltung ist stark verkehrorientiert bzw. auf Leistungsfähigkeit ausgerichtet und wenig auf Erdgeschossnutzungen abgestimmt.

Mit dem Grundkonzept Verkehr von LuzernSüd (August 2015) wurde ein Gesamtverkehrskonzept für die Gemeinden Luzern, Kriens und Horw ausgearbeitet, das die Funktionen und Belastbarkeiten der Strassen aufzeigt und Verkehrslenkkonzepte für einzelne Räume festlegt. Hinsichtlich verkehrlicher Auswirkungen zu beobachten sind die Entwicklungsvorhaben beim HSLU Campus und Mattenhof.

Handlungsbedarf besteht beim Parkplatzreglement (28. April 1988), dessen Vorgaben zur Erstellung von Parkplätzen auf privatem Grund nicht mehr den heutigen Bedürfnissen entspricht. Zu überprüfen ist insbesondere eine Reduktion der Erstellungspflicht, um auf die steigende Bedeutung des Veloverkehrs bzw. von Veloabstellplätzen zu reagieren und Möglichkeiten zur Aufwertung der Freiräume zu schaffen. Anzustreben sind zudem Mobilitätsmanagements für Nutzungen mit grossem Verkehrsaufkommen, allen voran die geplante Campus-Erweiterung und der Pilatusmarkt – Ziel ist die Vermeidung von überflüssigem Verkehr.

Angestrebte Entwicklung

Mit einem kommunalen Gesamtverkehrskonzept sollen die bestehenden Konzepte und Strategien in eine Gesamtperspektive gebracht, die verkehrlichen Entwicklungen der letzten Jahre untersucht und neue Trends hinsichtlich Mobilitätsbedürfnisse und Technologien berücksichtigt werden. Die Strassenräume der Kantons- und Krienserstrasse sowie der Ringstrasse werden gestalterisch aufgewertet, die Platzverhältnisse zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs optimiert und besser auf die Erdgeschossnutzungen abgestimmt. Das Parkplatzreglement wird an die künftigen Bedürfnisse angepasst und insbesondere hinsichtlich reduzierter Erstellungspflicht überprüft. Für Nutzungen mit erhöhtem Verkehrsaufkommen wird ein Mobilitätsmanagement angestrebt.

2.9 Energie

Als Energiestadt setzt sich die Gemeinde Horw kontinuierlich für eine effiziente Nutzung von Energie, den Klimaschutz und erneuerbare Energie sowie eine umweltverträgliche Mobilität ein. Dazu unterstützt die Gemeinde Initiativen aus der Bevölkerung beratend und stellt jährlich Förderbeiträge im Umfang von 15'000 Franken zur Verfügung. Im Jahr 2019 erreichte die Gemeinde gemäss EnergieSchweiz 74% ihres energiepolitischen Handlungspotenzials. Grösstes Verbesserungspotenzial ist in den Bereichen Kommunale Gebäude und Anlagen, Ver- und Entsorgung sowie Kommunikation und Kooperation zu finden.

Mit LuzernSüd erarbeitete die Gemeinde das Regionale Konzept Wärme / Kälte (27. Mai 2014). Dieses zeigt auf, dass der künftige Wärmebedarf von LuzernSüd aufgrund von Renovationen, Ersatzneubauten und dem geringen Wärmebedarf von Neubauten von 170 GWh im Jahr 2012 auf 130 GWh im Jahr 2035 sinken wird. Hingegen ist beim Kältebedarf mit einem Anstieg von 6 GWh auf 16 GWh im gleichen Zeitraum zu rechnen. Das grösste Potenzial zur Versorgung der Gebäude durch erneuerbare Energien wird dabei in der Nutzung des Seewassers aus dem Horwer Seebecken sowie von oberflächennaher Erdwärme verortet. Die Seenergy Luzern AG, eine Tochterfirma der ewl, realisiert dazu die Erschliessung der Gemeinden Horw und Kriens mit See-Energie. Die Gemeinde Horw hat mit der Seenergy Luzern AG einen Konzessionsvertrag abgeschlossen: Die erste Phase umfasst die Erschliessung der Gebiete Hochschule Luzern, Horw Mitte, Mattenhof und Schlund. Die erste Wärmelieferung ist bereits für die Heizperiode 2020/2021 vorgesehen.

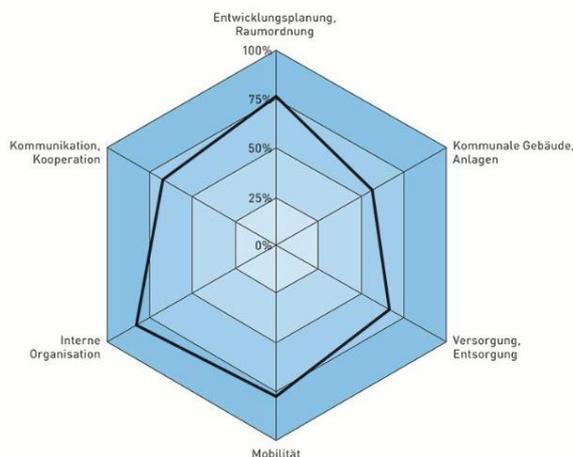


Abbildung 13: Anteil des ausgeschöpften energiepolitischen Handlungspotenzials 2019 (Quelle: EnergieSchweiz)

Angestrebte Entwicklung

Die Gemeinde Horw setzt sich auch künftig für eine umwelt- und klimafreundliche Energiepolitik ein. Bis 2035 schöpft sie ihr energiepolitisches Handlungspotenzial besser aus. Die Nutzung der Seeenergie wird nach Möglichkeit auf weitere Gebiete erweitert.

2.10 Klimaschutz und -anpassung

Die Schweiz hat das Übereinkommen von Paris ratifiziert. Diese rechtlich verbindliche Vereinbarung der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen strebt eine Begrenzung der globalen Erwärmung im Vergleich zur vorindustriellen Zeit auf deutlich unter 2 Grad Celsius an. Die Schweiz ist dabei überdurchschnittlich stark vom Klimawandel betroffen: Seit 1864 stieg die Durchschnittstemperatur bereits um 1.8 Grad Celsius an (mehr als doppelt so stark wie das globale Mittel). Bis zum Ende des 21. Jahrhunderts rechnet der Bund mit einer weiteren Temperaturerhöhung von 2.7 bis 4.1 Grad Celsius. Der Kanton Luzern hat als Reaktion auf den Klimawandel im Juni 2019 den Klimanotstand ausgerufen und erarbeitet derzeit eine Doppelstrategie: Durch Klimaschutz soll der Ausstoss von Treibhausgasen minimiert werden, gleichzeitig werden auch Massnahmen für die Klimaanpassung getroffen. Als Ziel für den Klimaschutz gilt wie für den Bund bis 2030 eine Reduktion des CO₂-Ausstosses um 50% im Vergleich mit 1990 und bis 2050 eine Reduktion um 70 bis 85%. Der Kanton möchte bis 2021 einen Bericht zur Klima- und Energiepolitik vorlegen.

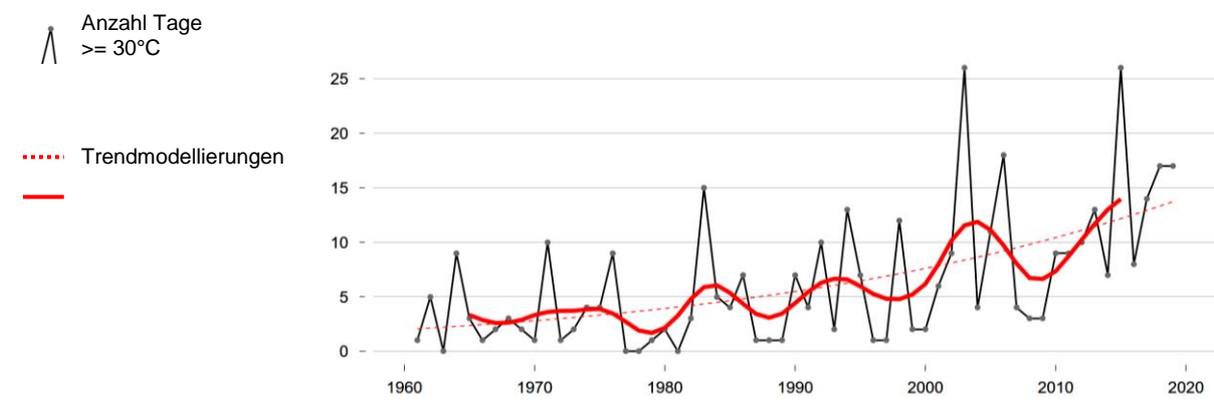


Abbildung 14: Entwicklung der Hitzetage in der Messstation Luzern seit 1961 (Quelle: MeteoSchweiz)

Die Gemeinde Horw verfolgt analog zu Bund und Kanton eine Strategie für den Klimaschutz und die Klimaadaptation. Als Querschnittsaufgabe umfasst der **Klimaschutz** diverse Aufgabenfelder der Gemeinde, die bereits in den vorherigen Kapiteln beschrieben wurden und im Folgenden als nicht abschliessende Liste aufgeführt werden:

- Mit einem haushälterischen Umgang mit der Ressource Boden stellt die Gemeinde sicher, dass wichtige Grün- und Freiräume erhalten bleiben, die zur Entstehung von Frisch- und Kaltluft beitragen, dem Luftaustausch sowie der Versickerung von Niederschlag dienen (siehe Kapitel 2.6 Bauzonkapazität).
- Durch die Innenentwicklung soll das Wachstum langfristig in zentrumsnahe Gebiete mit guter ÖV-Erschliessung und Nahversorgung gelenkt werden, um den Mehrverkehr zu minimieren und ortsverträglich organisieren zu können.

- Dem Fuss- und Veloverkehr sowie dem öffentlichen Verkehr kommen als klimaschonende Verkehrsträger eine hohe Bedeutung zu. Durch deren weitere Aufwertung sollen Anreize zur Umlagerung vom motorisierten Individualverkehr geschaffen werden (siehe Kapitel 2.8 Verkehr).
- Horw verfolgt weiter eine umwelt- und klimafreundliche Energiepolitik und schöpft energiepolitische Handlungspotenziale aus. Die Nutzung der Seeenergie wird als umweltschonende Energieversorgung bedarfsgerecht erweitert (siehe Kapitel 2.9 Energie).
- Die Gemeinde unterstützt den Kanton in der Revitalisierung der Flach- und Hochmoore im Pilatusabhang sowie im Steinibachried, um deren Funktionsfähigkeit als CO₂-Speicher zu verbessern.
- Dem revidierten Energiegesetz vom 1. Januar 2019 folgend, nimmt die Gemeinde ihre Vorbildfunktion wahr und stellt an die Energienutzung erhöhte Anforderungen. Darüber hinaus wird sie zukünftig Kommunalfahrzeuge mit Elektromotor gegenüber denjenigen mit Verbrennungsmotor bevorzugen.

Hinsichtlich **Klimaanpassung** besteht der grösste Handlungsbedarf im Umgang mit der zunehmenden Anzahl an Hitzetagen und insbesondere mit lokal auftretenden Hitzeinseln im Siedlungsgebiet. Besonders betroffen ist der Talboden, da er einen verhältnismässig hohen Versiegelungsgrad aufweist. Die Wohnquartiere an den Hängen sowie auf der Halbinsel kühlen hingegen aufgrund ihrer Nähe zur offenen Landschaft und zum See rascher aus. Die Aufwertung von Grün- und Freiräumen stellt eine der wichtigsten Massnahmen dar, da sie sich günstig auf das Mikroklima auswirken (Kühlung, Luftqualität).

- Die Gemeinde setzt sich insbesondere im Talboden für eine Aufwertung und bessere Vernetzung der Freiräume sowie eine Verringerung der versiegelten Oberfläche ein (siehe Kapitel 2.7 Natur- und Erholungsräume). Dazu gehört auch die Überarbeitung des Parkplatzreglements (siehe Kapitel 2.8 Verkehr).
- Die Strassenräume, insbesondere die Kantons-, Krienser-, Ring- und Technikumstrasse, werden nach Möglichkeit mit Bäumen und weiteren Begrünungsmassnahmen ausgestattet (siehe Kapitel 2.8 Verkehr).
- Mit der Aufwertung des Steinibachs konnte die Aufenthaltsqualität im Ziegeleipark wesentlich verbessert werden. Mit dem Dorfbach steht die nächste Bachrenaturierung an.
- Grundsätzlich befindet sich der Talboden an einer günstigen Lage, um die Kaltluftströme von Pilatushang, See und Halbinsel als Frischluftzufuhr zu nutzen. Entsprechende Massnahmen in der Nutzungsplanung werden überprüft, sobald kantonale Grundlagen zur Verfügung stehen.

Angestrebte Entwicklung

Die Gemeinde Horw verfolgt auch zukünftig eine Doppelstrategie für Klimaschutz und Klimaanpassung. Sobald der Kanton seine Klima- und Energiepolitik erarbeitet und den Gemeinden entsprechende Grundlagen zur Verfügung stellt, wird sie ihre Doppelstrategie überprüfen und ggf. ergänzen. Ergänzend zu den bereits vorgenommenen Massnahmen wird sie in der anstehenden Teilrevision der Ortsplanung insbesondere ein Fokus auf die Kaltluftzufuhr zum Talboden legen.

2.11 Quartierstruktur

Mit der kleinräumigen Topographie, den Gewässerläufen, den vielen übergeordneten Verkehrsinfrastrukturen (Bahn, Hauptverkehrsstrassen) und diversen eigenständigen Grosssiedlungen ist ein vielseitiges Nebeneinander von verschiedenen kleinen Quartiereinheiten entstanden. Die Gemeinde lässt sich so in 23 einzelne Quartiere unterteilen. Dabei lassen sich anhand der ortsbaulichen Merkmale, des Erschliessungssystems, der Freiraumstruktur und vorhandenen Nutzungen fünf Quartiertypen unterscheiden. Für die einzelnen Quartiere wurde auf Basis einer Quartieranalyse Entwicklungspotenziale und Handlungsansätze definiert und die Quartiertypologie präzisiert. Diese sind in den Steckbriefen (Beilage) aufgeführt, im Folgenden werden sie als Zusammenfassung wiedergegeben. Die Handlungsansätze sind zusätzlich als A3-Plandarstellung im Anhang 7 aufgeführt.

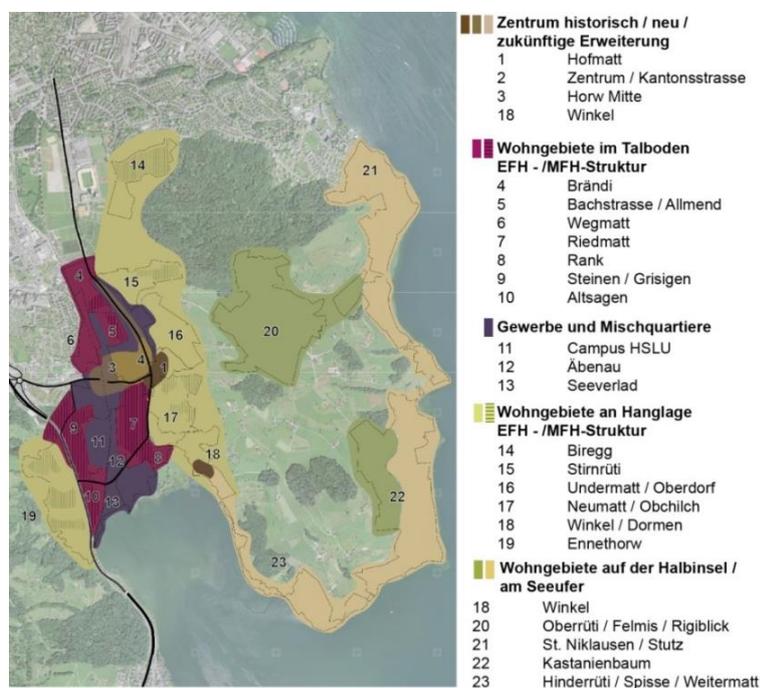


Abbildung 15: Quartiere und Quartiertypen

2.11.1 Zentrum

Winkel und Hofmatt sind die ältesten Quartiere und historischen Zentren der Gemeinde Horw. Entstanden sind sie an Orten mit bedeutender Verkehrsfunktion: der Winkel als Ankunftspunkt für den Wassertransport, Hofmatt an der Kreuzung der Kantonsstrasse mit der Ring- bzw. Neumattstrasse. Beide Quartiere üben mit schützens- oder erhaltenswerten Gebäuden eine wichtige und identitätsstiftende Präsenz im öffentlichen Raum aus. Mit den Spiel- und Sportflächen und dem begrüneten Friedhof im Hofmatt sowie dem öffentlichen Aufenthaltsbereich am See und dem Spielplatz Sternemätteli verfügen sie über wichtige Freiräume.

Auch die Kantonsstrasse als Verbindungsstrasse und mit öffentlichen sowie gewerblichen Nutzungen weist wichtige Zentrumsfunktionen auf. Die frühesten Ansiedlungen stammen aus den 1910er-Jahren, die Bebauungen wurden im Laufe der Jahre stetig erweitert, sodass der Strassenraum vielerorts räumlich gefasst ist. Die Gebäude wechseln zwischen sechsgeschossigen Riegelbauten und älteren, dreigeschossigen Punktbau-

ten. Die Typologien und Wohnnutzungen im Erdgeschoss sind teilweise nicht geeignet für die vorherrschende Verkehrsbelastung und den Verkehrslärm. Die Kreuzung Kantonsstrasse / Ring- bzw. Neumattstrasse ist ein wichtiger Knoten und markiert den Übergang vom historischen zum neuen Zentrum.

Seit den 2000er-Jahren entsteht am Gemeindehausplatz das neue, urbane Zentrum mit neuem Schulhaus und grossen, öffentlichen Freiräumen. Ein grosser Entwicklungsschritt erfolgte 2010 mit der neuen Verkehrsführung der Ringstrasse. Der interne Platzbereich ist als Fussgängerzone gestaltet, die neue Zentrumsstruktur ist vom Strassenraum her jedoch wenig wahrnehmbar – auch weil die Vorbereiche als Restflächen bzw. Parkplätze ausgebildet sind. Mit horw mitte wird das neue Zentrum auf die andere Gleisseite ausgedehnt, wo an optimal erschlossener Lage grosse Nutzungsreserven bestehen. Langfristig entstehen hier 1'000 Wohnungen und rund 800 Arbeitsplätze.

Angestrebte Entwicklung

Die wichtige Bedeutung der Kantons- und Ringstrasse im Alltag der Bevölkerung spiegelt sich verstärkt in ihrer Gestaltung wieder:

- Wichtige Identifikationspunkte und öffentliche Nutzungen werden beibehalten und gepflegt
- Die Aufenthaltsqualität wird verbessert, die Fussgängerverbindungen zum neuen Zentrum sowie dessen Vorzonen attraktiver gestaltet
- Die Kreuzung Kantonsstrasse/Ring- bzw. Neumattstrasse wird zu einer attraktiven urbanen Drehscheibe
- Die vereinzelt vorkommenden Nutzungsreserven entlang der Kantonsstrasse werden gezielt mobilisiert und der Strassenraum räumlich besser gefasst
- Vom Kreisel Wegscheide bis zum Kreisel Merkur werden gewerbliche Erdgeschossnutzungen gefördert, Wohnnutzungen werden als Hochparterre geplant und durch Vorgärten als Filter vor Verkehrslärm geschützt
- Der demographische Wandel wird berücksichtigt: Das Zentrum ist attraktiv für ältere Bevölkerungsgruppen und entsprechende Angebote sind vorhanden

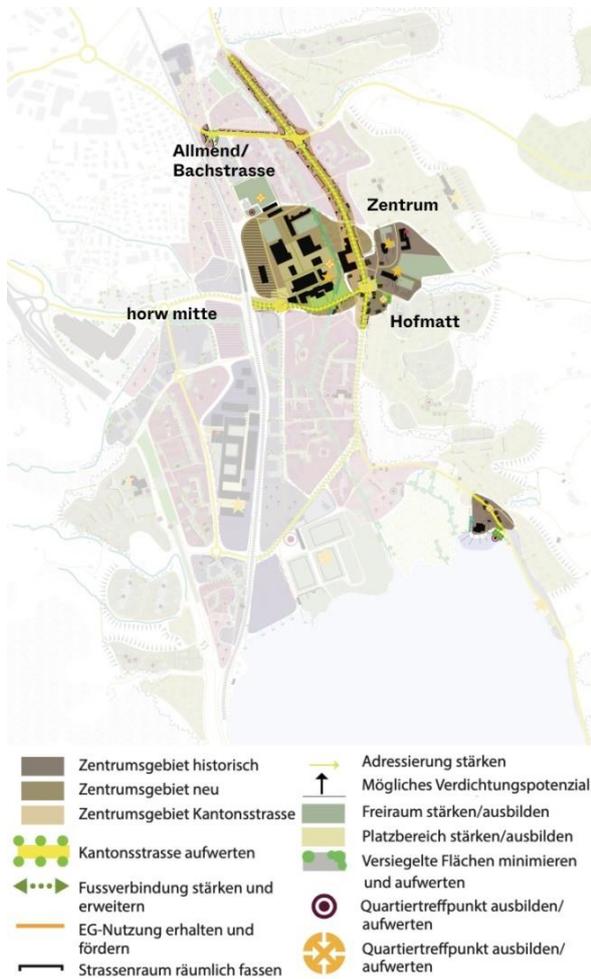


Abbildung 16: Handlungsansätze in den Zentrumsquartieren

2.11.2 Wohngebiete im Talboden

Kleinteilige, parzellenorientierte Struktur

Mit Brändi, Allmend, Wegmatt und Rank lassen sich im Talboden nur wenige Einfamilienhausquartiere finden. Mit Ausnahme vom Rank liegen sie an der Grenze zur Nachbargemeinde Kriens. Es handelt sich vorwiegend um Quartiere mit niedriger Dichte von 0.35 AZ, feiner Körnigkeit und vereinzelt gewerblichen Nutzungen an der Krienserstrasse. Aufgrund der parzellenorientierten Entwicklung sind die Grundstücke durch Hecken oder Zäune abgegrenzt, gemeinschaftlich genutzte Aufenthaltsbereiche bestehen nur mit der Schrebergartenanlage am Brändiweg. Mit der grundgebundenen Wohnform besteht ein starker Bezug zum Freiraum. Die Erschliessung erfolgt durch interne, ruhige Wohnstrassen, die häufig auch als Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr genutzt werden; die Parkierung erfolgt meist als Einzelparkierung vor dem Gebäude. Die Wegmattstrasse ist eine historische Verbindung zwischen Ziegelei und Krienserstrasse, die ehemals wichtige Kreuzung mit der Allmend- bzw. Krienserstrasse ist mit einem Wegkreuz markiert. Nutzungsreserven bestehen vor allem in der Allmend sowie im nördlichen Bereich der Wegmatt. Raumplanerisch zu berücksichtigen sind weiter die teilweise grossen Dichtesprünge zu den Nachbarquartieren und die Nähe zu den Gleisen.

Angestrebte Entwicklung

- Qualitäten wie die ruhige Wohnlage, starke Durchgrünung, historischen Strukturen und der Nachbarschafts-Charakter werden beibehalten und gepflegt
- Aufgrund der zentralen Lage, der guten ÖV-Erschliessung und dem teilweise renovationsbedürftigen Gebäudebestand ist das Innenentwicklungspotenzial auszuschöpfen
- Die historisch bedeutsame Kreuzungsstelle Krienser-/Allmend-/Wegmattstrasse wird städtebaulich besser ausgezeichnet
- Die Fuss- und Veloverkehrsverbindungen durch die Quartiere werden gestärkt und verbessert
- Nach Möglichkeit werden gemeinschaftlich genutzte Aufenthaltsbereiche geschaffen

Mehrfamilienhaus-Struktur

Brändi, Bachstrasse, Riedmatt, Steinen/Grisigen und einige Bereiche am Ebenauweg bzw. an der Brunnmattstrasse bilden grossflächige Wohnquartiere. Es handelt sich fast ausschliesslich um Gesamtüberbauungen und Ensembles mit homogener Quartierstruktur, mittlerer Körnigkeit und Dichten von 0.55 bis 0.75 AZ sowie einem grossen Vorkommen an Genossenschaftsbauten. Drei- bis viergeschossige Zeilenbauten mit Satteldach sind vorherrschend. Im Erdgeschoss sind grundgebundene Wohnformen im Gegensatz zu Hochparterre-Wohnungen nur selten vorzufinden. Der Dorf-, Schlim- und Steinibach stellen wichtige Vernetzungs- und Langsamverkehrsachsen dar. In grösseren Überbauungen sind gemeinschaftlich genutzte Spielplätze vorhanden; insbesondere in den Arealen aus den 1970er- bis 1990er-Jahren sind viele Restflächen ungestaltet und häufig versiegelt. Die Erschliessung erfolgt durch interne, ruhige Wohnstrassen, die auch vom Fuss- und Veloverkehr genutzt werden. Die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr entspricht hauptsächlich den Güteklassen A und B und ist somit gut bis sehr gut. Teilweise sind Überbauungen ohne Tiefgaragen realisiert worden, sodass der Aussenraum viele Parkplätze aufweist.

Angestrebte Entwicklung

- Qualitäten wie die ruhige Wohnlage und gemeinschaftlich genutzte Freiräume werden beibehalten und gepflegt
- Die Erschliessungsstrassen werden verstärkt als Wohnstrassen mit Aufenthaltsqualität gestaltet
- Oberirdische Parkplätze werden zugunsten des Freiraums reduziert
- Zur Belebung der Wohnstrassen sind Geschosse zu vermeiden, die einseitig der Parkierung bzw. Erschliessung dienen
- Der Promenadenweg wird als Erlebnisraum und mit Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Überbauungen gestaltet
- Eine grössere Variation in der Bebauungstypologie wird gefördert, zur besseren Nutzbarkeit der Freiräume werden Hochparterrewohnungen vermieden
- Innenentwicklungspotenziale sind gegeben durch die zentrale Lage, den renovationsbedürftigen Gebäudebestand und dem Vorkommen von mehreren genossenschaftlichen Arealüberbauungen
- In diesen Quartieren wird preisgünstiger Wohnungsbau gefördert
- Restflächen werden umgestaltet, um die Nutzbarkeit der gemeinschaftlichen Aussenräume zu fördern

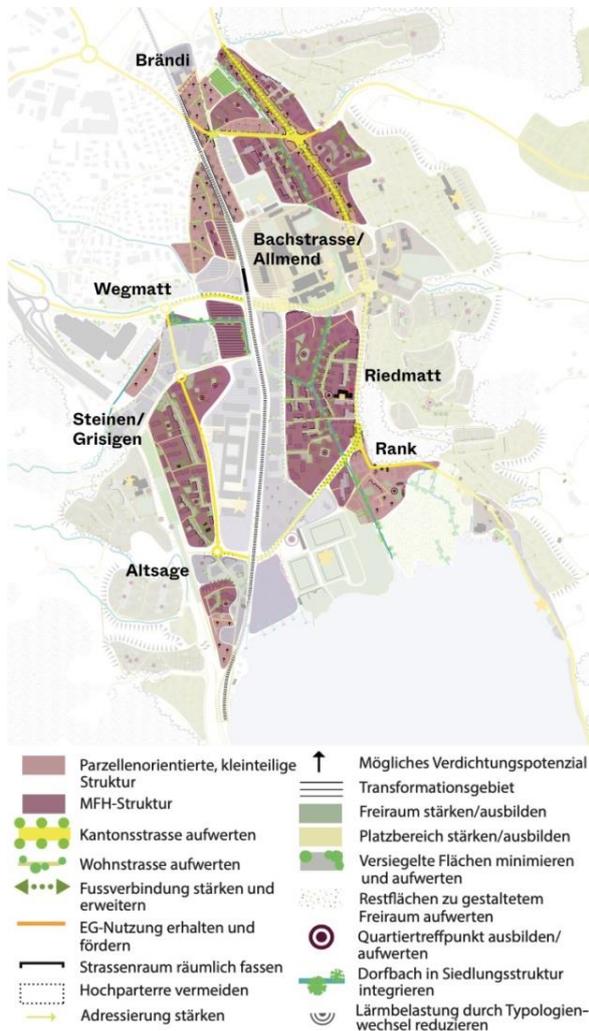


Abbildung 17: Handlungsansätze in den Wohngebieten im Talboden

2.11.3 Gewerbe und Mischquartiere

Mischquartiere und Gewerbebetriebe befinden sich entlang der Gleise sowie in der Nähe des Autobahnzubringers. Wichtige Faktoren für die Ansiedlung waren die Lage am See (Fähre), der Bau der Eisenbahn um 1890 und der Autobahn ab 1955. Das Gewerbegebiet in Äbenau ist in den 1970er/80er-Jahren entstanden und weist eine grosse Parzellenstruktur auf, weshalb das Gebiet für grosse Dienstleistungsanbieter und flächenintensives Gewerbe geeignet ist. Der breite, bepflanzte Strassenraum dient als Puffer zum angrenzenden Wohnquartier. In Steinen-Grisigen liegt hingegen eine kleinteilige Parzellenstruktur mit hoher Ausnutzung vor, wodurch sich ein grosser Dichtesprung zum angrenzenden Einfamilienhausquartier ergibt. Der Seeverlad wird derzeit von der Sand + Kies AG Luzern genutzt und befindet sich aufgrund des Seeanstosses an einer landschaftlich sehr attraktiven Lage. Das Areal ist zum Ufer hin nicht durchlässig. An der Allmendstrasse siedelten sich die ersten Gewerbenutzungen ab 1975 an, die umliegende Wohnentwicklung fand bereits ab 1940 statt. Grosse Bereiche des ehemaligen Gewerbegebiets in Horw Mitte befinden sich in einem Transformationsprozess.

Die Ebenaustrasse-Ringstrasse ist die wichtigste gewerbliche Transportroute, die Gewerbegebiete sind zudem gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Für Parkierungen und Rangierflächen wurde ein grosser Anteil der Flächen versiegelt, Freiräume oder Aufenthaltsflächen fehlen und viele Restflächen sind ungenutzt.

Angestrebte Entwicklung

- Die Aussenräume haben nicht nur eine funktionale, sondern auch eine repräsentative Bedeutung. Sie sind attraktiv zu gestalten und nach Möglichkeit mit wasserdurchlässigen Vorplatzbereichen zu versehen
- Die Durchlässigkeit für Fussverkehr wird erhöht
- Erschliessungstrassen werden als sanfte Übergänge zu den angrenzenden Wohnquartieren gestaltet, beispielsweise mit Baumalleen
- Für Beschäftigte sind kleine, gestaltete Aufenthaltsbereiche (z.B. Pocket Parks) zu schaffen
- Durch städtebauliche Akzente (z.B. durch Kopfbauten als Auftakt) kann der Quartiercharakter gestärkt und die Lesbarkeit des Raumes (Orientierung, Wiedererkennbarkeit) verbessert werden
- Unternutzte Restflächen sind für eine bessere Ausnutzung zu mobilisieren
- Für Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe werden optimale Voraussetzungen für ihre Weiterentwicklung geschaffen

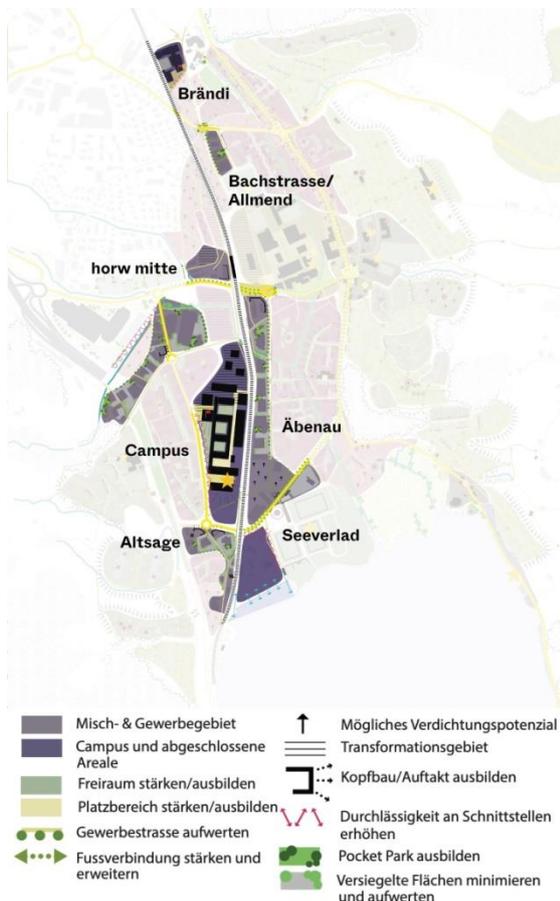


Abbildung 18: Handlungsansätze in den Gewerbe- und Mischquartieren

2.11.4 Wohngebiete an Hanglage

Kleinteilige, parzellenorientierte Struktur

Sonsyterain, Undermatt/Oberdorf, Neumatt/Obchilch, Dorme und Ennethorw entstanden in den 1950er- bis 1980er-Jahren. Es handelt sich um Quartiere mit vorwiegender Wohnnutzung und vereinzelt Zonen für öffentliche Nutzungen (Altersheim, Kirche, Schule), niedriger Dichte von 0.3 bis 0.35 AZ sowie feiner Körnigkeit. Die Entwicklung erfolgte parzellenorientiert mit zwei- bis dreigeschossigen Ein- oder Zweifamilienhäusern. Durch die grundgebundenen Wohnformen ergibt sich ein starker Bezug zum Freiraum, der stark durchgrünt ist, sich jedoch von den Nachbargrundstücken abgrenzt. Die Quartierländer liegen zwischen dem bebauten Talboden und der offenen Landschaft, weshalb ihnen eine wichtige Vermittlerfunktion zukommt. Die Erschliessung erfolgt durch Wohnstrassen, die in Sackgassen ohne Durchgangsverkehr auslaufen. Die Kantons- und Hergiswilerstrasse sind wichtige Zubringerstrassen. Zu den Bushaltstellen bestehen stellenweise grössere Distanzen. Die Parkierung erfolgt in Einzelparkierungen vor dem Gebäude oder in Erschliessungsgeschossen.

Angestrebte Entwicklung

- Qualitäten wie die ruhige Wohnlage, starke Durchgrünung, Weitsicht, feinkörnige Bebauung und der Nachbarschaftscharakter werden beibehalten und gepflegt
- Die Erschliessungsstrassen werden verstärkt als Wohnstrassen mit Aufenthaltsqualität gestaltet
- Oberirdische Parkplätze werden zugunsten des Freiraums reduziert
- Zur Belebung der Wohnstrassen sind bei grösseren Neuüberbauungen Geschosse zu vermeiden, die einseitig der Parkierung bzw. Erschliessung dienen
- Der Siedlungsrand als Übergang in die offene Landschaft wird aufgewertet
- Fussgängerquerverbindungen sind zu sichern und wichtige Orte wie Bushaltstellen einzubeziehen
- Eine Innenentwicklung wird nicht angestrebt

Mehrfamilienhaus-Struktur

Stirnrüti, Neumatt/Obchilch, Ennethorw und Biregg sind in den 1950er- bis 1980er-Jahren als Arealüberbauungen entstanden, mit Ausnahme von Biregg wurden die Quartiere in den letzten zehn Jahren durch neue Überbauungen erweitert. Sie weisen eine mittlere Dichte von 0.35 bis 0.55 AZ sowie überwiegend Zeilen- und Punktbauten mit bis zu fünf Geschossen auf. Die Volumen sind grundsätzlich entlang der Hangkante ausgerichtet und nicht in geschlossener Bauweise erstellt, um die Aussicht auf Pilatus und See zu gewährleisten. Es handelt sich um üppig begrünte Quartiere mit gemeinschaftlich genutzten Aussenräumen. Bei älteren Gebäuden fehlt der direkte Zugang zum Freiraum, das Angebot an Spielflächen ist verhältnismässig klein. Die Erschliessung erfolgt durch Wohnstrassen, die in Sackgassen ohne Durchgangsverkehr auslaufen. Die Kantons- und Hergiswilerstrasse sind wichtige Zubringerstrassen. Zu den Bushaltstellen bestehen stellenweise grössere Distanzen. Die Parkierung erfolgt in gemeinschaftlich genutzten Tiefgaragen. Die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr ist mangelhaft, besonders auf der Ostseite. Das Potenzial zur Innenentwicklung wird als klein eingeschätzt, da nur wenige Nutzungsreserven im Gebiet Neumatt/Obchilch vorhanden sind.

Angestrebte Entwicklung

- Qualitäten wie die ruhige Wohnlage, gemeinschaftlich genutzte Freiräume, der Nachbarschaftscharakter, die starke Durchgrünung und Sichtbeziehungen werden beibehalten und gepflegt
- Die Erschliessungsstrassen werden verstärkt als Wohnstrassen mit Aufenthaltsqualität gestaltet
- Zur Belebung der Wohnstrasse ist auf die Erstellung von Parkgaragenfassaden zu verzichten
- Fussgängerquerverbindungen sind zu sichern und wichtige Orte wie Bushaltestellen einzubeziehen
- Oberirdische Parkplätze werden zugunsten des Freiraums reduziert
- Zur besseren Nutzbarkeit der Freiräume sind Hochparterrewohnungen zu vermeiden

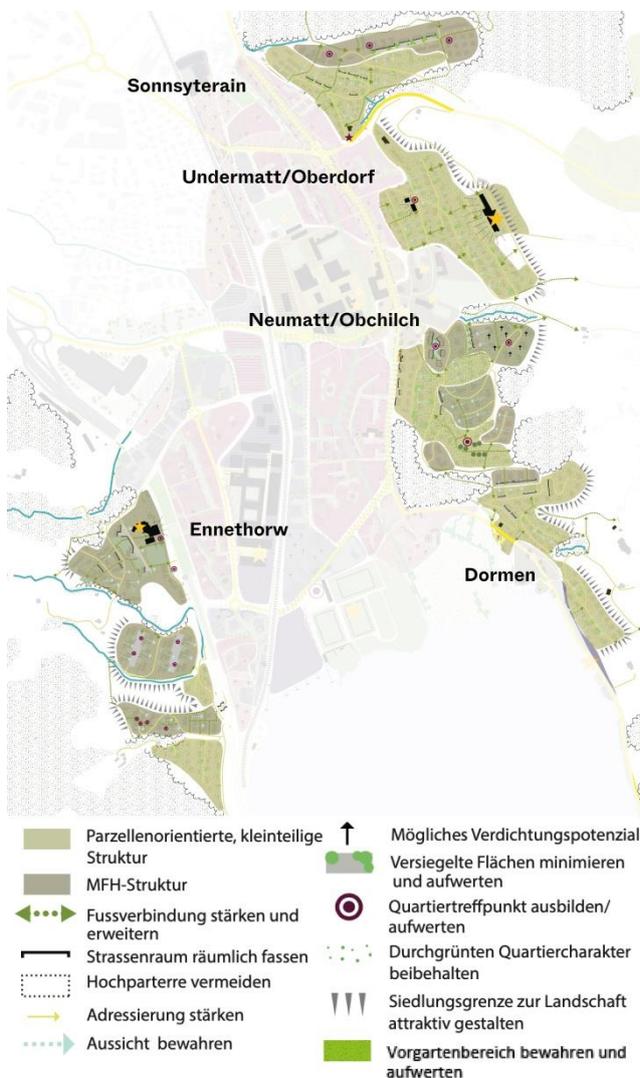


Abbildung 19: Handlungsansätze in den Wohngebieten an Hanglage

2.11.5 Wohnquartiere auf der Halbinsel

Wohnen auf der Halbinsel

Die Wohnquartiere Felmis, Langesand und Kastanienbaum sind eingebettet in der offenen Landschaft der klimatisch milden Halbinsel. Die ersten Wohnentwicklungen fanden in den 1970er-Jahren statt, meist mit zweigeschossigen Wohngebäuden mit Satteldach. Neuere Entwicklungen mit veränderter Massstäblichkeit, Flachdächern und weniger durchgrünten Freiräumen sind seit 2000 zu beobachten. Es handelt sich um Quartiere mit niedriger Dichte von 0.25 bis 0.35 AZ (Ausnahme Quartiereingang Felmis, 0.55 AZ) und zwei vorherrschenden Typologien (Punktbauten und Terrassenbauten). In Oberrüti befindet sich weiter die Sonderbauzone Tourismus (ehem. Hotel Waldhaus) und im Felmis Sport- bzw. Freizeitanlagen. Die Siedlungsränder treten oft als harter Bruch zum umgebenden Landschaftsraum vor. Bis auf die Schulanlage Mattli fehlen gemeinschaftlich genutzte Aufenthaltsbereiche. Als übergeordnete Erschliessungsstrassen dienen die Kastanienbaum-, Seestrasse und Mättwil. Die Erschliessung erfolgt durch Wohnstrassen, die in Sackgassen ohne Durchgangsverkehr auslaufen. Die Parkierung erfolgt in Einzelparkierungen vor dem Gebäude und nur bei grösseren Überbauungen in gemeinschaftlich genutzten Parkgaragen. Bei Quartieren in Hanglage sind häufig die Erdgeschosse als reine Erschliessungsgeschosse ausgebildet.

Angestrebte Entwicklung

- Qualitäten wie die ruhige Wohnlage, starke Durchgrünung und Weitsicht werden beibehalten und gepflegt
- Der Siedlungsrand als Übergang in die offene Landschaft wird aufgewertet
- Die fussläufige Vernetzung wird durch Vervollständigung des bestehenden Wegenetzes verbessert
- Zur Belebung der Quartierstrassen sind Geschosse zu vermeiden, die einseitig der Parkierung bzw. Erschliessung dienen
- Geprüft werden die Schaffung von Quartiertreffpunkten und die städtebauliche Auszeichnung der historischen Kreuzungsstellen
- Das Gebiet Felmis wird als Eintrittstor zur Halbinsel besser angebunden
- Der Fokus der Entwicklung liegt auf der Erneuerung im Bestand

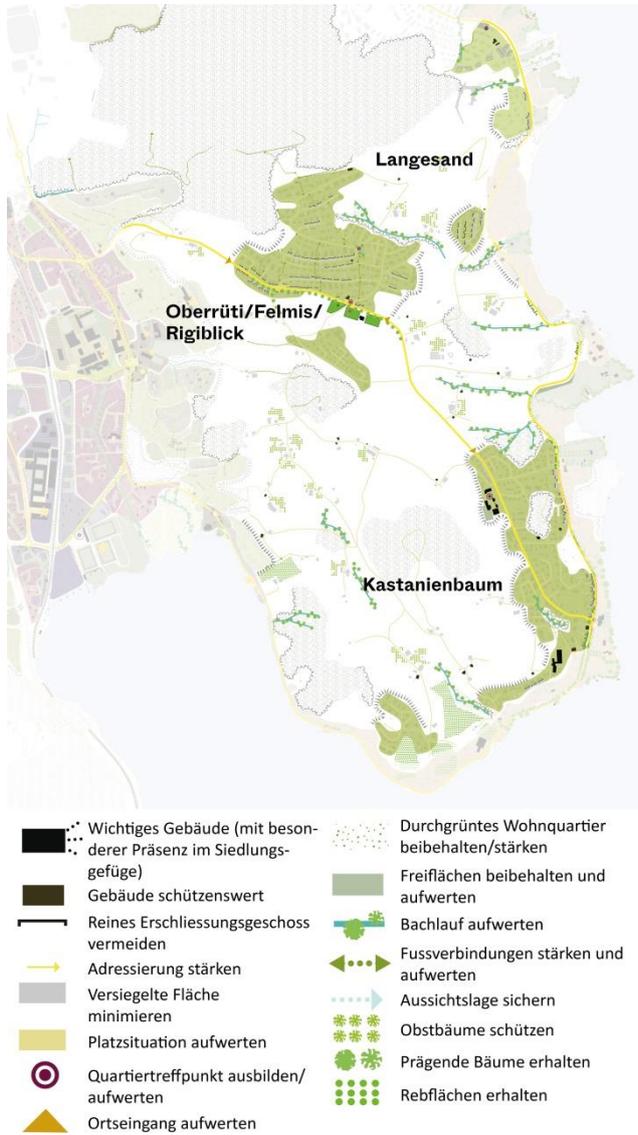


Abbildung 20: Handlungsansätze in den Wohnquartieren auf der Halbinsel

Wohnen am See

Die ersten Siedlungen am Seeufer wurden im 19. Jahrhundert durch Luzerner Patrizier erstellt. Bis in die 1960er-Jahre war die Halbinsel von Streusiedlungen geprägt, ab 1970 setzte eine grössere Wohnentwicklung ein. Die Quartiere weisen grösstenteils zweigeschossige, villenartige Volumen mit grossen, meist üppig bepflanzten Grundstücken und dementsprechend grossen Nutzungsreserven auf. Für Baden und Verweilen sind mehrere öffentliche Seezugänge vorhanden. Als übergeordnete Erschliessungsstrassen dienen die Kastanienbaum-, Seestrasse und Mättiwil. Die ÖV-Erschliessung erfolgt durch die Buslinie 21 im Halbstundentakt, die Haltestellen liegen an der Kastanienbaum- und Seestrasse. Spezialnutzungen sind das Seehotel Kastanienbaum, das Hotel St. Niklausen und die Villa Krämerstein. Gemeinsam mit der Kirche Kastanienbaum dient die Villa Krämerstein zudem als Gemeinschaftsanlage.

Angestrebte Entwicklung

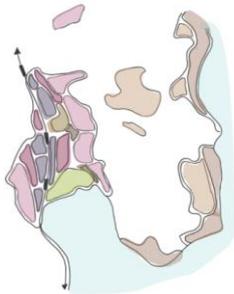
- Qualitäten wie die ruhige Wohnlage, starke Durchgrünung, identitätsstiftenden historischen Bauten, öffentlichen Seezugänge und gute ÖV-Erschliessung werden beibehalten und gepflegt
- Eine Innenentwicklung wird nicht angestrebt, der Fokus liegt auf der Erneuerung im Bestand



Abbildung 21: Handlungsansätze in den Wohnquartieren am See

3 Räumliches Entwicklungskonzept 2040

3.1 Fünf Leitideen für die zukünftige Entwicklung

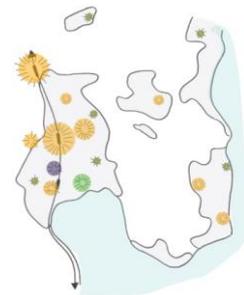


Vielfältige Quartiere

Die Struktur von unterschiedlichen Quartieren bildet die robuste Basis der Gemeinde. Sie ermöglicht nicht nur ein abwechslungsreiches Wohnangebot sondern auch ein breites Angebot an Arbeitsplätzen. Dies fördert die soziale Durchmischung und macht Horw für unterschiedliche Nutzergruppen interessant. Diese kleinräumige Vielfalt soll erhalten bleiben, eine ortsbezogene Weiterentwicklung und die Stärkung der jeweiligen Quartiercharaktere haben Priorität.

Polyzentrische Struktur

Durch die vielfältige Quartierstruktur gibt es auch unterschiedliche Zentren und Treffpunkte (Quartier-, Freizeit- und Bildungszentren), die sich über das gesamte Gemeindegebiet verteilen. Sie spielen eine wichtige Rolle für die Identität, die Belebung und das Funktionieren der einzelnen Quartiere. Sie sichern die Nahversorgung im Quartier und fördern eine «Gemeinde der kurzen Wege».



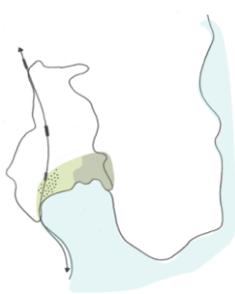
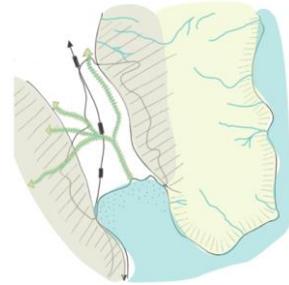
Urbanes Rückgrat



Die Hauptverkehrsstrassen, insbesondere die Kantons- und Ringstrasse, sind nicht nur wichtige Verkehrsachsen sondern auch die Lebensadern von Horw. Als stark frequentierte Orte sind sie als vollwertige öffentliche Räume und Visitenkarte der Gemeinde zu behandeln. Der Strassenraum wird mit grosszügigen, begrünten Gehbereichen attraktiv gestaltet, für den Veloverkehr wird der benötigte Raum gesichert. Die Strassen sind integriert im feinmaschigen Quartiernetz und daher sowohl Längs- als auch Quervernetzungsräume. Eine zentrale Rolle spielt die Bebauung entlang dieser Strassen: Mit einer gezielten Entwicklung der ersten Bautiefe wird der Bezug von Fassade zu Fassade gestärkt und der Strassenraum belebt.

Vernetzende Grün- und Naturräume

Die wertvollen Naturlandschaften, mit der Halbinsel und dem Pilatushang als grösste zusammenhängende Naturräume, prägen die Lebensqualität in der Gemeinde und leisten einen wichtigen Beitrag zur Biodiversität. Besondere Grünverbindungen und Wasserläufe, wie der Dorf- und Steinibach, dienen der ökologischen Vernetzung von Grünräumen und sind attraktive Verbindungen für den Fussverkehr. Sie werden daher in ihrer Aufenthaltsqualität weiter gestärkt. Zentraler Bestandteil der Gemeindeidentität ist zudem die imposante Berg- und Seekulisse: Den Panoramen und Sichtbezügen wird bei der baulichen Weiterentwicklung Rechnung getragen.



Aufgewerteter Seeuferbereich

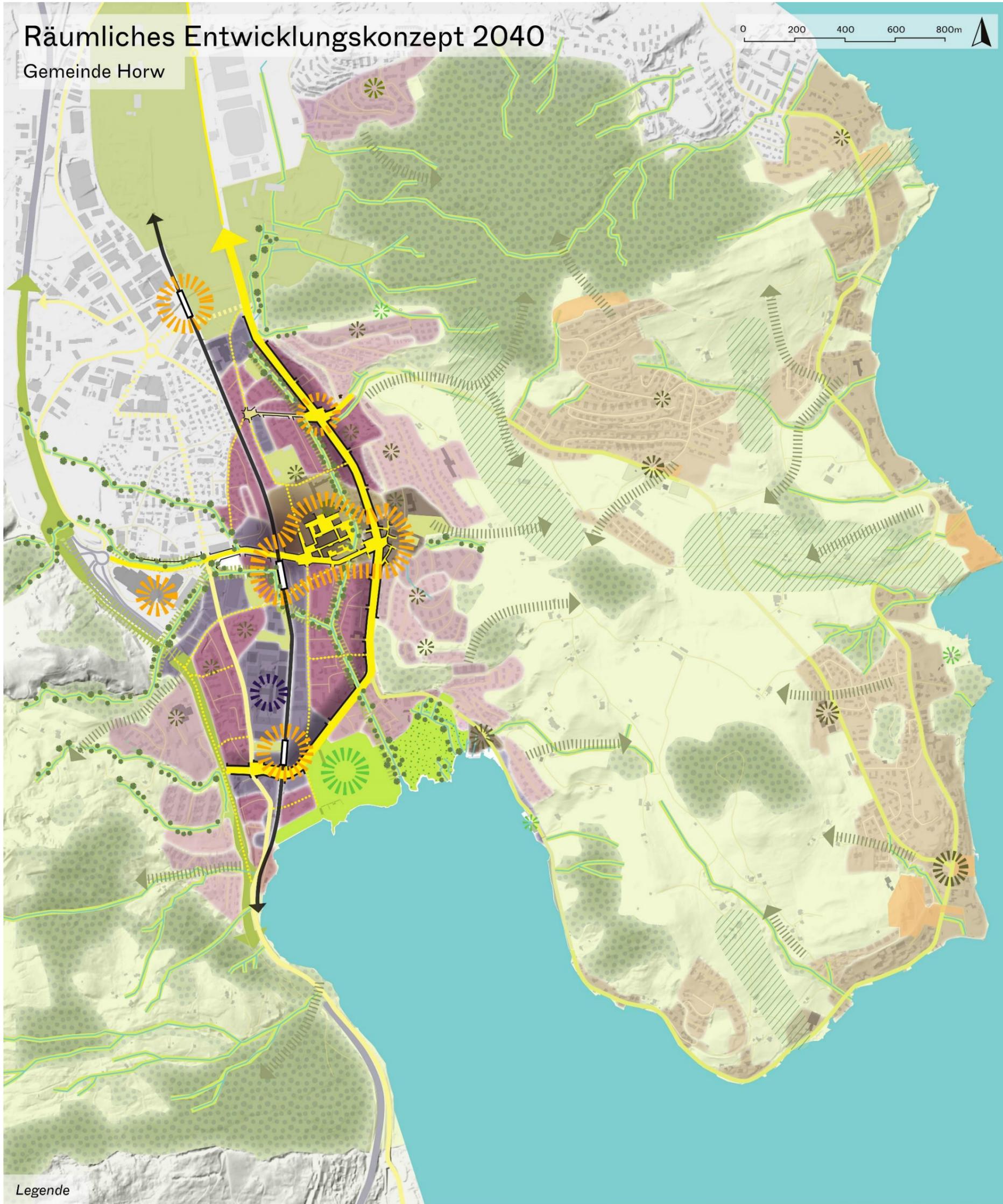
Die Seebucht ist ein wichtiges Naherholungs- und Naturschutzgebiet. Mit einer Aufwertung des Seeufers im Bereich des Seefelds soll die attraktive Lage betont werden und die Zugänglichkeit für Natur, Freizeit, Sport und Erholung verbessert werden. Die ökologische Vernetzung und die Verbindungen für den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr werden verbessert, während die Uferbereiche auch als Lebensraum für Pflanzen und Tiere gesichert werden.

3.2 REK-Plan

Das Zukunftsbild bildet die Synthese der fünf Leitideen in einer Plandarstellung ab. Die Grundsätze der Leitideen sind darin präzisiert und räumlich verortet. Der REK-Plan behandelt die wichtigsten ortsbaulichen, freiräumlichen und verkehrlichen Themen. Er vermittelt die gewünschte, künftige Struktur, dementsprechend ist nicht die Veränderung gegenüber dem heutigen Zustand sondern die angestrebte Entwicklung bzw. das Zukunftsbild dargestellt.

Räumliches Entwicklungskonzept 2040

Gemeinde Horw



Legende

- | | | | |
|--|-------------------------|------------------------------------|--|
| Zentrumsquartier | Urbanes Zentrum | Wasserläufe im Siedlungsgebiet | Wald |
| Mischquartier | Bildungszentrum | Grünverbindung Autobahnüberdeckung | Landschaftsraum Biregg, Halbinsel und Pilatus |
| Wohnquartier | Quartiertreffpunkt | Aufgewerteter Uferbereich | Siedlungstrenngürtel |
| Wohnquartiere am Hang mittlere Dichte | Freizeitzentrum | Naturschutzgebiet Steinibachried | Wichtige Verbindungen und Zugänge Erholungsgebiete |
| Wohnquartiere am Hang niedrige Dichte | Urbanes Rückgrat | Stadt- und Quartierparks | |
| Quartier mit Lage am Seeufer | Feinmaschige Vernetzung | Tourismusschwerpunkte | |
| Quartier mit Lage in der Hügellandschaft | | | |

3.3 Räumliches Entwicklungskonzept 2040

Vielfältige Quartierstruktur



Zentrumsquartier

Die Zentrumsquartiere sind einerseits die historischen Zentren mit einem hohen Anteil an wertvollen historischen Bauten. Andererseits sind es Quartiere mit einer Konzentration an Zentrumsnutzungen (öffentliche Nutzungen, Einkaufsnutzungen usw.). Die Quartiere sind generell dicht bebaut, haben attraktive, repräsentative öffentliche Räume und sind gut mit dem Umfeld vernetzt.



Mischquartier

Die Mischquartiere liegen im Talboden. Die Bebauungsstruktur ist dicht, vielseitig, städtisch. Es gibt eine starke Nutzungsdurchmischung (Wohnen und Arbeiten) mit aktiven Erdgeschoss (Dienstleistungen, Publikumsnutzungen, Gewerbe).



Urbanes Wohnquartier

Die urbanen Wohnquartiere liegen ebenfalls im Talboden. Es gibt eine dichte, vielseitige, städtische Bebauungsstruktur. Auf Basis des Bestands gibt es sowohl grosskörnige, geschlossene Strukturen (z.B. Zeile, hohes Haus, urbaner Block) als auch offene, kleinkörnige Strukturen (Typ Stadtvilla, Punktbau, Würfelhaus). Der Fokus liegt auf urbanen Wohnformen (z.B. Geschosswohnungen, Lofts) oder auch Mischformen von Wohnen und Arbeiten. Es gibt vereinzelt Dienstleistungen oder gewerbliche Nutzungen, die mit der Wohnnutzung kompatibel sind.



Wohnquartiere am Hang, mittlere Dichte

In den Wohnquartieren am Hang (mittlerer Dichte) haben die Häuser eine mittlere Körnung (Typ kleine Zeile, Punktbau). Die Quartiere sind stark durchgrünt, die Bauweise ist offen.



Wohnquartiere am Hang, niedrige Dichte

Die Wohnquartiere am Hang (niedrige Dichte) haben eine kleinkörnige Bebauung (Typ Punktbau, Villa oder Einfamilienhaus) und sind stark durchgrünt. Die Bauweise ist offen, ein wichtiges Leitmotiv ist die Aussicht.



Lage in der Hügellandschaft

Diese Wohnquartiere haben eine geringe Dichte. Es gibt eine kleinkörnige Bebauungsstruktur und durchgrünte Gärten, die Bauweise ist offen. Ein wichtiges Leitmotiv ist die Aussicht.



Wohnlagen am See

Die Wohnquartiere am Seeufer befinden sich entlang des Seeufers auf der Halbinsel. Die bauliche Dichte ist gering, es gibt eine kleinkörnige, repräsentative Bebauung (Typ Villa) und durchgrünte Gärten. Die Bauweise ist offen, wichtig ist der Bezug zum See.

Polyzentrische Struktur



Urbanes Zentrum

Die urbanen Zentren liegen an zentralen, stark frequentierten Orten. Hier konzentrierten sich Zentrumsnutzungen (öffentliche Nutzungen, Publikumsnutzungen), es gibt hochwertige, repräsentative Gebäude und Freiräume. Das heutige Zentrum zwischen Bahnhof und Kantonsstrasse, bildet dabei das Hauptzentrum der Gemeinde. Ergänzende urbane Zentren sind die Kreuzungsstelle der Krienser- und Kantonsstrasse und das Umfeld der zukünftige Bahnhaltestelle «Horw See». Weitere wichtige Zentren im direkten Umfeld der Gemeinde sind der Pilatusmarkt und der Mattenhof in Kriens.



Bildungszentrum

Der HSLU-Campus ist ein wichtiges Bildungszentrum mit starker Anziehungskraft. Im Rahmen der Sanierung und Erweiterung entstehen Chancen zur Förderung von Start-ups und der Entwicklung von Horw zur Smart City.



Quartiertreffpunkt

In den Quartieren gibt es kleinere, nachbarschaftliche Quartiertreffpunkte. Sie sind mit kleinen Wegkreuzungen, einem Freiraum oder einer öffentlichen Anlage (z.B. Schulhaus) verknüpft und gut mit dem Quartier vernetzt. Die Ausgestaltung ist unterschiedlich. Es kann sowohl einen grösseren Spielplatz als auch eine Sitzbank mit Baum und Brunnen sein.



Freizeitzentrum

Teil des Seeufers ist auch ein Freizeitzentrum. Hier konzentrieren sich Freizeitnutzungen wie Badeanlage, Sportplätze oder Campingplatz. Der Raum bietet Platz für Freizeitveranstaltungen und wird bewusst bespielt. Freizeitzentren beinhalten auch kleine Anlagen mit besonderer Freizeitinfrastruktur (z.B. kleinere Sport- und Badeanlagen).

Urbanes Rückgrat und feinmaschige Vernetzung



Urbanes Rückgrat

Die Kantons-, Krienser- und Ringstrasse werden in ihrer Funktion als wichtige Lebensadern der Gemeinde gestärkt. Mit einer Verbreiterung der Gehbereiche und einer erhöhten Ausnutzung in der ersten Bautiefe werden sie zu einem attraktiven, durchgrüntem Verkehrsraum für alle Verkehrsteilnehmenden, der auch mit vielseitigen Freiräumen zum Aufenthalt einlädt. Die Gestaltung der strassenbegleitenden Gebäude erfolgt mit Ausrichtung und Adressierung zur Strasse hin, wobei den Erdgeschossnutzungen eine besondere Bedeutung zukommt. Im Zentrum werden öffentliche Nutzungen gefördert, während bei Wohnnutzungen die Vorbereiche als Gärten oder Vorbau mit gemeinschaftlich genutzten Räumen (z.B. Waschküche, Werkstätte, Aufenthaltsbereich) als Filter zur Strasse dienen. Stellenweise ist eine Reduktion der erlaubten Fahrgeschwindigkeit zu überprüfen.



Feinmaschige Vernetzung

Innerhalb der Quartiere und Siedlungen besteht ein feinmaschiges, durchgehendes, öffentlich zugängliches Wegenetz für den Fuss- und Veloverkehr (teilweise kombiniert mit Wohn- und Quartierstrassen).

Wichtige Grünverbindungen und Wasserläufe

Grünverbindungen

Eine besondere Grünverbindung ist die Überdeckung der Autobahn am Fuss des Pilatus. Sie ist stark durchgrünt und bietet verschiedene öffentliche Parknutzungen, sie besitzt einen starken Bezug zu den angrenzenden Quartieren und ist Teil eines feinmaschigen Quartierwegnetzes.



Wasserläufe

Der Steini-, Dorf- und Schlimmbach strukturieren die Quartiere im Talboden. Die durchgehenden Grünräume haben eine wichtige ökologische Vernetzungsfunktion. Gleichzeitig besitzen sie als attraktive Träger des Fuss- und Veloverkehrs eine wichtige Naherholungsfunktion und tragen zu einem attraktiven Wohnumfeld bei.

Grosszügige Parkanlagen

Seeuferpark

Die Horwer Seebucht wird als wichtiges Naherholungsgebiet besser zugänglich gemacht und insbesondere im Bereich des Campingsareals für Freizeit, Sport und Erholung aufgewertet. Langfristig wird die Umsiedlung der Sand + Kies AG und eine Umnutzung des Areals zu einem Misch- und Wohnquartier mit öffentlichem Seeufer angestrebt. Die Entwicklung erfolgt abgestimmt mit der Erweiterung des HSLU-Campus und der geplanten S-Bahnhaltestelle «Horw See» sowie unter Berücksichtigung des Naturschutzgebiets Steinibachried.

Stadt- und Quartierparks

Horw verfügt über verschiedene weitere Grünanlagen. So grenzt Horw im Norden an die Allmend. Innerhalb des Siedlungsgebiets gibt es weitere Quartierparks. Es sind stark durchgrünte Parkanlagen, die sich für unterschiedliche Nutzungen eignen. Zum Teil sind es zweckgebundene Anlagen (z.B. Schulplatz) oder Anlagen, die mit privat genutzten Grünflächen verknüpft sind (z.B. Schrebergärten).

Tourismusschwerpunkte

Die Tourismusschwerpunkte sind Orte mit besonderer freiräumlicher oder ortsbaulicher Qualität. Sie werden beibehalten und gemäss Tourismuskonzept zukunftsfähig gestärkt.

Natur- und Erholungsräume

Halbinsel, Pilatus und Biregg

Die Landschaftsräume haben für Natur, Erholung und Landwirtschaft eine übergeordnete Bedeutung und bilden einen Kontrast zum urbanen Talboden. In Zusammenarbeit mit interessierten Organisationen und dem Kanton werden ihre Qualitäten sowie ihr Landschaftsbild langfristig gesichert und Nutzungen sorgfältig abgestimmt, um Nutzungskonflikte möglichst zu vermeiden.



Siedlungstrenngürtel

Mit Trenngürteln werden die Siedlungsgebiete und die Landschaft der Halbinsel grossräumig gegliedert und begrenzt. Gleichzeitig dienen sie dem Schutz des Landschaftsbildes und als Korridore der ökologischen Vernetzung. Die Siedlungstrenngürtel sind dauerhaft von Baugebietserweiterungen freizuhalten, zusätzliche Bauten auf das Minimum zu beschränken. Landwirtschaftliche Bauten sind auf die Gebiete der bestehenden Höfe zu begrenzen. Die angrenzenden Siedlungsråder sind mit der topografischen Einpassung und einer starken Durchgrünung besonders gut in die Landschaft einzugliedern.

Wichtige Verbindungen und Zugänge Erholungsgebiete

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. Es sind möglichst attraktive, direkte und sichere Wegverbindungen zu gewährleisten und mit anderen Planungen zu koordinieren (z.B. ökologische Vernetzung). Nach Möglichkeit sind im östlichen Teil der Horwer Halbinsel zusätzliche, öffentliche Seezugänge zu sichern und bestehende aufzuwerten.

3.4 Schlüsselgebiete der Siedlungsentwicklung nach innen

Die Quartiere im Talboden weisen aufgrund ihrer zentrumsnahen Lage das grösste Potenzial für eine qualitätsorientierte Siedlungsentwicklung nach innen auf, da sie einen optimalen Zugang zu Zentrumsfunktionen wie z.B. Versorgungsangeboten, Schule aber auch Arbeitsplätzen und öffentlichen Freiräumen haben. Aufgrund ihrer guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sind sie zudem am besten geeignet, um den Mehrverkehr neuer Einwohnerinnen und Beschäftigten möglichst gering zu halten und ortsverträglich aufzunehmen. Auch weist der Gebäudebestand der Quartiere im Talboden den grössten Sanierungs- bzw. Erneuerungsbedarf auf.

Bei den Schlüsselgebieten handelt es sich um wichtige Quartiere im Talboden, die die grössten Entwicklungspotenziale aufweisen und bei denen eine Innenentwicklung im kommunalen Interesse liegt. Sie wurden aufgrund der unter Kapitel 2 vorgenommenen Analysen festgelegt und eignen sich für eine qualitätsorientierte Siedlungsentwicklung nach innen. Gemäss Entwicklungsabsichten (siehe Kapitel 2.11, 2.7, 2.8 und 2.10) soll neuer Wohn- und Gewerberaum nur ermöglicht werden, wenn zugleich auch die Qualität der Freiräume sowie des Fuss- und Veloverkehrs aufgewertet wird.

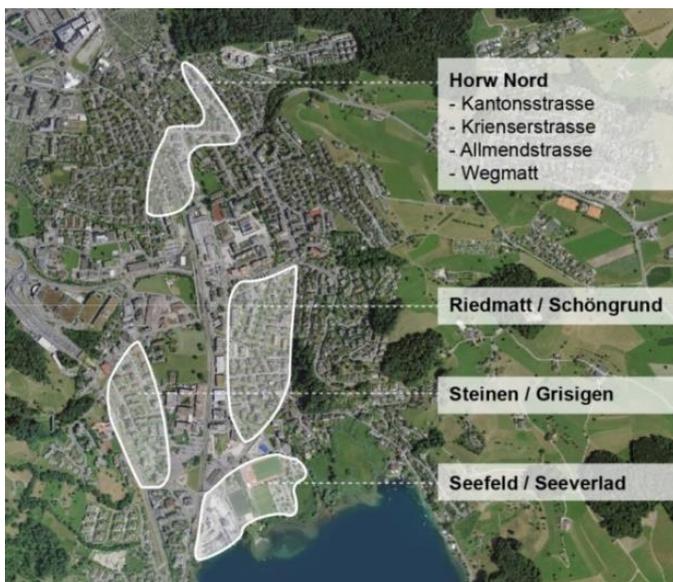


Abbildung 22: Schlüsselgebiete der Siedlungsentwicklung nach innen

3.4.1 Horw Nord

Leitbild Horw Nord

Für das Schlüsselgebiet Horw Nord ergibt sich das folgende Leitbild. Das Schlüsselgebiet besteht aus der Kantons-, Krienser- und Allmendstrasse sowie dem Quartier Wegmatt.



- | | | |
|--|--|---|
| <p>1 Aufwertung der Kantonsstrasse zu einem attraktiven Strassenraum mit breiten Gehbereichen und einer Allee. Bauliche Fassung durch Ausbildung von Baulinien.</p> <p>2 Erhöhung der zulässigen Bauhöhe in der ersten Bautiefe in Kombination mit gewerblich genutzten Erdgeschossen.</p> <p>3 Umgestaltung der überdimensionierten Krienserstrasse zu einer Wohnstrasse mit begrünten Vorzonen sowie Gewerbe im Anschlussbereich zur Kantonsstrasse.</p> | <p>4 Adressierung und Ausrichtung der Gebäude zum Strassenraum. Förderung von Wohnnutzungen im Erdgeschoss mit grünen Vorzonen als Filter.</p> <p>5 Stärkung der Allmendstrasse als wichtige Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr.</p> <p>6 Entwicklung der teilweise stark unernutzten Parzellen zu einem dichten Wohnquartier.</p> | <p>7 Aufwertung der Wiese und Verstärkung der Verzahnung mit den Freiräumen in den angrenzenden Quartieren.</p> <p>8 Förderung der Innenentwicklung im Quartier Wegmatt mit Unterführung als wichtige Fussverkehrsverbindung.</p> |
|--|--|---|

Abbildung 23: Leitbild Horw Nord

Kantonsstrasse (Abschnitt Waldwegg-Wegscheide)

Die Kantonsstrasse übernimmt als frequentierte Einfallssache und historische Verbindung wichtige verkehrliche und städtebauliche Funktionen. Sie ist für alle Verkehrsträger (MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr) eine strukturierende Verbindung und wird genutzt für Arbeiten, Wohnen, Einkauf und Freizeit. Heute dominiert jedoch der Autoverkehr. Es gibt viele Verkehrs-, Manövrier- und Parkierungsflächen, insbesondere auf der westlichen Strassenseite. Schwierig ist auch der Umgang mit Wohnnutzungen im Erdgeschoss entlang der Strasse. Die Bebauung wendet sich von der Strasse ab, mit Sicht- und Lärmschutzelemente entsteht ein fragmentierter Raum mit Trennwirkung. Aufgrund den schwierigen Bedingungen (Immissionen, indirekte Erschliessung) gibt es unternutzte Liegenschaften und vereinzelt stark unternutzte Parzellen.

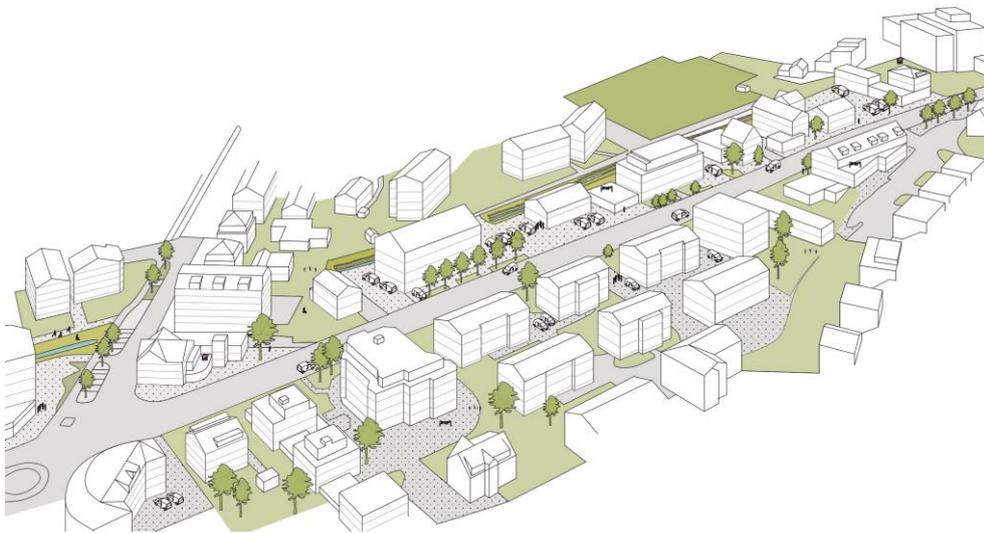


Abbildung 24: Heutige Situation entlang der Kantonsstrasse im Abschnitt Waldwegg-Wegscheide

Die Kantonsstrasse soll zur Lebensader und zu einem vollwertigen öffentlichen Raum werden. Einerseits wird dafür die erste Bautiefe umstrukturiert. Mit gezielten Massnahmen (höhere Häuser, grössere Bauvolumen, engere Setzung der Bauten entlang der Strasse) wird die Kantonsstrasse räumlich klarer gefasst, die Proportionen im Strassenraum (Verhältnis Strassenraumbreite und Gebäudehöhe) werden verbessert. Gleichzeitig sollen die Gebäudestrukturen und Nutzungen besser auf die Gegebenheiten des Strassenraums reagieren. Insbesondere im Erdgeschoss werden Nutzungen konzentriert, die von den Verkehrsfrequenzen, Sichtlage, einfacher Erschliessung und guter Erreichbarkeit profitieren. Der Fokus liegt auf Verkauf, Gewerbe oder Dienstleistungen.

Andererseits soll auch der Strassenraum umgestaltet und neu organisiert werden. Die bestehende Breite des Verkehrsbereichs bleibt erhalten, die Strasse wird jedoch neu als Kernfahrbahn ausgestaltet (Strasse mit Velostreifen ohne Mittelstreifen), eine Temporeduktion ist anzustreben. Die Parkierung wird in den Seitenräumen oder in den Gebäuden integriert, damit die Gebäudevonzonen gestalterisch aufgewertet und nach Möglichkeit mit einer Allee gesäumt werden können. So entstehen attraktive Bereiche für den Fussverkehr.

Die Kreuzung mit der Krienserstrasse wird als Platzsituation ausgestaltet und durch eine bauliche Akzentuierung städtebaulich klarer akzentuiert. Die planerische Umsetzung erfolgt mit der Ausbildung von Pflichtbaulinien und einer Erhöhung der zulässigen Bauhöhe in der ersten Bautiefe.



Abbildung 25: Entwicklungsvorstellungen für die Kantonstrasse

Die Ausbildung von Baulinien und Verlagerung der Parkplätze erlauben die gestalterische Aufwertung der Kantonstrasse zu einer Kernfahrbahn. Als solche erhöht sie nicht nur die Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr durch breitere Gehbereiche, sondern auch die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr.

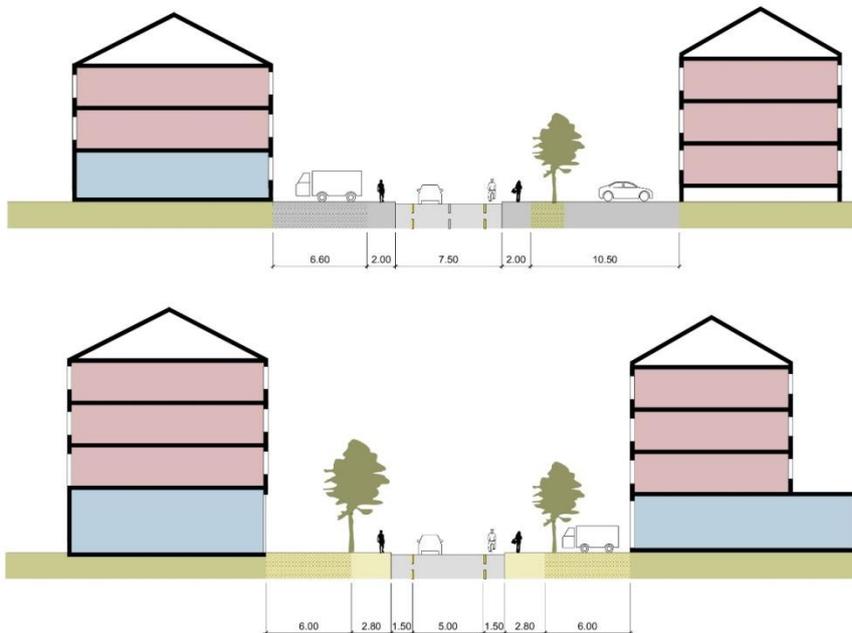


Abbildung 26: Heutiger (oben) und angestrebter Strassenquerschnitt (unten)

Krienserstrasse

Die Krienserstrasse war früher eine der wichtigsten Querverbindungen im Talboden. Durch die Schliessung des Bahnübergangs wurde die Strasse deutlich verkehrsberuhigt und dient heute nur noch der Erschliessung der Wohnquartiere Brändi, Bachstrasse/Allmend und Wegmatt. Die Gestaltung der Strasse orientiert sich hingegen weiterhin an ihrer früheren, wesentlich leistungsfähigeren Funktion und ist für das heutige Ver-

kehrsaufkommen überdimensioniert. Darüber hinaus ist der heutige Strassenquerschnitt nur bedingt zweckmässig, da er für den Fussverkehr auf der südlichen Seite nur ein ineffizientes, zweigeteiltes Trottoir aufweist. Während die Gebäude auf der nördlichen Seite klar zur Strasse hin adressiert sind, wenden sich die südlich gelegenen Gebäude ab. Insgesamt ergibt sich ein unattraktiver und unruhiger Strassenraum mit vielen versiegelten Vorzonen.



Abbildung 27: Heutige Situation entlang der Krienserstrasse

Die Aufwertungspotenziale, die sich durch die Verkehrsberuhigung ergeben haben, sollen aktiv genutzt werden: Die Fahrbahnbreite der überdimensionierten Krienserstrasse wird von heute 7.6m auf eine angemessene Breite von 6m reduziert. Auf den Seiten resultieren breitere Gehbereiche für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Möglichkeiten für Begrünungen. Insgesamt betrachtet entsteht ein Strassenraum, der ein ausgewogeneres Verhältnis zwischen der Strassenraumbreite und der Gebäudehöhe aufweist. Ersatzneubauten sollen zukünftig konsequent zur Krienserstrasse ausgerichtet werden, mit Punktbauten kann der Strassenraum räumlich klarer gefasst werden, wodurch auch der historische Charakter der Strasse wiederhergestellt wird. Wichtig ist eine offene Bauweise. Es gibt viele Durchblicke, die Gärten werden Teil des Strassenraums. Im Erdgeschoss werden Wohnnutzungen gefördert, die durch einen Vorgarten Abstand zur Strasse gewinnen und dadurch attraktive Wohnformen ermöglichen.



Abbildung 28: Entwicklungsvorstellungen für die Krienserstrasse

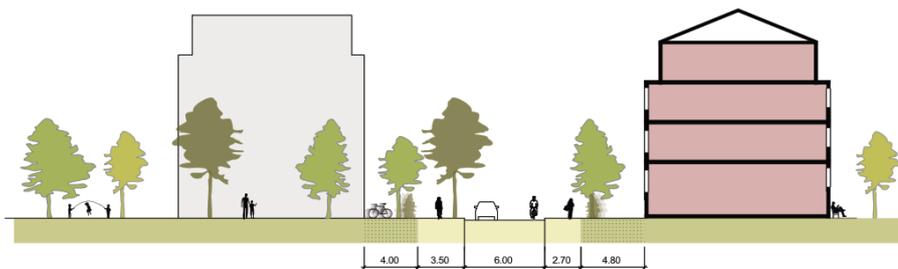
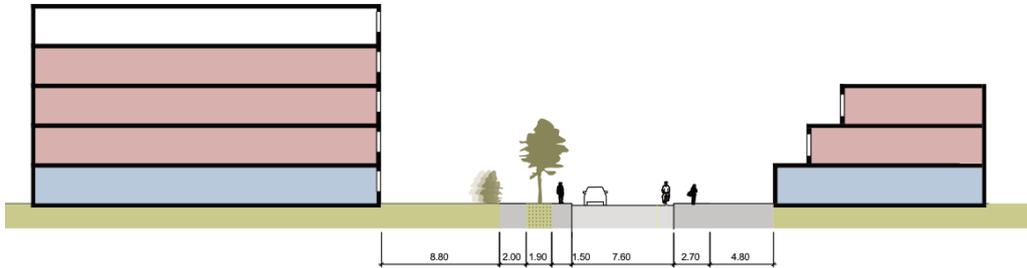


Abbildung 29: Heutiger (oben) und angestrebter Strassenquerschnitt (unten)

Allmendstrasse

Die Allmendstrasse ist eine wichtige Längsverbindung und ruhige Wohnstrasse, die zugleich als wenig attraktiv gestaltete Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr fungiert. Ein beträchtlicher Massstabssprung lässt sich bei der flankierenden Bebauung feststellen: Auf der Ostseite der Strasse dominieren grossvolumige Gewerbegebäude, auf der westlichen Seite befinden sich Einfamilienhäuser. Grössere Nutzungsreserven bestehen im Einfamilienhausquartier, das grösstenteils einen älteren Gebäudebestand aufweist. Gemeinschaftlich genutzte Aussenbereiche sind nicht vorhanden.

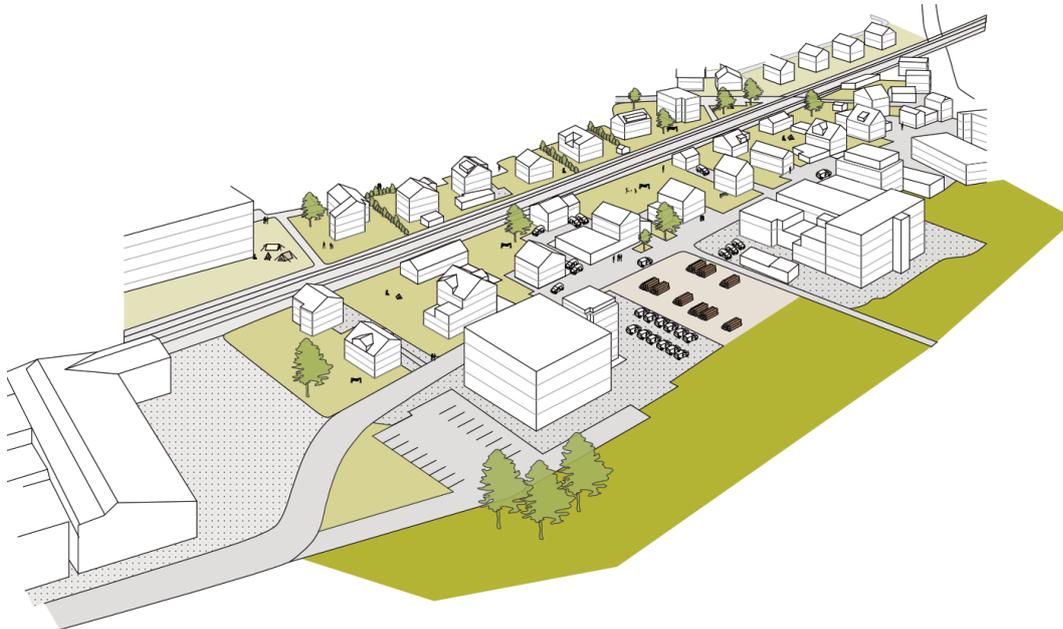


Abbildung 30: Heutige Situation entlang der Allmendstrasse

Durch Anbauten und Ergänzungen sollen die Nutzungsreserven ausgeschöpft werden, während durch die Ermöglichung eines zusätzlichen Geschosses eine sanfte Innenentwicklung ohne Verlust des Quartiercharakters erfolgen kann. Die Allmendstrasse wird durch die neue Unterführung Wegmatt besser eingebunden und soll als wichtige Langsamverkehrsverbindung durch eine gestalterische Aufwertung gestärkt werden. Die historische Kreuzung mit der Krienserstrasse wird städtebaulich zur Platzsituation ausgebildet.



Abbildung 31: Entwicklungsvorstellungen für die Allmendstrasse

Wegmatt

Das Wohnquartier Wegmatt besteht aus Einfamilienhäusern mit grossen, häufig unternutzten Parzellen und privaten, eingefriedeten Gärten. Gemeinschaftlich genutzte Aussenräume sind nicht vorhanden. Eine Innenentwicklung wurde bereits in der letzten Ortsplanungsrevision durch die Zone für verdichtete Bauweise ermöglicht, bis heute jedoch nicht genutzt. Der Gebäudebestand weist vereinzelt Sanierungsbedarf auf.



Abbildung 32: Wegmatt heute

Die unmittelbare Nähe zur Eisenbahn wird von den Einwohnerinnen und Einwohnern gemäss Quartiergespräch nicht als störend empfunden, da diese aufgrund technischer Neuerungen immer leiser wird. Daher verfolgt die Gemeinde eine sanfte Innenentwicklung durch die Ermöglichung eines zusätzlichen Geschosses und unter Einhaltung der kleinteiligen Parzellenstruktur. Die Aussenräume sollen eine Aufwertung erfahren, indem sie flussend und ohne starke Abgrenzungen gestaltet werden. So können gemeinschaftlich genutzte Aussenräume ermöglicht werden. Auch die Durchgrünung ist zu fördern.



Abbildung 33: Entwicklungsvorstellungen Wegmatt

3.4.2 Riedmatt/Schöngrund

Leitbild

Für das Schlüsselgebiet Riedmatt/Schöngrund gibt es folgendes Leitbild. Die nachfolgende Präzisierung fokussiert sich auf den zentralen Quartierteil, die Aussagen sind jedoch auch auf die weiteren Quartierteile übertragbar.



- | | | | |
|---|--|---|--|
| 1 | Aufwertung der Kantonsstrasse zum attraktiven Strassenraum. | 5 | Schaffung eines Quartiertreffpunktes. |
| 2 | Aufwertung der Riedmattstrasse zur Wohnstrasse. | 6 | Erhalt der identitätsstiftenden historischen Papiermühle. |
| 3 | Ausbildung von Querverbindungen zwischen Kantonsstrasse und Dorfbach. | 7 | Aufwertung des Dorfbachs und Stärkung der Verzahnung mit dem Umfeld. |
| 4 | Ausbildung von begrünten, gemeinschaftlich genutzten Freiflächen im Quartierinneren. | 8 | Auslotung einer adäquaten Dichte, da zentrale, Lage und Bausubstanz mit Erneuerungsbedarf: |

Abbildung 34: Leitbild Riedmatt

Das Quartier Riedmatt/Schöngrund weist hauptsächlich Überbauungen aus den 1960er-Jahren auf und ist im Talboden eines der ersten Wohnquartiere mit Mehrfamilienhäusern. Einzelne Ersatzneubauten sind bereits vorhanden (z.B. am Birkenfeldweg sowie im südlichen Gebiet als Zeile zur Ringstrasse). Die Gebäude sind drei- bis viergeschossig, besitzen flache Satteldächer und sind häufig Nord-Süd ausgerichtet. Die Aussenräume sind oft undefinierte und ungestaltete Restflächen mit einem grossen Anteil an versiegelten Flächen (insbesondere Parkplätze), die Nutzbarkeit erschwert. Der Bezug der Gebäude zur Kantonsstrasse, zum Freiraum sowie zum Dorfbach ist nur schwach ausgeprägt. Mit der Papiermühle besteht eine wichtige öffentliche, kulturelle Nutzung im Quartier.



Abbildung 35: Riedmatt-Schöngrund heute

Eine umfassende Aufwertung der Freiräume ist das Hauptziel der Gebietsentwicklung Riedmatt. Durch eine sanfte Innenentwicklung mit Anbauten oder Aufstockungen lassen sich nur geringe Anreize zur Freiraumaufwertung setzen, da der Mehrwert der zusätzlichen Ausnützung von 20% zu tief ausfällt und eher zu einer weiteren Versiegelung für Parkplätze führen könnte. Auch lassen sich grundlegende städtebauliche Defizite wie die Adressierung der Kantonsstrasse oder Bezug zum Dorfbach nicht zufriedenstellend beheben.

Die Gemeinde zieht daher eine Umstrukturierung des Quartiers Riedmatt in Betracht, die konsequent vom Freiraum heraus gedacht wird: Parkplätze sollen gebündelt in den Gebäuden integriert werden, beispielsweise in Verbindungsbauten oder Tiefgaragen. Dadurch resultiert ein grösserer, zusammenhängender Freiraum mit gemeinschaftlich genutzten Innenhöfen und Spielplätzen. Auch die innere Erschliessungsstrasse (Riedmattstrasse) kann durch die Verlagerung der oberirdischen Parkplätze verstärkt als Begegnungs- und Spielort ausgestaltet werden. Insgesamt kann so die Ausnützung um 40% erhöht werden bei gleichzeitig erheblicher Aufwertung der Freiräume.



Abbildung 36: Entwicklungsvorstellungen Riedmatt - Schöngrund

Die Neustrukturierung bietet die Chance zur Stärkung des Bezugs der Gebäude zum Dorfbach. Die heutigen Wohnungen im Hochparterre könnten langfristig durch grundgebundene Wohnformen mit direktem Zugang zum Freiraum und privaten Vorzonen ersetzt werden. Die Renaturierung des Dorfbachs mit neuen Wegen oder Brücken und einer naturnahen Gestaltung des Uferbereichs stärken die Nutzbarkeit durch die Quartierbewohnerinnen und -bewohner. Die Verlagerung der Parkplätze ermöglicht eine ruhige Wohnstrasse mit klarer Adressierung der Gebäude und mit Vorzonen, die als Geh- und Aufenthaltsbereiche genutzt werden können.

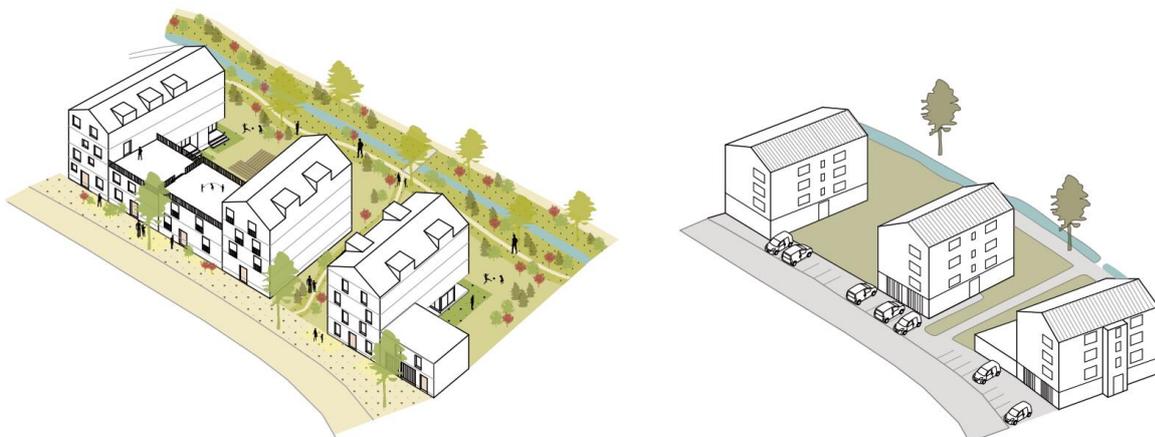


Abbildung 37: Stärkung des Bezugs zum Dorfbach (links) gegenüber heute (rechts)

Auch die Fassung und Adressierung hin zur Kantonsstrasse kann durch die Neustrukturierung verbessert werden. Der heutige Strassenquerschnitt weist sehr schmale Gehbereiche auf sowie ungünstige Verhältnisse für den Veloverkehr. Auch hier verhindern Hochparterre-Wohnungen den Bezug zum Freiraum, da kein direkter Zugang besteht und die Vorgärten nur schlecht nutzbar sind. Die Vorgärten sollen besser durchgrünt werden und dadurch einen Filter zwischen Kantonsstrasse und den Wohnungen in den Erdgeschossen bilden. Möglich ist auch die Ausbildung von Gewerbenutzungen sowie von gemeinschaftlich genutzten Räumen, wie z.B. Waschküchen, Werkstätten oder Aufenthaltsräume. Durch eine Kernfahrbahn können die Gehbereiche verbreitert, die Verkehrsführung für den Veloverkehr verbessert und die Fahrgeschwindigkeiten – der Wohnnutzung angemessen – reduziert werden. Entlang der ersten Bautiefe kann der Strassenraum durch eine höhere Ausnutzung und unter Beibehalt der heutigen Baulinie räumlich besser gefasst werden. Mit einer Allee wird die Kantonsstrasse begrünt und als urbanes Rückgrat gestärkt.

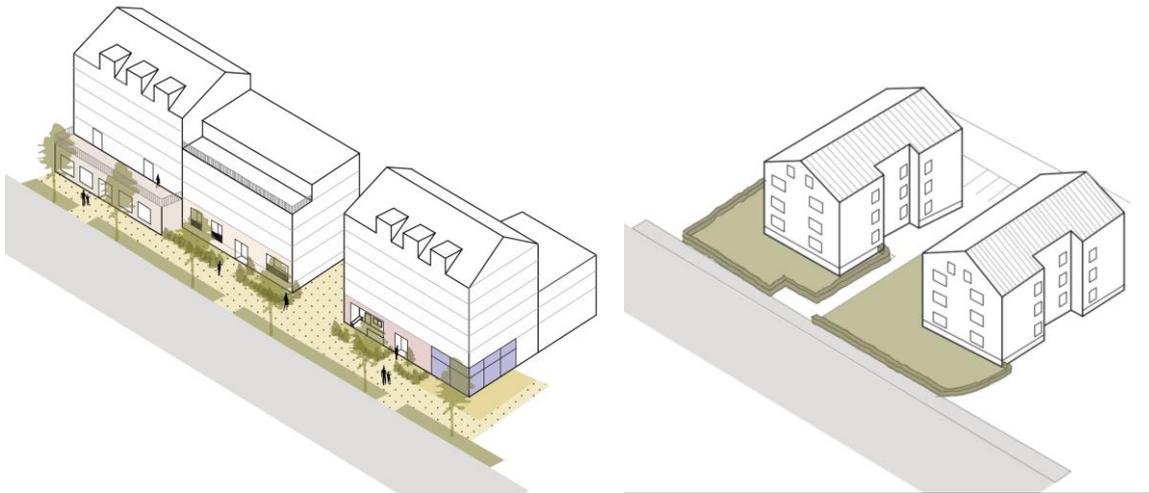


Abbildung 38: Stärkung des Bezugs zur Kantonsstrasse (links) gegenüber heute (rechts)

3.4.3 Steinen/Grisigen

Für das Schlüsselgebiet Steinen/Grisigen gibt es folgendes Leitbild. In der nachfolgenden Präzisierung wird auf den nördlichen Quartierteil fokussiert, die Aussagen sind jedoch auch auf die weiteren Quartierteile übertragbar.



- 1 Erhalt und Weiterführung der bestehenden Längsverbinding als interne begrünte Verbindung.
- 2 Ausbildung von Querverbindungen durch das Areal.
- 3 Ausbildung von Gebäudekanten entlang der Technikums- und Grisigenstrasse.
- 4 Ausbildung der Kreuzungen als «Plätze».
- 5 Aufwertung der Technikumstrasse zu einem attraktiven Strassenraum und als Teil der Südallee.
- 6 Gestaltung der Autobahnüberdachung als Grünraum mit vielfältigen Funktionen und als ökologische Verbindung.
- 7 Ausbildung des westlichen Arealrandes als durchlässigen Übergang zum Autobahnpark.
- 8 Erhalt identitätsstiftender historischer Gebäude und Wege.

Abbildung 39: Leitbild Steinen/Grisigen

Das Quartier weist Gesamtüberbauungen aus den frühen 1970er-Jahren auf, die damals direkt an die offene Autobahn angrenzten. Vorzufinden sind viergeschossige Zeilenbauten mit Flach- oder Walmdach und an den Quartierändern acht- bis zehngeschossige Gebäude. Im Norden und Westen stehen die Gebäude auf Parkierung-Sockelgeschossen, die restlichen Gebäude besitzen Einzelgaragen im Erdgeschoss.

Der Freiraum besteht vielfach aus versiegelten Flächen und oberirdischen Parkplätzen, was sich negativ auf die Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit auswirkt. Auch die Quartierspionage, die als Quartiererkundung von Kindern in Zusammenarbeit mit Lehrpersonen des Schulhauses sowie des Schülerhorts Spitz durchgeführt wurde, zeigt bei mehreren Freiräumen Aufwertungsbedarf auf. Zudem fehlen eine Fassung des Strassenraums und eine Gesichtsbildung durch die angrenzenden Gebäude.

Kurzfristig können bestehende Nutzungsreserven durch Anbauten sowie Ersatzneubauten ausgeschöpft werden. Die Lage an der Grisigenstrasse bietet aufgrund der Frequenzen, einfachen Erschliessung und Sichtlage Chancen für die Ansiedlung quartierorientierter Nutzungen. Im Zuge der Weiterentwicklung ist der Freiraum aufzuwerten: Eine Reduktion und Verlagerung der Parkplätze in die Sockelgeschosse, die Umgestaltung der Steinenstrasse zu einer durchgrünten Wohnstrasse sowie die Schaffung von gemeinschaftlich genutzten Grünflächen. Der Autobahndeckel kann als Quartierpark mit verbesserter Gestaltung und Zugänglichkeit attraktiver werden.



Abbildung 40: Steinen/Grisigen heute (links), mit ausgeschöpften Nutzungsreserven (mitte) und aufgewertetem Freiraum (rechts)

Langfristig strebt die Gemeinde eine schrittweise Erneuerung des Quartiers an, die konsequent die Freiraumqualitäten in den Vordergrund stellt. Dazu wird die Steinenstrasse verlegt, um zwei optimierte Baufelder zu erhalten. Dies erlaubt die Ausbildung von ruhigen Innenhöfen mit gemeinschaftlicher Nutzung und einer feinmaschigen Quervernetzung. Die Steinenstrasse kann in diesem Zug zu einer ruhigen Wohnstrasse aufgewertet werden. Die Grisigenstrasse bietet das Potential zu einer attraktiven Avenue, deren Strassenraum baulich besser gefasst wird und der attraktive, breite Gehbereiche sowie eine sichere Veloführung anbietet.



Abbildung 41: Langfristiges Entwicklungsszenario

3.4.4 Seeverlad/Seefeld

Die Horwer Seebucht wird als wichtiges Naherholungsgebiet aufgewertet und ihre Zugänglichkeit verbessert. Insbesondere das Gebiet Seeverlad soll langfristig transformiert werden und künftig Wohn- und Arbeitsnutzungen bieten, während das Seeufer öffentlich zugänglich und mit einem Schiffssteg für das Anlegen von Kursschiffen versehen werden soll. In diesem Zusammenhang zu berücksichtigen ist die neue S-Bahnhaltestelle «Horw See» sowie die geplante Erweiterung des HSLU-Campus.

Das Seefeld soll mittelfristig vor allem im Bereich des Campingareals für Freizeit, Sport und Erholung aufgewertet werden. Konkrete Lösungsansätze werden in einem laufenden Studienauftragsverfahren evaluiert, die Beurteilung und Ausstellung ist für den Sommer 2020 vorgesehen. Das mit LuzernSüd erarbeitete Entwicklungskonzept vom 23. März 2018 formuliert wesentliche, konkrete Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung.



Abbildung 42: Gestaltungsideen (Quelle: Leitbild Entwicklungskonzept LuzernSüd/Horw See - Vertiefungsgebiet III)

4 Handlungsagenda

4.1 Aufgaben in der kommenden Teilrevision Nutzungsplanung

Umsetzung der Handlungsansätze und Stossrichtungen gemäss REK insbesondere der qualitätsorientierten Entwicklung nach innen

- Umsetzung PBG und insbesondere IVHB (u.a. Einführung Überbauungsziffer / Höhenmasse, Mehrwertabgabe / aktive Bodenpolitik und Ausscheidung der Verkehrszonen)
- Ausscheidung der Gewässerräume im gesamten Gemeindegebiet
- Überprüfung der Gestaltungs- und Bebauungspläne
- Bearbeitung von pendenten privaten Einzelbegehren und Gesuchen
- Ergänzende Bestimmungen aktive Bodenpolitik
- Ergänzende Bestimmungen Mehrwertabgabe
- Planungsrechtliche Sicherung der Freiräume

4.2 Aufgaben parallel bzw. nach Teilrevision Nutzungsplanung

Schlüsselgebiete Siedlungsentwicklung nach innen

Den Gebieten Horw Nord, Riedmatt-Schöngrund und Steinen-Grisigen kommen als Schlüsselgebiete für eine qualitätsorientierte Siedlungsentwicklung nach innen eine grosse Bedeutung zu. Ihre Entwicklung gemäss REK wird in der Nutzungsplanungsrevision überprüft und ggf. durch nachgelagerte Planungsinstrumente (z.B. Studienaufträge oder Bebauungspläne) konkretisiert und ermöglicht.

Kommunales Gesamtverkehrskonzept

In den letzten Jahren wurden diverse Teilkonzepte und überkommunale Strategien zu Verkehr, Mobilität und Erschliessung erarbeitet. Mit einem kommunalen Gesamtverkehrskonzept sollen sie in eine kommunale Gesamtperspektive gebracht werden. Dazu gehören ein Rückblick auf die bisherige Verkehrsentwicklung, ein Ausblick auf sich abzeichnende Trends und Technologien sowie Massnahmen für eine zukunftsweisende Mobilität in den Bereichen Infrastruktur, Angebot und Organisation.

Mobilitätsmanagement

Für Nutzungen mit grossem Verkehrsaufkommen, allen voran die geplante Campus-Erweiterung und der Pilatusmarkt, wird ein Mobilitätsmanagement angestrebt. Ziel ist die Vermeidung von überflüssigem bzw. nicht notwendigem Verkehr.

Regelwerk Mehrwertausgleich

Mit der RPG-Revision wurde der Gesetzgebungsauftrag zur Schaffung eines Planungsausgleichs in Form einer Mindestregelung ergänzt (RPG Art 5). Der Kanton hat die Mehrwertabgabe im revidierten PBG mit einem Satz von 20% verankert (§105b PBG). Die Mehrwertabgabe gilt neben Neueinzonungen auch für Um- und Aufzonungen in Gebieten mit Bebauungsplan- oder Gestaltungsplanpflicht sowie bei Erlass oder Änderungen

von Bebauungsplänen: In diesen Fällen sieht das Gesetz vor, dass die Gemeinden anstelle der Mehrwertabgabe einen verwaltungsrechtlichen Vertrag abschliessen, der die finanzielle Beteiligung der Grundeigentümer gemäss §105a PBG vorsieht (u.a. für Beteiligung an Infrastrukturkosten, öffentlichen Einrichtungen, Gestaltung des öffentlichen Raums oder Schaffung von preisgünstigem Wohnraum). Die Gemeinde Horw wird dazu in den nächsten Jahren ein Regelwerk erarbeiten, das u.a. die Verwendung der Mehrwertabgabe, den Ablauf der Verhandlungen sowie der Prozess der Schätzung des Mehrwerts für die verwaltungsrechtlichen Verträge festlegt.

Aktive Bodenpolitik

Durch eine aktive Bodenpolitik kann die Gemeinde Horw massgeblich zur angestrebten Entwicklung gemäss REK beitragen. Im Vordergrund steht die Mobilisierung bestehender Potenziale und das Erkennen neuer Spielräume angesichts sich ändernder Nutzungsansprüche von Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt. Der Gemeinde stehen dazu die Massnahmen gemäss § 38 PBG und dem Merkblatt «Baulandverfügbarkeit» (2016) der Dienststelle rawi zur Verfügung.

4.3 Laufende Projekte und Planungen

Horw See

- Das **städtebauliche Entwicklungskonzept** Horw See hat die zukünftige S-Bahnhaltestelle im Fokus und soll aufzeigen, wie die angrenzenden Areale ihrer zentralen Lage entsprechend in Wert gesetzt und die Trennwirkung des Bahntrassees aufgelöst werden kann. Die Realisierung der S-Bahnhaltestelle Horw See wird frühestens ab 2035 möglich sein. Das Entwicklungskonzept wird ab 2023 erarbeitet.
- Der **Studienauftrag Seefeld** bezweckt die Aufwertung des gesamten Areals Seefeld hinsichtlich Natur, Freizeit, Sport und Erholung für alle Anspruchs- und Altersgruppen. Die Beurteilung und Ausstellung ist für den Sommer 2020 vorgesehen.

Erweiterung Campus

- Die Hochschule Luzern Technik & Architektur soll erweitert werden, zudem wird die Pädagogische Hochschule nach Horw in den gemeinsamen Hochschulcampus verlegt. Dazu führt der Kanton 2020 einen **Architekturwettbewerb** durch, der 2021/2022 in einen Bebauungsplan und eine Teiländerung der Nutzungsplanung überführt wird. Die Realisierung und der Bezug sind in Etappen bis 2029 vorgesehen.
- Die **SüdAllee** ist eine zentrale und identitätstiftende Achse durch den Entwicklungsraum LuzernSüd. Sie weist auf den verschiedenen Abschnitten eine unterschiedliche Ausprägung auf. In Horw soll sie zusammen mit der Erweiterung des Hochschulcampus realisiert bzw. entsprechend ausgestaltet werden.

Verkehr und Mobilität

- Mit dem neu erarbeiteten **Richtplan Fuss- und Veloverkehr** werden Schwachstellen und Sicherheitsdefizite im Langsamverkehr identifiziert und geeignete Massnahmen aufgezeigt, die in den nächsten Jahren umgesetzt werden. Der Richtplan wird im Sommer 2020 öffentlich aufgelegt.

- Das bestehende Reglement über die Abstellflächen auf privatem Grund (**Parkplatzreglement**) aus dem Jahre 1988 ist hinsichtlich der aktuellen und künftigen Mobilitätsbedürfnisse nicht mehr zeitgemäss. Das Reglement wird derzeit überarbeitet und im Herbst 2020 dem Einwohnerrat vorgelegt.
- Die Ringstrasse weist als Kantonsstrasse und Ortszubringer eine ungenügende Aufenthaltsqualität sowie Sicherheitsdefizite für den Fuss- und Veloverkehr auf. Es besteht Handlungsbedarf. Mit einem **Betriebs- und Gestaltungskonzept Ringstrasse** soll die Aufwertung dieses wichtigen und dominierenden Strassenraumes im Ortskern aufgezeigt werden. Die Ergebnisse werden Ende 2020 erwartet, die Umsetzung ist anschliessend mit dem Kanton zu klären.

Reglement preisgünstiger Wohnraum vom 24. Mai 2018 (Schrift Nr. 890)

Mit dem Reglement bezweckt die Gemeinde den Erhalt und die Schaffung eines ausgewogenen Angebots an preisgünstigem Wohnraum. Wohnbauträger werden aktiv unterstützt, um eine gute soziale Durchmischung der Quartiere zu fördern und das Angebot an preisgünstigem Wohnraum bis 2029 um mindestens 100 Wohnungen zu erweitern.

Bebauungspläne

- Verschiedene Areale im Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof Horw (**horw mitte**) sind bereits entsprechend umgesetzt oder befinden sich derzeit im Bau. Der Umbau Bahnhof Horw wurde 2019 fertiggestellt und mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 in Betrieb genommen. Das Gesamtgebiet horw mitte wird schrittweise in mehreren Etappen realisiert und wird rund 1'000 Wohnungen sowie 800 Arbeitsplätze anbieten.
- Mit dem Bebauungsplan **Dorfkern Ost** wird der Erhalt der schützenswerten Bausubstanz und die Möglichkeit der baulichen Weiterentwicklung bezweckt. Der Bebauungsplan wird dem Einwohnerrat im Laufe des Jahres 2020 zur Beschlussfassung vorgelegt.
- Der historische Ortsteil **Winkel** untersteht seit der Ortsplanungsrevision 2010 der Bebauungsplanpflicht, um eine bauliche Erneuerung zu ermöglichen und dabei die verschiedenen Interessen wie den Naturschutz oder den historischen Kontext miteinzubeziehen. Ein erster Bebauungsplanentwurf wurde 2016 von den Stimmberechtigten abgelehnt. Im Jahr 2020 soll ein neuer Bebauungsplanentwurf öffentlich aufgelegt werden.

Energie und Klima

- Der Energie- und Wasserversorger ewl baut in Horw und Kriens ein **Seeenergie-Netz**. Das Seewasser aus der Horwer Bucht soll dereinst rund 6'800 Haushalte nachhaltig mit Wärme und Kälte versorgen und jährlich bis zu 10'000 Tonnen CO₂ einsparen.
- Die Gemeinde Horw verfolgt wie der Kanton Luzern die Doppelstrategie Klimaschutz/Klimaadaption. Sie wird insbesondere ihre **Klimaanpassungsstrategie** überprüfen, sobald Grundlagen des Kantons auch auf der kommunalen Stufe vorliegen (z.B. Karten zu Wärmeinseln oder Klimaszenarien).

Glossar

BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler
IVHB	Interkantonale Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe
KRP	Kantonaler Richtplan Luzern
LUBAT	Luzerner Bauzonen Analyse-Tool
OPK	Ortsplanungskommission
PBG	Planungs- und Baugesetz
REK	Räumliches Entwicklungskonzept
RPG	Bundesgesetz über die Raumplanung

Anhang

Anhang 1: Übersicht Grundlagen

- Rechtskräftige Ortsplanung
 - Leitbild zur räumlichen Entwicklung Horw, 12. Mai 2005
 - Räumliches Gesamtkonzept, 18. Januar 2007
 - Bau- und Zonenreglement, 26. September 2010 / Stand 1. Februar 2018
 - Zonenpläne A und B, 30. September 2011 / Stand Oktober 2018
 - Gemeindestrategie 2030, Juni 2019
- Kantonaler Richtplan 2009, teilrevidiert 26. Mai 2015, angepasst 2. Juli 2019
- Regionaler Entwicklungsträger LuzernPlus
 - Zukunftsbild LuzernPlus 2030, April 2012
 - Regionaler Teilrichtplan Siedlungslenkung 2030, 23. Januar 2015
 - Grundkonzept Verkehr LuzernSüd, August 2015
 - Regionales Hochhauskonzept, 8. Juni 2018
 - Regionaler Teilrichtplan Detailhandel, 15. Juli 2019
 - Regionaler Teilrichtplan Wanderwege, 12. Juni 2019
 - Regelwerk LuzernSüd, September 2019 (kantonale Vorprüfung)
- Richtplan Fuss- und Veloverkehr, 18. Dezember 2019 (kantonale Vorprüfung)
- Kommunale Arbeitsberichte
 - Arbeitsbericht Quartieranalyse, 10. Oktober 2007
 - Grundlage zur Überarbeitung des räumlichen Gesamtkonzepts, 15. Juli 2016
 - Quartierspionagen Steinen-Grisigen, 30.1.2020
 - Gewerbeumfrage, Januar 2020
- Freiraumkonzepte
 - Konzept und Entwicklungsrichtplan Horwer Halbinsel, 10. Februar 2011
 - Konzept zur Vernetzung und Gestaltung des Freiraums im Talboden Horw, 7. Mai 2014 inkl. Aktionsplan 2018 - 2023, 22. Januar 2018
 - Freiraumkonzept horw mitte Ost, 9. August 2016
- Preisgünstiger Wohnraum
 - Planungsbericht Wohnraumpolitik, 28. Januar 2016
 - Reglement preisgünstiger Wohnraum 24. Mai 2018
- Planungsbericht Tourismusentwicklung, 7. September 2017

Anhang 2: Gemeindestrategie Horw 2030

VISION & STRATEGIE



Horw – innovativ, lebenswert, natürlich, einzigartig

1 Lebensraum gestalten

Horw positioniert sich als lebenswerte, stadtnahe und naturverbundene Gemeinde am Vierwaldstättersee und setzt sich ein für eine qualitätsvolle Weiterentwicklung des Lebensraumes. Bis ins Jahr 2030 wächst die Bevölkerung von Horw moderat auf rund 16'000 Einwohnerinnen und Einwohner. Das Wachstum konzentriert sich hauptsächlich auf die Gebiete im Talboden.

2 Natur schützen und Erholungsräume sichern

Horw schützt die Naturräume auf der Halbinsel und am Pilatushang und fördert die ökologische Vernetzung. Horw schafft in den Quartieren Grün- und Begegnungsräume für alle Generationen. Schutz und Nutzung des Seeufers erfolgen unter Beachtung der verschiedenen Interessen.

3 Gesellschaftlichen Zusammenhalt stärken

Horw fördert das respektvolle und solidarische Zusammenleben aller Generationen und Bevölkerungsschichten. Horw unterstützt eine ausgewogene soziale Durchmischung und ermöglicht bezahlbaren Wohnraum. Horw schafft gute Rahmenbedingungen für die zahlreichen Vereine und ihre Angebote.

4 Lebendiges Dorfzentrum entwickeln

Horw entwickelt den Ortskern zum lebendigen Dorfzentrum mit einem vielfältigen Angebot in den Bereichen Gastronomie, Kultur und Nahversorgung.

5 Mobilität zukunftsgerichtet bewältigen

Horw fördert Alternativen zum motorisierten Individualverkehr, setzt sich für innovative Mobilitätslösungen ein und optimiert den öffentlichen Verkehr. Horw stärkt den vernetzten, sicheren und hindernisfreien Langsamverkehr.

6 Qualitativ hochwertiges Bildungs- und Betreuungsangebot gewährleisten

Horw setzt auf die sehr gute Bildungsqualität der Gemeindeschule und fördert bedarfsgerechte Betreuungsangebote für die Vereinbarkeit von Familie und Beruf.

7 Infrastrukturen pflegen

Horw investiert nachhaltig und sichert den hohen Standard der öffentlichen Infrastruktur durch eine langfristige und koordinierte Planung.

8 Innovationen ermöglichen

Horw schafft optimale Rahmenbedingungen für KMU- und Gewerbebetriebe sowie Startups. Horw nutzt die Chancen des Hochschul-Campus für innovatives Unternehmertum. Die Vernetzung mit der Hochschule fördert die zukunftsgerichtete Weiterentwicklung der Gemeinde in Richtung Smart City.

9 Kundenorientierung leben

In Horw stehen die Menschen mit ihren Bedürfnissen im Zentrum. Der Austausch mit der Bevölkerung wird aktiv gepflegt. Horw begegnet Neuerungen offen und interessiert. Die Gemeindeverwaltung agiert kundenorientiert und positioniert sich als attraktive Arbeitgeberin.

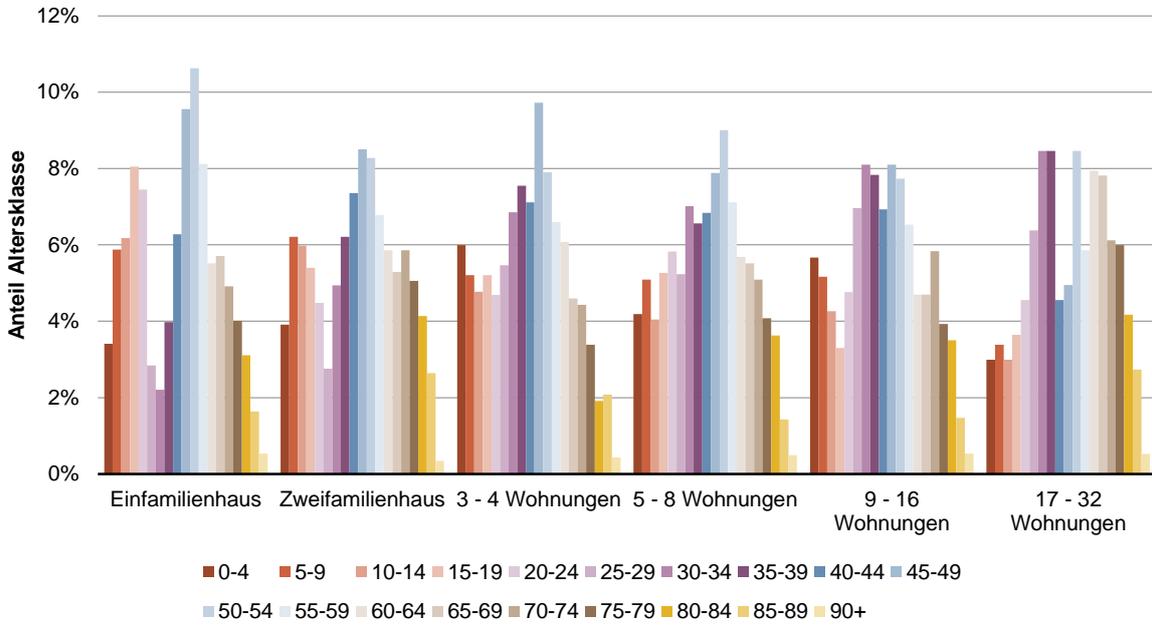
10 Finanzen weiter stärken

Horw zeichnet sich aus durch eine stetige und verlässliche Finanzpolitik. Die Erhöhung der Finanzkraft sichert einen Steuerfuss, welcher zu den tiefsten im Kanton gehört.

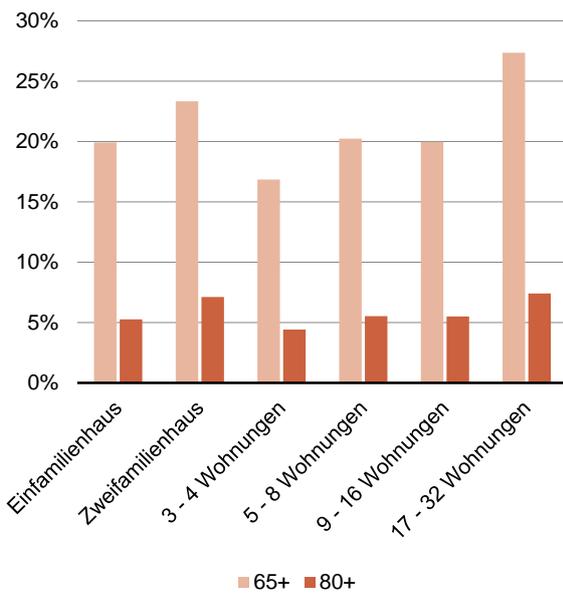
September 2019

Anhang 3: Auswertungen Wohnkalkulator Bevölkerung

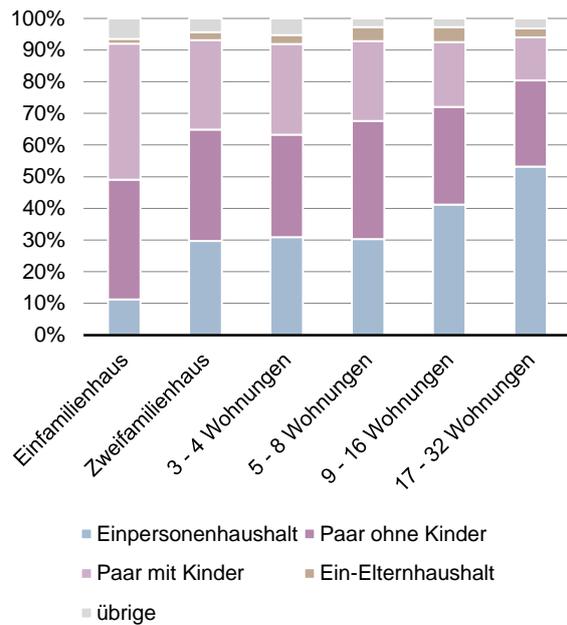
Altersstruktur nach Gebäudetyp



Anteil älterer Bevölkerungsschichten pro Gebäudetyp

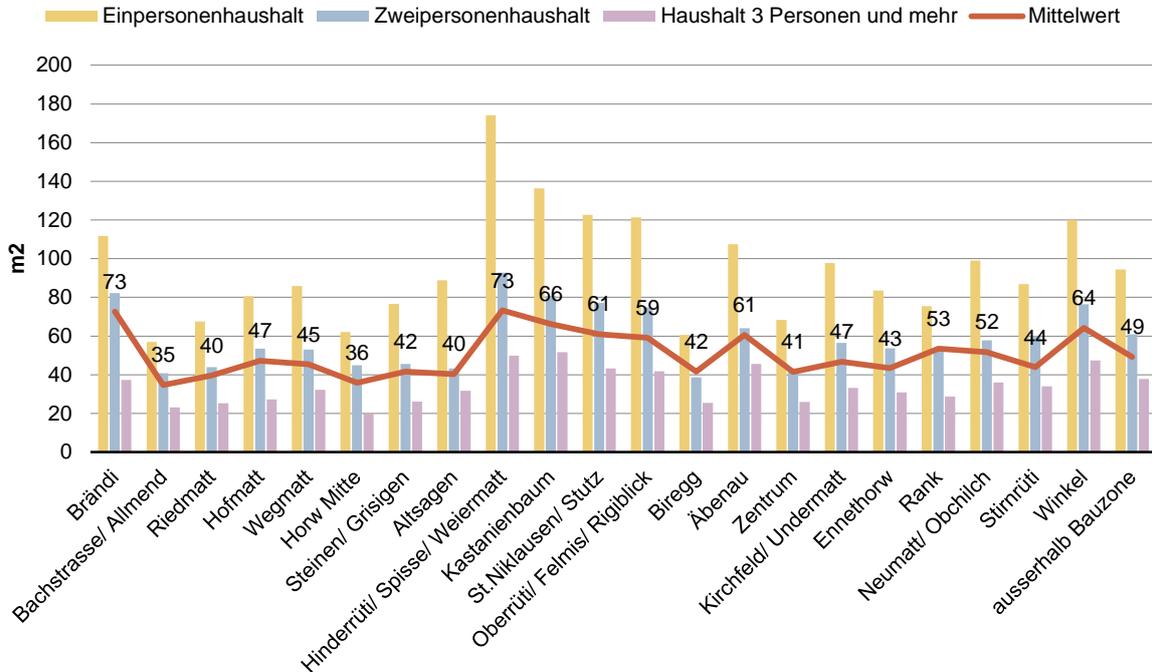


Haushaltstyp pro Gebäudetyp

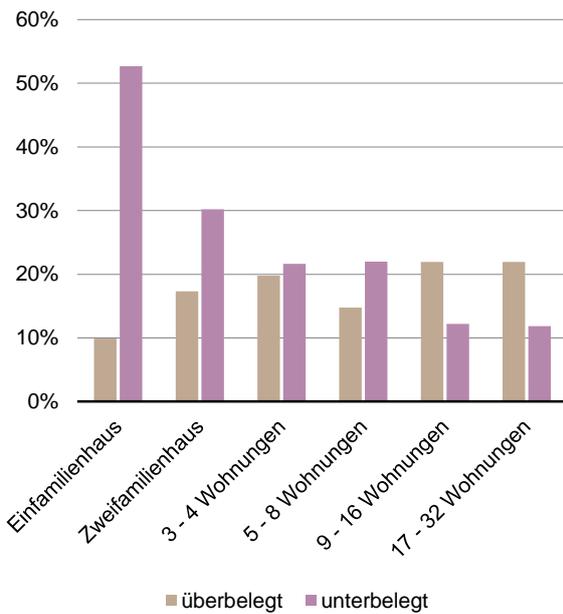


Anhang 4: Auswertungen Wohnkalkulator Wohnungswesen

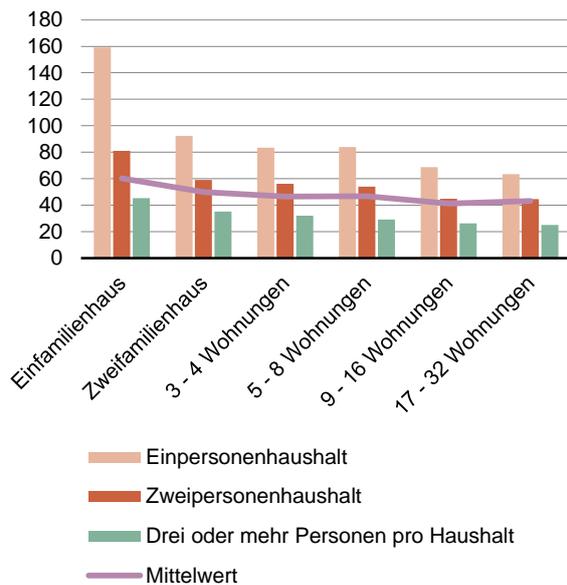
Pro-Kopf-Wohnflächenkonsum nach Haushaltsgrösse und Quartier



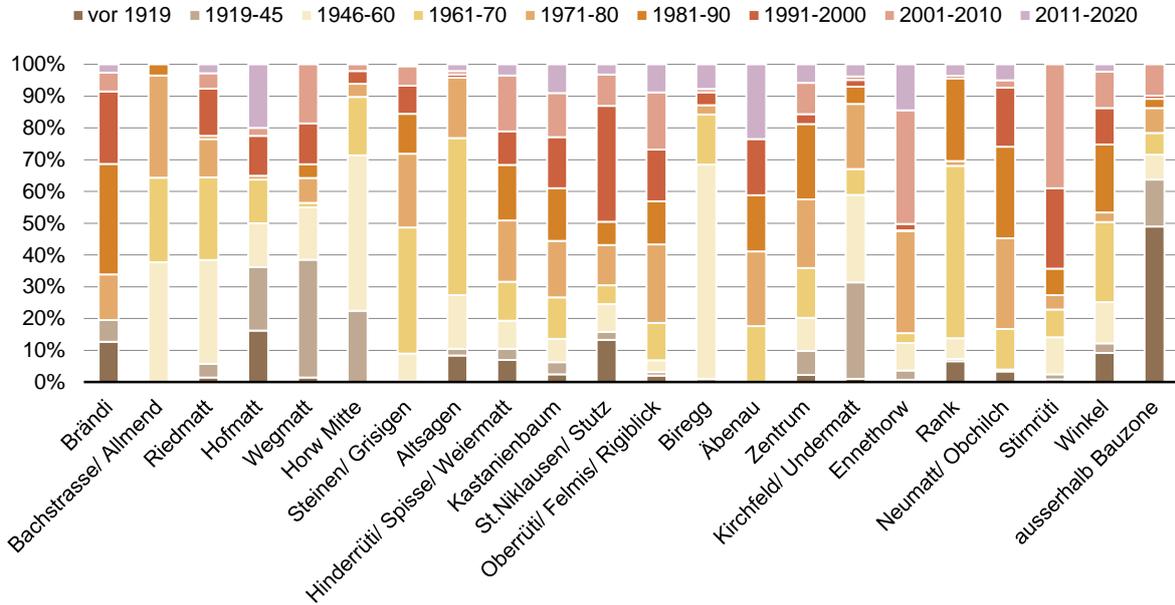
Wohnungsbelegung



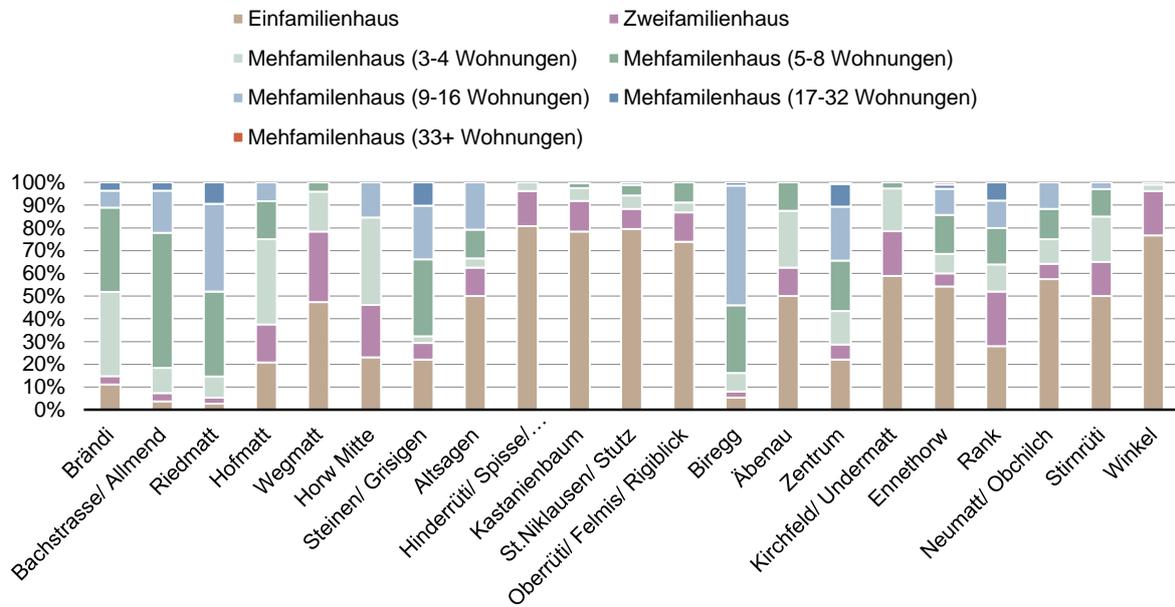
Pro-Kopf-Wohnflächenkonsum (m²) nach Haushaltsgrösse



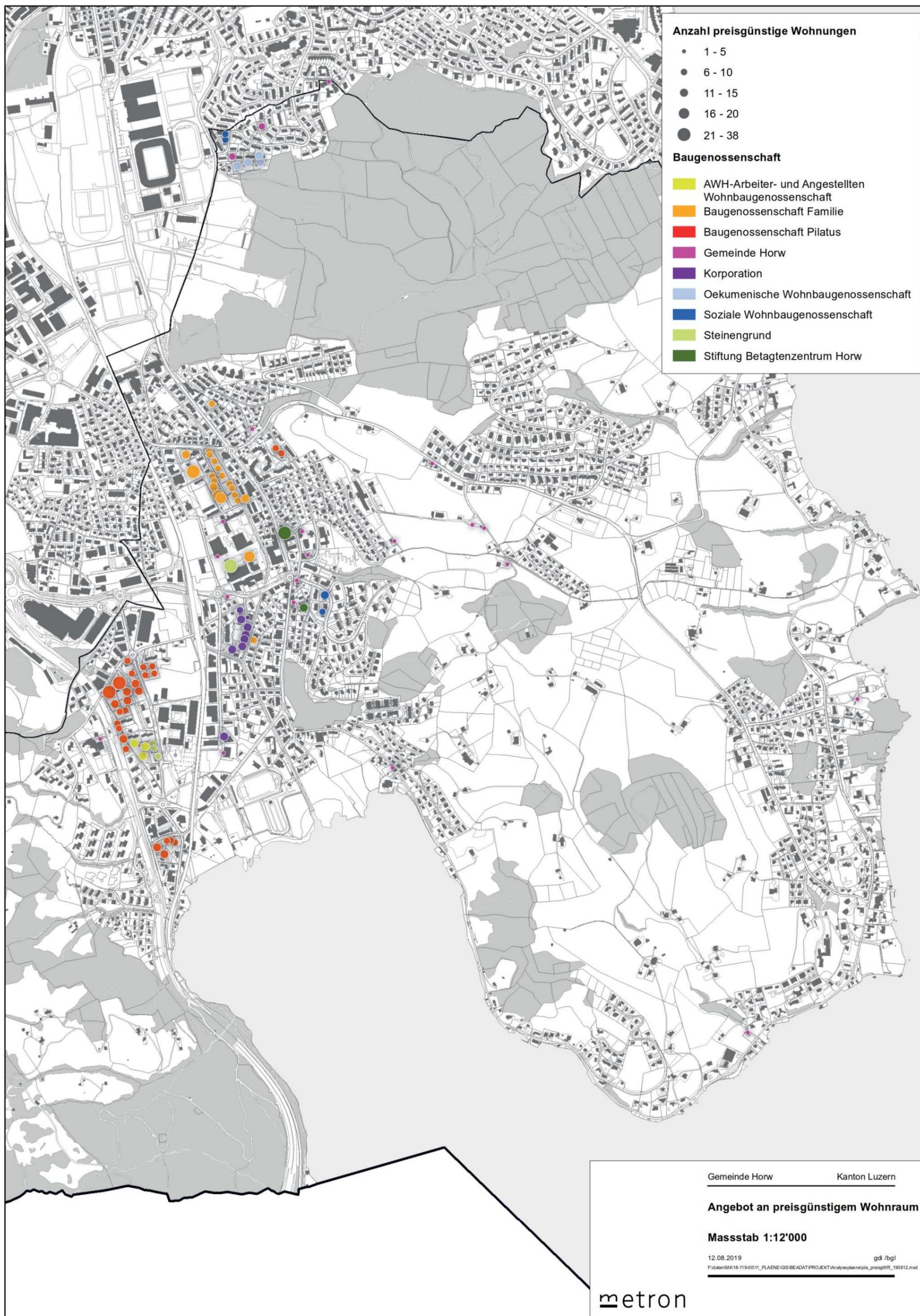
Gebäudebaujahr nach Quartier



Gebäudetyp nach Quartier



Anhang 5: Räumliche Übersicht preisgünstiger Wohnraum



Anhang 6: LUBAT-Tabelle inkl. Arbeitsplan LUBAT-relevante Flächen

Schätzung der theoretischen Einwohnerkapazität des Zonenplans (Einwohner-Fassungsvermögen des Zonenplanes)

Zusammenzug aus den Tabellen T2 und T3 (In dieser Tabelle sind keine Änderungen vorzunehmen. Die Änderung sind in den Tabelle T2 (genehmigter Zonenplan) und in der Tabelle T3 (Entwurf des Zonenplans) vorzunehmen.

Tabelle T1 LUBAT 2019

Ortsteil: Horw	Ortsteilkategorie: Z3	GBCODE: 1058 (BFS Nr. 1999)	V6
Gemeinde: Horw	RP 2015 R1-5	Z3 BFS_NR: 1058 (BFS Nr. aktuell)	Date-ID: 20190515
Hinweis: Die technische und siedlungsspezifische Bereinigung in Arbeit: rawi 7.8.2019			
Einwohnerentwicklung im Beobachtungszeitraum		Jahre	15
Stand Ende		2003	2018
Einwohner innerhalb der Bauzone (iBZ)	12'008	14'028	
Einwohner ausserhalb der Bauzone (aBZ)	329	329	
Total Einwohner (2018 provisorisch; Rohdaten KGWR)	12'337	14'357	Summe der Bewohner aus den "Rohdaten" des KGWR (Punktdaten ohne Bereinigung)
Total Einwohner Ende 2017		13'915	(A) -> Berücksichtigung in der Kapazitätsberechnung
Total Einwohner Ende 2014 (Grundlage für KRP LU 2015)		13'813	
Personen in Privathaushalten und Kollektivhaushalten mit EWID=999 (vgl. www.lustat.ch)			477

check	-442	0	2014
Veränderung		Wachstum pro Jahr	
[Ew]	[%]	[Ew]	[%]
2'020	16.8%	135	1.0%
-	0.0%	-	0.0%
1'578	12.8%	105	0.8%

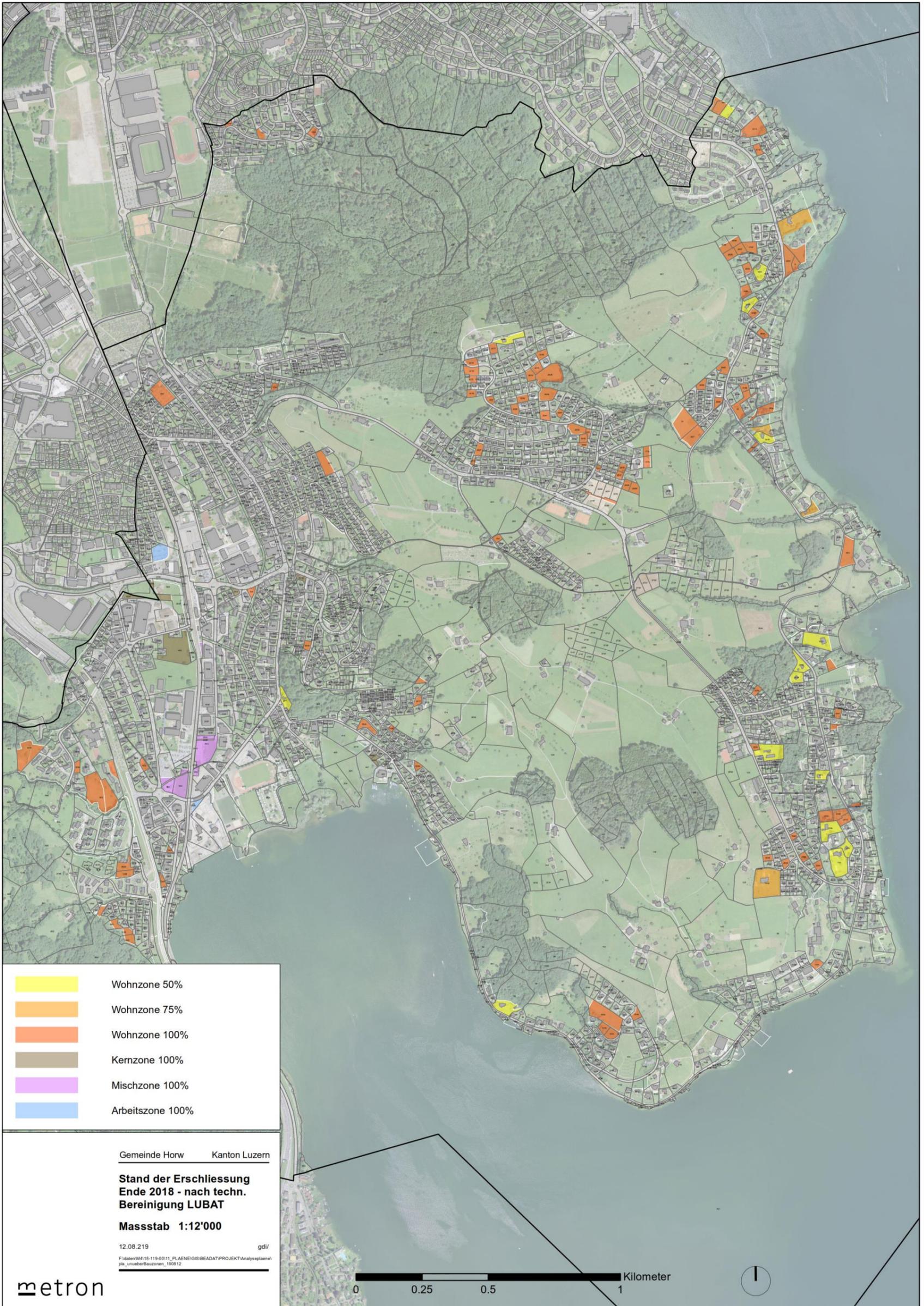
Zonentyp	Genehmigter Zonenplan (Tabelle T2)						Information		Zonenplanentwurf (Tabelle T3)						Veränderung								
	überbaut		nicht überbaut		Gesamt		EWG		überbaut		nicht überbaut		Gesamt		überbaut		nicht überbaut		Gesamt				
Typ	CODE	[ha]	[Ew]	[ha]	[Ew]	[ha]	[Ew]	[Ew]	[Ew]	[ha]	[Ew]	[ha]	[Ew]	[ha]	[Ew]	[ha]	[Ew]	[ha]	[Ew]	[ha]	[Ew]		
Wohnzonen	100 W	199.8	12'204	20.2	1'069	220.0	13'273	324	11'016	199.8	12'204	20.2	1'069	220.0	13'273	-	-	-	-	-	-	-	
Zentrumszonen	200 W/A	20.9	2'976	2.7	471	23.6	3'448	81	2'020	20.9	2'976	2.7	471	23.6	3'448	-	-	-	-	-	-	-	
Mischzonen	300 A/W	9.5	353	1.5	102	11.0	455	4	189	9.5	353	1.5	102	11.0	455	-	-	-	-	-	-	-	
Arbeitszonen	400 A	3.9	5	0.4	-	4.3	5	-	5	3.9	5	0.4	-	4.3	5	-	-	-	-	-	-	-	
Weiler	500 Weiler	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Zone für öZ	600 öZ	28.0	368	-	-	28.0	368	24	395	28.0	368	-	-	28.0	368	-	-	-	-	-	-	-	
Zone für SpF	700 SpF	24.4	6	-	-	24.4	6	-	6	24.4	6	-	-	24.4	6	-	-	-	-	-	-	-	
Grünzonen	800 Gr	11.7	-	-	-	11.7	-	-	-	11.7	-	-	-	11.7	-	-	-	-	-	-	-	-	
Deponie-/Abbau	900 De/Ab	6.5	-	-	-	6.5	-	-	-	6.5	-	-	-	6.5	-	-	-	-	-	-	-	-	
Sonderbauzonen	1000 S	7.7	220	-	-	7.7	220	7	237	7.7	220	-	-	7.7	220	-	-	-	-	-	-	-	
Verkehrszonen	1100 VZ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Total		312.4	16'132	24.8	1'642	337.2	17'773	439	14'467	312.4	16'132	24.8	1'642	337.2	17'773	-	-	-	-	-	-	-	
Reservezonen	2220 R					9.9	-	-	-					9.9	-	-	-	-	-	-	-	-	
Verkehrsflächen	2210 üG-A					788.4	-	-	-					788.4	-	-	-	-	-	-	-	-	
weitere Zonen (Landwirtschaft-, Naturschutz-, Freihaltezonen, Wald, Zonen nach § 60PBG)						907.7	341	38	385					907.7	341								
Korrektur aktuelle Einwohnerzahl aus (A)							(442)								(442)								
Korrektur EWG (geschätzter Einwohnergleichwert (EWG) -> vgl. LUBAT Handbuch)							(475)	475	14'832						(475)								
Total Einwohnerkapazität ca. *)						2'043.2	17'200 (B)			2'043.2	17'200 (G)												
Wachstumspotenzial *)							3'300 (C)		220 (E)				3'300 (H)		220 (J)								
Wachstumspotenzial in %							24% (D)		1.4% (F)			24% (I)		1.4% (K)									

Vorgaben aus kantonalem Richtplan 2015 (R1-5)

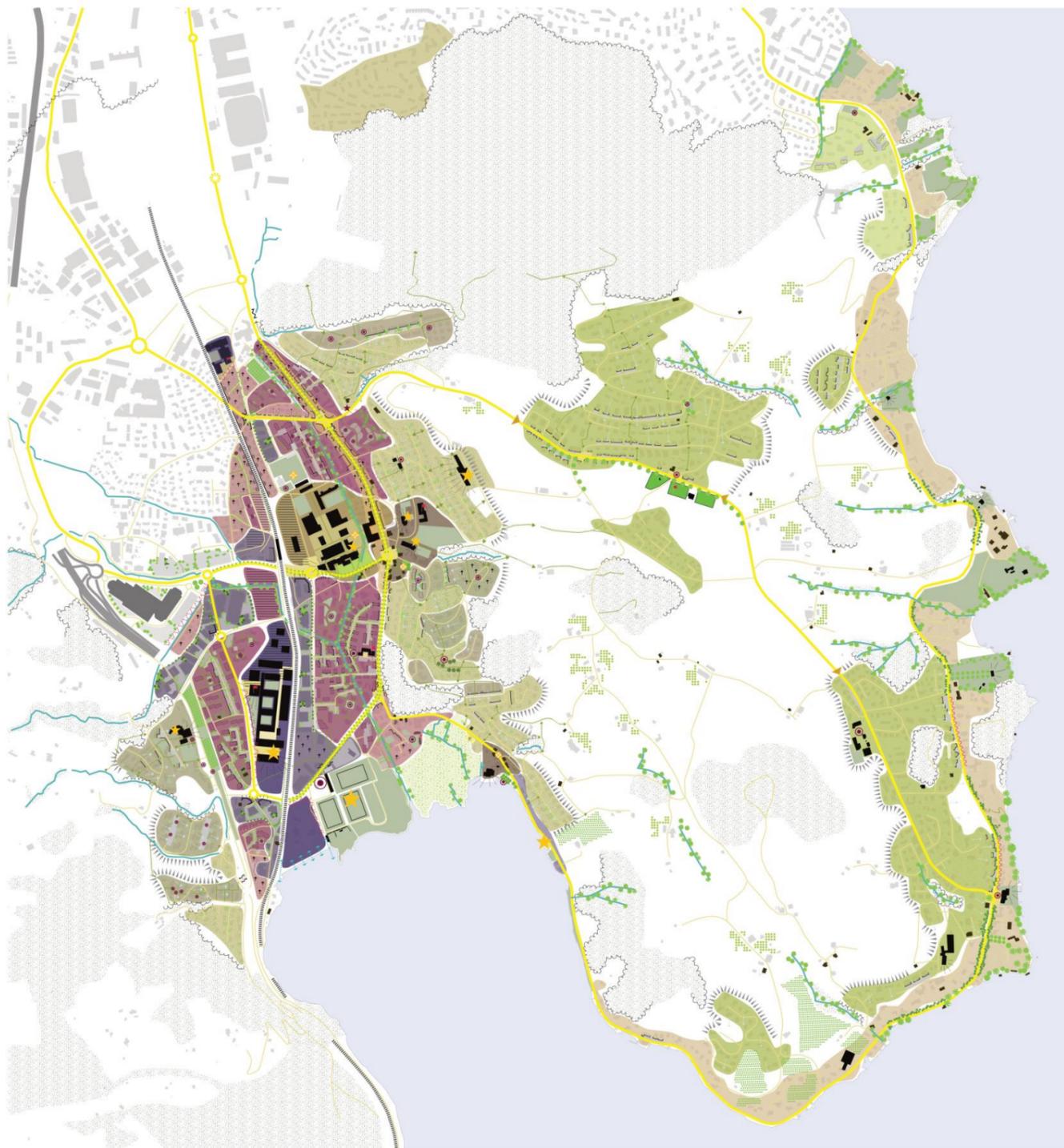
Dichtewerte (inkl. EWG; massgebende Zonen: Wohn-, Zentrums- und Mischzonen)	[m2/Ew]	145
Dichte effektiv: Flächenbedarf der vorhandenen Bewohner in den überbauten Zonen *)	(L)	165
Schätzung für den genehmigten Zonenplan (Ausgangslage für die Beurteilung *)	(M)	145
Schätzung für den Entwurf des Zonenplans *)	(N)	145
Median RP 2015 R1-5 für Gemeindekategorie: Z3	(O)	145
Wachstumsfaktor		
Jahr (2014 = Referenz gemäss RP 2015)	2035	
Faktor RP 2015 R1-5	(P)	0.90
relevante Einwohnerzahl 2035 *)	(Q)	16'650
A) Differenz zu ZP-Einwohnerkapazität (genehmigt)	(R)	550
B) Differenz zu ZP-Einwohnerkapazität (Entwurf)	(S)	550

Legende

- (A) aktuelle Einwohnerzahl per Ende Jahr; provisorisch, provisorisch bereinigt oder definitiv (wenn vorhanden manuell eintragen -> vgl. Handbuch)
- (B) Einwohnerkapazität des genehmigten Zonenplans mit Berücksichtigung der Reserven im Bestand und der ungebauten Bauzone
- (C) Wachstumspotenzial des genehmigten Zonenplans: Differenz zwischen (B) und (A)
- (D) Ew-Wachstumspotenzial des genehmigten Zonenplans in %
- (E) jährliches Ew-Wachstumspotenzial (genehmigter ZP)
- (F) jährliches Ew-Wachstumspotenzial in % (genehmigter ZP)
- (G) Einwohnerkapazität des Zonenplanentwurfs mit Berücksichtigung der Reserven im Bestand und der ungebauten Bauzonen
- (H) Ew-Wachstumspotenzial des Zonenplanentwurfs: Differenz zwischen (G) und (A)
- (I) Ew-Wachstumspotenzial des Zonenplanentwurfs in %
- (J) jährliches Ew-Wachstumspotenzial (ZP-Entwurf)
- (K) jährliches Ew-Wachstumspotenzial in % (ZP-Entwurf)
- (L) aktueller Baulandbedarf pro Einwohner
- (M) erwarteter Baulandbedarf pro Ew des genehmigten Zonenplans
- (N) erwarteter Baulandbedarf pro Ew des Zonenplanentwurfs
- (O) Baulandbedarf pro Einwohner (Median der Gemeindekategorie)
- (P) Faktor gemäss kantonalem Richtplan 2015
- (Q) relevante Einwohnerzahl: Einwohner 2014 x Faktor (pro Jahr)
- (R) Beurteilungsgrundlage für den Einzonungsbedarf: Differenz zwischen (B) und (Q)
- (S) Vergleich Zonenplanentwurf <-> Richtplanvorgabe: Differenz zwischen (G) und (Q)
- *) gerundet: 5/50



Anhang 7: Handlungsansätze Quartieranalyse



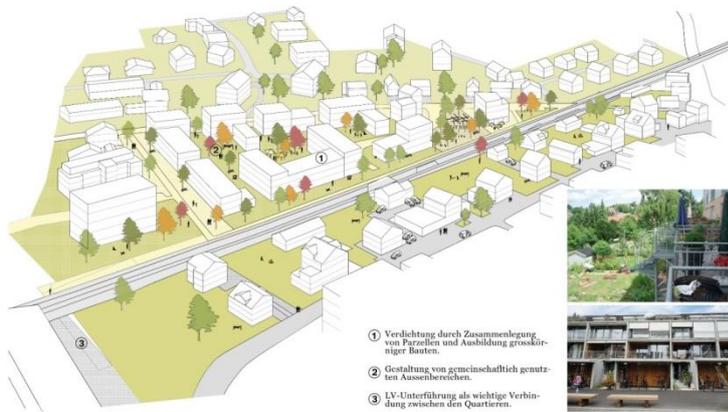
- | | | |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Bahn Autobahn Übergeordnetes Verkehrsnetz Quartierschliessungsstrasse Wald Wichtiges Gebäude (mit besonderer Präsenz im Siedlungsgefüge) Gebäude schützenswert Gemeinderrelevante Funktion Gebäude mit öffentlichem Charakter Parzellenorientierte, kleinteilige Struktur MFH-Struktur Parzellenorientierte, kleinteilige Struktur MFH-Struktur Misch- & Gewerbegebiet Campus und abgeschlossene Areale Zentrumsgebiet historisch Zentrumsgebiet neu Zentrumsgebiet Kantonsstrasse Wohnen auf der Halbinsel Wohnen am See | <ul style="list-style-type: none"> Kantonsstrasse aufwerten Wohnstrasse aufwerten Gewerbestrasse aufwerten Fussverbindung stärken und erweitern EG-Nutzung erhalten und fördern Strassenraum räumlich fassen Hochparterre vermeiden Adressierung stärken Aussicht bewahren Kopfbau/Auftakt ausbilden Durchlässigkeit an Schnittstellen erhöhen Mögliches Verdichtungspotenzial Transformationsgebiet Freiraum stärken/ausbilden Platzbereich stärken/ausbilden Versiegelte Flächen minimieren und aufwerten Restflächen zu gestaltetem Freiraum aufwerten Durchgrünten Quartiercharakter beibehalten Siedlungsgrenze zur Landschaft attraktiv gestalten Pocket Park ausbilden Dorfbach in Siedlungsstruktur integrieren Lärmbelastung durch Typologienwechsel reduzieren | <ul style="list-style-type: none"> Durchgrünten Strassenrand erhalten Obstbäume schützen Prägende Bäume erhalten Rebflächen erhalten Ortseingang aufwerten Quartiertreffpunkt ausbilden/aufwerten Quartiertreffpunkt ausbilden/aufwerten |
|--|--|--|

Anhang 8: Verworfenne Entwicklungsszenarien Schlüsselgebiete

Allmendstrasse – Variante Umstrukturierung



Wegmatt – Variante Umstrukturierung



Riedmatt – Variante Aufstockung

