

Walchwil

«Alle profitieren von der Nordzufahrt»

Die zweite Etappe der Nordzufahrt werde sich lohnen, sagt Gemeindepräsident Tobias Hürlimann – und rechnet vor.

INTERVIEW VON LUC MÜLLER

Der Gemeinderat will 29,5 Millionen Franken in die zweite Etappe der Nordzufahrt investieren. Das, obwohl der Finanzplan bis 2013 eine Nettoverschuldung von rund 34 Millionen ausweist. Ist das nicht Wahnsinn?

Tobias Hürlimann*: Die 34 Millionen muss man genau deuten. Es handelt sich nicht um Schulden, die vollumfänglich mit Fremdkapital finanziert werden müssen.

Sondern?

Hürlimann: Bis 2013 investiert die Gemeinde 34 Millionen. Als grösste Brocken sind das neue Gemeindezentrum mit neuer Gemeindeverwaltung

ABSTIMMUNG
7. März 2010

für 10,7 Millionen – welche die Stimmbürger bewilligt haben – sowie eine erste Tranche von 6 Millionen für die zweite Etappe der Nordzufahrt eingerechnet. Nun müssen wir vom Gesetz her alle gesprochenen und geplanten Investitionskredite auflisten. Nicht eingerechnet sind hier aber Steuereinnahmen, Grundstückgewinnsteuern oder das Eigenkapital. Rechnet man die Einnahmen dazu, reduziert sich die Nettoverschuldung laufend. Wir haben in den vergangenen Jahren jeweils die Gemeinderrechnung mit einem Plus abgeschlossen ...

... das heisst, die Gemeinde steht finanziell gut da?

Hürlimann: Die Jahresrechnung 2008 weist ein Plus von rund 3,3 Millionen aus. Und auch die Rechnung 2009 wird hervorragend abschliessen, wie ich schon verraten kann. Ende 2008 hatten wir ein Eigenkapital von rund 6,7 Millionen Franken. Sämtliche Investitionen der vergangenen Jahre konnten wir so selber ohne Fremdkapital finanzieren.

Aber nun stehen grosse Investitionen an. Neben dem neuen Zentrum auch die 29,5 Millionen für die Nordzufahrt. Wie bezahlt man diese nun konkret?

Hürlimann: Die Gemeinde zahlt schlussendlich von den 29,5 Millionen nur 15,5 Millionen Franken. Der Rest wird durch Perimeterbeiträge abgegolten. Das heisst, Landbesitzer von neu eingezontem Land – das an der Erschliessungsstrasse der Nordzufahrt liegt – müssen sich beteiligen.

Und was ist mit den 15,5 Millionen, welche die Gemeinde zahlen muss?

Hürlimann: Bis 2013 ist eine erste Tranche von 6 Millionen vorgesehen, aufgeteilt auf die drei Jahre ab 2010.



Die erste Etappe der Nordzufahrt – hier die Hörndlrain-Unterführung – wird im Sommer eröffnet. Nun kämpft Walchwils Gemeindepräsident Tobias Hürlimann (links) um den Kredit für die zweite Etappe. BILD CHRISTOF BORNER-KELLER

2012 sind beispielsweise 3 Millionen der Nordzufahrt eingeplant, plus 3 Millionen des neuen Zentrums. Wenn wir in einem Jahr 6 Millionen ausgeben müssen, könnten wir das sicher mehr als zur Hälfte selber finanzieren, den Rest mit Fremdkapital. Wir haben im Finanzplan bewusst tief budgetiert. Deshalb ist dort ein durchschnittlicher Selbstfinanzierungsgrad von rund 11 Prozent aufgeführt. Dieser wird sich aber bei rund 50 Prozent einpendeln.

Die Finanzen sind nur ein Argument, welche die Gegnerschaft ins Feld führt. Statt eine neue Strasse zu bauen, die die Reservebauzonen Utiger, Rägeten, im

Laiuhof und Büel erschliesst, solle man bestehende Strassen ausbauen ...

Hürlimann: ... wir haben über sechs Varianten geprüft, die viel teurer waren oder sich wegen der Topografie nicht realisieren liessen. Der Auftrag zum Variantenstudium wurde 1975 in der Ortsplanrevision festgeschrieben. 1991 wurde die zweite Etappe der Nordzufahrt in den Verkehrsrichtplan aufgenommen. Die Baulinie ist seit 2005 genehmigt.

Und wenn man die Bauzonen über das Hörndlrain und die Dürrenburg erschliesst, wie die Gegner vorschlagen? **Hürlimann:** Die Strasse im Hörndli-

rain endet momentan noch in einer Sackgasse, diese müsste man für das neue Baugebiet ausbauen. Die bestehende Strasse entlang dem Laiuhof ist viel zu steil, um in die Bauzone zu führen. Hier können zwei Autos nicht kreuzen. Die neue Strasse muss aber von Rettungsdiensten gut befahren werden können. Um kleine Strassen auszubauen, müsste man viel zu viel Landanteil zerstören.

Wer profitiert von der neuen Strasse der zweiten Etappe der Nordzufahrt?

Hürlimann: Alle profitieren. Erstens wird der Dorfkern entlastet. Denn bisher führt hier nur eine Strasse durchs Zentrum, die ein Nadelöhr ist. Zudem

«Wir haben im Finanzplan bewusst tief budgetiert.»

TOBIAS HÜRLIMANN,
GEMEINDEPRÄSIDENT

entsteht durch die Strasse, die jeweils auf einer Seite ein Trottoir hat, ein neuer schöner Spazierweg. Die Heimfahrt für die Walchwiler wird kürzer, einfacher und sicherer. Und schlussendlich haben wir die neue S-Bahn-Haltestelle beim Hörndli – Teil der ersten Etappe der Nordzufahrt – auf die zweite Etappe ausgelegt. Jetzt hier zu stoppen, würde keinen Sinn machen. Auch die Idee eines Ortsbusses könnte man nicht mehr realisieren. Sind die Baureservezonen überbaut, rechnen wir mit rund 240 neuen Einwohnern, die jährlich 1,2 bis 1,5 Millionen Franken neue Steuererträge bringen. Zudem budgetieren wir mit Grundstücksgewinnsteuern von rund 3,5 Millionen.

Bedenken gibt es auch wegen des steilen und heiklen Baugebiets. Unvorhergesehene Probleme könnten auftauchen und zu Mehrkosten führen, so die Kritiker. Was sagen Sie dazu?

Hürlimann: Wir haben von Spezialisten den Baugrund untersuchen lassen. Wir sind bestmöglich vorbereitet. Zudem sind wir hier in Walchwil mit der ausgeprägten Hanglage seit Jahren erfahren im Bauen am Hang. Da kann uns nichts gross überraschen. Zudem haben die Stimmbürger die Sicherheit, dass der Baukredit, der auf Schätzungen und aktuellen Baupreisen basiert, mit einer Abweichung von 10 Prozent plus oder minus eingehalten wird.

Was passiert bei einem Nein?

Hürlimann: Das wäre tragisch. Wir verlieren die letzte Chance, eine durchgehende Strasse bauen zu können. Die Gemeinde müsste die Baureservezonen trotzdem und somit einzeln erschliessen. Die Privatanlieger würden Stichstrassen erstellen, die in Sackgassen enden würden. Das Gebiet Büel könnte kaum erschlossen werden, da dies ohne neue Brücke nicht möglich wäre. Man müsste das Bauland auszonieren und eventuell entschädigen. Auch die Strasse im Hörndlrain würde man nicht weiterführen, weil diese beim Rägetenbach endete. Denn dort beginnen die ersten Spezialbauten.

HINWEIS

* Tobias Hürlimann (CVP), 47 Jahre alt, sitzt seit 2001 im Gemeinderat, seit 2009 ist er Gemeindepräsident von Walchwil. ◀

EXPRESS

- Am 7. März stimmen die Walchwiler über die zweite Etappe der Nordzufahrt ab.
- Der Baukredit für die Erschliessungsstrasse beträgt 29,5 Millionen Franken.

DIE PARTEIEN

Alle sind dafür

Das sagen die Ortsparteien zur Abstimmungsvorlage:

● **SVP:** Die Partei steht grossmehrheitlich hinter dem Projekt Nordzufahrt, heisst es in einer Mitteilung. Die von den Gegnern gezeigten Alternativen zur Zufahrt seien gesucht oder unmöglich. Die Strasse könnte womöglich ohne Mehraufwand 2,5 Meter verbreitert werden, so die SVP. Die Kosten von 29,5 Millionen Franken seien hoch, aber ein grosser Teil davon würde durch Perimeterbeiträge oder Grundstücksgewinnsteuern zurückfliessen. Wichtig sei, dass das Gebiet Laiuhof/Rägeten entwässert werde. Die Meteorwasserleitungen führen nach Angaben des Gemeinderates in den Rägetenbach. Der Durchlass beim Hörndlrain ist auf ein 300-Jahr-Hochwasser ausgelegt.

● **FDP:** «Die zweite Etappe Nordzufahrt ist eine Notwendigkeit», so Jürg Portmann, Präsident der FDP Walchwil. Das Projekt sei seit Jahren im Strassenrichtplan. Die Finanzierung der 29,5 Millionen sei möglich, der Gemeinderat habe einen klaren Finanzierungsplan. Die FDP wird am Samstag zum Thema noch eine Parteiversammlung durchführen.

● **CVP:** «Die Partei ist grossmehrheitlich für die Nordzufahrt», so Vizepräsident Vitus Hürlimann. Er plädiert aber dafür, dass die Strasse breiter geplant wird, sodass zwei LKW kreuzen können und dafür nicht wie geplant aufs Trottoir ausweichen müssen.

● **SP:** Die Partei hat an der Parteiversammlung nach intensiver Diskussion beschlossen, dem Baukredit für die Nordzufahrt zuzustimmen. «Der Entscheid war aber knapp», so Parteipräsident Hans Ruedi Kilchsperger. uc

DIE VORLAGE

Eine neue Strasse

Die erste Etappe der Nordzufahrt wird im Sommer eröffnet. Sie hat mittels SBB-Unterführung eine neue Zufahrt zum Hörndlrain gebracht. Nun steht die zweite Etappe der Nordzufahrt an. Eine neue Strasse soll vom Hörndlrain her die Reservebauzonen Utiger, Rägeten, Im Laiuhof und Büel erschliessen und in die Vorderbergstrasse einmünden. Der Baukredit dafür liegt bei 29,5 Millionen Franken. red

ANLÄSSE

Tierkommunikation

Menzingen – Am Samstag hält die Bäuerin und Tierkommunikatorin Priska Welti im Restaurant Adler in Menzingen, 19.30 bis 22.30 Uhr, einen Workshop ab. Das Thema: die Zwiesprache zwischen Tier und Mensch. Für den Workshop, der pro Person 30 Franken und für Ehepaare 50 Franken kostet, ist eine Anmeldung unter der Telefonnummer 041 870 88 47 nötig. (red)

Musikschule lädt ein

Neuheim – Am Samstag, 9.30 bis 11.30 Uhr, organisiert die Musikschule einen Tag der offenen Tür. Im Schulhaus Dorf werden Instrumente vorgestellt. (red)

Cham

Beim Gewerbeland fehlt der Wettbewerb

Die CVP ist über das künftige Angebot von preisgünstigem Gewerbeland besorgt. Per Motion fordert sie den Gemeinderat zum Handeln auf.

Die Situation wird sich in der Zukunft noch verschärfen, denn schon jetzt steht für Handwerker und KMU-Betriebe zu wenig Gewerbeland zur Verfügung. Und wenn ja, nur zu teuren Preisen, argumentiert die CVP in ihrer am 9. Februar eingereichten Motion. Darin fordert sie den Gemeinderat auf, bei der nächsten Zonenplanre-

vision Planungsinstrumente und Bauzonen zu schaffen, die eine gute, sinnvolle Durchmischung von verschiedenen Arbeitsgebieten und -zonen ermöglichen. «Arbeitszonen sollen auch ohne Bebauungsplanpflicht und in Einzelbauweise erstellt werden können», schreibt die CVP. Ein gewisser Landanteil solle nur dann eingezont werden, wenn er durch die Gemeinde erworben werden könne.

Der Gemeinderat soll auch aufzeigen, welche Projekte in den letzten fünf Jahren mit der Auflage für Gewerberäume realisiert und ob sie auch ausgeführt worden seien. Und welches Bauland mit einer Mischnutzung für Wohnen und Gewerbe in dieser Zeit teilgebaut wurde, ohne dass der Gewerbe-

anteil realisiert worden sei. Im 2004 habe der Kantonsrat den Richtplan verabschiedet und damit die Grundzüge für die Entwicklung der nächsten 20 Jahre festgelegt. «Cham hat jedoch bereits 1990 kein Land für Arbeitsplätze mehr um- oder einzonen können», so die CVP, «weil es genügend eingezontes Land gab. Ein weiterer Nachteil war, dass dieses Land auf wenige Grundeigentümer beschränkt war und dadurch kein Wettbewerb entstehen konnte.»

Welche Folgekosten entstehen?

Gleichzeitig hat die CVP eine Interpellation mit neun Fragen betreffend der Zentrumsgestaltung von Cham eingereicht. Dabei will die Partei beispiels-

weise wissen: Welche kantonalen Strassen müsse die Gemeinde nach dem Bau der bis 2015 gebauten Umfahrungsstrasse übernehmen? Ob die kommende Konsultativabstimmung vom 13. Juni eine Auswirkung auf die Übernahme von Kantonsstrassen habe, und welche Kriterien diesbezüglich massgebend seien? Weiter interessiert die CVP, mit welchen Unterhaltskosten die Gemeinde nachher rechnen müsse. Mit welchen Folgekosten bei einer allfälligen Ablehnung der Zentrumsplanung mit der Sperrung der Bärenbrücke zu rechnen sei? Und welchen Mehrwert bringe die Sperrung überhaupt, und wie könne dieser umgesetzt werden?

MONIKA WEGMANN