

Gemeinde Walchwil



Gemeindliche Urnenabstimmung vom 7. März 2010

**Kreditbegehren Neubau Nordzufahrt Walchwil
2. Etappe (Hörndlirain – Vorderbergstrasse)**

Erläuterungen des Gemeinderates



Parteiversammlungen

CVP

Christlichdemokratische Volkspartei
Donnerstag, 25. Februar 2010, 20.00 Uhr
Hotel Aesch

FDP

Freisinnig-Demokratische Partei
Samstag, 27. Februar 2010, 10.00 Uhr (Brunch)
Hotel Aesch

SVP

Schweizerische Volkspartei
Mittwoch, 17. Februar 2010, 20.00 Uhr
Zentrum Elisabeth

SP

Sozialdemokratische Partei
Dienstag, 23. Februar 2010, 20.00 Uhr
Restaurant Engel

Stimmberechtigung

Stimmberechtigt sind gemäss § 27 der Kantonsverfassung alle in der Gemeinde Walchwil wohnhaften Schweizer Bürgerinnen und Bürger, welche das 18. Altersjahr zurückgelegt haben und nicht wegen Geisteskrankheit oder Geistesschwäche (Art. 369 ZGB) entmündigt sind. Das Stimmrecht kann frühestens fünf Tage nach der Hinterlegung der erforderlichen Ausweisschriften ausgeübt werden.

Zustellung des Stimmmaterials

Der Stimmzettel für diese Urnenabstimmung wird jeder stimmberechtigten Person separat zusammen mit dem amtlichen Rücksendekuvert, dem Stimmrechtsausweis und dem Stimmzettelkuvert im Verlaufe der viertletzten Woche vor der Abstimmung zugestellt.

Denken Sie daran, bei der schriftlichen Stimmabgabe den Stimmrechtsausweis zu unterzeichnen.

Über die Abstimmungsmodalitäten (briefliche Stimmabgabe, Öffnungszeiten des Urnenbüros etc.) orientieren die Publikationen im Amtsblatt vom 26. Februar und 5. März 2010.

Auflage

1'900 Exemplare verteilt in alle Haushaltungen der Gemeinde Walchwil.

Vorlagen auf Internet

Sämtliche Vorlagen können auf unserer Homepage www.walchwil.ch abgerufen bzw. heruntergeladen werden.

1. Kurzfassung

In der Gemeinde Walchwil wird seit mehr als 35 Jahren über eine zweite Zufahrt in das oberhalb der SBB-Linie liegende Gemeindegebiet diskutiert. Mit dem Eintrag in den Verkehrsrichtplan, der Übernahme des Baulinienplans in den Zonenplan und der Schaffung von Reservebauzonen wurden die raumplanerischen Voraussetzungen vor fast einem Jahrzehnt geschaffen. Im Jahre 2001 wurde schliesslich die Realisierung einer ersten Etappe – die Strassen-Unterführung SBB im Hörndli – eingeleitet. Dieses Bauwerk kann im Sommer 2010 dem Verkehr übergeben werden.

Die 2. Etappe der Nordzufahrt Walchwil sieht den Ausbau des Hörndlirains und der Neuhausstrasse mit einem Gehweg vor. Ab dem Ende der Neuhausstrasse wird die neue Nordzufahrt gebaut, welche die Reservebauzonen Utigen, Rägeten, im Lauihof und im Büel erschliesst und im Bereich der St. Antoniuskapelle in die Vorderbergstrasse einmündet.

Mit der Nordzufahrt wird das Siedlungsgebiet von Walchwil oberhalb der SBB-Linie mit einer zweiten Zufahrt erschlossen. Gleichzeitig kann das Zentrum von Walchwil (Dorf- und Vorderbergstrasse) vom Durchgangsverkehr vor allem in Fahrtrichtung Zug spürbar entlastet werden. Letztlich kommt die Gemeinde ihrer gesetzlichen Erschliessungspflicht für die Reservebauzonen Utigen, Rägeten, Lauihof und Büel nach.

Die Nordzufahrt ist ca. 6.30 m breit und für den motorisierten Verkehr wie auch für Radfahrende in beiden Richtungen befahrbar. Für die Fussgänger wird ein Gehweg von 1.50 m Breite ausgeschieden. Dieser ist bergwärts auch für Radfahrer offen. Die Nordzufahrt überwindet auf einer Länge von 1.26 km eine Höhendifferenz von rund 100 m. Das durchschnittliche Gefälle liegt bei ca. 8 %. Wo nötig werden Leitplanken installiert. Die Nordzufahrt wird durchgehend massvoll beleuchtet. Die Geschwindigkeit wird unter Berücksichtigung von Verkehrssicherheit und Lärmschutz signalisiert. Brücken überqueren den Rägeten- und den Sagenbach. Im steilen Gelände braucht es Auskragungen und Stützmauern. Beim Aussichtspunkt im Büel wird eine Aussichtskanzel erstellt. Zahlreiche Massnahmen unterstützen die Einpassung des Bauwerks in die Landschaft und minimieren Umwelteinflüsse auch während der Bauzeit.

Der beantragte Baukredit für die 2. Etappe Nordzufahrt beträgt CHF 29.5 Mio. Er beinhaltet die Kosten für den Bau, die Projektierung und für den Landerwerb. An den Kosten für den Neubauabschnitt von CHF 25.5 Mio. beteiligen sich die Eigentümer der mit der neuen Zufahrt erschlossenen Parzellen der Reservebauzonen mit 55 %.

Nach der Zustimmung zum Baukredit werden die freihändigen Landerwerbe weitergeführt und das Auflageprojekt sowie der Perimeterplan fertig gestellt. Die öffentliche Auflage ist im Sommer 2010 vorgesehen, der Baubeginn erfolgt voraussichtlich anfangs 2012.

Der Gemeinderat Walchwil will mit dem vorliegenden Projekt einen wichtigen Schritt für die künftige Entwicklung der Gemeinde machen und bittet Sie um Ihre Zustimmung.

2. Vorgeschichte

Walchwil wird durch die SBB-Linie Zug - Arth-Goldau zweigeteilt. Über drei Viertel des Dorfes liegen oberhalb der Bahnlinie. Diese Gebiete sind – ausgenommen von einzelnen Liegenschaftszufahrten – bis heute nur über die Dorfstrasse via SBB-Unterführung beim Dorfplatz erreichbar. Daraus resultiert ein sehr hohes Verkehrsaufkommen (ca. 4'200 Fahrzeuge täglich) mitten durch das Dorfzentrum und ein erhebliches Risiko im Schaden- oder Unglücksfall im Bereich der SBB-Unterführung.

Bereits vor mehr als 35 Jahren wurden erste Studien erstellt, wie das Gemeindegebiet oberhalb der Bahnlinie besser und sicherer erschlossen werden könnte. Zwei Varianten wurden damals in den Verkehrsrichtplan 1975 aufgenommen.

Während der Revision der Ortsplanung 1975 wurde der Gemeinderat von den Stimmbürgern beauftragt, eine weitere Zufahrt näher abzuklären. Zahlreiche Varianten für eine zweite Zufahrt im nördlichen Ortsteil wurden geprüft. Die Linienführung über den Hörndlirain nach Rägeten, Lauihof, Suren und Büel zur Vorderbergstrasse erwies sich letztendlich als die beste Variante. Diese wurde anschliessend mit dem Richtplan 1991 von der Gemeindeversammlung zur Kenntnis genommen. Im Hinblick auf eine mögliche Erschliessung wurden auch kleinere Gebiete der Bauzone (Reservebauzone) zugewiesen.

Ende der 90er Jahre wurde die Realisierung einer 1. Etappe mit der Strassen-Unterführung SBB im Hörndli eingeleitet. Der entsprechende Baukredit wurde an der Urnenabstimmung vom 23. September 2001 genehmigt. Im Jahre 2002 legte der Gemeinderat das Bauprojekt für diese 1. Etappe öffentlich auf. Gleichzeitig wurde auch der Baulinien-, Strassenlinien- und Niveaulinienplan für die Fortsetzung der Nordzufahrt bis zur Vorderbergstrasse publiziert. Mit dem vom Regierungsrat im Jahre 2004 genehmigten Baulinien-, Strassenlinien-, Niveaulinienplan wurden die nötigen Verkehrsflächen für die Nordzufahrt gesichert.

Mit der Ortsplanungsrevision 2006 sind weitere Gebiete entlang der vorgesehenen Nordzufahrt der Reservebauzone zugewiesen worden. Zudem wurde das im Baulinien-, Strassenlinien- und Niveaulinienplan bezeichnete Areal der Zone für Verkehrsflächen zugeteilt. Durch die Zustimmung zur Ortsplanungsrevision 2006 bekundete die Gemeindeversammlung den Willen, das Siedlungsgebiet von Walchwil in nördlicher Richtung weiter zu entwickeln. Die 1. Etappe der Nordzufahrt – die Strassen-Unterführung SBB im Hörndli – ist im Bau und wird Mitte 2010 fertig gestellt. Mit der nun beantragten 2. Etappe der Nordzufahrt kommt der Gemeinderat seiner Erschliessungspflicht für die der Reservezone zugewiesenen Gebiete nach.

3. Projektbeschreibung

3.1 Projektziele

Mit der neuen Nordzufahrt werden vier Ziele verfolgt:

- Erschliessung des Siedlungsgebietes von Walchwil oberhalb der SBB-Linie mit einer zweiten Zufahrt;
- Entlastung des Zentrums von Walchwil (Dorf- und Vorderbergstrasse) vom Durchgangsverkehr vor allem in Fahrtrichtung Zug;
- Groberschliessung der im Jahre 2006 ausgeschiedenen Baugebiete in der Utigen, Rägeten, im Lauihof und im Büel (Erschliessungspflicht der Gemeinde).
- zusätzliche Erschliessung zum Walchwilerberg

3.2 Projektperimeter und Linienwahl

Der Projektperimeter der 2. Etappe Nordzufahrt reicht von der Strassen-Unterführung SBB im Hörndli (1. Etappe) bis zur Einmündung in die Vorderbergstrasse im Oberdorf.

Dieses Teilstück der Nordzufahrt erschliesst die zukünftigen Baugebiete in der Utigen, Rägeten, im Lauihof und im Büel. Zudem verbindet die Nordzufahrt später das oberhalb der Bahnlinie gelegene Dorfgebiet durch eine zweite Bahnunterführung mit der Zuger- beziehungsweise Artherstrasse. Die Bewohner der Gebiete Suren, Mägeri und Oberdorf sowie vom Walchwilerberg können sodann über die neue Nordzufahrt in Richtung Zug wegfahren. Damit wird der Dorfkern erheblich vom Durchgangsverkehr entlastet.

Die 2. Etappe der Nordzufahrt umfasst einen Ausbau- und einen Neubauabschnitt. Der Hörndlirain (ab Strassen-Unterführung SBB im Hörndli) und die Neuhausstrasse werden um einen Gehweg verbreitert. Der Neubauabschnitt umfasst die Strecke zwischen Rägeten und der Vorderbergstrasse und schliesst die Gebiete Rägeten, Lauihof und Büel an das übergeordnete Strassennetz an.

3.3 Technische Beschreibung

3.3.1 Strassentyp und Funktion

Die Nordzufahrt wird gemäss § 3 des Strassenreglements der Gemeinde Walchwil aus dem Jahre 2007 als Sammelstrasse mit Erschliessungsfunktion eingestuft (siehe auch Richtplan). Sie erschliesst bestehende und vor allem geplante Überbauungen und dient als zweite Zufahrt zum Dorfzentrum. Sie entlastet dieses aber auch vom Durchgangsverkehr.

3.3.2 Verkehrskonzept

Die Nordzufahrt ist für den motorisierten Verkehr wie auch für Radfahrende in beiden Richtungen befahrbar. Für die Fussgänger wird ein Gehweg erstellt. Dieser ist bergwärts auch für Radfahrer offen. Eine Nutzung durch öffentliche Verkehrsmittel ist möglich.

3.3.3 Strassenquerschnitt

Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 4.80 m. Zusammen mit dem Gehweg von 1.50 m Breite ergibt dies eine Gesamtbreite von ca. 6.30 m. Hinzu kommen beidseitig Bankette von 0.30 m bis 0.50 m Breite. Die Kurven werden den fahrzeuggeometrischen Anforderungen entsprechend verbreitert.

Für die Strassenentwässerung wird eine separate Leitung erstellt. Das Wasser wird gesammelt und ungereinigt (Schlammsammler) in die vorhandenen Oberflächengewässer geleitet. Anfallendes Hang- und Sickerwasser entlang der Strasse wird gefasst und abgeleitet.

Gleichzeitig mit dem Bau der Nordzufahrt wird eine neue Schmutzwasserleitung (Gemeinde Walchwil), neue Rohrtrassen inkl. Beleuchtung (Wasserwerke Zug AG, Fernsehgenossenschaft Walchwil, Swisscom) und eine neue Wasserleitung (Korporation Walchwil) realisiert.

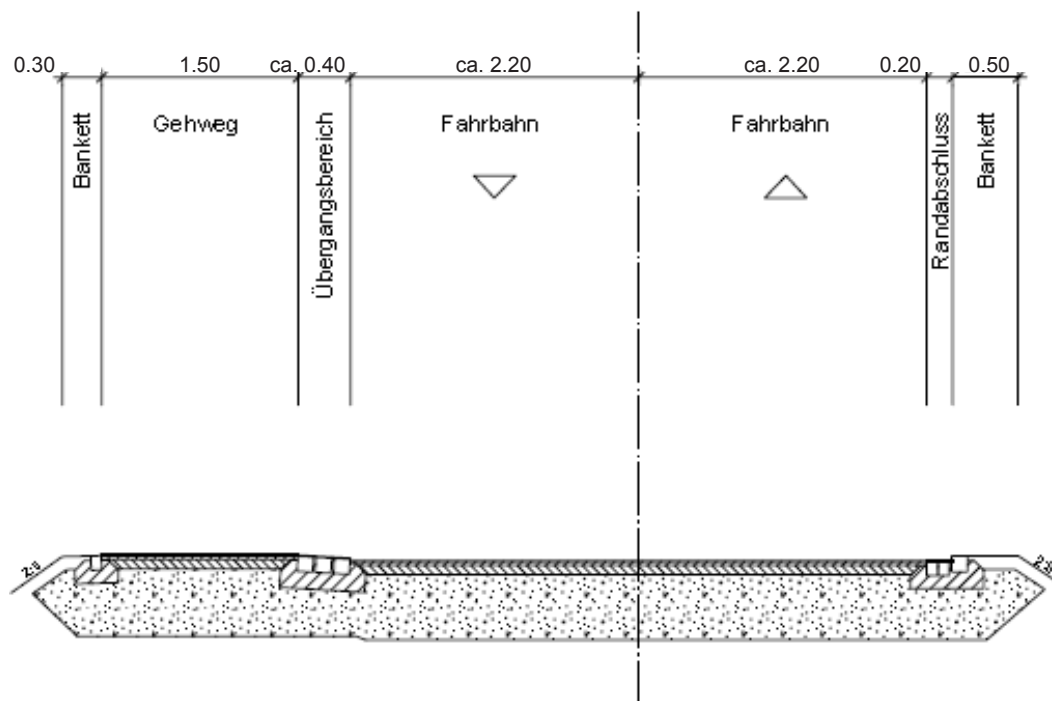


Abbildung 1: Normalprofil Strassenquerschnitt

3.3.4 Längsprofil und Sicherheit

Die Strasse hat auf einer Länge von rund 1.26 km eine Höhendifferenz von rund 100 m zu überwinden. Das durchschnittliche Gefälle liegt bei ca. 8 %. Da das Gelände sehr steil abfallend ist, werden bei Brücken, Auskragungen, Stützkonstruktionen und in Kurvenbereichen Absturzsicherungen installiert. Die Nordzufahrt wird durchgehend beleuchtet. Dabei soll eine den neusten Erkenntnissen entsprechende Beleuchtung (Minimierung der Lichtverschmutzung und des Energieverbrauchs) eingesetzt werden. Die Geschwindigkeit wird unter Berücksichtigung von Verkehrssicherheit und Lärmschutz signalisiert.

3.3.5 Kunstbauten und Infrastruktur

Der Rägeten- und der Sagenbach werden mittels Brücken überquert. Wo das Gelände steil abfällt, verläuft die Strasse auf einer Auskragung (siehe Abbildung 2). Teils sind Stützmauern nötig.

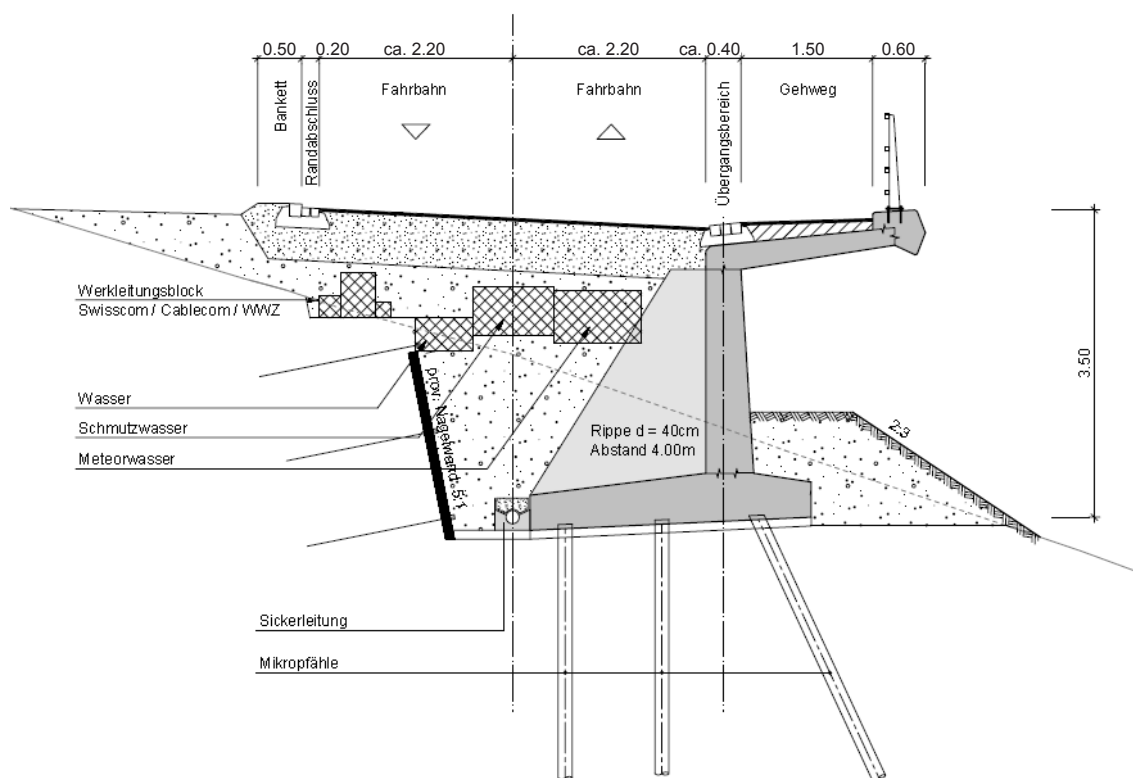


Abbildung 2: Normalprofil Strassenquerschnitt Auskragung

Als Elemente der Strassengestaltung setzen die Strassenbeleuchtung und die Bepflanzungen entlang der Strasse neue Akzente (siehe auch Abbildung 3). Alle Werkeigentümer erneuern und erweitern ihr Netz und verlegen neue Leitungen.

3.3.6 Einpassung in die Landschaft

Die Projektierung wird von Landschaftsarchitekten begleitet. Zur Einpassung in die Landschaft sowie zur naturverträglichen Gestaltung des Bauwerks sind zahlreiche Massnahmen geplant (siehe Plan Landschaftspflegerische Massnahmen in Heftmitte). Betroffene Gartenanlagen werden in Absprache mit den Eigentümern und gestützt auf Vegetationsaufnahmen vom Herbst 2009 wiederhergestellt. Im Bereich Rägetenbach werden die Fusswege neu geführt und an die neue Strasse angeschlossen. Gleichzeitig wird damit auch die Waldbewirtschaftung entlang des Rägetenbaches ermöglicht. Im Abschnitt Lauihof werden der Gehweg auf 2.50 m verbreitert und talseitig eine Reihe Einzelbäume gepflanzt (siehe Abbildung 3). Damit Amphibien und andere Kleintiere ungehindert hangauf- und abwärts zirkulieren können, wird am Waldrand unterhalb der Suren ein Kleintierdurchlass erstellt.

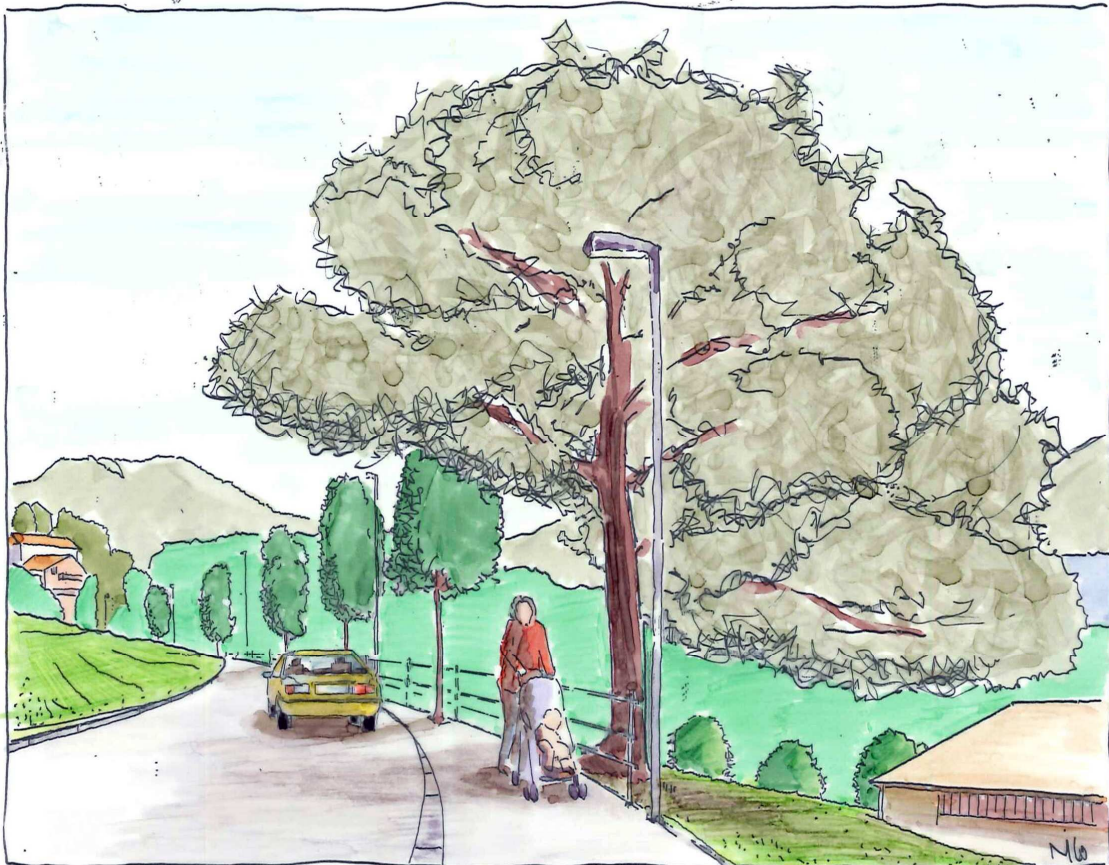
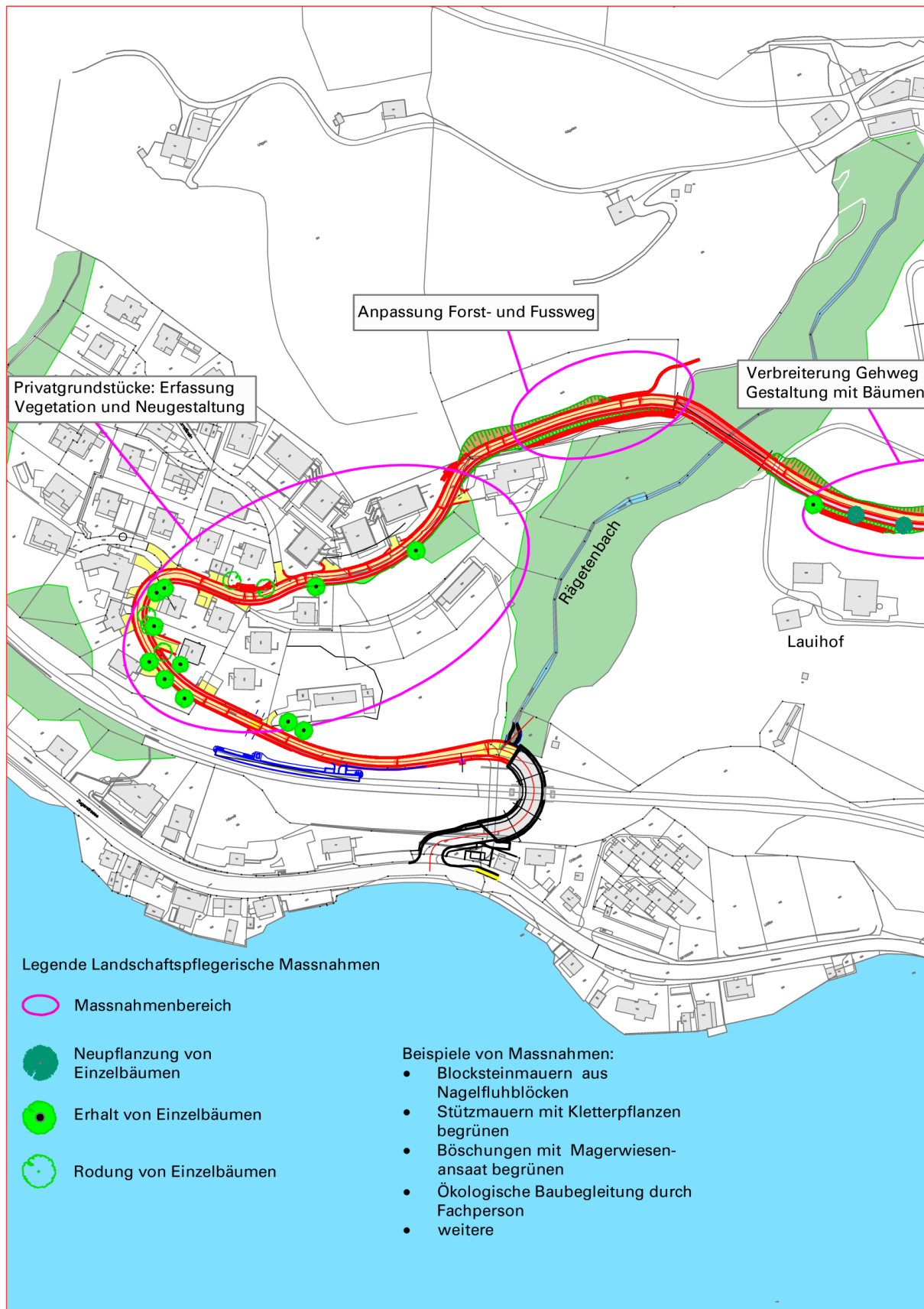
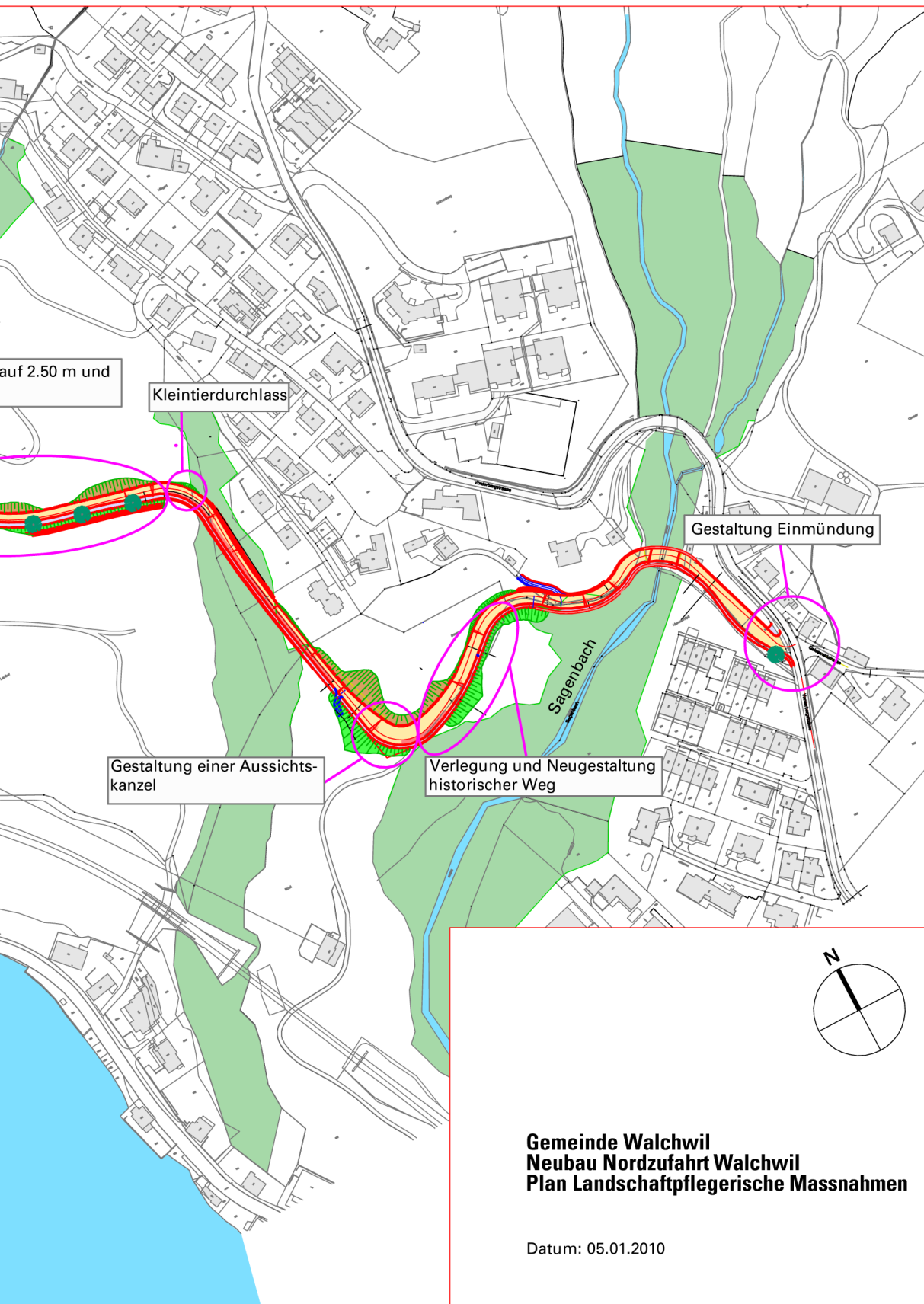


Abbildung 3: Gestaltung Lauihof mit Blick in Richtung Suren. Der Nussbaum im Vordergrund soll erhalten werden. In der rechten unteren Bildecke ist der Landwirtschaftsbetrieb Lauihof zu erkennen. Die Visualisierung ist schematisch und nicht massstäblich.





**Gemeinde Walchwil
Neubau Nordzufahrt Walchwil
Plan Landschaftpflegerische Massnahmen**

Datum: 05.01.2010

Die geplante Strasse tangiert im Büel auf ca. 200 m das Trasse des Büelweges. Von dieser Stelle aus – im Zonenplan als Aussichtspunkt eingetragen – öffnet sich ein eindrücklicher Blick über den Zugersee (siehe Abbildung 4). Der Gehweg wird deshalb zu einer Aussichtskanzel erweitert (siehe Abbildung 5). Der Büelweg ist im Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) aufgeführt. Er soll deshalb weiterhin als Wanderweg, aber auch als einfacher Maschinenweg zur Bewirtschaftung des Waldes entlang des Sagenbachs und des angrenzenden Wieslandes dienen. Die bestehende alte Trockenmauer wird gesäubert und in Stand gestellt.

Die Linienführung der Nordzufahrt bietet auf weiten Strecken eine eindrückliche Aussicht auf den Zugersee. Der Gemeinderat beantragte deshalb dem Kanton die gesamte Strecke vom Hörndli bis zum Oberdorf als kantonalen Wanderweg in den Teilrichtplan Wanderwege aufzunehmen.

Die Nordzufahrt wird im Bereich der St. Antoniuskapelle in die Vorderbergstrasse einmünden. Durch eine spezielle Kennzeichnung der Kreuzung, z. B. durch einen zum weiteren Strassenverlauf unterschiedlich gefärbten Belag, wird diese Fläche speziell hervorgehoben (siehe Abbildung 6).



Abbildung 4: Aussichtspunkt Suren mit Blick über den Zugersee



Abbildung 5: Blick ab Büelweg hangaufwärts gegen die Aussichtskanzel Büel, Suren und Rägerstrasse. Die Visualisierung ist schematisch und nicht massstäblich.



Abbildung 6: Einmündung Nordzufahrt in die Vorderbergstrasse. Der Blick geht talwärts gegen die St. Antoniuskapelle (links der Bildmitte). Die Nordzufahrt mündet von rechts kommend in der Bildmitte in die Vorderbergstrasse. Es ist eine der Situation angepasste Bepflanzung vorgesehen. Die Visualisierung ist schematisch und nicht massstäblich.

Im gesamten Projektperimeter werden die talseitigen Beton- und Winkelstützmauern (Kap. 3.3.5) mit Kletterpflanzen bepflanzt. Die Strassenböschungen werden mit einer geeigneten, standorttypischen Magerwiesenansaat begrünt und extensiv gepflegt. Das ganze Projekt wird durch eine Fachperson in ökologischer Hinsicht begleitet.

3.4 Bauausführung

Das Projekt stellt bezüglich Bauvorgang, Bautechnik, Verkehrsbetrieb und Logistik grosse Anforderungen an die Planung und Ausführung. Während des Baus erfordern die örtlich engen Platzverhältnisse und die Gewährleistung der Zugänglichkeit des Hörndliquartiers sowie der Baustellen eine sorgfältige Bauablaufplanung (inkl. Verkehrsführung). Dabei wird zur Entlastung, soweit möglich, auch der Büelweg in die Planung miteinbezogen.

Negative Umwelteinflüsse während der Bauphase sind zu minimieren. Entsprechend dem Vorsorgeprinzip werden in der Bauphasenplanung geeignete, wirksame Massnahmen (Optimierung Materialbewirtschaftung und –transporte, lärmarme Methoden, Schutz von Bäumen und Gehölzen) berücksichtigt. In den Ausschreibungsunterlagen für die Beschaffung der Bauarbeiten werden sie konkretisiert und während der Realisierung kontrolliert und dokumentiert.

4. Kosten und Finanzierung

4.1 Kostenvoranschlag

4.1.1 Abgrenzung zur 1. Etappe

In den Jahren 2001 und 2007 stimmte die Gemeinde dem Baukredit und dem Zusatzkredit für die 1. Etappe zu. Dieses Vorhaben umfasste die Zufahrt zum Tunnel ab der Zugerstrasse, das rund 60 m lange, zweispurige Tunnelbauwerk mit einer talseitigen Galerie, den nötigen Stützwerken sowie bergwärts rund 20 m Strasse ab Tunnelende. Dazu gehörten auch die erforderlichen Umgebungsanpassungen.

4.1.2 Umfang 2. Etappe

Das Projekt der vorliegend beantragten 2. Etappe startet rund 20 m nach dem Tunnelende der Strassen-Unterführung SBB im Hörndli und führt über den Hörndlirain und die Neuhausstrasse, Rägeten, den Lauihof, den Büel, über den Sagenbach zur Vorderbergstrasse im Oberdorf. Die Strassenlänge beträgt rund 1'260 m. Der Kostenvoranschlag beinhaltet die Projekt- und Bauleitung, die Baukosten, den Landerwerb und Nebenkosten wie Gebühren, Publikationen, Bauge-spann, Vermessung, Vermarchung.

4.1.3 Abgrenzung zu anderen Gemeindeaufgaben

Nicht Bestandteil des Kostenvoranschlages sind die Kosten für das neu zu erstellende Abwasserleitungsnetz. Diese Aufwendungen werden über die Spezialrechnung der Gemeinde finanziert. Ebenfalls nicht im Kostenvoranschlag 2. Etappe Nordzufahrt enthalten sind die Kosten für die Beleuchtung sowie die nötigen Anlagen der Strom- und Wasserversorgung. Die dafür zuständigen Werke tragen diese Kosten.

4.1.4 Genauigkeit des Kostenvoranschlags

Der Kostenvoranschlag für das Bauwerk liegt mit einer Genauigkeit von +/- 10 % vor.

4.2 Finanzierung

4.2.1 Kostenteiler

Massgebend für den Kostenteiler beim Neubau einer Gemeindestrasse ist das Strassenreglement der Gemeinde Walchwil vom 12. Dezember 2007. Nach § 8 des Strassenreglements leisten die direkten und indirekten Anstösser angemessene Beiträge an die Kosten von Landerwerb, Bau und Änderung von Gemeindestrassen. Dieser Beitrag beläuft sich bei Sammelstrassen auf mindestens 45 % der Kosten, bei Erschliessungsstrassen beträgt dieser Anteil 75 %. Bei wesentlichen Änderungen von Strassen können Grundeigentümer nach § 8 Abs. 4 des Strassenreglements zur Kostenübernahme verpflichtet werden, soweit diese in ihrem überwiegenden Interesse liegen.

Sowohl die Vorderbergstrasse als auch der Hörndlirain und die Neuhausstrasse werden gemäss Anhang A des Strassenreglements als Sammelstrassen eingestuft (siehe auch Eintrag Richtplan). Ebenfalls in die Kategorie Sammelstrasse eingestuft wird die Nordzufahrt. Sie sammelt den Verkehr aus den Gebieten Utigen, Rägeten, Lauihof, Büel usw. und führt diesen dem übergeordneten Strassennetz zu. In Abwägung der neu entstehenden Nutzen hat der Gemeinderat folgenden Verteilschlüssel festgelegt: Die Grundeigentümer dieser neu zu erschliessenden Gebiete haben einen Beitrag von 55 % an die Baukosten der 2. Etappe zu leisten, der Gemeindeanteil für diesen Abschnitt beträgt 45 %.

Wie bereits in der Botschaft zum Baukredit der 1. Etappe festgehalten wurde, steht der Ausbau der Strassen-Unterführung SBB im Hörndli, des Hörndlirains und der Neuhausstrasse bis zur heutigen Bauzonengrenze nicht in direktem Zusammenhang mit der Grunderschliessung neuer Bauzonen und auch nicht im überwiegenden Interesse der Anwohner bzw. Grundeigentümer dieser beiden Strassen. Die Kosten für den Ausbau von Hörndlirain und Neuhausstrasse werden deshalb zu 100 % durch die Gemeinde getragen.

4.2.2 Kostenübersicht Baukredit 2010 2. Etappe (Preisbasis 1. Nov. 2009, inkl. 7.6 % Mehrwertsteuer)

Aus- und Neubau Nordzufahrt sowie Dienstleistungen (Planung, Bau- und Projektleitung)	CHF	25'800'000.–
Landerwerb, Entschädigungen, Gebühren	CHF	3'700'000.–
Total	CHF	29'500'000.–

Davon

Anteil Gemeinde an Ausbaustrecke Hörndlirain 100 %	CHF	4'000'000.–
Anteil Gemeinde an Neubaustrecke 45 %	CHF	11'500'000.–
Anteil Dritte an Neubaustrecke 55 %	CHF	14'000'000.–
Total	CHF	29'500'000.–

4.2.3 Auswirkungen

Die durch die Gemeinde zu tragenden Kosten von CHF 15.5 Mio. (CHF 4.0 Mio. + CHF 11.5 Mio.) werden unter anderem durch zusätzliche Steuereinnahmen (Grundstückgewinn-, Einkommens- und Vermögenssteuern), die sich aus den zu überbauenden Gebieten ergeben, finanziert. Gemäss Studie des Gemeinderates müssen als Folge dieses Wachstums keine zusätzlichen Infrastrukturen wie Schulhäuser etc. realisiert werden.

5. Weiteres Vorgehen und Verfahren

Nach der Zustimmung zum Baukredit werden die Verhandlungen für den freihändigen Landerwerb weitergeführt. Parallel dazu wird das Auflageprojekt fertig gestellt und im Sommer 2010 zusammen mit dem Perimeterplan öffentlich aufgelegt. Mit der öffentlichen Auflage beginnen die formellen Rechtsmittel zu laufen.

Gestützt auf das Auflageprojekt werden nachfolgend das Ausführungsprojekt und die Submissionsunterlagen für die Vergabe der Baumeisteraufträge erarbeitet. Der Baubeginn erfolgt voraussichtlich anfangs 2012.

Bei einer Ablehnung des Baukredits wird eine zweite Zufahrt ins Siedlungsgebiet oberhalb der SBB-Linie um einige Jahre verzögert. Die Einwohnergemeinde müsste mit den Landeigentümern einzeln Erschliessungsmöglichkeiten planen. Das Ziel, eine durchgehende Erschliessungsstrasse zu bauen, wäre kaum mehr erreichbar.

Die Abstimmungsfrage lautet:

Wollen Sie dem Kredit von CHF 29'500'000.– für den Neubau der Nordzufahrt Walchwil 2. Etappe zustimmen?

Wer dem Kredit zustimmen will, schreibe «Ja», wer diesen verwerfen will, schreibe «Nein».

Empfehlung des Gemeinderates

Der Gemeinderat ist von diesem Projekt überzeugt. Dies vor allem aus den folgenden Gründen:

1. Mit der Nordzufahrt wird das Siedlungsgebiet von Walchwil oberhalb der SBB-Linie mit einer zweiten Zufahrt erschlossen. Damit kann das Zentrum von Walchwil (Dorf- und Vorderbergstrasse) vom Durchgangsverkehr vor allem in Fahrtrichtung Zug spürbar entlastet werden. Zudem kommt die Gemeinde ihrer gesetzlichen Erschliessungspflicht für die Reservebauzonen Utigen, Rägeten, Lauihof und Büel nach.
2. Die Projektierung wird von Landschaftsarchitekten begleitet. Zur Einpassung in die Landschaft sowie zur naturverträglichen Gestaltung des Bauwerks sind zahlreiche Massnahmen geplant (siehe Plan Landschaftspflegerische Massnahmen in Heftmitte).
3. Die durch die Einwohnergemeinde zu tragenden Kosten von CHF 15.5 Mio. (CHF 4.0 Mio. und CHF 11.5 Mio.) sind vertretbar und werden unter anderem durch zusätzliche Steuereinnahmen (Grundstückgewinn-, Einkommens- und Vermögenssteuern), die sich aus den zu überbauenden Gebieten ergeben, finanziert.
4. Gemäss Studie des Gemeinderates müssen als Folge dieses Wachstums keine zusätzlichen Infrastrukturen wie Schulhäuser etc. realisiert werden.

Deshalb empfiehlt der Gemeinderat den Stimmberechtigten, wie folgt zu stimmen:

Ja zum Kreditbegehren für den Neubau der Nordzufahrt Walchwil 2. Etappe.



Gemeinde Walchwil
Postfach 93, CH-6318 Walchwil
www.walchwil.ch