

## EINWOHNERRAT

Gemeindehausplatz 1  
Postfach  
6048 Horw  
info@horw.ch

Thema Einwohnerratssitzung  
Sitzungsdatum 16. März 2017, 17.00 – 21.00Uhr  
Sitzungsort Saal Egli  
Vorsitz Jürg Luthiger

Kontakt Heike Sommer  
Telefon 041 349 12 51  
E-Mail heike.sommer@horw.ch

## PROTOKOLL NR. 370

Anwesend 30 Einwohnerratsmitglieder  
5 Gemeinderatsmitglieder  
1 Gemeindeschreiber

Entschuldigt - Jung Hans Ruedi, anwesend bis 19.00 Uhr  
- Wyss Rita, anwesend ab 17.00 Uhr

### Traktandenliste

1. Vereidigung eines neuen Ratsmitgliedes Seite 2
2. Ersatzwahl eines Mitglieds der Geschäftsprüfungskommission Seite 4
3. Ersatzwahl eines Ersatzmitglieds der Geschäftsprüfungskommission Seite 4
4. Bericht und Antrag Nr. 1584 Ortsplanung: Teilrevision Zonenplan A und Bau- und Zonenreglement "Wegmatt" (Art. 4, 8a, 30), Grundstücke Nrn. 1546, 2516, 471 und Genehmigung eines Infrastrukturvertrags Seite 5
5. Fragestunde Seite 23
6. Dringliche Interpellation Nr. 2017-668 von Hannes Koch, L2O, und Mitunterzeichnenden: Fragen zum öffentlichen Verfahren Grämlichof Seite 24
7. Dringliches Postulat Nr. 2017-672 von Urs Röllli, FDP, und Mitunterzeichnenden: Papier- und Kartonsammlung durch Vereine Seite 28
8. Dringliches Postulat Nr. 2017-673 von Mario Schenkel, FDP, und Mitunterzeichnenden: Mehrwertabgabe bei Um- oder Aufzonungen oder Abänderung von Bebauungsplänen innerhalb der bestehenden Bauzone Seite 31
9. Interpellation Nr. 2016-666 von Pia Koefoed, L2O, und Mitunterzeichnenden: Zukunft Campingareal TCS Seite 32
10. Motion Nr. 2016-287 von Urs Röllli, FDP, und Mitunterzeichnenden: Zukunft Seebad bzw. Seebad Horw – wie weiter? Seite 35
11. Interpellation Nr. 2016-663 von Esther Dissler, CVP, und Mitunterzeichnenden: Pflegeheimplanung Kanton Luzern Seite 37
12. Interpellation Nr. 2016-667 von Mario Schenkel, FDP, und Mitunterzeichnenden: Erwerbstätigkeit oder andere sinnvolle Beschäftigung und Integration von Asylsuchenden, Flüchtlingen und vorläufig Aufgenommenen Seite 37

#### **4. Bericht und Antrag Nr. 1584 Ortsplanung: Teilrevision Zonenplan A und Bau- und Zonenreglement "Wegmatt" (Art. 4, 8a, 30), Grundstücke Nrn. 1546, 2516, 471 und Genehmigung eines Infrastrukturvertrags**

##### **Eintreten GPK**

Die GPK hat den B+A Nr. 1584 sehr kontrovers beraten. Die Diskussion dauerte mehrere Stunden und förderte einige wesentliche Unsicherheiten zutage und man hatte auch das Gefühl, dass die Gemeinde mit dem vorgeschlagenen Vorgehen gewisse Risiken eingeht. Andererseits ist der GPK die Feststellung wichtig, dass bei den Grundeigentümern eine Unsicherheit besteht, die schon seit einem Jahrzehnt andauert. Sie können faktisch nicht bauen, weil die Gemeinde in der Vergangenheit mit den Projekten nicht vorwärts gemacht hat. Jetzt haben wir etwas auf dem Tisch und wie gut das ist, wird die heutige Debatte zeigen.

Wie Sie alle wissen, ist es denkbar, dass später ein Antrag auf Nichteintreten auf den Bericht und Antrag gestellt wird. Er wird nicht von der GPK gestellt, aber für den Fall, dass er gestellt wird, werde ich mein Eintretensreferat relativ ausführlich gestalten, damit, falls hinterher die Detailberatung erfolgt, die Sachen, die wir dem Gemeinderat mit auf den Weg geben wollen, gesagt und protokolliert sind.

Wesentlicher Teil des Projektes ist, mit einem Landabtausch die Voraussetzung zum Bau einer Unterführung der Zentralbahn zu schaffen. Dies ist konsequent, denn über eine solche Unterführung haben wir uns im Rat bei der Behandlung eines Planungsberichtes im Jahr 2015 unterhalten. Die Ausführung einer solchen Unterführung wurde als sinnvoll erachtet. Folgerichtig ist die Unterführung auch im Finanz- und Aufgabenplan 2017-2022 mit Bruttokosten von 6.5 Mio. Franken und nach Abzug Beiträge Dritter (Bund, Zentralbahn) mit Kosten für die Gemeinde von knapp 1 Mio. Franken aufgeführt. Weil die Unterführung relativ prominent im B+A und auch im Vertrag vorkommt, haben wir uns in der GPK gefragt, wie realistisch die Planung aus heutiger Sicht ist, die im Finanz- und Aufgabenplan dargelegt ist. Es hat sich dann erwiesen, dass es aus heutiger Sicht unsicher ist, dass die Zentralbahn ihren Beitrag sprechen wird. Dieser wäre rund 50 % von den 6.5 Mio. Franken. Ebenso ist auch nicht ganz klar, wenn auch weniger unsicher, aus welchem Fonds die Infrastrukturbeiträge des Bundes kommen, das wären weitere 35 %. Letztendlich schaffen wir die Grundlage für den Bau einer Unterführung, die die Gemeinde möglicherweise am Schluss sehr viel mehr kostet, als wir bisher angenommen haben.

Aus Sicht der GPK ist das eine relevante Information, denn wenn die Unterführung so teuer wird könnte es sein, dass sie politisch vielleicht anders beurteilt wird als wenn sie nur 1 Mio. Franken kosten würde. Es könnte dann sein, dass man möglicherweise zu dem Schluss kommt, zu dem Preis, ohne Beiträge oder nur Teilbeiträgen von Dritten, dass man die Unterführung gar nicht will. Weiter stellt sich die Frage, ob das ganze Vertragswesen, wie es jetzt vorgeschlagen wird, sinnvoll ist. Am Rand ist zu bemerken, dass die bestehende Unterführung an der Ringstrasse rund 267 m von der geplanten Unterführung entfernt ist.

In weiteren Diskussionen hat man sich gefragt, wie so eine Unterführung ausgestaltet ist, also wieviel Platz sie braucht. Wenn die Rampe z.B. 10 % Steigung hat, benötigt sie einen gewissen Platz. Wenn man die Rampe aber steiler bauen kann, benötigt sie weniger Platz. Man weiss nicht, wie die Unterführung im Detail sein wird und das ist auch eine Unsicherheit, die in der GPK aufgetaucht ist.

Markus Bider (CVP)

Schliesslich wurde die GPK noch darauf hingewiesen, dass im Jahr 2019 die zb an dem Gleis Bauarbeiten vornehmen wird, so dass das der ideale Moment wäre, um die Unterführung zu bauen. Wenn man das nicht mit den Arbeiten der zb zusammenlegt, würde es noch teurer. Wenn die zb 2019 bauen will, müssen wir ein Projekt haben und man stellt sich die Frage, warum man nicht bereits an der Planung des Projektes ist. Das Ganze muss in den Rat, es müssen Kredite gesprochen werden und es ist demgemäss relativ dringend. Wir haben uns gefragt, ob die ganz Sequenz der Planungen wirklich richtig ist.

Im Zusammenhang mit dem zu diskutierenden Infrastrukturvertrag hat die GPK Fragen zum Stand der kantonalen Umsetzung des eidg. Raumplanungsgesetzes gestellt. Wir haben erfahren, dass das Gesetz vor der Beratung im Kantonsrat steht und aus heutiger Sicht offenbar geplant ist, das per 1. Januar 2018 in Kraft zu setzen. Dabei ist in der GPK eine weitere Überlegung aufgetaucht, und zwar ob es wirklich richtig ist, wenn man ein Gesetz hat, das per 1. Januar 2018 alles regelt, praktisch jetzt, im letzten Moment bevor das Gesetz in Kraft tritt, noch von dem Gesetz abweichende Abmachungen mit Grundeigentümern zu treffen, die möglicherweise die Gemeinde in Zukunft schlechter stellen. Aber ist es richtig, jetzt, ganz am Schluss noch ein paar Grundeigentümer anders zu behandeln als alle anderen in Zukunft, wenn das Gesetz in Kraft ist. Seitens Gemeinderat wurde gesagt, dass wir ja gar nicht wissen, was in dem Gesetz steht, aber genau das ist der Punkt. Wir wissen es nicht und darum könnte ein Kontrollhalt eine Variante sein.

Wir haben also eine Anzahl an Unsicherheiten, das neue Raumplanungsgesetz und die Geschichte mit der Unterführung. Die GPK hat aus dem Grund keine Anträge und Entscheidungen zu dem Thema gefällt, denn man hatte Angst, Hüftschüsse zu machen und gesagt, dass man die Diskussion den Fraktionen überlässt. Demgemäss kommen zu dem Thema wenig Anträge der GPK.

Kritische Überlegungen ergaben sich zum vorgelegten Infrastrukturvertrag. Vier vier Punkte erscheinen mir aus der Diskussion erwähnenswert:

1. In Artikel 21 wird ein Infrastrukturbeitrag von 400'000 Franken vereinbart. Diese Zahl ist insofern politisch relevant oder möglicherweise kontrovers, weil vor sechs Jahren im Rat auch schon einmal über Beiträge gesprochen wurde, die der Grundeigentümer allenfalls bereit wäre, an ein Infrastrukturprojekt zu zahlen. Damals wurde gesagt, dass der Grundeigentümer bereit wäre, eine Überführung auf seine Kosten zugunsten der Gemeinde zu erstellen. Man hatte sich überlegt, was das ungefähr wert ist und offenbar waren 800'000 Franken der Konsens, dass das etwa der Geldwert wäre von der Infrastrukturleistung, die dazumal in den Raum gestellt wurde. Dann stellt sich die ganz einfache politische Frage, ob das Angebot, das heute im Raum steht, vergleichbar ist mit dem Angebot, das vor sechs Jahre im Raum stand. Vor sechs Jahren stand eine andere Ausnützung im Raum; es stand ein reines Wohnprojekt im Raum und es standen andere Bodenpreise im Raum. Also ist es naheliegend, dass heutzutage nicht die gleiche Zahl kommt, aber wieso jetzt gerade die kommt und nicht irgendeine andere, konnte uns nicht klar nachgewiesen werden. Was nachgewiesen wurde, ist eine Überlegung bezüglich der künftigen Mehrwertabgabe. Diese konnten wir nachvollziehen; ob man damit einig geht, ist die Frage. Dazu wurde gesagt, der Mehrwert, den der Grundeigentümer erzielen kann, liegt möglicherweise zwischen 1.6 und 2 Mio. Franken. Demgemäss ist eine Infrastrukturabgabe von 400'000 Franken nicht so weit weg von dem, was mutmasslich in dem Gesetz stehen könnte. Das ist aber nur ein Teil der Überlegung. Der zweite Teil ist, was hat der Grundeigentümer das letzte Mal angeboten und warum ist es jetzt anders.

2. In Artikel 32 wird ein Verzicht auf allfällige Perimeterbeiträge an die Kosten, u.a. einer Unterführung sowie auf eine Mehrwertabgabe vereinbart. Das heisst, der Grundeigentümer müsste an einem allfälligen Perimeterverfahren nicht teilnehmen und keine Mehrwertabgaben zahlen. Er würde aber die 400'000 Franken zahlen. Dabei ist die Frage, ob der Betrag im Hinblick auf das frühere Angebot und das neue Gesetz angemessen ist. Dazu wurde vom Gemeinderat eine Schätzung vorgelegt, einzelne GPK-Mitglieder haben aber das Gefühl, diese sei nicht nachvollziehbar.
3. In dem Vertrag ist an vielen Stellen von einer zu erstellenden Unterführung die Rede, wie aber am Anfang ausgeführt, haben wir gar kein Projekt von so einer Unterführung. Aus heutiger Sicht ist es nicht auszuschliessen, dass eine Unterführung gar nie gebaut wird. Was hat das für Auswirkungen auf den Vertrag? Das war den Nichtjuristen in der GPK nicht so klar und den Juristen glaube ich auch nicht.
4. Schliesslich gibt es noch ein Thema, das uns sehr wichtig erscheint, und zwar die Notwendigkeit, dass wir zwei Rechtsgeschäfte haben. Einerseits beschliesst das Volk eine Umzonung und andererseits muss der Einwohnerrat heute über den Vertrag Beschluss fassen, man kann ihn allenfalls noch dem Referendum unterstellen. Es ist aber denkbar, dass durch die verschiedenen Entscheidungsgremien inkonsistente Entscheidungen gefällt werden könnten. Wir haben uns gefragt, was passiert, wenn wir heute im Rat dem Vertrag zustimmen und das Volk in vier bis fünf Monaten die Umzonung ablehnt. Dazu steht im Vertrag, dass der Teil des Landabtausches nichtig ist. Es ist aber nicht so klar, was sonst noch alles dahinfällt. Es ist also nicht so, dass der gesamte Infrastrukturvertrag wegfallen würde, sondern – nach Interpretation und Verständnis von uns als juristischen Laien – möglicherweise nur ein Teil. In extremis könnte das heissen, das Volk lehnt ab und es wird nicht umgezont. Demgemäss müsste der Infrastrukturbeitrag von 400'000 Franken nicht gezahlt werden, aber der Verzicht der Gemeinde auf eine künftige Mehrwertabgabe ist immer noch gültig. Das wäre eine Rechtssituation, die sicherlich unerwünscht wäre und bei der nicht ganz klar ist, wie unwahrscheinlich es ist, dass sie eintritt.

Ein zweites Thema ist auch noch, ob das Volk überhaupt nur über die Umzonung entscheiden kann, ohne dass das Volk genau weiss, was eigentlich in dem Vertrag steht. Die Verträge hängen sachlich in einem gewissen Sinn zusammen, das eine ohne das andere hat keine Partei abgeschlossen.

Alles in allem hat die GPK das Gefühl, die Beschlussfassung über die zwei Vorfälle, die Umzonung einerseits vom Volk und die Genehmigung des Vertrages durch den Einwohnerrat, birgt Risiken und macht keinen Sinn. Die GPK würde, wenn es überhaupt so weit kommt, einen Antrag stellen, dass den Entscheid über die Gültigkeit des Vertrages auch dem Entscheid des Volkes unterwirft, das Volk also über beide Sachen entscheiden kann. Sinnvollerweise muss man dann die Fragen auch wieder miteinander verbinden, sonst hat man das Problem der Inkonsistenz nämlich wieder.

Nach langem Beraten in der GPK über Eintreten oder Nichteintreten sind wir zum Schluss gekommen, den Antrag nicht zu stellen, sondern das alles in die Fraktionen zu spiegeln und wir werden heute sehen, was die Fraktionen damit gemacht haben. Formell ist die GPK für Eintreten, sie wird auch mehrheitlich die verschiedenen Anträge befürworten, wird aber zwei Anträge auf Veränderungen stellen, zu denen wir im gegebenen Fall kommen.

### **Eintreten BVK**

Jürg Biese (FDP)

Am 21. Februar 2017 wurde dem Einwohnerrat der B+A Nr. 1584 Ortsplanung Teilrevision Zonenplan A und Bau- und Zonenreglement "Wegmatt" per Post zugestellt. Die Einwohnerräte, und insbesondere diejenigen in den GPK- und BVK-Kommissionen, hatten gerade einmal 12 respektive 13 Tage Zeit fürs Studium von dem B+A bis zu den Beratungen in den Kommissionen.

Aus heutiger Sicht und aufgrund von den geführten Beratungen und Diskussionen ist das Geschäft, für das man diverse Einwohnerratsprotokolle und B+As bis zurück ins Jahr 2010 lesen musste, aufgrund vom Umfang und der Komplexität definitiv zu kurzfristig zur Beratung angesetzt worden. Dazu kommt, dass der B+A einige wichtige Punkte und Fragen offen lässt.

Im Jahr 2010 hat der Einwohnerrat bei der zweiten Lesung vom B+A Nr. 1414 Zonenplan und Bau- und Zonenreglement beschlossen, dass zwei Areale in der Wegmatt nicht der Arbeitszone respektive der 4-geschossigen Wohnzone, sondern beide der Arbeits- und Wohnzone zugewiesen werden sollen. Damit die Gesamtrevision Nutzungsplanung nicht blockiert wird, wurden im September 2011 bei der Genehmigung der Gesamtrevision Nutzungsplanung die zwei Wegmatt-Areale 1 und 2 ausgeklammert. Einerseits mit dem Ziel, einen Teil von den Arealen in eine reine Wohnzone umzuzonen und andererseits, um die Randbedingungen für die Querung von der Zentralbahnlinie zu klären.

Im Jahr 2012 ist die zweite Lesung vom B+A Nr. 1488 Teiländerung Zonenplan im Gebiet Wegmatt abtraktandiert worden, weil die Eigentümerin vom Grundstück Nr. 1546 (Schappe AG) in Aussicht gestellt hat, dass sie sich an einer neuen, zukünftigen Gleisquerung beteiligen würde.

Nach einer Studie für den Ersatz von den Niveauübergängen Krienserstrasse und Wegmattstrasse, einem Richtprojekt für die Querungen von der zb zwischen Bahnhof Horw und dem Mattenhof und einer Machbarkeitsstudie für eine neue Unterführung, sind im Jahr 2016 die Verhandlungen bezüglich der Landabtretung für die Unterführung und den Ausbau vom Brünigweg sowie bezüglich einem Baukostenbeitrag an die Erstellung von der Unterführung endlich gestartet worden.

Das Ergebnis ist der vorliegende, wie schon erwähnt sehr kurzfristig eingegangene B+A, der die öffentliche Urkunde betreffend Infrastrukturvertrag und Vorvertrag zum Abschluss von einem Grundstückvertrag zwischen der Schappe AG und der Einwohnergemeinde Horw beinhaltet.

Je länger man den B+A mit seinen Beilagen studiert und diskutiert, desto mehr Fragen und Zweifel kommen auf, ob jetzt das Ziel der Ausklammerung der Wegmattareale 1 und 2 bei der Gesamtrevision Nutzungsplanung im Jahre 2011 erreicht worden ist.

Die BVK hat den B+A Nr. 1584 am 6. März 2017 zusammen mit dem Gemeinderat Thomas Zemp, dem Leiter Hochbau Markus Bachmann sowie mit dem externen Rechtsanwalt Peter Germann beraten. Wir haben über die Bedeutung und die Auswirkung von der neuen gemischten Wohn- und Arbeitszone für ähnliche Areale diskutiert und uns überlegt, wie das Mischverhältnis in 10 oder 20 Jahren sichergestellt wird, wenn, wie jetzt in der Wegmatt geplant, ein ganzes Gebäude nur dem Gewerbe und andere 100 % dem Wohnen zugeteilt werden. Dies muss über zukünftige Prüfungen von entsprechenden Baugesuchen sichergestellt werden. Zudem haben wir versucht herauszufinden, ob dieser Landabtausch sowie der Infrastrukturvertrag eine Win-win-Situation für beide Vertragspartner ist oder nicht.

Wir sind zu keinem abschliessenden Ergebnis gekommen, weil es sehr schwierig ist, das Gesamtpaket mit der kostenlosen Landabtretung von 765 m<sup>2</sup> gegen 123 m<sup>2</sup> Gemeindeland, die Plansicherheit für eine Unterführung, die Verbreiterung vom Brünigweg, den Nutzen der Unterführung für beide Vertragspartner, die Mitbeteiligung an der Unterführung in der Höhe von 400'000 Franken sowie die Festlegung von der Ausnützungsziffer auf 1.05 zu bewerten. Es konnte uns auch niemand sagen, wie hart und zäh die Verhandlungen mit der Schappe geführt worden sind. Hingegen ist bekannt, wie lange es gedauert hat, bis der jetzige Vorschlag endlich vorlag.

Insbesondere ist es schwierig zu beurteilen, ob der Infrastrukturbeitrag von der Schappe AG in der Höhe von 400'000 Franken an die Unterführung angemessen ist. Die BVK hat deshalb angeregt, dass geprüft wird, ob dieser Beitrag im Sinne von einer Mitbeteiligung am Ausbau vom Brünigweg erhöht werden kann respektive ob der Brünigweg überhaupt ausgebaut werden muss.

Mittlerweile ist bekannt, dass sich die zb vermutlich gar nicht an der Unterführung beteiligen wird, weil sie keinen Nutzen für ihren Bahnbetrieb daraus hat. Die Kosten für die Unterführung werden neu mit 5.5 Mio. statt 6.5 Mio. Franken veranschlagt. Allerdings ist dabei noch nicht klar, wie die Unterführung auf der Ostseite von den Gleisen umgesetzt wird. Hoffen wir, dass das Karussell nicht wirklich ein Karussell wird, sondern eine echte Unterquerung daraus entsteht.

Die zwei offenen Einsprachen sind in der BVK auch besprochen worden und wir sind zur Ansicht gekommen, dass diese abgewiesen werden können.

Aus Sicht BVK hinterlässt der B+A Nr. 1584 mit seinen Beilagen keinen transparenten und ausgereiften Eindruck, weshalb sich sogar die Frage aufgedrängt hat, ob dieser aufgrund von befürchteten zukünftigen Diskussionen über Mehrwertabschöpfungen bewusst herangewürgt worden ist, womit die Gemeinde aber auf massgebliche Einnahmen verzichten würde. Andererseits ist die BVK der Ansicht, dass es gut ist, dass jetzt in absehbarer Zeit die Lücke im Zonenplan A wieder geschlossen wird, die Wegmatt überbaut und die Unterführung zur Erschliessung von den Quartieren westlich von den Bahngleisen realisiert werden kann. Auch die Einführung der neuen Wohn- und Arbeitszone sowie die Aufteilung der drei Gebäude in zwei für Wohnen und eines für Gewerbe erscheinen der BVK als geeignet, da an dieser Lage mehr Gewerberaum sowohl aus emissionsstechnischen, aber auch finanziellen Gründen kaum realisierbar und sinnvoll wäre.

Deshalb ist die BVK schlussendlich einstimmig für Eintreten auf das Geschäft wie auch für die Genehmigung der Teilrevision vom Zonenplan A und vom Bau- und Zonenreglement Wegmatt. Sie ist auch für die Abweisung der beiden Einsprachen und die Genehmigung des Infrastrukturvertrages vom 18. November 2016.

#### **Eintreten CVP**

Die Diskussion in der CVP war ebenfalls von den bereits gehörten Unsicherheiten und Zweifeln, geprägt. Ich verzichte darauf, noch einmal die Geschichte aufzurollen, diese ist Ihnen bekannt.

Grundsätzlich geht es um eine Umzonung, bei der die Grundfrage lautet, ob man diese Umzonung in eine Wohn- und Arbeitszone aus raumplanerischer Sicht möchte oder nicht. Verbunden ist natürlich damit zugleich die Frage, was denn sein soll, wenn man diese Zonenplanänderung nicht will, denn dann fällt sie zurück in die bestehende Gewerbe- und Wohnzone (Grundstücke Nrn. 1546 und 2516) bzw. Industriezone (Grundstück Nr. 471). Garniert wird diese Fragestellung mit einem Infrastrukturbeitrag, den einer der beiden Grundeigentümer bezahlt, und durch die Landsicherung für die Unter-

Richard Kreienbühl  
(CVP)

führung. Erschwerend kommen die Fragen hinzu, ob der Infrastrukturbeitrag genügend hoch ist sowie die Kostenfrage der Unterführung bzw. Bahnquerung.

Die CVP ist einstimmig für Eintreten auf den B+A 1584, das heisst aber nicht, dass der Entscheid diskussionslos erfolgt ist.

Die CVP folgt der Argumentation des Gemeinderates betreffend der Einsprachen. Dies war unbestritten. Auch macht die vorgeschlagene Umzonung städteplanerisch und raumplanerisch durchaus Sinn, Stichwort klare Trennung von Wohnen und Gewerbe, insbesondere auch im Zusammenhang mit Horw Mitte. Weiter ist zu berücksichtigen, dass – geht man von einer Unterführung aus – die Fläche für eine Realisierung der Ringstrasse für die Erschliessung der hinteren Häuser für gewerbliche Nutzung fehlt. Es ist somit nachvollziehbar, die gewerbliche Nutzung auf den vorderen Bereich des Grundstücks zu konzentrieren. Anders sieht es aus, wenn die Bahnquerung mit einem Bahnübergang, d.h. ohne eine Unter- oder Überführung realisiert werden könnte und würde. Ich komme später noch einmal darauf zu sprechen.

Das Verhandlungsergebnis könnte man als einen Kompromiss mit ein paar Schwächen bezeichnen:

- Gemäss Vertrag wird auf künftige Steigerung des Mehrwerts verzichtet.
- Die Frage nach einer potenziellen Mehrwertabschöpfung, bei der eine Unsicherheit aufgrund der noch fehlenden gesetzlichen Grundlage besteht.

Zentrale Diskussionspunkte für die CVP sind die Problematik des fakultativen Referendums bezüglich Vorvertrag und das obligatorische Referendum zur Umzonung. Auch wenn man den Vorvertrag dem obligatorischen Referendum unterstellen würde bleibt die Schwierigkeit, dass das Volk über einen detaillierten Vertrag abstimmen muss. Aus der Diskussion in der CVP ging klar hervor, dass der Infrastrukturvertrag nicht dem Volk unterbreitet werden soll und erst zum Tragen kommen soll, wenn die Teilzonenplanänderung auch rechtskräftig ist. Die CVP hat deshalb über einen Rückweisungsantrag diskutiert, um eine geschickte Planungssequenz zu erreichen. Die Zonenplanänderung und der Infrastrukturvertrag sollen dann wieder gebracht werden, wenn ein beschlussfähiges Projekt für die Unterführung vorliegt. Das Projekt muss sowieso bis 2019 kommen, will man das Zeitfenster des geplanten Bahnunterbruchs infolge Stellwerkersatz von einigen Wochen für die Erstellung nutzen können. Kann man dies nicht, entstehen bei diesem Projekt entsprechende Mehrkosten.

Bezüglich der Bahnquerung sind neue Unsicherheiten entstanden. Einerseits ist die Finanzierung unsicher, was deren Realisierungschancen verringert, andererseits besteht gemäss zb anscheinend neuerdings wieder die Option eines Niveauübergangs anstatt einer Über- oder Unterführung. Macht ein Landabtausch dann noch Sinn, wenn eine Unterführung nicht mehr so klar nötig ist? Und wenn kein Land für eine Unterführung gebraucht wird, kann der Besitzer mehr bauen und somit stellt sich die Frage, ob der Infrastrukturbeitrag hoch genug ist. Die Höhe des Infrastrukturbeitrages beträgt im Vorvertrag 400'000 Franken. Früher hat die Firma Schappe AG 800'000 Franken geboten, aber bezogen darauf, dass alles Wohnungen sind. Somit ist die Reduktion nachvollziehbar, andererseits haben sich aber die Gebäudehöhe und der Landpreis verändert. Die Frage, ob die Halbierung wirklich gerechtfertigt ist, konnten wir nicht abschliessend beantworten.

Je nach Verlauf der Diskussion und anderen Anträgen wird die CVP zum Antrag 4 des Gemeinderates, Genehmigung des Infrastrukturvertrages, einen Antrag stellen, bei dem es darum geht, dem Rat den Infrastrukturvertrag nach Inkrafttreten der Umzonung erneut vorzulegen.

### **Eintreten L2O**

Hannes Koch (L2O)

Auch in der L2O wurden die Unsicherheiten intensiv diskutiert, ich verzichte an dieser Stelle, diese noch einmal zu erwähnen.

Für uns gibt es ein grosses Hauptthema, und zwar die Verkehrsanbindung der Wegmatt nach Horw und zurück mittels einer Unterführung, für deren Gelingen keine Garantie vorhanden ist. Im Gegenteil, die Rahmenbedingungen haben sich verändert. Für die L2O ist es ganz klar, dass die Verbindung, und zwar als Unterführung, realisiert werden muss. Ein Niveauübergang wird in Zukunft nicht praktikabel sein, das wäre bei einem 7 ½ Minuten-Takt nicht realistisch.

Wir sind der Meinung, dass sich die Grundeigentümer auf eine sichere Planung verlassen sollten können und auch Entscheide haben sollten, mit denen sie weiterarbeiten können. Darum erstaunt es umso mehr, dass die Anliegen der Verkehrsverbindung nicht konkret berücksichtigt worden sind, obwohl wir schon lange darüber sprechen.

In Zukunft werden wir immer weniger Bahnübergänge haben, z.B. wird auch der Übergang an der Krienserstrasse geschlossen. Zu einer Unterführung beim Bahnhof gab es bis jetzt auch Diskussionen, ob das für den Langsamverkehr möglich ist und auch dazu gibt es keine konkreten Informationen, dass diesbezüglich etwas gemacht wird. Das bedeutet in Zukunft, dass wir auf der ganzen Länge von Horw nur eine Unterführung hätten, und zwar an der Ringstrasse. Wie auch von der eintretenden Person der GPK erwähnt, sind das 267 m Luftlinie, das ist aber dem Gleis entlang gemessen und da fährt man in der Regel nicht, das ist verboten. Man müsste also die Verkehrsströme berücksichtigen. Ich gebe Ihnen recht, dass die Wegmatt relativ nah ist, allerdings geht aber der Übergang an der Krienserstrasse in Zukunft zu, also ist die Wegmatt der richtige Ort, eine Unterführung zu realisieren. Wir würden es auch begrüssen, wenn es eine Unterführung beim Bahnhof gäbe und wir sind auch kompromissbereit. Es kann aber nicht sein, dass wir nur eine Unterführung bei der Ringstrasse haben. Das ist für uns das Hauptanliegen.

Die Gemeinde Kriens schafft es, im Gebiet Mattenhof drei Unterführungen zu realisieren. Es wird zwei gemischte für Fussgänger und Zweiradfahrende und eine Unterführung ausschliesslich für Fussgänger geben.

Wir fordern eine weitere Unterführung und die Wegmatt scheint uns dafür der richtige Ort zu sein. Eine Unterführung beim Bahnhof fehlt schlussendlich auch, d.h eigentlich wären zwei notwendig. Die anderen Gründe der Unsicherheiten stören uns auch und wir sind deshalb für Rückweisung des B+As. Es soll ein sauberes Projekt gemacht werden über das, worüber wir schon lange reden und wenn das vorliegt, werden wir gerne wieder das Geschäft beraten und auch schauen, dass es gelingt, dass in der Wegmatt eine gute Überbauung entsteht.

### **Eintreten FDP**

Ulrich Nussbaum  
(FDP)

Auch die FDP hat in der Fraktionssitzung den Bericht und Antrag eingehend beraten und kontrovers und ausgiebig diskutiert. Ein Teil der FDP ist der Meinung, dass man in der Wegmatt dichter und höher bauen könnte. Das wäre eine Angleichung an die Überbauung in der Zentrumszone Bahnhof.

Eine Mehrheit der FDP ist auch der Meinung, dass die Zonierung nach dem heutigen Baurecht zu erfolgen hat und die Zonierung auch nicht auf das Jahr 2018 aufzuschieben ist, wenn evtl. andere Rechtsverbindlichkeiten ins Spiel kommen.

Aus Sicht der FDP war es sportlich, uns den B+A in so kurzer Zeit zur Beratung vorzulegen. Es ist auch unglücklich, dass der Infrastrukturvertrag und der Vorvertrag zum



Abschluss vom Grundstücktauschvertrag in einem Dokument verfasst worden sind. Das engt den Spielraum sehr ein und verkompliziert das Geschäft enorm. Das widerspiegelt sich auch in der 38 Punkte umfassenden Urkunde. Es wäre von uns aus angebracht gewesen, das in zwei Dokumente aufzuteilen, und zwar in einen Infrastrukturvertrag und in einen Vorvertrag zum Abschluss vom Grundstücktauschvertrag.

Die Beilagen zum B+A sind umfangreich, aber sehr unübersichtlich. Wir haben hin und her diskutiert, welcher Zone es heute zugeteilt ist und welcher Zone man es zuteilen wollte. Nach dem Angebot des Grundeigentümers hat man den B+A einmal wieder abtraktandiert und jetzt können wir nach fünf Jahren wieder darüber befinden. Zwischenzeitlich wurden auch die Bahnüberquerungen angeschaut, und zwar wo sie am meisten Sinn machen und wo sie anzuordnen sind.

Die FDP ist mehrheitlich für eine Dauerrevision Zonenplan A; die FDP ist für die Abweisung der Einsprachen; der Infrastrukturvertrag ist in der Schwebelage; der Antrag der GPK wird von der FDP mehrheitlich nicht unterstützt. Die Mehrheit ist für eine Empfehlung an den Stimmbürger. Die FDP ist für Eintreten und wird den B+A kritisch zur Kenntnis nehmen.

#### **Eintreten SVP**

Die Teilrevision "Nutzungsplanung Wegmatt" ist auch in der SVP-Fraktion kontrovers und unter verschiedenen Aspekten diskutiert worden. Unsere Fraktion kommt mehrheitlich zum Schluss, dass dem ursprünglichen Sinn und Zweck sowie der von uns vorgestellten Nutzungsweise mit dem vorliegenden Bericht und Antrag klar zu wenig entsprochen wird.

Ich werde Ihnen nachfolgend, in fünf Punkten zusammengefasst, unsere Hauptargumente gegen den Bericht und Antrag darlegen.

1. Historisch betrachtet war im Gebiet Wegmatt eine gemischte Wohn- und Gewerbezone im Verhältnis von rund 50/50 % vorgesehen. Dazu gehörten auch die heute abparzellierten Grundstücke, auf denen die gleiche Grundeigentümerin bis heute drei reine Wohnbauten realisieren konnte. Auf der noch unverbauten Fläche auf dem Streifen entlang dem Bahngleis war darum ein überwiegender Gewerbeanteil vorgesehen und mehrfach gewünscht. Der uns heute vorliegende Bericht und Antrag sieht allerdings einen Gewerbeflächenanteil von höchstens, eher weniger als 1/3 vor, zusammengefasst im Gebäude südlich der Parzelle. Die SVP-Fraktion ist der Meinung – auch nach Rückmeldungen von Gewerbetreibenden – dass gerade für Erdgeschoss die grösste Nachfrage in Horw besteht. Wir stellen uns vor, dass sämtliche Erdgeschosse der noch unverbauten Fläche bzw. der noch zu realisierenden Gebäude zugunsten vom Horwer Gewerbe auszuscheiden sind. Die vorliegenden Pläne, wenn man die gesamte Fläche betrachtet, würden aber dazu führen, dass sechs Gebäude auf der Parzelle 1546 möglich sind und die letztlich in 1/6, also in einem von sechs Gebäuden, zusammengefasst wird.

Die vorliegenden Dokumente haben bei uns auch zu Diskussionen geführt, weil es für uns keine stichhaltigen Gründe gibt, auch nicht die Unterführung, dass man jetzt dermassen zugunsten eines Wohnanteils von den Plänen aus dem Jahr 2012 abweicht, die nach unserer Auffassung bereits einen fair ausgehandelten Kompromiss darstellten. Letztlich kommt auch noch ein wichtiges Detail aus Sicht des Gewerbes hinzu, und zwar die Zufahrt. Diese enthält so eine scharfe Kurve, dass grössere Lastwagen den Transport für gewisse Gewerbebereiche fast unmöglich machen.

Reto von Glutz (SVP)

2. Der Grundeigentümerin ist es angesichts der grosszügigen Ausnützung W 0.75 auf bis zu sechs Stockwerken finanziell möglich und zumutbar, einen höheren Beitrag an die Infrastrukturkosten in unmittelbarer Umgebung beizusteuern. Die Gemeinde ist angesichts der neuesten Entwicklungen mit und gerade wegen der Zentralbahn auch auf einen grossen Beitrag angewiesen. Wie vom Sprecher der GPK erwähnt, erscheint der Beitrag der zb, 50 % der Baukosten, alles andere als sicher und wenn man dann den Bundesanteil von rund 30-35 % als fix betrachtet, denn er kann nach Auskunft des Gemeinderates nicht erhöht werden, kommt doch ein erhebliches Kostenrisiko auf unsere Gemeinde zu.
3. Anstelle der früher ausgehandelten Ausgleichszahlung von 800'000.00 Franken sieht der Infrastrukturvertrag noch einen Beitrag von rund 400'000 Franken vor. Eine Vergütung in diesem Umfang entspricht nach unseren Berechnungen aber nicht einmal einem Mehrwert zugunsten der Gemeinde. Der Infrastrukturbeitrag sollte aber den geschaffenen Mehrwert durch den direkten Zugang zum Zentrum wenigstens annähernd widerspiegeln. Gemäss der vorliegenden Planung steht zwar kein Beitrag in Form einer Personenüberführung über die Bahn zur Diskussion und es steht auch keine reine Wohnzone mehr zur Debatte. Demgegenüber stehen aber, dass es zu einer grosszügigen Aufzoning der Parzelle kommt, der Verzicht auf Perimeterbeiträge und eine Preissteigerung für Bauland in Horw seit 2011. Bedenken Sie, dass allein durch die Umzoning eines früheren Industrieareals zu einer heute vorherrschenden Wohnzone an zentraler Lage ein erheblich gesteigerter Bodenpreis realisiert wurde. Wenn man dann noch den längeren Zeitraum betrachtet, in dem das Geschäft schon in der Verwaltung und im Einwohnerrat kursierte, muss man aus Sicht der Allgemeinheit darauf beharren, dass ein grösserer Beitrag geleistet wird.
4. Es besteht keine Sicherheit bezüglich der Planung und Aufhebung der heutigen Bahnübergänge und der geplanten Unterführung. Aus Sicht der Zentralbahn werden offenbar auch neue Niveauübergänge nicht mehr kategorisch ausgeschlossen. Eine Verschiebung des Geschäfts verzögert zwar eine allfällige Unterführung, aber sie verhindert sie nicht. Wenn sie geschaffen wird, haben in erster Linie die Eigentümer der Parzellen auf der Westseite der Bahnlinie durch den direkten Zugang zum Zentrum einen nennenswerten Vorteil.
5. Es ist darauf hinzuweisen, dass in Horw Mitte in den nächsten Jahren sehr viele reine Wohnbauten entstehen werden. An Wohnungen sollte also in Horw in naher Zukunft kein Mangel herrschen. Hingegen sind bereits Firmen aus Horw weggezogen oder sie haben Gedanken zu einem neuen Standort öffentlich geäussert. Man kann ständig von Neuansiedlungen von Firmen in Rothenburg lesen, wieso kann das nicht auch in Horw passieren? Wir möchten auch an die Arbeitsplätze erinnern, Arbeitsplätze, die ein Dorf beleben und einen kurzen Arbeitsweg ermöglichen, wenn man Wohnen und Arbeiten in der gleichen Gemeinde voraussetzt. Die Arealentwicklung bietet die grosse Chance, Arbeiten und Wohnen, Beruf und Familie, in naher Umgebung zu realisieren.

Aufgrund der Komplikationen der weiterhin offenen Fragen und der gemachten Ausführungen beantragt die SVP-Fraktion die Rückweisung des Geschäftes an den Gemeinderat. Im Fall vom Eintreten auf das Geschäft, würden wir es ablehnen.

Im Grundsatz kann ich mich persönlich für die Zonenplanänderung mit höherem Wohnanteil und Konzentration des Gewerbeanteils in einem Gebäude einverstanden erklären. Es macht Sinn, dass das einmal so realisiert werden kann.

Urs Rölli (FDP)

Aber, zu viele Punkte sind offen und ungelöst:

- Es darf nicht sein, dass in dem B+A nur bis zur Grundstücksgrenze geplant wird. Es gibt zu viele externe Einflüsse mit der Unterführung und es gibt auch eine Einsprache vom Eigentümer des gegenüberliegenden Grundstücks im Baufeld A.

- Die Unterführung ist ein Bestandteil des Gebietes und der zuständige Gemeinderat konnte uns nicht erklären, ob die Bahnübergänge an der Krienser- und der Wegmattstrasse aufgehoben werden oder ob sie weiter bestehen bleiben. Er konnte auch nicht Antwort geben, ob man plötzlich neue Bahnübergänge bauen darf. Ich weiss persönlich, dass das Bundesamt für Verkehr BAV sicher eine andere Strategie hat, was neue Bahnübergänge anbelangt. Ein konkretes Projekt sollte im Einwohnerrat eigentlich vorgelegt werden, damit man sieht, wie die Personenunterführung im vollen Umfang aussieht. Dies bildet für mich eine Einheit und es macht wenig Sinn, eines nach dem anderen in den Rat zu bringen.
- Ein weiterer Punkt, der auch schon verschiedentlich angesprochen wurde, ist die finanzielle Sicht. Der Gemeinderat hat uns gesagt, dass das die Gemeinde Horw 15 % kostet. Woher aber die anderen 85 % kommen, steht in den Sternen oder ist ein Wunschdenken. Es gilt, die Finanzierung vorab zu klären und nicht erst im Nachgang, denn dann ist es zu spät.
- Für mich ist auch noch die Gleichbehandlung der Grundstücke ein Thema. Das Grundstück im Baufeld A hat eine Ausnützung über das ganze Grundstück inkl. der Rampe. Wieso ist das z.B. nicht auch in der Wegmatt bei dem Karussell gleich. Der Durchgang und das Wegrecht könnten im Grundbuch eingetragen werden. So hätte man die Möglichkeit auf eine grössere Ausnützung.
- Mit der überstürzten Traktandierung konnten die Grundlagen sowie die verschiedenen Puzzleteile für mich nicht vereint werden. Ich kann dem B+A so nicht zustimmen.

Wir stimmen heute über eine Zonenplanänderung und nicht über eine Unterführung ab. Die Unterführung ist eine Sache des Verkehrsrichtplans und nicht von einer Ein- oder Umzonung. Als wir das Baufeld der Zentrumszone Bahnhof beraten haben, auch da wurde aufgezonnt, wurde nicht wegen einer Mehrwertabschöpfung diskutiert. Ich sehe nicht ein, warum man jetzt – bei so einem kleinen Grundstück im Verhältnis der Fläche um den Bahnhof und das Hochhaus, das gestartet wurde – einzelne Parzellen abschöpfen und den B+A auf nächstes Jahr hinausschieben muss, damit man Geld hereinholen kann.

Ulrich Nussbaum  
(FDP)

Ist es nicht Sache der Allgemeinheit, dass wir uns überlegen, wo die Unterführung sein soll? Vor einem halben Jahr haben wir wegen der Unterführung beim Bahnhof diskutiert. Das wurde hinausgeschoben und man hat alle Ausreden gefunden, damit man nicht darüber diskutieren muss.

Ich halte es an dieser Stelle für falsch, wenn wir jetzt hier die Zonierung zurückweisen. Wir müssen jetzt einmal über die Zone abstimmen und nicht über eine Unterführung.

Schauen Sie am Sportweg in Kriens, dort sind in den Gebäuden oben Wohnungen und unten schöne grosse Räume für das Handwerkergerwerbe. Das ist das, was wir in Horw brauchen und darum bin ich für eine Rückweisung des Geschäftes. Es ist genau der richtige Zeitpunkt, die Umzonung gut zu überlegen und auch meine Motion einfließen zu lassen.

Jasmin Ziegler-Hüppi  
(SVP)

Herr Nussbaum, ich sehe das ganz anders. Es geht in dem B+A auch um die Unterführung. Es geht um einen Landabtausch und Sie haben die letzte Diskussion erwähnt, die wir zur Unterführung beim Bahnhof geführt haben. Dort war das Hauptargument, dass wir diese nicht benötigen, weil in der Wegmatt etwas entstehen wird. Jetzt gibt es plötzlich in der Wegmatt auch nichts mehr. Also so einfach ist das eben auch nicht. Für mich hängt das zusammen und es ist für mich sehr wichtig.

Nathalie Portmann  
(L2O)

Es heisst nicht, dass in der Wegmatt nichts realisiert wird. Heute ist die Planung noch nicht so weit, aber in der Zentrumszone Bahnhof dort ist ein öffentlicher Fussweg eingezeichnet, d.h. es ist dort etwas geplant.

Ulrich Nussbaum  
(FDP)

Ich möchte gerne eine Replik an Herrn Nussbaum anbringen. Es ist natürlich richtig, dass in den letzten 10 Jahren viele Grundstücke umgezont wurden. Aber nur, weil man das in den letzten 10 Jahren gemacht hat, ist es nicht zwingend ein Grund, das jetzt auch zu machen, wenn in den nächsten 6-9 Monaten eine neue Gesetzgebung in Kraft gesetzt wird. Aus meiner Sicht können Sie jetzt nicht noch einfach ganz schnell ein paar Sachen durchbringen mit der Begründung, dass wir es immer so gemacht haben. Das halte ich für ein falsches Demokratieverständnis.

Markus Bider (CVP)

Wir sind seit 2011 daran, die Grundstücke einzuzonen. Wir machen nicht irgendetwas fünf vor zwölf, sondern die Umzoning ist längst überfällig. Darauf habe ich auch schon einmal in einer Fragestunde hingewiesen.

Ulrich Nussbaum  
(FDP)

Regieren heisst, weitsichtig vorausschauen und entscheiden und dabei muss man mit Unsicherheiten umgehen können. Angst hilft einem dabei nicht. Ein Geschäft, das den Zonenplan betrifft, wird in zwei Lesungen beraten. Ich sehe nicht ein, warum man jetzt nicht darauf eintreten sollte, Sie haben immer noch eine 2. Lesung und in der Zwischenzeit könnte man etwas verändern.

Thomas Zemp (CVP)

Zuerst möchte ich etwas Grundsätzliches sagen und anschliessend werde ich auf die verschiedenen Voten eingehen. Beim vorliegenden Geschäft geht es im Kern um drei Punkte, nämlich

- um die Umzoning einer Teilfläche des Grundstücks Nr. 471, welches der Korporation gehört, von der Arbeitszone in die Arbeits- und Wohnzone. Diese Umzoning wurde im Rahmen der Totalrevision der Ortsplanung durch den Einwohnerrat ange-regt, und zwar unbestritten. Sie macht auch Sinn, weil die heutige reine Arbeitszone direkt an eine reine Wohnzonen angrenzt und die Arbeitszone ist zudem heute noch ungebaut. Also wäre es richtig, dort eine Aufzoning zu machen, um den Übergang sanfter zu gestalten.
- um die Umzoning der Grundstücke Nrn. 1546 der Schappe AG und 2516 der Ge-meinde Horw. Diese beiden Grundstücke sollen von der Arbeits- und Wohnzone in die neu zu beschliessende Wohn- und Arbeitszone umgezont werden. Diese Umzo-nung erfolgt grundsätzlich auf Antrag des Grundeigentümers. Der Antrag wurde be-reits vor der Totalrevision der Ortsplanung gestellt und wurde im Einwohnerrat auch schon vier- oder fünfmal behandelt. Die Umzoning war anfänglich sehr umstritten und ich würde sagen, dass sie nicht mehrheitsfähig war. Einerseits war man mit dem Vorgehen des Grundeigentümers nicht einverstanden und andererseits, um den An-teil Gewerbefläche nicht weiter zu reduzieren. Der Zonenplan zeigt heute mit der Entwicklung der Ortsplanung, dass die Umzoning durchaus sinnvoll ist, wir haben nämlich auf der Gegenseite seit 2012 den Bebauungsplan Horw Mitte, wo ab der Allmendstrasse das Bau-feld A im Bau ist. Dort entstehen 140 Wohnungen plus Ge-werbeflächen. Diese sind vor allem im Erdgeschoss, aber mehr Verkaufsfläche als Fläche für Handwerksbetriebe. Die Umzoning macht also aus heutiger Sicht absolut Sinn.
- Als dritten Punkt gibt es den Infrastrukturvertrag und den Vorvertrag zum Abschluss eines Grundstücksaustauschvertrages. Mit diesem Vertrag sichert sich die Gemeinde das notwendige Land und einen Infrastrukturbeitrag von 400'000 Franken für die Erstel-lung einer neuen Personenunterführung. Wie die L2O richtig gesagt hat, garantiert dieser Vertrag nicht, dass die Personenunterführung gebaut wird, aber er bildet die Voraussetzung, um überhaupt eine Projekteingabe zu machen.

Aus Sicht des Gemeinderates ist es nach zwischenzeitlich jahrelangen Verhandlungen mit der Schappe AG gelungen, den gordischen Knoten zu lösen. Die Umzonungen, der Infrastrukturbeitrag und die Landabgabe bilden für Horw einen echten Mehrwert. Die Vorteile sind offensichtlich:

- Das Geschäft ermöglicht eine rasche und auf die Überbauungen im Baufeld A und auf dem Schappe Areal abgestimmte Realisierung der Personenunterführung.
- Das Geschäft ermöglicht den Ausbau des Brünigweges.
- Das Geschäft schafft 30 bis 40 neue Wohnungen und vergrössert das Steuersubstrat.
- Das Geschäft schafft 1'500 m2 Geschossfläche Gewerbefläche mit einer Bauverpflichtung. Wenn das nicht realisiert wird, haben wir eine Bankgarantie von 0.5 Mio. Franken.
- Das Geschäft stösst auf keine Opposition im Quartier.

Ich möchte noch etwas zur Geschichte des Geschäftes sagen, die bereits vor der Totalrevision der Ortsplanung, also vor mehr als sieben Jahren begonnen hat. Das letzte Mal im Einwohnerrat war das Geschäft 2012. Vor den Sommerferien wurde es beraten und im Herbst wurde es dann vom Gemeinderat abtraktandiert. Damals wurde folgende Bemerkung der L2O mit 23:0 Stimmen überwiesen: "Der Gemeinderat soll in Verhandlungen gehen mit der Zielsetzung, die Gleisquerung zulasten der Grundeigentümer zu erreichen." Der Gemeinderat hat dieses Ziel vollumfänglich erreicht. Es gab tatsächlich Anfang 2013 ein Angebot der Schappe AG, eine Personenüberführung auf eigene Kosten (mutmasslich Fr. 800'000) zu erstellen und diese schlüsselfertig der Gemeinde zu übergeben. Es wäre eine Überführung mit zwei Liften gewesen, die wir nachher betrieben hätten. Der Betrieb und Unterhalt wäre zulasten der Gemeinde gewesen. Das Angebot war in Verbindung mit einer Umzonung in eine reine Wohnzone W4 0.75, das wäre, verglichen mit der jetzt vorgeschlagenen Zone, rund 500 m2 mehr Wohnfläche gewesen. Sie können selber einen Preis einsetzen, was das in etwa wert wäre, dann sehen Sie vielleicht auch, wieso wir heute nicht mehr unbedingt über 800'000 Franken sprechen. Abgesehen davon hat man damals kein Land gebraucht für die Personenüberführung, denn das wäre mit relativ wenig Landverbrauch möglich gewesen. Auch wurde damals nicht davon gesprochen, dass man den Brünigweg entlang dem Bahngleis ausbauen möchte und auch dafür Land benötigt wird. Sie sehen im B+A, dass wir von der Schappe AG rund 650 m2 Land für unsere Projekte erhalten.

Wieso wurde der Deal nicht abgeschlossen? 2013 kamen die Verantwortlichen der Zentralbahn und haben gesagt, sie hätten ein Projekt für die Realisierung einer Personenunterführung beim heutigen Niveauübergang Wegmatt. Das wäre natürlich nicht kostenlos gewesen, auch wenn es die zb gemacht hätte. Wir hätten einen Beitrag bezahlen müssen. Die Gemeinde Horw hat daraufhin gesagt, dass es für sie der falsche Ort sei und hat eine Analyse über die gesamte Gleislänge auf Horwer Boden machen lassen und 2014 das Richtkonzept "Querungen zb" erstellt. Bei dem Konzept ist man zum Schluss gekommen, dass der richtige Punkt für einen Übergang beim Schappe-Areal wäre. Daraufhin ist man 2015 wieder auf die Schappe AG zugegangen und gesagt, dass man keine Über-, sondern eine Unterführung möchte. Dies wurde in einem ersten Schritt aufgrund des dafür nötigen grossen Landbedarfs abgelehnt. Man musste dann wieder verhandeln und tatsächlich hatte man Anfang 2016 ein Verhandlungsergebnis, ungefähr so, wie es heute vorliegt. Dann musste wieder mit den Planungen begonnen werden, wie die Zone und nachher der Gestaltungsplan aussehen sollen. Meine Kollegen im Gemeinderat, die schon länger dabei sind, sagen, dass die Verhandlungen hart geführt wurden. Ich kann es Ihnen nicht beweisen und ich weiss auch nicht, wie man das beweisen könnte, dass eine Verhandlung hart geführt wurde. Ich weiss auch nicht, was der Gemeinderat für ein Interesse haben sollte, die Verhandlungen nicht hart zu führen.

Der Gemeinderat ist der Meinung, dass die Zeit mehr als reif ist für einen Entscheid. Der Werdegang zeigt, dass kein Potenzial für weitere, einseitige Verhandlungen vorhanden ist. Ich glaube nicht, dass es nach dem Ansatz der SVP realistisch ist zu sagen, dass die Schappe AG noch weniger Wohnfläche erhält, dafür aber mehr zahlen darf. Die Ausgangslage würde sich dann eher verändern und man würde wahrscheinlich sagen, dass man sich in mehr als sieben Jahren nicht einigen konnte und darum vorläufig gar nichts mache. Wenn die Gemeinde Land benötigt, würde man wahrscheinlich anfangen, darüber zu verhandeln, zu welchem Preis wir das Land kaufen müssen. Heute hat es den Wert einer gemischten Zone. Das ist übrigens auch das, was passiert, wenn man das Geschäft weiter verschleppt. Dann wird die Zone so sein, wie sie früher schon war, und das ist eine gemischte Zone.

Ich bitte Sie zu bedenken, welches Signal Sie heute an die Investoren senden wenn Sie zeigen, dass es in Horw in sieben und mehr Jahren nicht möglich ist, mit der Gemeinde eine Einigung zu erzielen. Ich erinnere Sie daran, dass das nicht der einzige Fall ist, den wir hier diskutieren. Wir waren mehrfach in der Zeitung wegen dem Areal vom alten Werkhof und wir waren auch mehrfach in der Zeitung wegen dem Areal von der Oberrüti, einfach weil wir nicht entscheiden.

Zum Votum der Geschäftsprüfungskommission: Ich bedaure es heute ein wenig, Sachen gesagt zu haben, die tatsächlich unsicher sind, aber ich habe es als meine Pflicht wahrgenommen, die Situation mit der zb darzulegen. Rund eineinhalb Wochen vorher war ich mit der zb in Verhandlung. Vieles, was gesagt wurde, ist falsch zitiert worden. Es ist so, dass die Finanzierung unsicher ist und es ist auch so, dass wir, als wir gesehen haben, es könnte allenfalls ein Problem geben, angefangen haben zu diskutieren, was wäre wenn. Jetzt wird das bereits als Behauptung in den Raum gestellt. Die zb hat sich bereit erklärt, zu klären, was mit den Bahnübergängen ist und ob man allenfalls sogar neue Niveauübergänge erstellen könnte. Dass das nicht strategiekonform ist, wissen wir auch Herr Rölli. Aber man darf es ja mal denken und ich finde es gut, dass die zb mitdenkt und nicht einfach eine Blockade macht. Das waren Informationen, von denen ich im Nachhinein denke, dass ich das besser nicht gesagt hätte.

Diverse Unklarheiten, die die GPK jetzt erwähnt hat, habe ich in einer E-Mail umgehend nach der GPK-Sitzung beantwortet, z.B. dass das BAV entscheidend ist für den Anteil der Bahnfinanzierung. Ich habe auch geschrieben, dass der NAF-Fonds entscheidend ist für die Finanzierung über das Agglomerationsprogramm und ich habe auch gesagt, dass der Beitrag darauf auf 35 % eingestellt ist usw.

Was die Personenunterführung angeht kann ich Ihnen sagen, dass wir da nicht auf der grünen Wiese sind. Das Projekt ist vorhanden, natürlich noch nicht final, aber zu einem grossen Teil. Die Ingenieure sind daran und das müssen wir auch machen, weil wir im Baufeld A z.B. koordinieren müssen. Wenn wir über eine Umzonung diskutieren müssen, gebe Ihnen aber nicht die Pläne für eine Unterführung. Wir hätten sonst, wie Herr Rölli gesagt hat, über die Steigung der Rampe diskutiert und das ist einfach nicht Gegenstand des Geschäfts. Den B+A zur Unterführung erhalten Sie später und Sie können dann darüber abstimmen. Das Geschäft muss Ende des Jahres vorliegen, denn sonst können wir nicht in die Bauphase gehen. Es ist übrigens auch so, dass wir voll in den Landverhandlungen sind mit dem Baufeld A und es sieht sehr gut aus. Aber jetzt sehe ich langsam aber sicher, dass wir auf der anderen Seite ein Problem bekommen werden.

Der Bahnunterbruch der zb findet im 2. Quartal 2019 statt. In der GPK habe ich gesagt, dass wir Geld sparen können, wenn wir es dann realisieren könnten. Es ist aber nicht so, dass es noch teurer wird, wenn wir das nicht machen können. Wir haben sicher einen guten Preis im Finanz- und Aufgabenplan eingestellt und wir haben sicher auch einen guten Preis im Aggloprogramm 3 eingegeben.

Zu den verschiedenen Angeboten von 800'000 und 400'000 Franken muss ich sagen, dass Sie Gleiches mit Gleichem vergleichen müssen. Beim ersten Angebot waren es 500 m<sup>2</sup> mehr Wohnfläche und keine Landabgabe und das ist nicht die gleiche Ausgangslage wie jetzt, wo wir Land erhalten und weniger Wohnfläche realisiert werden kann.

Die Bau- und Verkehrskommission hat die knappe Zustellung erwähnt. Zur besseren Verteilung der Geschäftslast haben wir alles darangesetzt, den B+A heute behandeln zu können. Dafür brauchte es von unserer und Ihrer Seite her ein Effort, der jetzt auch in den Kommissionen nötig war. Ich sehe das ein, aber ich glaube, dass es in Ihrem Sinn ist, dass wir das Geschäft nicht auch noch hineinwürgen, wenn wir in den nächsten Sitzungen schon andere Themen haben.

Die zb beteiligt sich an der Unterführung, in welcher Massgabe, wird das BAV dann sagen. Es ist tatsächlich so, dass das abhängig ist vom Mehrwert, den so eine Unterführung schafft und typischerweise ist der Mehrwert für die zb, wenn man beispielsweise Niveauübergänge aufhebt.

Zu den Niveauübergängen habe ich relativ klar gesagt, wie sich das verhält. Die Gemeinden haben ein Wegrecht dort, wo die Übergänge heute sind und die zb kann die Niveauübergänge nicht einfach abbauen, ohne dass wir auch unseren Standpunkt dargelegt haben. Wenn ein Übergang aufgehoben werden soll und wir an dem Wegrecht festhalten würden, müsste die zb eine Ersatzlösung anbieten. Beim Bahnübergang Wegmatt haben wir das alleinige Wegrecht und an der Horwerstrasse haben Kriens und wir ein Wegrecht. Sie haben vielleicht in der Zeitung gelesen, dass es in Kriens politische Bestrebungen gibt, dass sie an dem Wegrecht festhalten möchten. Das würde heissen, dass die zb den Niveauübergang nicht schliessen kann. Damit sinkt der Mehrwert für sie und dadurch sinkt der Beitrag an unsere neue Unterführung. Da werden wir mit der Gemeinde Kriens eine Lösung finden müssen.

Zum Votum der L20: Ich habe bereits erwähnt, dass wir keine Garantie für eine Personenunterführung haben. Sie war aber noch nie so nah wie jetzt und wenn Sie jetzt nicht die Voraussetzungen dafür schaffen, wird es ganz sicher nicht einfacher, diese zeitgerecht zu realisieren.

Zum Votum der SVP betreffend den Flächen im Erdgeschoss: Das kann man fordern, aber Sie wissen, wie viele Einsprachen es gab. Wir hatten das Projekt auf dem Tisch und es war im Einwohnerrat nicht mehrheitsfähig. Man könnte das sogar noch machen, aber dann kommt als Nächstes sofort die Forderung, dass dort grosse Lastwagen durchfahren müssen. Dann kann man aber vergessen, einen Mehrwert zu schaffen, indem man auf dem Brünigweg eine Langsamverkehrsachse baut. Die Haltung der SVP ist konsequent, sie wollte das immer so und ich verstehe, wenn sie das beantragt. Vielleicht wäre es dann konsequent, gar nicht auf den B+A einzutreten oder ihn abzulehnen und zu sagen, dass das Gebiet eine gemischte Zonen bleiben und keine Personenunterführung erstellt werden soll, weil sie sowieso zuviel kostet, und dass dort Lastwagenverkehr möglich sein soll. Das war das Projekt, das wir schon einmal auf dem Tisch hatten und zu dem es relativ viele Einsprachen gab.

Zum Votum der FDP zur Dichte und zur Höhe: Geplant ist, dass die Häuser ziemlich genau gleich hoch sind wie die im Baufeld A. Das hat u.a. auch zur Einsprache geführt vom Eigentümer der Allmend Immobilien AG vom Baufeld A, der nicht will, dass dort gleich hoch gebaut wird, weil es die Sicht wegnimmt.

Das mit den drei Unterführungen beim Mattenhof kann man gerne einmal abklären, aber ich gehe jetzt einmal davon aus, dass dort ein neuer Bahnhof gebaut wird und dann sieht es etwas anders aus.

Wenn sie heute das Geschäft zurückweisen, wäre ich sehr froh, wenn Sie dem Gemeinderat einen genauen Auftrag geben, was wir machen sollen, bis wir es wieder vorlegen. Die Tendenzen, die ich gehört habe, sind recht gegenläufig. Die SVP sieht es diametral anders als die L2O und gemeinsam wird man es schaffen, das Geschäft zu versenken. Bitte bedenken Sie aber, dass Sie zwei Lesungen haben und zwischen den Lesungen immer noch etwas ändern können.

Ich habe eine Frage zu den zwei Lesungen. Dazu steht überhaupt nichts im B+A und nach meinem Wissen werden gemäss Gemeindeordnung Reglementsänderungen zweimal gelesen, aber nicht irgendwelche anderen Entscheide. Wir haben keine zweite Lesung zum Infrastrukturvertrag und zum Tauschvertrag. Ist es richtig, dass wir das heute definitiv entscheiden, wenn wir dem Antrag des Gemeinderates folgen?

Markus Bider (CVP)

Ja, es ist richtig, dass der Infrastrukturvertrag nicht zwei Lesungen benötigt. Aber es sagt auch niemand, dass man den heute beschliessen muss. Man könnte auch z.B. sagen, dass er erst beschlossen wird, wenn die ganze Zonenplanänderung vom Volk genehmigt wurde.

Thomas Zemp (CVP)

Zur Mehrwertabgabe möchte ich noch erwähnen, dass diese ab dem 1. Januar 2018 eingeführt werden soll. Wir als Gemeinderat sind gehalten, alle Geschäfte beförderlich zu behandeln. Es wäre nicht rechtmässig, wenn wir sagen würden, dass wir mit der Behandlung warten, weil eine Änderung ansteht. Stellen Sie sich vor, Sie stellen ein Gesuch für einen Beitrag an eine Photovoltaikanlage und wir sagen, dass wir mit der Bearbeitung noch warten, weil es ab 2018 keine Beiträge mehr gibt und wir dann nichts ausrichten müssen.

Ist es möglich, bis zur zweiten Lesung die Sicherheit der Co-Finanzierung der zb und den anderen Stellen zu konkretisieren und eine realistische Abschätzung zu machen, ob die Unterführung gebaut werden kann oder nicht? Wie sähe die Situation aus, wenn die Gemeinde 2 oder 3 Mio. Franken zahlen müsste und nicht das, was bis anhin geplant ist?

Peter Bucher (L2O)

Ich kann Ihnen vor der zweiten Lesung sagen, wie der Stand ist. Im Moment prüfen wir die Kostenschätzung. Grundsätzliche Zusagen haben wir aber erst dann, wenn wir wirklich ein Projekt und den Beitrag beantragt haben. Sie müssen am Schluss über einen mutmasslichen Betrag entscheiden und dann wird man sehen, ob das mehrheitsfähig ist oder nicht.

Thomas Zemp (CVP)

Konkrete Sicherheit würde bedeuten, dass ein Projekt und der B+A vorliegen und der Kredit beantragt ist. Aber das wird nicht möglich sein. Wir können kein Projekt einreichen, wenn wir nicht verbindlich über das Land verfügen. Die Abhängigkeiten machen die Sache extrem schwierig.

Herr Zemp, Sie haben in Ihrem Votum gesagt, dass man mit Unsicherheiten umgehen muss. Sie müssen dem Einwohnerrat als Vertreter des Volkes Sicherheit geben. Schlussendlich müssen Sie uns eine Entscheidungsgrundlage geben und wir können nur über sichere Fakten entscheiden. Warum soll der Einwohnerrat die Unsicherheit austragen und in der Unsicherheit entscheiden? Warum kann man bei dem Projekt in einem unsicheren Umfeld nicht sagen, was wäre wenn? Wir würden das dann bauen und dann sähe das Projekt so aus? Dann könnte man wieder anders arbeiten.

Hannes Koch (L2O)

Sie haben gesagt, dass Sie klare Anweisungen haben müssen, warum wir das Geschäft zurückweisen. Das ist ganz klar wegen der Verkehrsverbindung unter der Zentralbahn hindurch, die in Zukunft nicht gewährleistet ist. Da müssen Sie uns Sicherheit geben,



damit wir Sie unterstützen können. Es ist für uns nicht angenehm, dass in dem Projekt einzuwerfen, aber es bleibt uns schlussendlich nichts anderes übrig.

Herr Zemp, ich habe noch eine Frage zur Parzelle der Korporation. Dazu fällt uns auf, dass diese quasi im Windschatten mitfährt, da wir nicht darüber reden. Meine Frage ist, ob die Eigentümerin einen Infrastrukturbeitrag zahlen muss oder künftig einmal eine Mehrwertabgabe. Hat der Gemeinderat das diskutiert?

Urs Manser (CVP)

Herr Koch, ich kann Ihnen schon vor der zweiten Lesung mindestens einmal die Planung von der Unterführung geben, damit Sie das anschauen können. Ob ich Ihnen dann die Sicherheit der Finanzierung geben kann, werden wir sehen, wir geben unser Bestes.

Thomas Zemp (CVP)

Zur Parzelle der Korporation: Es war ein Antrag des Einwohnerrates, diese einzuzonen. Man konnte das nicht direkt bei der Ortsplanung machen, weil es zu spät war, denn man hätte das erst noch auflegen müssen. Darum fährt es im Boot mit der Schappe AG zusammen. Man hat da keinen zusätzlichen Druck, weil die Korporation heute und morgen keine Bauabsichten hat. Man hätte die Zonenänderung schon längst gemacht, denn das ist unbestritten. Für uns als Gemeinderat gibt es keinen Grund zu überlegen, wie hoch der Mehrwert wäre oder nicht. Das Geschäft ist auf dem Tisch und wir müssen es behandeln. Ich kann doch nicht einfach sagen, dass wir jetzt nichts mehr machen. Wir werden nächstens noch über den Bebauungsplan Dorfkern Ost diskutieren, ein Geschäft, an dem wir schon mehrere Jahre arbeiten. Wollen Sie da auch einfach sagen, dass sie es noch einmal ein Jahr verschieben wollen, weil es vielleicht 2018 eine Mehrwertabgabe gibt? Für uns als Gemeinderat ist das nicht möglich. Sie senden damit wieder ein starkes Signal an die Investoren.

Ich staune schon ein wenig Herr Zemp. Konsequenter wäre der Gemeinderat gewesen, wenn man dem Investor nicht den dritten Block bewilligt hätte. Es hiess ganz klar, dass der dritte Block erst bewilligt wird, wenn man dort Gewerbegebäude macht. Letztes Jahr hat Horw 44'000 m2 Gewerbefläche für lautes Gewerbe verloren, und zwar an der Altsagenstrasse, das Tschümperlin-Areal und die Fläche an der Allmendstrasse.

Roland Bühlmann (SVP)

Aus Sicht der L2O gibt es zwei Optionen. Sie haben angeboten, die Sicherung der Unterführung bis zur zweiten Lesung abzuklären. Jetzt könnte man über das Geschäft diskutieren oder man könnte es auch zurückweisen mit dem genau gleichen Auftrag für die Umzonung. Wir finden das auch unterstützungsfähig, wenn die Unterführung in der Finanzierung einigermaßen gesichert ist. Es ist klar, dass es keine letztendliche abschliessende Sicherheit geben wird, ob die Bundesstellen die Beträge tatsächlich sprechen werden. Es ist möglich, dass wir das Geschäft zurückweisen und es ein zweites Mal mit sehr ähnlichen Randbedingungen wieder in den Rat gebracht wird.

Peter Bucher (L2O)

Herr Bucher, das würde dann gehen, wenn alle, die das Geschäft zurückweisen, der gleichen Meinung wären. Aber die SVP wird es aus einem ganz anderen Grund zurückweisen. Die SVP wird mich beauftragen, in neue Verhandlungen mit der Schappe AG zu gehen und ihr zu sagen, dass mehr Gewerbefläche realisiert werden muss. Sie müssten mir vielleicht auch noch sagen, wieviel Geld Sie mehr möchten. Sind das 200'000 oder 400'000 Franken? Das müsste ich auch wissen.

Thomas Zemp (CVP)

Ich nehme auch nicht an, dass wir in drei Monaten wieder hier sind und über einen neuen B+A sprechen. Das kommt je nachdem darauf an, wie sich die Schappe AG dazu stellt. Das ist auch eine relativ einseitige Verhandlungstechnik, denn ich kann ja dann nichts anbieten. Ich kann nur sagen, wieviel wir wegnehmen und wieviel man noch mehr will. Es ist schwierig, so zu verhandeln. Wenn Sie mir irgendetwas geben, was ich anbieten kann, kann man vielleicht in die Verhandlungen einsteigen.

Zum Votum von Herrn Bühlmann: 2012 wäre das vielleicht noch mehrheitsfähig gewesen. Die Welt hat sich aber verändert und auf der anderen Seite ist jetzt auch alles Wohnfläche. Interessant ist auch, dass die Einsprache der Allmend Immobilien AG verlangt, dass wir einen Nachweis erbringen sollen, dass überhaupt Gewerbefläche in Horw benötigt wird. Man müsse dort nur Wohnfläche machen, es sei nicht logisch, dort noch Gewerbefläche zu realisieren. Aber das ist natürlich die Sicht eines einzelnen Grundeigentümers, der es vis-à-vis möglichst ruhig haben möchte.

Herr Zemp, Sie wünschen von der SVP weitere Angaben. Ich komme zusammenfassend gerne noch einmal auf das Eintreten der SVP zurück und gebe Ihnen gerne ein paar Argumente mit, die Sie gegenüber der Grundeigentümerin aufführen können.

- Sie haben das Parlament im Rücken, das sagt, dass es die erwähnte Aufzoning gibt mit W4 Ausnutzungsziffer 0.75 mit bis zu sechs Geschossen. Das kann an zentraler Lage nicht jeder realisieren .
- Dann haben Sie die Preissteigerung für Horwer Boden, die auch bestens bekannt ist und wahrscheinlich auch nicht zurückgeht, sondern immer weiter nach oben.
- Sie haben im Vertrag den Verzicht auf Perimeterbeiträge usw.

Da bekommt die Schappe AG doch einiges und es geht nicht darum, dass Sie noch mehr liefern müssen, sondern Sie haben das Volk im Rücken, das eine gemischte Nutzung möchte und auch, dass der historisch angegangene Weg auch so zu Ende geführt wird.

Weiter verlangt die SVP nicht die Zulassung von Lastwagenfahrten, aber wir machen auf die Problematik beim vorliegenden Plan aufmerksam. Als letzten Punkt möchte ich anführen, dass sich auch die Technik verbessert hat. Es ist heute mit der Schalltechnik durchaus möglich, eine saubere Trennung zwischen lautem Gewerbe und darüber Wohnungen zu machen.

Zusammenfassend können wir sagen, dass wir weitere Argumente sehen und noch einmal eine Chance, dass diese vielen Argumente, die jetzt protokolliert sind, der Grundeigentümerin entgegengebracht werden können.

Herr von Glutz, Sie sind wieder nicht konkret geworden. Wir haben dort eine gemischte Nutzung und wir haben einen Infrastrukturbeitrag, zu dem wir Ihnen Berechnungen geliefert haben. Sie können diese natürlich anzweifeln, aber ich kann Ihnen auch noch eine dritte Berechnung bringen und wenn ich Pech habe, wird sie noch einmal das Gleiche aussagen und Sie werden sie auch einfach anzweifeln.

Werden Sie doch konkret. Wo möchten Sie das Gewerbe? Möchten Sie es im Erdgeschoss? Möchten Sie es überall im Erdgeschoss oder möchten Sie einen Block mehr? Und werden Sie konkret, ob Sie 100'000, 200'000, 300'000 oder 400'000 Franken mehr möchten. Wo sehen Sie den Mehrwert? Sie müssen ja offensichtlich eine Abschätzung gemacht haben, wenn Sie wissen, dass 400'000 Franken plus 600 m2 Land zu wenig sind. Sie müssen es ja abgeschätzt haben. Sagen Sie doch wieviel.

Die vermeintlich konkreten Vorschläge der SVP sind wirklich keine konkreten Vorschläge, sondern eher eine Schwächung der Gemeinde in Vertretung gegenüber der Grundstückseigentümerin. Ich sehe eine grosse Gefahr, dass das Geschäft jetzt aus ganz unterschiedlichen Gründen zurückgewiesen wird. Die SVP hat andere Gründe als die L20. Das macht den Standpunkt der Gemeinde gegenüber dem Investor extrem schwach und das strahlt etwas aus für zukünftige Investoren in Horw, die sich dann einfach sagen, dass in Horw sowieso alles verhindert und blockiert wird und dann investiert man

Reto von Glutz (SVP)

Thomas Zemp (CVP)

Jürg Biese (FDP)

an einem anderen Ort. Man sieht es genug und man liest es in den Medien, wie in Kriens und Luzern gebaut wird und wir sind bald neidisch, dass die vorwärts machen und in Horw geht es nicht voran.

Bei diesem Geschäft ist es nicht fünf vor zwölf, sondern es ist nach sieben Jahren Verhandlungen mit der Grundstückseigentümerin endlich Zeit, das Gesamtpaket abzuschliessen und vorwärts zu machen und mindestens in die zweite Lesung zu schicken, in der wir dann auch die Unterführung konkreter behandeln können, wie es Herr Zemp angeboten hat. Wie auch bereits Herr Nussbaum gesagt hat möchte ich erwähnen, dass wir heute über eine Zonenplanänderung bestimmen und sichergestellt wird, dass wir den Raum für die Unterführung haben und diese planen können, aber es geht bei Weitem nicht darum, dass man jetzt schon ein Projekt zeigt, wie es realisiert und finanziert werden kann. Wenn es jetzt geändert hat, dass immer mehr Wohnungen gebaut wurden statt Gewerberaum ist das die Entwicklung von Angebot und Nachfrage und ein Zeichen, in welche Tendenz es in Horw geht. Ich möchte dem Einwohnerrat nahelegen, heute das Geschäft zumindest in die zweite Lesung zu schicken und nicht mit einem Rückweisungsantrag etwas in die ganze Region ausstrahlen, was sicher für Horw schädlich wäre.

Am 1. September 2016 habe ich eine Motion für die Schaffung preisgünstiger Arbeits- und Gewerbegebiete eingereicht. Es war genügend Zeit, die Motion zu berücksichtigen und jetzt gäbe es die Möglichkeit. Es ist die einzige Möglichkeit, in der Wegmatt jetzt noch den Finger draufzuhalten. Sie wissen, was Sie machen müssen, ich weiss nicht, welcher Betrag genau der richtige ist. Ich frage mich nur, warum es am Sportweg in Kriens möglich ist. Die können es, und zwar in einem Wohngebiet und es funktioniert, scheinbar auch finanziell. Wir haben beim Eintreten genug Punkte gebracht, welches unsere Bedingungen sind. Schauen Sie meine Motion an und beziehen Sie das Anliegen mit ein und schauen Sie einmal, was in der Umgebung gebaut wird. Dann bin auch ich zufrieden.

Jasmin Ziegler-Hüppi  
(SVP)

Herr Zemp, Herr Biese, Sie haben uns jetzt vorgeworfen, dass wir nicht gross nachgedacht hätten, was wir überhaupt verlangen. Das ist aber nicht ganz richtig, denn einerseits liegt es am Gemeinderat, ganz konkrete Lösungen zu bringen und nicht an uns als Einwohnerräte. Wir sind keine Profipolitiker, sondern diese sitzen uns gegenüber und an denen liegt es, die Lösungen zu bringen und zu präsentieren.

Oliver Imfeld (SVP)

Generell kann man sagen, dass die Grundlagen klar und offensichtlich sind. Wir können die 800'000 Franken gerne nehmen, die bei der Ausgangslage der Verhandlungen zur Debatte standen. Dann bekämen wir 400'000 Franken mehr und damit könnten wir uns einverstanden erklären. Es geht jetzt aber nicht um eine konkrete Zahl, sondern es geht in unseren Augen darum, Ihnen einen Auftrag zu geben, das besser zu verhandeln im Sinn von dem, was die Ausgangslage war und nicht, Ihnen Fesseln anzulegen, dass Sie jetzt 800'000 Franken reinbringen müssen.

Wir haben eine Zone, in der 50 % Gewerbe vorgegeben ist und die wir jetzt ändern würden, so dass wir noch 17 % haben, das ist noch ein Drittel. Herr Zemp, Sie sehen, dass die Vorgaben eigentlich schon lange gemacht sind, da müssen wir doch gar nicht mehr gross etwas definieren, was Sie dann einengt.

Ich möchte gerne von der FDP oder der CVP hören, wie ihre Position in einer zweiten Lesung ist, wenn es heisst, die Finanzierung sei leider doch nicht gesichert und man könne im besten Fall eine mickrige Überführung machen oder gar nichts.

Peter Bucher (L20)

Das ist der Grund, warum ich gesagt habe, dass ich Fakten zu der Unterführung möchte. Das ist ein Bestandteil und ich weiss aus Erfahrung von verschiedenen Unterführungen, dass diese 5 bis 6 Mio. Franken kosten wird. Und es ist kein Vorteil für die Zentralbahn, sondern ein Nachteil Herr Zemp. Jede Brücke und jede Unterführung ist für die Eisenbahn ein Nachteil und jeder geschlossene Bahnübergang ist für die Eisenbahn ein Vorteil. Sie haben uns selber gesagt, dass die Zentralbahn eine Vorteilsabgeltung in Höhe von 250'000 Franken pro Bahnübergang in Aussicht gestellt hat.

Urs Röllli (FDP)

Zum Wegrecht ist zu sagen, dass es nicht richtig ist, dass man das nicht wegbringt. Es gibt ein Plangenehmigungsverfahren auf Bundesstufe und dort zählen alle untergeordneten Verfahren nicht. Der Kanton kann nichts dazu sagen und die Gemeinde kann nicht entscheiden, sondern das macht der Bund mit dem Plangenehmigungsverfahren und dann bringt man auch das Wegrecht weg.

Herr Bucher, Sie können Ihre Frage natürlich an die Fraktionen stellen, aber es ist schwierig, eine Antwort zu geben. Andersherum müssen Sie überlegen, dass wir über eine Einzonung sprechen und ob diese sinnvoll ist oder nicht. Ausserdem sprechen wir über einen Betrag, der fließen wird. Angenommen, wir könnten die Unterführung nicht finanzieren, weil sie zu teuer ist. Was würden Sie denn vorschlagen, was wir mit dem Areal Wegmatt machen? Soll es dann unbebaut bleiben oder würden Sie dann sagen, dass es trotzdem gut wäre, dort Wohnungen zu bauen und einen Gewerbebau an die Zonengrenze zu stellen? Das ist doch auch die andere Frage. Darum frage ich mich manchmal schon, wie abhängig die Personenunterführung von dem Geschäft ist. Ich habe gesagt, dass das Geschäft die Voraussetzung für eine Personenunterführung schafft. Es garantiert sie aber nicht, das ist richtig. Sie werden das Geschäft aber auch nicht so umbauen können, dass sie eine verbindliche Mehrheit unter allen Bedingungen im Rat bekommen für die Personenunterführung, egal was sie kostet, denn es gibt ja eigentlich niemanden im Rat, der sagt, dass die Umzonung so wichtig ist, dass man zu allem Ja sagt.

Thomas Zemp (CVP)

Irgendetwas müssten wir ja machen, wobei es darauf ankommt, wie sich die Schappe AG dann verhalten wird, ob sie weiter daran festhalten will. Aber eigentlich haben Sie das Recht, dort zu bauen und dann ist es einfach gemischte Zone, so wie es früher immer war. Wir hatten das Areal ja mit einer Planungszone belegt und das eigentlich schon viel zu lange. Seit sieben Jahren kann die Grundeigentümerin nicht bauen, weil wir beim Zonenplan gesagt haben, dass über das Gebiet noch diskutiert wird. Das war kein Problem, aber vielleicht wollen sie es ja jetzt irgendwann verkaufen, weil sie keine Chance mehr sehen, überhaupt mit uns ans Ziel zu kommen und das würde ich nach mehr als sieben Jahren auch verstehen. Aber was passiert dann mit der Wegmatt?

**Abstimmung:**

Antrag der L20 und der SVP, den Bericht und Antrag Nr. 1584 Teilrevision Zonenplan A und Bau- und Zonenreglement "Wegmatt" zurückzuweisen.

Jürg Luthiger (CVP)

**Dem Antrag wird 14:11 Stimmen, bei 4 Enthaltungen, zugestimmt.**

**5. Fragestunde**