

Rutscht Vollanschluss Halten doch nach vorne?

Bisher hatte der Umbau des Halbanschlusses Halten bei Pfäffikon zu einem Vollanschluss nicht oberste Priorität. Dies könnte sich ändern.

Von Stefan Grüter

Schwyz. – Nachdem die Verkehrsoptimierung in den Hö-

fen Schiffbruch erlitten hat, sucht Baudirektor Othmar Reichmuth neue Wege. «Solche wichtigen Vorhaben, die weite Teile der Bevölkerung tangieren und stark in die Landschaft eingreifen, müssen gemeinsam entwickelt werden», sagt Regierungsrat Reichmuth im Gespräch mit unserer Zeitung. Deshalb habe man nun auch den Horizont geöffnet und den

Dialog mit der Bevölkerung gesucht. Am 23. Februar werden die Ergebnisse dieses Dialogs vorgelegt. Es könnte durchaus sein, dass der Ausbau des Autobahnanschlusses Halten zuoberst auf der Wunschliste der Bevölkerung steht, auch wenn dies eine Anpassung des Richtplans zur Folge hätte. Dagegen sträubt sich Baudirektor Reichmuth nicht:

«Wenn eine Anpassung des Richtplans als dringend und nötig eingestuft wird, dann werde ich mich dafür einsetzen», verspricht er. Allerdings warnt auch er davor, dass dadurch die ganze Verkehrsoptimierung Höfe auf Feld eins zurückgeworfen würde, was grosse zeitliche Verzögerungen nach sich ziehen würde.

INTERVIEW SEITE 25

«Nehme Dialog mit Bevölkerung ernst»

Baudirektor Othmar Reichmuth ist seit gut 100 Tagen im Amt. Als neuer Regierungsrat trat er gleich mehrere Baustellen an. Bezüglich der Verkehrsoptimierung Höfe, dem Mensa-Neubau in Pfäffikon und dem öffentlichen Verkehr in der March hat Reichmuth klare Vorstellungen.

Mit Othmar Reichmuth sprachen Stefan Grüter und Christoph Clavadetscher

Sie sind nun seit gut 100 Tagen im Amt. Bereuen Sie den Berufswechsel noch nicht? (lacht) Nein, definitiv nicht. Regierungsrat zu sein, ist eine interessante, spannende Tätigkeit, die einen fordert. Es ist auch eine Ehre, sich an vorderster Front für den Kanton Schwyz einsetzen zu dürfen.

«Ist Ehre, sich für Schwyz einzusetzen»

Wie wurden Sie im Regierungskollegium aufgenommen? Gut. Wir haben im Regierungsrat trotz intensiven Diskussionen ein kollegiales Verhältnis. Das Kollegium funktioniert bestens, und ich fühle mich als Teil davon sehr wohl.

Und in Ihrem Departement? Ich wurde von meinem Vorgänger sehr gut eingeführt und durfte bald feststellen, dass alle Mitarbeitenden hochmotiviert sind. Fachlich und menschlich ist da ein sehr gutes Team am Werk.

Sie wurden also nicht einfach ins kalte Wasser geworfen? Falls der Termin passte, habe ich vor dem eigentlichen Amtsantritt meinen Vorgänger Lorenz Bösch vereinzelt begleitet. Aber am 1. Oktober folgte dann der Sprung in ziemlich kaltes Wasser. Ich habe aber noch viel Arbeit und einen grossen Zusatzaufwand vor mir, bis ich mich in alle Projekte eingearbeitet habe.

Wo konkret? Die Projekte selber, das Bauen

Zur Person

Name: Othmar Reichmuth
Beruf: Regierungsrat/Baudirektor
Geburtsdatum: 24. 1. 1964
Wohnort: Illgau
Hobbys: Lesen, Jassen, Schwingen (mittlerweile passiv)
Liebungsgericht: Ich esse ziemlich alles
Liebungsgetränk: ein gutes Glas Rotwein
Liebungsmusik: vieles, hauptsächlich aber Volksmusik
Liebungsferienort: Schweiz



Baudirektor Othmar Reichmuth: «Der öffentliche Verkehr ist ein zentrales Thema. Und wenn das Ganze teurer wird, so werden alle Beteiligten stärker zur Kasse gebeten.» Bild Christoph Clavadetscher

an sich, sind mir nicht fremd. Zum Teil haben die einzelnen Projekte eine jahre- und jahrzehntelange Vorgeschichte. Hier muss ich mich noch vertiefen, gleichzeitig aber eigene Gedanken einbringen. Parallel dazu entsteht Neues, bei dem ich von Anfang an dabei bin und mitgestalten kann.

Die Verkehrsoptimierung Höfe ist ein Projekt mit einer langen Vorgeschichte, die nun mit dem Nein der Freienbacher beendet wurde. Eine Chance, neue Wege zu gehen? Die Vergangenheit kann nicht abgestreift werden. Es ist aber nicht unbedingt negativ, dass nun ein neuer Kantonsingenieur und ein neuer Baudirektor am Werk sind. Damit will ich den Vorgängern keineswegs etwas anlasten. Wenn ein solches Vorhaben nach so langer Zeit Schiffbruch erleidet, dann sind vermutlich auch die treibenden Kräfte am Ende ihres Lateins.

Sie sagen «nicht negativ». Dann kann man daraus ableiten, dass der Wechsel an der Spitze des Schwyzer Baudepartements für die Verkehrsoptimierung Höfe positiv ist. Ja, absolut. Meine Vorgänger wollten das Beste. Das Gedankengut bleibt das selbe: Man will das Beste.

Aber eben, jetzt, nach dem Schiffbruch des Bisherigen hat es Platz für Neues. Das Freienbacher Abstimmungs-

resultat hat zur Folge, dass das ganze Vorhaben nochmals überdenkt werden muss oder darf. Wir haben den Horizont erweitert und wollen überprüfen, ob wir auf dem richtigen Weg sind. Dies taten wir nicht im stillen Kämmerlein, sondern wir sind mit der Bevölkerung in einen Dialog getreten. Am 23. Februar folgt dann so quasi etwas wie ein Starttag.

«Wir haben den Horizont erweitert»

Sie dürfen ja den Resultaten nicht vorgreifen, aber ein viel gehogter Wunsch ist der Ausbau des Anschlusses Halten in Pfäffikon zu einem Vollanschluss. Bisher wurde von seiten des Kantons abgewunken mit dem Hinweis, man müsste ansonsten den Richtplan neu aufgleisen. Würden Sie die Richtplanung überprüfen, wenn der Vollanschluss Halten zuoberst auf der Wunschliste der Bevölkerung stehen würde? Man kann sich auf mein Wort verlassen. Ich nehme diesen Dialog mit der Bevölkerung ernst. Wenn daraus eine Anpassung des Richtplanes als dringend und nötig eingestuft wird, dann werde ich mich dafür einsetzen. Man muss sich allerdings bewusst sein, dass wir auf Feld 1 zurückgehen. Die Folge

ist eine sehr lange Planungszeit und damit auch eine Verlängerung der Realisierungszeit.

Das Umsetzen von Verkehrsprojekten stösst vielerorts auf Widerstand. Ist der Weg, der jetzt in den Höfen gegangen wird – der Dialog mit der Bevölkerung – das Rezept? Ich bin gespannt auf die Resultate dieses Dialogs, bin aber sehr optimistisch. Und ich möchte die Ergebnisse als Basis für künftige Planungen nehmen. Es würde sich die Chancen bieten, von Anfang an Projekte auf diese Art und Weise anzupacken. Solche wichtigen Vorhaben, die weite Teile der Bevölkerung tangieren und stark in die Landschaft eingreifen, müssen gemeinsam entwickelt werden.

Sie sind als Baudirektor auch noch der Herr über den öffentlichen Verkehr im Kanton Schwyz. Da gibt es auch noch ein paar Baustellen. Das S-Bahn-Ausweichgleis in Schübelbach ist eine solche Baustelle. Wie kann man sich die Verhandlungen zwischen dem Kanton Schwyz und den SBB vorstellen? Grundsätzlich habe ich die SBB als Partnerin kennengelernt, die nach Lösungen sucht, um die regionalen Bedürfnisse abdecken zu können. Ihre unternehmerischen Ziele im überregionalen und internationalen Verkehr können die SBB logischerweise nicht in den Hintergrund stellen. Politisch sind wir mit der Durchmesser-

linie Zürich in einer heiklen Situation. Der Kantonsrat hat schon zweimal eine Beteiligung zugesagt und wird demnächst das entsprechende Darlehen von gut 18 Mio. Fr. genehmigen können. Auf der anderen Seite braucht es auch noch Infrastrukturausbauten auf Schwyzer Kantonsgebiet für etwa 7,7 Mio. Franken. Damit können wir aber das bestehende Angebot nur knapp halten; in der March wird es trotz allem noch eine Verschlechterung geben. Wir versuchen dies allerdings zu vermeiden. Das Überholgleis Schübelbach ist eine mögliche Variante, die Studie ist in der Zwischenzeit abgeschlossen. Aus meiner jetzigen Sicht muss ich sagen, dass dieses Projekt nicht finanzierbar ist. Wir suchen in absehbarer Zeit zusammen mit den Gemeinden nach Alternativen.

Gibt es denn Alternativen? Ja. Diese Varianten haben auf der Preisseite Vorteile, ziehen aber Nachteile auf der Benutzenseite nach sich. Man wird abwägen müssen.

Die Finanzierbarkeit des öffentlichen Verkehrs ist ein grosses Thema. Muss der Bürger verstärkt für den regionalen Verkehr ins Portemonnaie greifen?

Der öffentliche Verkehr ist ein zentrales Thema. Er wird in Zukunft bei der Standortfrage eine ähnliche Bedeutung haben wie die Steuerbelastung. Nur schon für die Beibehaltung des jetzigen Angebots werden wir mehr Geld aufwenden müssen. Ich verweise hier auf die Diskussionen auf Bundesebene. Und wenn das Ganze teurer wird, so werden alle Beteiligten stärker zur Kasse gebeten.

«Dieses Projekt ist nicht finanzierbar»

Die andere Variante wäre ein Zurückfahren beim Angebot. Ich hoffe nicht, dass es so weit kommt. Wir müssen das Angebot halten können, in publikumsstarken Frequenzgebieten sogar ausbauen. Dafür werde ich mich auch stark machen, ohne den öffentlichen Verkehr gegen den Individualverkehr auszuspielen.

Ihr Vorgänger hat Ihnen im Bereich der Verwaltungsbauten noch ein Projekt in der Grössenordnung von einer halben Milliarde Franken hinterlassen. Wie intensiv werden Sie das vorantreiben?

Ich unterstütze die Eigentümerstrategie bei der kantonalen Verwaltung. Man muss aber nicht nur Schwyz als Verwaltungszentrum ins Visier nehmen. Biberbrugg wird sich zum Sicherheits- und Justizzentrum entwickeln. Zudem schliesse ich nicht aus, auch die Höfe als Verwaltungsstandort auszubauen. In Schwyz müssen wir aber im nächsten Jahrzehnt handeln.

Die Mensa der KSA Pfäffikon hat in den letzten Monaten hohe Wellen geworfen. Ein erstes Projekt wurde sogar von Ihnen als zu teuer taxiert und zurückgezogen. Wie teuer darf denn dieser Mensa-Neubau werden?

Das ist eine schwierige Frage. Wenn man nur die Summe anschaut – über elf Millionen Franken für Räumlichkeiten zur Schülerverpflegung –, dann tönt dies nach extrem viel Geld. Wenn man das Konzept sieht – 380 Schüler auf einmal verpflegen –, dann bekommt das Projekt eine andere Dimension. Es zeigt sich jetzt, dass mit anderen Materialien keine Millionen-Einsparungen möglich sind. Wir überprüfen nun das ganze Konzept und werden noch in diesem Jahr den künftigen Weg der Kantonsschule Ausserschwyz bestimmen. Bei der ursprünglichen Mensa-Planung ging man von nur einem Kantonsschulstandort in Ausserschwyz aus.

«Nicht nur Schwyz als Zentrum»

Manchmal hat man das Gefühl, staatliche Bauten sind um ein Vielfaches teurer als vergleichbare Objekte, die von Privaten erstellt werden...

Das kann man so nicht sagen. Öffentliche Bauten wie Schulhäuser können nicht mit privaten Einfamilienhäusern verglichen werden. Wenn man eine Mensa mit einem Hotel vergleicht, dann schmilzt die Preisdifferenz.

Sind Ihre Aufgaben ungefähr so, wie Sie sich dies vorgestellt haben?

Durch meine berufliche Tätigkeit bei der Oberallmeindkorporation oder als Gemeindepräsident von Illgau kannte ich die Abläufe der Schwyzer Politik und die verschiedenen parteipolitischen Fronten. Natürlich ist man nun als Regierungsrat exponierter. Doch ich war mir bewusst, worauf ich mich einlasse, und es hat sich bestätigt. Ich bin weder positiv noch negativ überrascht.

Sie machen einen bescheidenen und zurückhaltenden Eindruck. Liegt Ihnen der grosse Auftritt, das Rampenlicht?

Ich tue mich grundsätzlich schwer, mich in den Vordergrund zu stellen. Es ist aber kein Problem, wenn ich einen offiziellen Auftrag habe, als Regierungsrat den Kanton oder das Departement zu repräsentieren. Ich drücke mich nicht davor, werde aber auch nicht derjenige sein, der sich aufdrängt.

Sie setzen von Anfang an mehr auf Gespräche denn auf aufwendige Konzepte...

Ich will eine offene und faire Kommunikation betreiben. Richtig und frühzeitig informieren, das erachte ich als wichtig.