

A) UMFÄHRUNG PFÄFFIKON

**Das Bürgerforum fragt:
Kann die Umfahrung Pfäffikon auf dieser Baulinie
überhaupt realisiert werden?**

A1) Warum so viele Ungereimtheiten?

Warum für den westlichen Teil (Tunnel) nicht gleiche Schlussfolgerung wie für den Ost-Teil?

- Gemäss Auskunft des Kantonsingenieurs kamen 2002 die Planer des Kantons Schwyz ohne konkrete Baugrund- Abklärungen zum Schluss, im Osten sei gar kein Tunnel möglich, die Kosten würden zu hoch. Beim Bahnhof aber könne der vorgesehene Tunnel gebaut werden. Der Untergrund ist jedoch bekanntermassen auf der ganzen Baulinie ähnlich problematisch.
- Eine oberirdische Strasse kommt beim Bahnhof aus Platzgründen nicht in Frage. Der Totalverzicht auf den Bahnhofbereich-Tunnel wegen schlechtem Baugrund müsste logischerweise das „Sterben“ der ganzen Baulinie bedeuten, weil ein wichtiges Teilstück fehlen würde. Wann werden die Planer und Behörden entdecken, dass die Realisierbarkeit eben doch nicht gegeben sei? Nachdem nochmals weitere Millionen für Papierplanung ausgegeben worden sind?
- Antworten betreffend Ablauf der Bauphase blieb man an den behördlichen Infoveranstaltungen schuldig. Auch beim anschliessenden Nachfragen bei diversen Auskunftsstellen der Gemeinde und des Kantons konnte man nicht einmal Ansätze von konkreten Problemlösungen erfahren:
 - für einen Tunnel bis 4m unter dem Seespiegel
 - direkt beim Bahnhof, der den Betrieb dauernd gewährleisten muss
 - neben Hochbauten, die unmittelbar betroffen werden können
 - direkt im Bereich der Hauptkanalisation

Oranges Haus direkt neben der Bahnlinie (Churerstrasse 85c, Pfäffikon)

- Das orange Haus wurde 2005 fertiggestellt, also 6 Jahre *nach* der Abstimmung der Baulinie für eine Umfahrung. Diese Baulinie war seit 1999 behördenverbindlich, das heisst, sie hätte sich auf die Baubewilligung auswirken müssen. Trotzdem bewilligte der Gemeinderat das Haus in dieser Form. Er wusste, dass die engen Platzverhältnisse bei einer Realisierung der Umfahrungsstrasse zu voraussehbaren Problemen mit Kostenfolgen führen würden. Genügt die Breite von 12m für Bahntrassée, Stützmauern, Fahrbahnen für Durchgangsverkehr, Strassenränder, Lärmschutzwand und Hauseingang? Welche Auswirkungen hat der Strassenbau auf die direkt daneben befindlichen Hausmauern?
- Gemäss Auskunft des Kantonsingenieurs ist seit 2002 klar, „*ohne weitere Untersuchungen, sondern aufgrund eines „Prozesses“ und Beobachtungen bei anderen Hochbauten*“, dass es dort keinen Tunnel geben könne, sondern nur eine oberirdische Fahrbahn. Trotzdem wurde - nach 2002 - der Hauseingang im Norden bewilligt, direkt angrenzend an die „Umfahrungsstrasse“. Als wir bei der Bauherrschaft nachfragten, bekamen wir die Antwort, die Bewilligung sei so erteilt worden, weil es dort einen Tunnel gebe.

Städtische Entwicklung; Qualitätsverbesserung und Verkehrsberuhigung?

- Verdichtetes Bauen in der Kernzone ist als Planungsziel erwähnt, bringt aber mehr Quellverkehr; ein Widerspruch zum *Ziel Verkehrsentslastung*.
- Welche Lebensqualität haben Menschen, die zwischen Churerstrasse und Bahn wohnen, bei 22'000 oder mehr Autos täglich, neu verteilt auf zwei Verkehrsachsen?
- Laut Planung soll *in* der Churerstrasse ein Begegnungsraum entstehen. Wo bleiben dann aber die rund 8000 Autos, die gemäss den heutigen städtebaulichen Vorgaben auch nach dem Bau der Umfahrung täglich auf der Churerstrasse fahren würden?
- Die offizielle Skizze des zukünftigen *Begegnungsraums Churerstrasse* zeigt mehrstöckige Wohnblocks im Zentrum, mit Balkonen auf die Churerstrasse hinaus. Wer wird dort wohnen und sich begegnen wollen?
- Die Seedammstrasse ist laut Statistik die meistbefahrene Strasse der Schweiz. Trotzdem erteilte der Gemeinderat Freienbach die Bewilligung für den neuen Event Dom beim Seedamm Plaza, der an dieser verkehrsintensiven Achse zeitweise rund 1000 Personen zusätzlich anziehen wird,... mit entsprechend vielen Autos. Wie ernst ist es den Behörden mit der zukünftigen Verkehrsentslastung?
- Der weitere Ausbau des Seedammcenters ist bereits jetzt vorgesehen. Er wird auch für die „*Churerstrasse der Zukunft*“ Mehrverkehr bringen.
- Die Liegenschaft der ehemaligen Schmiede neben dem Dorfplatz Pfäffikon wurde dem Gemeinderat durch die Besitzerin 2x zum Kauf angetragen. Vor rund 15 Jahren und Anfang 2006. Jedes Mal verneinte der Gemeinderat irgend ein Interesse für die Öffentlichkeit, ohne Verhandlungen über einen Übernahmepreis zu führen und ohne die Stimmbürger über das Angebot zu informieren. Nur zufällig vernahm das Bürgerforum von diesem Sachverhalt. Wie glaubwürdig ist der Wunsch des Gemeinderates nach einer qualitativen Aufwertung der Kernzonen?
- Beim Neubaugesuch beim Rest. Bahnhofli in Pfäffikon gewährte der Gemeinderat eine Fülle von Ausnahmegewilligungen, deren Begründungen durchaus Kopfschütteln auslösen können. Beispiele: Es gebe durch die Verkleinerung des Abstands zur Kantonsstrasse ein „*besseres Ortsbild*“, er verzichte auf die Forderung nach Begründung, „*weil nur zwei Wohnungen entstehen sollen*“, er bewilligte Wohnraum, der wegen zu grossem Lärm und Gestank von der Strasse her nicht gelüftet werden darf etc. .
- Warum wird der Dorfplatz Pfäffikon nicht beim Coop mit einfachen Mitteln für den Durchgangsverkehr gesperrt? Eine Schranke, die vom Bus geöffnet werden kann, wäre billig und schnell erstellt und die Qualitätsverbesserung für den „*Begegnungsraum Dorfplatz*“ wäre sehr gross.
- Warum gibt es noch immer keinen Kreisel an der Löwenkreuzung? Wo sind die Argumente für das Blockieren dieser Entlastungsmassnahme?

A2) Vorhersehbare Risiken ernst genommen?

Unfall im Tunnel? Stau im Tunnel?

- Bei „*nur*“ 430m Tunnel sei „*keine Entlüftung vorgeschrieben, nicht nötig*“, man könne somit Kosten sparen, heisst es offiziell.

- Es sei auch ...„kein Fluchtweg vorgeschrieben, nicht nötig“, auch so könne man Kosten sparen, wird erklärt.
- Und wenn dann doch etwas passiert? Wie sollen die Betroffenen fliehen? Wie gelangt die Rettungsmannschaft in den Tunnel, der vielleicht mit Autos verstopft und voller Rauch ist?
- Über dem Tunnel ist ein Park&Ride-Gebäude der SBB geplant. Direkt neben dem Tunnel ist der Bahnhof und das „Höfe“-Gebäude. Welche Risiken bestehen für diese Gebäude im Fall einer Katastrophe?
- Wie steht es mit Vorkehrungen für den Gewässerschutz bei Unfällen mit belastenden Stoffen?

Hochwassergefährdung im Bereich Unterführung/Unterdorf

- Die Westspange mit dem tiefliegenden Grosskreisel liegt in einer geologisch und hydrologisch äusserst heiklen Zone.
- Schon die jetzige Unterführung ist bei Hochwasser sehr problematisch, häufige Feuerwehreinsätze sind bekannt. Die neue SBB-Unterführung soll noch 3.5m tiefer liegen.
- Die geplante Hochführung des Dorfbaches birgt bei starken Regenfällen das Risiko von Überflutungen der Unterdorf-Erschliessung.
- Entlang der ganzen Bahnlinie Pfäffikon/Freienbach besteht Seewasserdruck.
- Gemäss Auskunft des kant. Amtes für Umweltschutz ist aufgrund der Grundwassersituation im Tunnelbereich gemäss gesetzlichen Vorgaben sogar ein amtliches Bauverbot denkbar.

A3) Kostenwahrheit

- Wofür wurden die Planungsmillionen der Gemeinde und des Kantons bisher ausgegeben, wenn immer noch keine konkrete Frage beantwortet werden kann?
- Wo und wie sind die Provisorien während der Bauphase zu erwarten (Ersatz-Busbahnhof, Umleitungen, Notbrücken,...)? Welche Kosten werden dadurch verursacht?
- Ist die heutige Kostenprognose für den Tunnelbau angemessen? Beruht die jetzige Gesamtkosten-Annahme auf Statistiken mit vergleichbarem Baugrund und vergleichbaren Platzverhältnissen? (Vorschriften für Auffangwannen, Pumpen, technische Lösungen gegen die Auftriebskräfte durch Wasser im gesamten Tunnelbereich, der Baugrund ist schon ohne Sondierbohrungen bekannt als sehr problematisch, Seekreide ist als schlechtestes Baugrund bekannt, ...).
- Wie hoch werden die Kosten für Versicherungen und allfälligen Schadenersatz bei Beschädigung benachbarter Hochbauten? (starke Beeinträchtigung, Gefahr von Rissen etc., Bahnhof steht nicht auf Pfählen)

- Was kostet das Land des Klosters Einsiedeln unterhalb des Schulhauses Brüel, das für die Westspange reserviert ist?
- Es werden totale Baukosten von 130 Mio „*plus/minus* 25%“ genannt. Kann das *Minus* bei den bestehenden Voraussetzungen ernst gemeint sein?
- Die zusätzlichen Kosten für alle übrigen „*flankierenden Verkehrsmassnahmen*“ sind bisher nicht beziffert und in einen zeitlichen Rahmen gestellt worden. Was haben die Steuerzahler zu erwarten? Nochmals 130 Millionen Kosten?

A4) Linienführung

Westspange, Zusammenhang mit der Nutzung des Steinfabrikareals

- Warum wurde nach der Abstimmung vom 26.11.06 mit der Verkehrsplanung weitergemacht, als wäre sie von einem allfälligen JA zur Umzonungsvorlage nicht betroffen? Warum werden nun nicht 2 Varianten mit Kosten- und Entlastungsvergleich vorgelegt: mit und ohne Überbauung Steinfabrikareal? Hunderte von Autos mehr oder weniger im Unterdorf Pfäffikon sind für die Verkehrsplanung relevant.
- Warum entspricht die Westspange nicht mehr der Baulinie von 1999, sondern nimmt immer noch grössere Ausmasse an?
- Warum wird genau jetzt, im Frühling 2007 - parallel zur Ausarbeitung der Umzonungsvorlage für das Steinfabrikareal - das Verkehrsproblem von Pfäffikon als dringendes Anliegen der Behörden thematisiert, wenn doch die Entlastung durch die Umfahrung frühestens 2015 eintreten würde?
- Warum beinhaltet die Umfahrungsplanung Pfäffikon eine Grossunterführung zum Unterdorf, obwohl dieses gemäss Auskunft des Gemeindepräsidenten „*bereits erschlossen*“ sei? Ist dann die zusätzliche, teure Unterführung überhaupt nötig? Die Voll-Erschliessung des Unterdorfes Pfäffikon würde zum grössten Teil aus Steuergeldern bezahlt (Gemeinde *und* Kanton zusammen 70%).
- Warum soll der Westkreisel nicht an der Kantonsstrasse liegen, sondern in einem tiefen Loch nahe der Bahnlinie - 3.5m tiefer als die jetzige Unterführung ins Unterdorf. Hat dieser Kreisel wirklich keinen Zusammenhang mit der vorgesehenen Überbauung des Steinfabrikareals?
- Wertet die Westspange als Vollerschliessung des Steinfabrikareals nicht auf?

Unbeantwortete praktische Fragen

- Bisher erhielten wir keine Antwort auf Fragen zur konkreten Verkehrsleitung ausserhalb der Umfahrung, (wie z.B. der Rückstau in Freienbach, Bäch, Wilen aufgefangen würde,...) Welche Strasse würden die Autofahrer benützen, wenn die sogenannte Umfahrung zu Stosszeiten ebenfalls Stau hätte?
- Auf alle Fragen über die Provisorien während der Bauphase blieben die Planer jegliche Antwort schuldig.

- Erst 2015 werde die „*Entlastung der Churerstrasse durch die Umfahrung*“ eintreten. Die Churerstrasse soll aber durch Baubewilligungen für verdichtetes Bauen in der Kernzone von Pfäffikon schon bald viel zusätzlichen hausgemachten Verkehr bekommen. Kann die Churerstrasse alles schlucken bis 2015? Und was muss die zukünftige Bevölkerung aushalten, wenn sich die Umfahrungsstrasse schlussendlich als unrealisierbar entpuppt?

Längsschnitt der Umfahrung Pfäffikon

- Warum wurde bisher kein Längsschnitt der Umfahrung veröffentlicht? Soll die geplante Berg- und Talfahrt-Ansicht den Bürgern noch eine gewisse Zeit vorenthalten werden? Konkret: Abfahrt in den Tunnel beim Baumarkt im Osten der Umfahrung, auftauchen zur oberirdischen Strasse im Bereich des orangen Gebäudes, abtauchen zum Bahnhofstunnel, ... Stützmauern, Strassenschluchten, Lärmschutzwände, Unterführungen, Bachüberführung,...
- Wie schonend ist „*Ortsbild-Schonung*“ dank einer Strassenschlucht, die für die Westspange der Umfahrung in die Wiese nördlich des Schulhauses Brül gegraben wird? In der Botschaft des Gemeinderates zur Gemeindeversammlung vom 27.4.07 steht S. 51: *“Durch die Tieflage des Kreisels, 3.50 Meter unter dem Niveau der heutigen Unterdorfstrasse, wird das Ortsbild geschont“.*

Erwartbares Resultat der weiteren Planungen für diese Baulinie: Unrealisierbar!

- Genauere Abklärungen könnten sehr wohl aufzeigen, dass diese Linienführung nicht in einem angemessenen Kosten/Nutzenverhältnis stehen kann. Das Resultat wäre dann ein Verzicht auf diese Variante. Das ist schon jetzt erkennbar. Warum 5.3 Millionen Steuergeld ausgeben für ein schon jetzt voraussehbares Nullresultat der weiteren Planung?
- Was sollen die Bürger halten von den Abstimmungsinformationen, die ihnen 1999 die Baulinie schmackhaft gemacht hatten und nun nicht mehr gelten (Tunnel auf der ganzen Baulinie, viel geringere Kosten etc.)?
- Übernimmt jemand die Verantwortung für die Fehlinvestition von Planungsmillionen über 15 und mehr Jahre?

B) LEBENDIGE DEMOKRATIE

B1) Prioritäten des Bürgerforums

<p>Mehrheitsbeschlüssen der Bevölkerung Nachachtung verschaffen z.B. unparteiische Umzonungsvorlage für das Steinfabrikareal und angepasste Verkehrsplanung</p>	<p>Gegenüber den gewählten Volksvertretern die Vertrauens-Bringschuld einfordern</p>	<p>Wenn Bedürfnisse und Anregungen einzelner Gruppen oder Personen gemeldet werden und diese von öffentlichem Interesse sind: Kooperationsbereitschaft anbieten, Themen publik machen, mithelfen, dass Lösungen schneller erreicht werden</p>
--	---	---

B2) Kommunikation zwischen Bevölkerung, Behörden und Kommissionen

Offenheit dringend notwendig

- Ist die Information durch die Behörden eine schlichte, unbefangene und umfassende Sachinformation, die den Bürgern die bestmögliche Einschätzung ermöglicht?
- Rechtzeitige Umfragen oder Konsultativabstimmungen können vorbeugen, dass die Behörden und Planer die Bürgerbedürfnisse falsch beurteilen. Es gibt gute Beispiele in anderen Gemeinden, dass solche Vorabklärungen zu besserer Akzeptanz der behördlichen Arbeit und ihrer Abstimmungsvorlagen führen.

Verzicht auf hintergründige Machtspiele

- Warum wurde Mitgliedern der Planungskommission eine Studie über 4 Varianten von Zubringerstrassen (von Freienbach zum Autobahn-Vollanschluss Halten) vorenthalten? Eine Studie aus dem Jahr 2002 im Auftrag des Kt. SZ sei unbeurteilt in den Schubladen verschwunden. Die Prioritätenordnung zum Autobahnvollanschluss Halten sei im Steuerungsausschuss geändert worden ohne Konsultation/ Information der Kommissionen. Warum rutschte der Vollanschluss Halten so weit nach hinten in der Prioritätenliste, auch beim Bund? Wurde dagegen lobbyiert?
- Der Regierungsrat liess in der Presse verlauten: „Masterpläne sind Ausdruck eines durch Konsens erarbeiteten, gemeinsamen und koordinierten Vorgehens“,... aber wer fand mit wem einen Konsens,...zu welchen Bedingungen?

B3) Institutionalisierung des Austauschs und der Übernahme von Pflichten durch die Bürger

Arbeitsgruppen zur Entlastung der Behörden

- Viele Bürger, die sich schon zu bestimmten Anliegen gemeldet haben, sind bereit zum Engagement. Arbeitsgruppen aus der Bevölkerung können unbürokratisch und hilfreich eingesetzt werden:

z.B. bessere Busverbindungen für Wilen

- Unterschriftensammlung schon vor Jahren
- Briefe an Gemeinderat und Regierungsrat
- Leserbriefe
- Bitte um schnelle Umsetzung
- kein Echo, fühlten sich alleingelassen

Lösungsansatz: 3-jährige Probephase ist durch eine Arbeitsgruppe „Bus Wilen“ in wenigen Wochen organisiert, Fahrplan-Konzept und Geldreserven aus dem Überschuss des Vorjahres wären vorhanden. Es braucht offenbar die nachdrückliche Forderung von Bürgerseite, diese „flankierende Massnahme“ nun endlich zu realisieren und auf Seiten der Behörden nicht immer nur auf Planungen zu verweisen.

z.B. Gysko-Ersatz, Jugendräume

- Presse-Information: Es könne sein, dass dieses Alterssegment nichts in der Gemeinde finden werde als Ersatz für die Räumlichkeiten in der Gysko
- Kündigung für Herbst 2007 schon ausgesprochen
- Frustration bei den Jugendlichen, die sich alleingelassen fühlen
- erste Gespräche, Goodwill, Beschreibung der Rahmenbedingungen und Bedürfnisse

Lösungsansatz: Jugendliche und Erwachsene bilden eine Arbeitsgruppe, schaffen Allianzen und erstellen das Konzept für einen Gysko-Ersatz. Erste Gespräche sind erfolgreich geführt worden.

z.B. Problematik der gemischten Wohn-/Gewerbebezonen bezüglich Mobilfunkantennen und mangelndem Schutz der Bewohner

- Privatpersonen engagierten sich mit viel Verantwortungsbewusstsein und Einsatzbereitschaft
- isolierte Einzelkämpfer würden aber langfristig aufgegeben
- sie müssen Rückenstärkung erhalten, da sie sich zum Wohle der Allgemeinheit einsetzen
- Vermitteln von Kontakten zu Medien und Fachstellen
- Zonenvorschriften müssen zugunsten der Wohnbevölkerung von gemischten Wohn-/Gewerbebezonen verbessert werden.

Lösungsansatz: Betroffene und Fachleute bilden bereits wirkungsvolle Netzwerke und engagieren sich sehr stark. Die Medien müssen für die Orientierung der Bevölkerung noch mehr einbezogen werden. Von den Bewilligungsbehörden müssen zugunsten der belasteten Wohnbevölkerung ernsthaftere Schutzbemühungen erbracht werden.

Austausch mit den etablierten politischen Organen

- Regelmässige Treffen zwischen Bürgerforum und Behörden müssen etabliert werden. Fairness, Offenheit, Respekt und der Mut zu klaren Forderungen im Interesse der Öffentlichkeit sind die Messlatte.
- Präsenz am Neuzuzüger-Anlass, ein Link in der Homepage der Gemeinde und Infos im Veranstaltungskalender werden angestrebt.
- Mit Parteien und Ortsvereinen ist ein konstruktiver Weg für Gedankenaustausch und gegenseitige Information zu entwickeln.
- Vorschläge für Win-win-Lösungen werden erarbeitet, um Vertrauen aufzubauen und Fehlentwicklungen zu verhindern.

C) UMFRAGE- AUSWERTUNG ZWISCHENBERICHT

**Wortlaut der Medienmitteilung vom 11. Mai 2007
zur Umfrage des Bürgerforums
Lebensqualität, Verkehr, Ortsplanung in der Gemeinde Freienbach**

Umfrage-Auswertung des Bürgerforums der Gemeinde Freienbach

Im April konnte die Bevölkerung der Gemeinde Freienbach zu Fragen der Lebensqualität, des Verkehrs und der Ortsplanung Stellung nehmen. Nun folgt die Auswertung.

Die erste Umfrage des Bürgerforums der Gemeinde Freienbach ist abgeschlossen. Eine Fülle von Hinweisen, Wünschen und konkreten Vorschlägen ist beim Trägerverein des Bürgerforums eingetroffen. Die Einwohnerinnen und Einwohner benützten die Gelegenheit zu vielfältigen und engagierten Meinungsäusserungen und nun werden die Antworten nach professionellen Standards ausgewertet. Der Vorstand des Trägervereins dankt allen Mitwirkenden für ihr Vertrauen und die Beteiligung an dieser Umfrage.

Da eine sehr grosse Menge von Antworten in einem anspruchsvollen Raster erfasst werden muss, wird die Auswertung noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Der genaue Zeitpunkt der Veröffentlichung und die Resultate der Umfrage werden den Behörden und der gesamten Öffentlichkeit baldmöglichst bekannt gegeben.

Zweck der Umfrage

Diese erste Umfrage kann nicht nur wichtige Hinweise auf die Bedürfnisse der Bevölkerung bezüglich Lebensqualität und Raumplanung geben, sondern auch als Prototyp dienen für verschiedene Verfahrensfragen. Dem neugegründeten Trägerverein Bürgerforum Freienbach ist es ein grosses Anliegen, neue Formen für den Kontakt zwischen der Bevölkerung und den öffentlichen Organen zu erarbeiten. Die Stimmen der Einwohner sollen besser als bisher hörbar gemacht und ernst genommen werden. Das Hauptziel dieser Umfrage ist es, die Bedürfnisse der Bevölkerung besser zu erkennen und daraus entsprechende konkrete Massnahmen ableiten zu können.

Transparenz und Zusammenarbeit

Der Trägerverein Bürgerforum empfahl den Einwohnern im Rahmen dieser Umfrage, sehr gründlich mitzudenken, wo Fragen bisher unbeantwortet blieben oder Ungereimtheiten auftauchten. Er ist überzeugt, dass die gesamte zukünftige Entwicklung der Gemeinde positiver verlaufen wird, wenn sich die Bevölkerung stärker mit öffentlichen Fragen beschäftigt und entsprechend engagiert. Das setzt aber voraus, dass diese Mitbeteiligung besser in den Gemeindestrukturen verankert wird.

Schon Anfang 2007, vor der Gründung des Trägervereins, boten die Initianten des Bürgerforums dem Gemeinderat eine konstruktive und offene Zusammenarbeit an. Dem Gemeinderat wurde auch angeboten, die offizielle Information der Behörden zur Verkehrsplanung zusammen mit den kritischen Fragen des Bürgerforums verteilen zu lassen, damit für die Bürgerinnen und Bürger ein direkter Vergleich möglich sei. Der Gemeinderat hatte aber entschieden, darauf zu verzichten und nur seine eigenen Infokanäle zu nutzen.

Die Verantwortlichen des Bürgerforums werden sich dafür einsetzen, dass in Zukunft ein vertiefter und regelmässiger Austausch mit den gewählten Volksvertretern stattfinden kann. So bieten sie an, die Umfrage-Ergebnisse den Behörden vollumfänglich zur Verfügung zu stellen, um bestmögliche Transparenz zu gewährleisten und gute Problemlösungen im Interesse der Gesamtbevölkerung zu erreichen, unter dem Motto: Durchbruch zu mehr Lebensqualität in der Gemeinde Freienbach.