

**Gemeindehaus Schloss
Gemeinderat**

Unterdorfstrasse 9
Postfach 140
8808 Pfäffikon SZ

Telefon 055 416 9242
Fax 055 416 94
PC 80-40171-5

gemeinderat
@freienbach.ch

www.freienbach.ch

Ihre Referenz

Unsere Referenz

Ihr Ansprechpartner

Datum 8. Juni 2007

bürgerforum
gemeinde freienbach
Frau Irene Herzog-Feusi
Präsidentin
Etzelstrasse 54
8808 Pfäffikon

Information des Bürgerforums, Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Herzog

Der umfangreiche Fragenkatalog des Bürgerforums vom 19. Mai 2007 beinhaltet Fragen zu diversen Themen, aber auch von sehr unterschiedlichen Tiefen der einzelnen Gebiete. Wie in unserem Schreiben vom 30. Mai 2007 angekündigt, nehmen wir vorerst Stellung zu den Fragen um die Umfahrung Pfäffikon.

Über allen Konzepten und Planungen steht der Leitgedanke der Lebensqualität in unserer Gemeinde. Diese setzt eine ganzheitliche Betrachtungsweise von Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung sowie eine sorgfältige Planung voraus.

Mit dem Masterplan Höfe wurde dazu ein Instrument geschaffen, das sowohl grenzüberschreitend ist wie auch die genannten Planungen beinhaltet. Die Rahmenbedingungen des Masterplanes fliessen in die kommunalen Überlegungen der Raum- und Verkehrsplanung ein.

Insbesondere ist das gestartete Mobilitätskonzept ein wichtiger Pfeiler zu der angestrebten nachhaltigen Entwicklung. Mit ihm will der Gemeinderat den heutigen und künftigen Verkehr in gesündere Bahnen lenken. Er ist dafür auf die Mitarbeit aller angewiesen.

Die Stellungnahme zu den einzelnen Fragen entnehmen Sie bitte dem Anhang. Es grüsst Sie freundlich

Gemeinderat Freienbach

Kurt Zurbuchen
Gemeindepräsident

Irene Helbling-Michel
Gemeindeschreiber-Stv.

A1) Warum so viele Ungereimtheiten?

Die Umfahrung Pfäffikon ist Teil der Nachhaltigkeitsstrategie des Gemeinderates. Dazu gehören die Umfahrung Pfäffikon, die flankierenden Massnahmen, das Mobilitätskonzept, das städtebauliche Konzept und die Siedlungsplanung.

Der Gemeinderat Freienbach sieht eine sorgfältige Planung. An Stelle von Ungereimtheiten erkennen wir Fragen und Missverständnisse.

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 zum Schluss, im Osten sei gar kein Tunnel möglich, die Kosten würden zu hoch. Beim Bahnhof aber könnte der vorgesehene Tunnel gebaut werden. Der Untergrund ist bekanntermassen auf der ganzen Baulinie ähnlich problematisch.

Die Machbarkeitsstudie zeigt grundsätzlich, dass das vorliegende Projekt realisiert werden kann. Mit der Überquerung des Grundwasserstromes im östlichen Teil des Trassees können die Kosten optimiert werden. Optimierung bedeutet: Möglichst grosser Nutzen zu vertretbaren Kosten.

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?

Die Machbarkeit ist abgeklärt. Mit dem Projektierungskredit stehen die finanziellen Mittel zur Abklärung der Detailfragen zur Verfügung.

Die 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

Die Machbarkeit ist abgeklärt. Mit dem Projektierungskredit stehen die finanziellen Mittel zur Abklärung der Detailfragen zur Verfügung.

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

Das orange Haus wurde 2005 fertig gestellt, 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 Bahntrasse, Stützmauern, Fahrbahnen für Durchgangsverkehr, Strassenrand, 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.

Die Baulinien der Umfahrung sind rechtsgültig. Ausserhalb dieser sind Bauten bewilligungsfähig. Die Baulinien wurden 1999 erlassen, das private Bauvorhaben 2003 unter Auflagen bewilligt. Der Abstand von der Baulinie beträgt circa 4.5 Meter. Betroffen sind 3 Aussenparkplätze, welche nur provisorisch bewilligt wurden und beim Bau der Umfahrung ohne Entschädigung wegfallen. Das Gebäude ist schon heute wegen der Bahn mit Lärmschutzfenstern ausgerüstet.

Städtische Entwicklung: Qualitätsverbesserung und Verkehrsberuhigung?

Verdichtetes Bauen in der Kernzone ist als Planungsziel erwähnt, bringt aber mehr Quellverkehr; ein Widerspruch zum Ziel *Verkehrs-entlastung*.

Eine verdichtete Bauweise ist in Gebieten mit sehr guter Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr sinnvoll.

Mit der Kombination aus Siedlungsplanung, städtebaulicher Aufwertung an zentraler Lage, Umfahrung zur Entlastung und Mobilitätskonzept strebt der Gemeinderat Freienbach eine Trendwende an. Ihr Ziel: Die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs begrenzen und den Trend zum öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr (Fussgänger und Fahrradverkehr) stärken.

Welche Lebensqualität haben Menschen, die zwischen Churerstrasse und Bahn wohnen, bei 22'000 oder mehr Autos täglich, neu verteilt auf zwei Verkehrsachsen?

Mit der Churerstrasse, mit 21'000 Fahrzeugen im Tagesdurchschnitt, und den Bahnlinien mit zahlreichen Zügen, bestehen bereits heute zwei namhafte Verkehrsträger. Die Lebensqualität in diesem Gebiet ist heute stark eingeschränkt.

Die Verlagerung des Hauptverkehrsstromes schafft auf der neu gestalteten Churerstrasse Platz für Fussgänger, Fahrradfahrer, den öffentlichen Verkehr und das öffentliche Leben.

Die Umfahrung bringt die Synergie des gemeinsamen Lärmschutzes mit der Bahn und die massive Entlastung der Churerstrasse.

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?

Diese Planungen liegen noch nicht vor. Die Rahmenbedingungen für die Gestaltung des Zentrums Pfäffikon ergeben sich aus dem städtebaulichen Konzept. Es bildet die Grundlage für die nachfolgende Detailplanung. Ziel des Konzepts ist die Steigerung der Zentrumsqualität. Der Gemeinderat wird zu gegebener Zeit informieren.

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?

Das ist keine offizielle Skizze, sondern lediglich eine Ideen-skizze.

In den Dörfern Bäch und Freienbach hat es viele Bauten mit Balkonen auf die Strassenseite. Dies zeigt, dass eine solche Bauweise durchaus realistisch ist. Zumal die beruhigte Churerstrasse weniger Verkehr aufweisen wird als die Kantons- und Seestrasse.

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?

Mit dem Event-Zelt fallen die bisherigen Parkplätze an diesem Standort weg. Die Bewilligung ist an eine Auflage zur Anbindung an den öffentlichen Verkehr gebunden.

Der weitere Ausbau des Seedammcenters ist bereits jetzt vorgesehen. Er wird auch für die „Churerstrasse der Zukunft“ Mehrverkehr bringen.

Die Erweiterung des Seedamm-Centers ist an eine Direktanbindung an das übergeordnete Strassennetz, namentlichen an die Autobahn A3 Zürich-Chur gebunden. Das Ziel: Wer mit dem Auto zum Seedamm-Center

will, soll vom Seedamm, von der Autobahn oder über die künftige Umfahrung Pfäffikon so direkt wie möglich hingelangen. Das Dorfzentrum wird so entlastet. Die Bauherrschaft und der Kanton arbeiten an der Detailplanung der Direktanbindung. Der Gemeinderat wird zu gegebener Zeit informieren.

Die Liegenschaft der ehemaligen Schmiede neben dem Dorfplatz Pfäffikon wurde dem Gemeinderat durch die Besitzerin 2x zum Kauf angeboten. 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?

Gespräche und Besichtigungen haben stattgefunden. In Abwägung aller Interessen hat sich der Gemeinderat gegen einen Kauf entschieden.

Beim Neubaugesuch beim Rest. Bahnhöfli 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 Begrünung, „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..

Wir nehmen keine Stellung zu Baubewilligungen Dritter. Das Bauvorhaben entspricht dem Baureglement.

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.

Die Entwicklung der heutigen Dorfplatzgestaltung erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den Direktbetroffenen in verschiedenen Workshops. Die Massnahmen wurden gemeinsam umgesetzt. Die Abklärungen der Arbeitsgruppe für weitere Massnahmen, eine Sperrung eingeschlossen, laufen zurzeit.

Warum gibt es noch immer keinen Kreisel an der Löwenkreuzung? Wo sind die Argumente für das Blockieren dieser Entlastungsmassnahme?

Ein Verkehrskreisel hat keinen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen. Darum ist ein Verkehrskreisel keine Entlastungsmassnahme.

Ein Verkehrskreisel braucht Platz. Die Vorplätze um die Löwenkreuzung würden ihm zum Opfer fallen.

Beim vorhandenen Verkehrsaufkommen können die Rückstaus nicht verhindert werden.

Der Gemeinderat will nicht Platz reduzieren, sondern Platz schaffen. Platz für die Fussgänger, für die Fahrradfahrer, für den öffentlichen Verkehr und das öffentliche Leben. Dieses Ziel kann nur mit einer Verkehrsverlagerung erreicht werden.

A2) Vorhersehbare Risiken ernst genommen?

Die Sicherheit hat höchste Priorität. Seit den Tunnelbränden in jüngster Vergangenheit wurden die Schweizer Sicherheitsbestimmungen für den Bau und den Betrieb von Tunnel massiv verschärft.

Ein kurzer Tunnel birgt weniger Sicherheitsrisiken in sich und senkt die Kosten. Die Lösung ist eine Optimierung punkto Sicherheit und Kosten.

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

Das Umfahrungsprojekt hält sich an die neusten Vorschriften für Tunnelsicherheit, -bau und -betrieb. Das Sicherheitskonzept orientiert sich an den neuesten Erkenntnissen.

Es sei auch ...„kein Fluchtweg vorgeschrieben, nicht nötig“, auch so könne man Kosten sparen, wird erklärt.

Das Umfahrungsprojekt hält sich an die neusten Vorschriften für Tunnelsicherheit, -bau und -betrieb. Das Sicherheitskonzept orientiert sich an den neuesten Erkenntnissen.

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?

Die Feuerwehr Pfäffikon ist eine Stützpunktfeuerwehr. Die Stützpunktfeuerwehr ist für Ereignisse im Tunnel, auf dem Seedamm und auf der Autobahn ausgerüstet und geschult.

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?

Die Machbarkeit ist abgeklärt. Mit dem Projektierungskredit stehen die finanziellen Mittel zur Beantwortung der baulichen Detailfragen zur Verfügung.

Die Feuerwehr Pfäffikon ist eine Stützpunktfeuerwehr. Die Stützpunktfeuerwehr ist für Ereignisse im Tunnel, auf dem Seedamm und auf der Autobahn ausgerüstet und geschult.

Wie steht es mit Vorkehrungen für den Gewässerschutz bei Unfällen mit belastenden Stoffen?

Das Dispositiv bei Gewässerverschmutzungen wurde an den Info-Veranstaltungen erläutert. Es ist ein Rückhaltebecken mit entsprechenden Einrichtungen vorgesehen.

Hochwassergefährdung im Bereich Unterführung/Underdorf

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 Underdorf-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.

Die bestehende Unterführung Underdorf wird über eine Entwässerung im freien Gefälle entwässert. Das Oberflächenwasser des tiefer liegenden Kreisels muss gepumpt werden. Damit besteht die Gefahr des Rückstaus bei Hochwasser nicht mehr. Die Machbarkeit ist abgeklärt.

A3) Kostenwahrheit

Wofür wurden die Planungsmillionen der Gemeinde und des Kantons bisher ausgegeben, wenn immer noch keine konkrete Frage beantwortet werden kann?

Seit 1991 hat die Gemeinde 2.6, der Kanton 1.7 Millionen Franken in die Verkehrsplanung investiert (Total 4,3 Millionen Franken).

Darin eingeschlossen sind alle Ausgaben für die Mitwirkung der Bevölkerung, Variantenfindung, Analysen, Planung und Öffentlichkeitsarbeit.

Die Verkehrsplanung erfolgte durch Fachbüros in Zusammenarbeit mit der interdisziplinären Planungsgruppe IPG. Die Zusammensetzung der IPG ist bereits abgestützt. Die Bevölkerung wurde den Etappen entsprechend einbezogen.

Die groben Planungsschritte umfassten

- *flächendeckende Situationsanalyse*
- *Zielformulierung*
- *Variantenabklärungen von Neubaumassnahmen mit Bewertungen und Gewichtungen*
- *Variantenabklärungen von flankierenden Massnahmen mit Bewertungen und Gewichtungen*
- *Verkehrserhebungen*
- *Projektbearbeitungen bis auf Stufe „Generelles Projekt“*
- *Baulinienausscheidung und -festlegung*
- *Öffentlichkeitsarbeit auf den Stufen Verkehrsentslastung Freienbach, Verkehrssystem Höfe, Masterplan Höfe und Vorprojekt Umfahrung Pfäffikon*

Wo und wie sind die Provisorien während der Bauphase zu erwarten (Ersatz-Busbahnhof, Umleitungen, Notbrücken,...)? Welche Kosten werden dadurch verursacht?

Mit dem Projektierungskredit stehen die finanziellen Mittel zur Abklärung der Detailfragen zur Verfügung. Verkehrsführung und Provisorien während der Bauphase werden Bestandteil des Bauprojektes sein. Weil es in dieser Phase noch kein Bauprojekt gibt, ist die Frage nicht zu beantworten.

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 schlechtesten 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 würden totale Baukosten von 130 Mio „plus/minus 25%“ genannt. Kann das Minus bei den bestehenden Voraussetzungen ernst gemeint sein?

Die Terminologie des Projektes richtet sich nach SIA-Standards. Die heutigen Stufe des Vorprojektes erlaubt aufgrund der Bearbeitungstiefe eine Kostengenauigkeit von +/- 25 %.

Die Machbarkeit ist abgeklärt. Mit dem Projektierungskredit stehen die finanziellen Mittel zur Beantwortung der Detailfragen zur Verfügung.

Die betroffenen Eigentümer sind informiert, konkrete Landerwerbsverhandlungen wurden noch nicht geführt.

In den 130 Millionen Franken sind alle obgenannten Kosten enthalten.

Die zusätzlichen Kosten für alle übrigen „flankierenden Massnahmen Verkehrsmassnahmen“ sind bisher nicht beziffert und in einen zeitlichen Rahmen gestellt worden. Was haben die Steuerzahler zu erwarten? Nochmals 130 Millionen Kosten?

Die Planung der flankierenden Massnahmen ist im Gange. Unter anderem wird das städtebauliche Konzept Rahmenbedingungen liefern. Die detaillierten Kosten sind noch nicht bekannt. Das gilt auch für das Mobilitätskonzept.

Die Voll-Erschliessung des Unterdorfes Pfäffikon wird zum grössten Teil aus Steuergeldern bezahlt (Gemeinde und Kanton). Es wurden so lange Einsprachen gegen den Kostenverteiler gemacht, bis die jetzige „Lösung“ erreicht war (Kosten für Kanton und Gemeinde total rund 70%). Viele Stimmbürger sahen im umfangreichen Gesamtpaket des Masterplans Verkehr nur den 38%-Anteil der Gemeinde. Vertrauensvolle, durchschnittlich informierte Bürger beginnen sich nun langsam die Augen zu reiben,...

Der mit dem Kanton ausgehandelte Kostenteiler ist für die Gemeinde sehr vorteilhaft. Der Kostenanteil der Gemeinde an der Erschliessung Unterdorf ist nach gültigem Erschliessungsplan 30% und nicht 70%.

Am gültigen Erschliessungsplan, welcher die Erschliessung des Unterdorfes beinhaltet, ändert sich in finanzieller Hinsicht nichts.

A4) Linienführung

Westspange, Zusammenhang mit der Nutzung des Steinfabrik-Areals

Warum wurde nach der Abstimmung vom 26.11.06 mit der Verkehrsplanung weiter gemacht, 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.

Nach dem rechtsgültigen Erschliessungsplan mit den darin enthaltenen Massnahmen ist das Unterdorf erschlossen. Der Anschluss West des Umfahrungsprojektes hat mit dem Entscheid zur Unterquerung des Dorfbaches geändert. Der Anschluss weist keinen Zusammenhang mit der Nutzung des Steinfabrikareals auf.

Warum entspricht die Westspange nicht mehr der Baulinie von 1999, sondern nimmt immer noch grössere Ausmasse an?

Die Tieflage ergibt sich durch die Unterquerung des Dorfbaches.

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 wurde?

Das Vorprojekt der Umfahrung ist abgeschlossen. Die Projektierung ist der nächste Schritt. Der Gemeinderat will keine Verzögerungen. Steinfabrik-Areal und Umfahrung sind zwei von einander unabhängige Projekte, die unabhängig von einander parallel weiter entwickelt werden.

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 neue Unterführung ist eine projektbedingte Anpassung welche durch die Tieflage des Kreisels erforderlich wurde.

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?

Nein. Die neue Unterführung ist eine projektbedingte Anpassung welche durch die Tieflage des Kreisels erforderlich wurde.

Wertet die Westspange als Vollerschliessung des Steinfabrikareals nicht auf?

Nein, weil das Steinfabrikareal mit den Massnahmen des Erschliessungsplanes bereits als erschlossen gilt.

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?

Ziel ist, Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander abzustimmen, mit einem Mobilitätsmanagement den Modalsplit zu verbessern und durch die Knotengestaltung des Projektes keinen Mehrverkehr auf die Umfahrung zu bringen.

Auf alle Fragen über die Provisorien während der Bauphase blieben die Planer jegliche Antwort schuldig.

Die Verkehrslenkung während der Bauphase ist Gegenstand des Bauprojektes. Darauf gibt es heute noch keine Antworten.

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?

Wie bereits erwähnt, besteht ein koordiniertes Konzept. Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sind aufeinander abgestimmt. Der Fokus liegt auf der Steigerung der Lebensqualität.

Das Mobilitätskonzept wird Anreize für Fussgänger und Fahrradfahrer schaffen, die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs steigern und zum Umsteigen motivieren.

Auch ohne Massnahmen wird der Verkehr zu nehmen. Und ohne Massnahmen wird es keine Verkehrsverlagerungen geben. Weder von der Churerstrasse auf die Umfahrungsstrasse noch vom Auto auf die Alternativen Fussweg, Fahrrad, Bus oder Bahn.

Die Umfahrung Pfäffikon ist zentraler Teil des Masterplans Höfe. Auch der Masterplan Höfe hat die Koordination der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung als Mittel für eine bessere Zukunft zum Ziel. Die Herausforderung besteht darin, den Siedlungs- und Verkehrsdruck in vernünftige Bahnen zu lenken.

Längsschnitt 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 Bahnhof-tunnel. ... Stützmauern, Strassenschluchten, Lärmschutzwände... Unterführungen, Bachunterführung...

An den beiden Info-Veranstaltungen wie auch an der Gemeindeversammlung wurde das Längenprofil gezeigt und erläutert.

Wie schonend ist „Ortsbild-Schonung“ dank einer Strassenschlucht, die für die Westspange der Umfahrung in die Wiese nördlich des Schulhauses Brüel 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“.

Die Tieflage darf im Vergleich zum hoch liegenden Kreisel als orts-bildschonend bezeichnet werden.

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?

Das Kosten-/Nutzenverhältnis wurde im Rahmen des Masterplanes Höfe unter verschiedenen Varianten und Projekten abgeklärt und verglichen. Das vorliegende Projekt wurde als Bestvariante weiter bearbeitet.

Die Machbarkeit ist abgeklärt. Das Ergebnis steht fest, wenn die Detailplanung abgeschlossen ist.

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.)?

Zum einen hat sich die Linienführung des „alten“ Projektes bestätigt. In der Optimierung und Konkretisierung liegen Sinn und Zweck der Planung. Die Weiterentwicklung ergab Vorteile in der Optimierung des Längenprofils und Vorteile in Bezug auf die Kosten.

Die Bevölkerung ist von Beginn bis zum Ende in den Meinungsbildungs- und Entscheidungsprozess einbezogen. Die Stimmbürger entschieden über die Baulinie und werden über die Projektierung und den Bau der Umfahrung noch befinden.

Übernimmt jemand die Verantwortung für die Fehlinvestition von Planungsmillionen über 15 und mehr Jahre?

Auf dem langen Weg hat sich das vorliegend Projekt über verschiedenste Hürden bestätigt.

Neben den sorgfältigen fachlichen Betrachtungen und Vergleichen ist es auch über vielfache öffentliche Meinungsbildungen gereift.

Die Umfahrung Pfäffikon ist Teil einer nachhaltigen Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung der Gemeinde Freienbach. Diese findet Unterstützung über die Gemeindegrenzen hinaus.

Der Gemeinderat Freienbach ist stolz auf das bisher Erreichte. Bis die ersten positiven Auswirkungen des ganzheitlichen Entwicklungskonzepts spürbar sind, gibt es noch viel zu tun. Der Gemeinderat Freienbach zählt auf die konstruktive Mitarbeit des neu gegründeten Bürgerforums Freienbach.