

Anhang II

Detaillierte Ausführungen zum Forderungskatalog
ÖV Gemeinde Freienbach

Vorwort

- | | |
|-------------|---|
| Forderung 1 | Neue Ortsbuslinie der Gemeinde Freienbach
als Pilotversuch/Sofortmassnahme |
| Forderung 2 | Fahrplanverdichtung und Rufbus |
| Forderung 3 | Baulich-technische Massnahmen |
| Forderung 4 | Verbesserungen für ÖV-Nutzer, Fussgänger
und Velofahrer |

Ein wichtiges Vorwort zum Forderungskatalog

Wieviele Bürger kennen das Mobilitätskonzept Freienbach? Stehen sie wirklich dahinter? Sind sie grundsätzlich einverstanden, dass bis 2020 trotz grosser Worte für den ÖV nur die auf Seite 12 genannten mickrigen Beträge ausgegeben werden sollen, ein Hohn im Vergleich zu den Millionen, die schon bisher und noch weiterhin für Verkehrsplanungshonorare eingesetzt wurden und werden?

Das Mobilitätskonzept der Firma Ernst Basler und Partner (Inhalt, Redaktion und Layout) vom August 2006 sagt Seite 2 sehr treffend:

„Eine hauptsächlich auf den Ausbau der Strassen und die Optimierung des Verkehrsflusses ausgerichtete Strategie leistet keinen langfristigen Lösungsbeitrag (...) ein verbessertes Verkehrsangebot beschleunigt die Verkehrszunahme sogar.“

Warum aber gab es im Zusammenhang mit diesem behördenverbindlich erklärten Papier

- keine vorherigen Bedürfnisabklärungen und Konsultativabstimmungen über die effektiven Wünsche der örtlichen Bevölkerung zum öffentlichen Verkehr*?
- keine kritische Betrachtung der verschiedenen Strassen und Busstrecken?
- nur wenige wirklich auf dieses kommunale Territorium bezogene Aussagen? Das Mobilitätskonzept mit dem Titelfoto eines Holzbrückenausschnitts aus dem Kanton St.Gallen könnte (bis auf ein paar kleine Ausnahmen) für irgend eine Gemeinde gemacht worden sein, nur nicht für Freienbach.

Grundsätzlich ist zur Verkehrsplanung auf dem Gemeindegebiet Freienbach in Zukunft ein besserer und frühzeitiger Einbezug der Bevölkerung erforderlich (analog dem Beispiel anderer vergleichbarer Schweizer Gemeinden, z.B. Horgen, Cham etc.).

Die ad hoc-Arbeitsgruppe erachtet es als notwendig - im wahrsten Sinne des Wortes - die Verkehrsplanung auf den Boden der Tatsachen herunterzuholen. Ihre nun folgenden Anträge werden in diesem Sinne mit Nachdruck gestellt.

* Wie kommt übrigens die kecke Behauptung auf die ÖV-Internetseite der Gemeinde Freienbach:
“Alle fünf Dörfer der Gemeinde Freienbach sind durch den öffentlichen Verkehr optimal erschlossen...”
nachdem doch dem Gemeinderat seit Jahren mündlich und schriftlich Beanstandungen über die ausgesprochen schlechte ÖV-Anbindung der Wiler Bevölkerung vorgebracht wurden?

Forderung 1 Neue Ortsbuslinie der Gemeinde Freienbach als Pilotversuch/Sofortmassnahme

Strecke: Freienbach (alte Post) – Wollerau (Chrueg) – Richterswil Bahnhof
Angebot: abgestimmt auf die Linie S2 in Richterswil und auf die S8 in Freienbach auch am Abend und am Sonntag, allenfalls mit verdünntem Fahrplan eventuell Kleinbus, bis die Frequenzen einen normalen Bus rechtfertigen

Fahrplan für die Sicherstellung der nötigen Anschlüsse:

Freienbach SBB

Bus (von Richterswil)	an	.27 / .57
S8 (nach Zürich)	ab	.36 / .06
S8 (von Zürich)	an	.22 / .52
Bus (nach Richterswil)	ab	.28 / .58

Richterswil SBB

Bus (von Freienbach)	an	.43 / .13
S2 (nach Zürich)	ab	.52 / .18
S2 (von Zürich)	an	.05 / .38
Bus (nach Freienbach)	ab	.12 / .42

Berechnungsgrundlage:

Totale Fahrzeit maximal:	15 Minuten
Freienbach bis Wollerau-Chrueg:	8 - 10 Minuten
Wollerau bis Richterswil-Bahnhof ohne Halt:	5 Minuten

Begründungen:

- Mit einem solchen Ortsbus – wie ihn z.B. Wädenswil, Richterswil und Wollerau schon lange kennen – leistet die Gemeinde Freienbach einen wichtigen Beitrag zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und der Lebensqualität.
- Die neue Buslinie kann als Gemeindebus kurzfristig realisiert werden.
- Gemessen am übrigen Verkehrsinvestitionsvolumen sind die Zusatzkosten sehr gering.
- Die neue Buslinie bietet enorme Vorteile für die Bewohner von Wilen, die einen wesentlichen Beitrag zum Steuervolumen der Gemeinde Freienbach leisten. Ihre Forderung nach einer besseren Erschliessung ist sehr berechtigt.
- Die alte Forderung, dass der Bus auch am Sonntag und nachts fahren sollte – so lange wie die Bahn -, wird endlich erfüllt, mit entsprechendem Umsteigeeffekt auf den ÖV.

- Die Reisezeit von und nach Zürich wird erheblich verkürzt.

Beispiel: Reisezeit Wilen (Eulen) – Zürich-Enge oder umgekehrt, mit Bus und S2

Heute: Im optimalen Fall 46 Minuten; in Wirklichkeit aber oft 76 Minuten, weil der Anschluss in Pfäffikon häufig nicht klappt. Man muss sicherheitshalber den 30 Minuten früheren Bus nehmen oder dann auf die nächste S8 oder S2 warten.

Neu: 38 Minuten, die Anschlüsse an die S2 in Richterswil können immer eingehalten werden.

- Weil die Fahrzeit mit dem Auto (sogar bei optimalen Strassenverhältnissen) nur wenig kürzer ist, werden Bus und Zug wirklich attraktiv und die Autofahrer steigen auf den ÖV um. Die verhängnisvolle Entwicklung, dass immer mehr Leute aus Frust über verpasste Anschlüsse für den Arbeitsweg wieder das Auto benützen, wird gestoppt.
- Auch wenn der Bus Pfäffikon - Samstagnen ab Fahrplanwechsel 2009 in den Stosszeiten viertelstündlich fahren sollte, ist die neue Buslinie einiges attraktiver: Um sicher zu sein, mit dem Bus aus Pfäffikon den Anschluss an den Wollerauer-Bus und die S2 in Richterswil zu erreichen, müsste man 10 Minuten früher an der Bushaltestelle in Wilen sein als mit der neuen Linie; die Reisezeit von Wilen (Eulen) nach Richterswil würde also entsprechend länger.
- Allfällige Bedenken aus Wollerau, der neue Bus konkurrenzieren ihren Ortsbus, sind nicht stichhaltig. Die Wollerauer würden von den Nacht- und Sonntagskursen und vom Halbstundentakt profitieren (der Wollerauer-Bus fährt nicht im Halbstundentakt, und entsprechend muss man in Richterswil lange warten auf den Anschluss an die S2).
- Die bisherige Situation ist nicht länger zumutbar:
An Wochentagen ist jetzt die *letzte Abendverbindung* mit dem öffentlichen Verkehr von Zürich nach Wilen Eulen/Obereulen um 20.38h. Einzige Alternativen für spätere Heimkehrer: Umsteigen in Wädenswil und über Samstagnen bis Wilen Bahnhof, anschliessend Fussmarsch oder mit der S 8 bis Bäch und Fussmarsch bis Wilen mit 17% Steigung!
Samstags ist die *letzte Verbindung ab Zürich* bis Wilen Eulen oder Obereulen sogar schon um 17.12h! Und am Wochenende fehlt für die Jungen und andere Nachtschwärmer eine Anbindung an den Nachtbus von Zürich bzw. Richterswil.
An Sonntagen sieht die Situation nicht nur am Abend, sondern ganztags schlecht aus. Was bleibt, sind nur die eigenen Füsse oder eben das Auto: ab Bäch, Pfäffikon, Wollerau oder Wilen!

Weitere Erläuterungen siehe unter Anhang III:

Schreiben vom 30.4.07 an den Gemeinderat Freienbach von Heini Fuchs, Eulenbachstr. 50, 8832 Wilen

Forderung 2 Fahrplanverdichtung und Rufbus für die Strecke Pfäffikon-Samstagnen

Werktags: zwischen 07.00h und 08.30h
Viertelstundentakt der Busse oder ein Rufbus ab 21.30h
Samstags: weitere Buskurse oder Rufbus ab 18h
Sonntags: Buskurse im Stundentakt

Begründungen siehe unter Anhang I, Forderungen 2 und 3 .

Forderung 3 Baulich- technische Massnahmen

Rückbau von kontraproduktiven baulichen Massnahmen mit dem falschen Etikett „verkehrsberuhigend“

- In den letzten Jahren wurden ausgesprochen viele Strassenabschnitte, die von öffentlichen Bussen befahren werden müssen, mit Hindernissen „verkehrsberuhigt“. Dieser Begriff ist absolut irreführend. Daraus ergab sich nirgends eine echte Beruhigung, sondern vielmehr eine grosse Anzahl schikanöser Hindernisse für die Busfahrer (Postautokurs Feusisberg mit Gemeindeplatz und Etzelstrasse Pfäffikon, Seedammbus mit Schützenstrasse, Samstagerbus an etlichen Stellen). Beobachtungen der Alltagssituationen lassen anstelle von Beruhigung vielmehr eine Steigerung der allgemeinen Aggressivität im Verkehrsverhalten feststellen,... „weil man noch schnell hindurch will“. Geschwindigkeitsbegrenzungsstafeln und engmaschige Kontrollen wären viel beruhigender und billiger. Es ist unerlässlich, diese Strassenhindernisse ehrlich als das zu sehen, was sie sind, nämlich Gefahrenpotentiale. Sie sind dringend - und leider mit nochmaligem finanziellem Aufwand - rückzubauen.

Freienbach

- An der Kirchstrasse Freienbach sind die weissen Pfähle an der Fahrbahn zu entfernen (ausser diejenigen vor den blauen Parkfeldern). Die Verankerung der 30er-Geschwindigkeitsanzeige ist ganz an den rechten Rand oder vor die blauen Parkfelder zu versetzen.
- Die Einmündung bei der Kirche in Freienbach ist zu stark verengt. Beim Einbiegen schwenken die grossen Busse gezwungenermassen weit ins Trottoir ein. Für Fussgänger ist diese Situation un-zumutbar. Eine Änderung ist dringend notwendig.
- Die weissen Pfähle bei der Rondelle am Freienbacher SOB- Bahnhof sind zu entfernen. Durch diese Hindernisse ist der Bus auf das stark frequentierte Trottoir gedrängt. Für Fussgänger ist dies sehr unangenehm, für Kinder im Winter bei Glatteis sogar sehr gefährlich.

Pfäffikon

- Die Hindernisse in der Schützenstrasse zeigen im Alltag eine negative Wirkungsbilanz. Durch bremsende und wieder anfahrende Fahrzeuge entstand eine erhöhte Lärmbelastung und gewagte Schnelfahrten im Zickzack werden provoziert. Sie sind schnellstmöglich zu entfernen und durch Tafeln mit starker Geschwindigkeitsbegrenzung zu ersetzen.
- Auf der Höhe des Hauses Oberlin ist das Vortrittsrecht unklar und braucht eine eindeutige Signalisation.
- Der Dorfplatz Pfäffikon ist ein ständiges Ärgernis der Gemeindebevölkerung. Es sind dringend Einschränkungen für den Durchgangsverkehr vorzunehmen. Mindestens befristete Versuche mit anderen Regelungen sind nun endlich an die Hand zu nehmen. Für die Busdurchfahrt gibt es höchst einfache und bewährte Lösungen.
- Auch für den westlichen Teil der Etzelstrasse ab Optikergeschäft (ehemals Papeterie Bruhin) ist mindestens eine versuchsweise Einbahnregelung (Sperrung ab Kantonsstrasse) sinnvoll.

- Die Etzelstrasse wurde erst vor circa zwei Jahren im oberen Bereich ebenfalls stark verengt, obwohl die negativen Erfahrungen der Busfahrer mit dieser Verengungsstrategie schon längst bekannt und beanstandet waren. Besonders problematisch sind die Rechtskurve oberhalb des Buchbergs und das Strassenstück Luegeten bis Waldrand.

Zitat aus dem Schreiben vom 17.4.07 der Firma Schuler, die diese Buslinie gewährleistet: „Am 20.3.07 im Schneegestöber hatten wir einfach Glück, dass an diesen zwei prekären Stellen wenig Gegenverkehr war. Bremsen wäre da nicht auf halbe Sicht möglich gewesen. Der erfahrene Chauffeur hat es mit russischem Roulette verglichen(...) Jetzt hat der Frühling Einzug gehalten und es stellen sich andere Probleme. Die Strasse über die Luegeten ist ein beliebter Veloweg. Die Strasse ist aber an einigen Stellen so eng, dass man nicht einmal ein Fahrrad überholen kann. Dies führt zu erheblichen Verzögerungen und Verspätungen.“

Extremfall Wilen

- Für eine Verbesserung der prekären momentanen Situation ist der Rückbau von Verengungen ganz besonders dringend auf der Busstrecke Pfäffikon-Samstagern.
- Bei der Einfahrt Schlöfflistrasse in die Wilenstrasse muss der Abbiegwinkel geändert werden. Er macht es bisher nötig, dass der Bus auch die Gegenfahrspur benützen muss. Solche Ausholmanöver provozieren Unfälle und kosten wertvolle Fahrzeit.
- Die Wilenstrasse ist zu schmal für die immer häufiger durchfahrenden 40-Tönnner. Diese weichen bei Kreuzungsmanövern regelmässig auf das Trottoir aus und gefährden die Fussgänger und andere Verkehrsteilnehmer.
- Ein durchgehender Veloweg auf nur einer Fahrbahnseite ist an der Wilenstrasse im Bereich Eulen auf einer Länge von 250-300m dringend nötig. Das Trottoir befindet sich auf der falschen Strassenseite. Fussgänger müssen deswegen zweimal die Strasse überqueren.
- Der den Behörden bereits bekannte Planungsstand über bauliche Massnahmen im Zusammenhang ‚Anschluss Öltrotte/Wilenstrasse‘ sind offener zu kommunizieren. Konsultativabstimmungen würden mehr Planungssicherheit schaffen. Insbesondere ist den Bürgern auch über die Kosten klarer Wein einzuschenken.

Witterungsschutz bei Haltestellen

- Die meisten Haltestellen sind bisher ohne genügenden Witterungsschutz. Attraktiver ÖV bedeutet auch gedeckte Unterstände für die Benutzer.

Forderung 4 Verbesserungen für ÖV-Nutzer, Fussgänger und Velofahrer

Finanzielles

- Die Einnahmen aus Radar-Geschwindigkeitsbussen sollten zugunsten des öffentlichen Verkehrs in die Gemeindekasse fliessen, wenn sie an Gemeindestrassen montiert sind (wie neuerdings beim Kafirank an der Wilenstrasse). Die Bussengelder fliessen in die Staatskasse - ohne Zweckbindung. Bisherige Vorstösse im Kantonsrat blieben leider erfolglos.
- Wenn ein Viertelstundentakt für Busse in Stosszeiten eingeführt wird, kann vor und nach der Schule auf den bisherigen Extraschülerbus verzichtet werden. Diese finanziell interessante Lösung kann allen ÖV-Nutzern zugute kommen.
- Mehrfahrtenkarten und weitere Anreize werden bisher für den öffentlichen Busverkehr zuwenig attraktiv vermarktet. Hier ist Nachholbedarf vorhanden. Kreative, originelle Ideen gibt es bei den echten ÖV-Nutzern genügend. Wenn die Betroffenen nach ihren Bedürfnissen gefragt werden, kann viel Geld für teures Marketing eingespart und besser für echte Anreize eingesetzt werden. Schliesslich sind die Bus- und Bahnfahrenden selbst die besten Kampagnenspezialisten für das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr.
- Das viele Geld des Kantons für die beabsichtigte kosmetische Änderung der Kantonsstrasse in Freienbach kann wohl kaum für die Gemeindestrassen umgemünzt werden. Aber es ist dringend notwendig, auch diese Steuergelder sinnvoller zu verwenden. So ist es zum Beispiel viel angemessener, stattdessen die Schindellegistrasse in Pfäffikon zwischen Zeughaus und Brockenhaus zu sanieren. In dieser Angelegenheit kämpft schon längere Zeit Herr Hansueli Straub, Sonnenhof, Pfäffikon.
- Ein Gratisbus auf Gemeindegebiet, „Lokalnetz“ genannt, wäre eine Idee, die bereits an vielen anderen Orten erfolgreich angeboten wird. Warum nicht auch in der wohlhabenden, ÖV-freundlichen Gemeinde Freienbach?
- Oder eine Zwischenlösung: Bisher kostet das Jahresabo für Jugendliche bis 25 Jahre Fr. 315.-, für Erwachsene Fr. 423.-. Viel Geld! Eine lohnende Abklärung wäre sicher, ob ein Spezialpreis Fr. 150.-/200.- mit der ZVV ausgehandelt werden könnte. Die Gemeindebürger wären wohl gerne bereit, im Globalbudget Verkehr einen Posten für den Restbetrag bereitzustellen, wenn von den Gemeindebehörden eine so einleuchtende ÖV-Werbung lanciert würde.

Fussgängerschutz

- Fussgänger sind gefährdet durch Rollbrettfahrer, die in steilen Strassenabschnitten auf dem Trottoir fahren. (Pfäffikon, Etzelstrasse, Wilenstrasse,...) Aufklärungsmassnahmen in den Schulen und Kontrollen sind notwendig.
- An der Wilenstrasse verhindern bei der Haltestelle Schlyffi Pfähle, Bäume und hohes Gras die Sicht auf wartende oder gehende Fussgänger auf der Bergseite. Dies ist mit wenig Aufwand zu korrigieren (vgl. Anhang III, unbeantwortetes E-Mail von Alois Setz an Herrn Gemeinderat Beglinger, 1.5.07)
- Oberhalb des Lebensmittelladens in der Eulen muss die Kirschlorbeerhecke bis cirka 10 m vor dem Fussgängerstreifen entfernt werden.

- Der Fussgängerstreifen in der Untereulen bei der sogenannten S-Schlaufe ist sofort zu eliminieren. Er ist absolut überflüssig, da der Fussgängerübergang vorne beim Sportplatz benützt werden kann. Für Fahrzeuge aus beiden Richtungen behindern Sträucher und Bäume eine klare Sicht auf den Fussgängerstreifen und Wartende, besonders auf Kinder im Vorschulalter.
- Beim Föllmihaus an der Leutschenstrasse in Freienbach existiert kein Fussgängerstreifen, obwohl dort Realschüler den Bus verlassen und über die Strasse gehen. Genau an dieser Stelle überqueren auch sehr viele Erwachsene die Leutschenstrasse, die vom Dorf her via Leutschenschulhaus kommen und Personen, die die Abkürzung von der Breitenstrasse zum Dorf benützen.
- An der Leutschenstrasse Abbiegung Waldisbergweg fehlt auf der rechten Seite (Haus Heuberger) eine Tafel "Achtung Fussgängerstreifen". Sie ist wichtig, weil der Fussgängerstreifen für Richtung Kantonsstrasse fahrende Fahrzeuglenker lange nicht sichtbar ist.

Bus-Betrieb, schwierige Rahmenbedingungen für die Chauffeure

- Der auffallend häufige Wechsel bei den Chauffeuren steht fraglos in direktem Zusammenhang mit sehr schwierigen Fahrbedingungen im Alltag.
- Bei den Buslinien ist eine bessere Einhaltung des Fahrplans mit entsprechenden Massnahmen möglich. Mehrere Faktoren erschweren bisher zuverlässige Anschlüsse an die Züge. Dies gilt in besonderem Masse für den Kurs: Pfäffikon-Samstagern.
 - *In Samstagern muss der Bus den Zug aus Einsiedeln abwarten, um Studenten etc. mitzunehmen. Öfters, besonders im Winter, kommt dieser Zug mit Verspätung in Samstagern an.*
 - *Auf der ganzen Strecke muss der Chauffeur Billette herausgeben. Werden an mehreren Haltestellen von drei, vier Passagieren Billette verlangt, was nicht selten vorkommt, verzögert sich die Fahrt um wertvolle Minuten.*
 - *Auf der Strecke hat es insgesamt drei Bahnübergänge. Bei geschlossener Barriere muss drei Minuten oder länger gewartet werden.*
 - *Vor ein paar Jahren sanierte man die Schlöfflistrasse. Obwohl schon damals klar war, dass dies auch eine Busstrecke ist, wurde dieser Strassenabschnitt so gestaltet, dass die Busse nicht kreuzen können. Nach Funkabsprache muss einer den andern abwarten.*
 - *Die Wilenstrasse – besonders im Eulengebiet – wurde bei der Sanierung vor ein paar Jahren so verengt, dass beim Kreuzen von breiten Lastwagen mit dem Bus ein Fahrzeug aufs Trottoir fahren muss. Auch dieses Manöver kostet Zeit.*
 - *Bauliche Schikanen auf den Busstrecken, die fälschlicherweise als verkehrsberuhigend gepriesen werden, sind in Tat und Wahrheit verantwortlich für sehr viel Stress bei den Chauffeuren und ebenfalls mitverantwortlich für Fahrplanverzögerungen.*

Velowege

- Vorläufig sind die Radfahrer gezwungen, 2x die stark befahrene Wilenstrasse zu überqueren. Die Situation ist unhaltbar und muss schnellstmöglich geändert werden.
- Auf dem ganzen Gemeindegebiet besteht massiver Nachholbedarf für die Erstellung von sicheren Velowegen.