

Abschriften und Kommentare zu:

Ausbau Anschluss Halten N3 **Beurteilung der Zweckmässigkeit**

Tiefbauamt des Kantons Schwyz
13.1.2005 / 23.2.2005, Version 2.0

Verfasser:	Rapp Trans AG, Uetlibergstrasse 132, 8045 Zürich
Projektleitung:	Dr. sc. tech. Eugen Meier
Sachbearbeitung:	Dipl. Ing. Dieter Egger, Dipl. Ing. Simon Kettner

Pfäffikon, 13. Dezember 2007
Irene Herzog-Feusi, Präsidentin Trägerverein Bürgerforum Freienbach

Hervorhebungen durch das Bürgerforum im Text: **rot** und *kursiv*

Seite	Thema	Abschrift	Bemerkungen des BF
7	Auswirkung des fehlenden Autobahn-Anschlusses	Die Einzugsgebiete des Anschlusses Halten sind in Ermangelung eines Vollanschlusses gezwungen, von/nach Zürich die entfernteren Autobahnanschlüsse (...) zu benutzen. Mit den wachsenden Verkehrsmengen belasten speziell die Autobahnzubringerströme von/nach Pfäffikon/Freienbach einerseits die Wilenstrasse und andererseits die Ortskerne von Wollerau und Pfäffikon stark.	
8	Kosten-Prognose V1 Vollanschluss	Die Kosten für den Ausbau des Anschlusses werden von E+B veranschlagt mit: • Variante „Hundeknochen“: 12.7 Mio Franken inkl. MwSt., Planungskosten und Landerwerb aber exkl. Werkleitungsverlegungen (Genauigkeit +/-20%, Preisbasis 2003 (E+B, Technische Machbarkeitsstudie „Umbau N3-Anschluss Halten, 23.4.2003). Für die Werkleitungsverlegungen veranschlagen wir pauschal rund 1 Mio Franken. • Variante „Kreisrampen“: Es liegen keine detaillierten Kostenschätzungen vor. Im Masterplan ging das Bearbeitungsteam von gleich hohen Kosten aus. • Hinzu kommen Kosten für Schallschutzmassnahmen an der unteren Schindellegistrasse von max. 1 Mio Franken, wodurch sich Gesamtkosten von 14.7 Mio Franken inkl. MwSt, Planungskosten, Landerwerb, Werkleitungsverlegungen etc. (Genauigkeit +/- 20%, Preisbasis 2003) ergeben.	Relation zu den Kostenerwartungen der Umfahrung Pfäffikon wurde gegenüber der Öffentlichkeit nie kommuniziert, obwohl seit Februar 2005 vorliegend
9	Realisierbarkeit	Der Zubringer ist laut Machbarkeitsstudie aus bautechnischer Sicht „problemlos“ realisierbar. (Locher AG, Zubringer Anschluss N3 Halten, Variante Tunnel Eichholz, Bautechnische Machbarkeit, 11.9.2003) Gemeint ist unter Zubringer immer die Variante „Wilenstrasse“(inkl. Sperrung der Leutschenstrasse, welche sich im Laufe des Masterplanverfahrens als <u>beste</u> Zubringervariante herausgestellt hat. (S.11, Abb. 5, Vollanschluss und Zubringer Halten, Masterplan Höfe, Team Freienbach, 2004)	Wichtig für den Vergleich mit der bautechnisch höchst problematischen Umfahrung, wurde gegenüber der Öffentlichkeit nie kommuniziert, obwohl seit Februar 2005 vorliegend

Seite	Thema	Abschrift	Bemerkungen des BF																														
10	Kosten-Prognose V2 Zubringer	Fasst man alle Kosten zusammen, ergeben sich für das Element Zubringer Halten Gesamtkosten von rund 37.6 Mio Franken (Preisbasis 2003, inkl. MwSt., Genauigkeit +/-25%. • Zubringer inkl. Hochbrücke und Tunnel Eichholz 32.5 Mio • Landerwerb + Altlasten 1.5 Mio • Anschluss Wilenstrasse 1 Mio • Flankierende Massnahmen 2.6 Mio	3.5 mal tiefere Kosten-Prognose als für Umfahrung Pfäffikon (Stand 2007)																														
13	Vorgabe: Teilprojekte des Masterplans seien bereits definitiv beschlossen und als gegeben zu betrachten	Aufgrund des Masterplans Höfe werden folgende Elemente gegenüber einem allfälligen Vollanschluss (evtl. inkl. Zubringer) Halten prioritär erstellt und sind damit Bestandteile der Referenzvariante: • Umfahrung Rapperswil, Oberlandautobahn T8, Umbau A3-Anschluss Pfäffikon inkl. Kreisel Schweizerhof und neue Gwattstrasse, versch. lokale Verkehrsberuhigungen in Pfäffikon inkl. unterstes Teilstück Schindellegistrasse • Umfahrung Pfäffikon (Untervariante U2) • In Wollerau Verlegung A3-Anschluss Öltrotte inkl. Fällmistunnel, Verbindung zu Kreisel Verenahof, Spange Süd klein, Verkehrsberuhigung Ortszentrum (Hauptstrasse, Roosstrasse, Felsenstrasse Süd), Verbindung Felsenstrasse <table><tr><th>Variante</th><th>Anschluss</th><th>Zubringer Halten</th><th></th><th>Bezeichnung Masterplan Höfe</th><th>Bezugs-jahr</th></tr><tr><td>Z0</td><td></td><td></td><td>Ist-Zustand</td><td>Z0</td><td>2000</td></tr><tr><td>R</td><td>HA</td><td>ohne</td><td>Ausbauverzich t</td><td>-</td><td>2020</td></tr><tr><td>V1</td><td>VA</td><td>ohne</td><td></td><td>BZZ (V22)</td><td>2020</td></tr><tr><td>V2</td><td>VA</td><td>Mit</td><td></td><td>BZZ (V26)</td><td>2020</td></tr></table> Der heutige Zustand Z0 wird nicht für alle Indikatoren beurteilt und nicht vollständig in den Variantenvergleich einbezogen.	Variante	Anschluss	Zubringer Halten		Bezeichnung Masterplan Höfe	Bezugs-jahr	Z0			Ist-Zustand	Z0	2000	R	HA	ohne	Ausbauverzich t	-	2020	V1	VA	ohne		BZZ (V22)	2020	V2	VA	Mit		BZZ (V26)	2020	Vorgabe für den Zweckmässigkeitsbericht verunmöglichte den Vergleich zwischen der Variante Umfahrung Pfäffikon und Vollanschluss Halten Grundsätzlich falsche und als politische Zwängerei zu betrachtende Fragestellung Rechtlich äusserst fragwürdiges Vorgehen bei der Auftragsvergabe
Variante	Anschluss	Zubringer Halten		Bezeichnung Masterplan Höfe	Bezugs-jahr																												
Z0			Ist-Zustand	Z0	2000																												
R	HA	ohne	Ausbauverzich t	-	2020																												
V1	VA	ohne		BZZ (V22)	2020																												
V2	VA	Mit		BZZ (V26)	2020																												

Seite	Thema	Abschrift	Bemerkungen des BF
15	Politischer Wille	Das Zielsystem für die Beurteilung baut auf dem Zielsystem aus dem Verkehrssystem Höfe auf, da dieses von Gemeinden, Kanton und Bund anerkannt und genehmigt ist.	Suggestion einer nicht vorliegenden Genehmigung durch Gemeinde Freienbach, Kt. SZ und Bund
17	Hintergrund der Verkehrszunahme	Die starke Verkehrszunahme ist in erster Linie auf die prognostizierte Siedlungsentwicklung und in zweiter Linie auf das allgemeine Mobilitätswachstum zurückzuführen.	Verdichtete Kern-Überbauung ist nicht ein vom Volk abgesegnetes Ziel
22	Verkehrs-Verlagerung	Der Zubringer führt zu einer gewissen Verlagerung vom Anschluss Wollerau zum Anschluss Halten, welcher vor allem für die Orte Freienbach + Wilen (Richtung Chur) dank dem Zubringer näher liegt. Davon profitieren die Freienbacher + Wiler durch Zeitgewinn und letztere zudem durch die (teilweise) Entlastung vom Durchgangsverkehr. Fast drei Viertel der Fahrzeuge benutzt den Zubringer als Verbindungsstrasse nördlich der A3 (Freienbach, Wilen, Bäch) mit Zielen südlich der A3 (Schindellegi, Einsiedeln, Feusisberg, Samstagern). Dieser Verkehr wurde in V1 noch über Wollerau abgewickelt. Deshalb wird das Dorfzentrum Wollerau vom Zubringer am stärksten entlastet. Fazit: 40% der Fahrzeuge auf dem Zubringer nutzen diesen als Autobahnzubringer. Für die übrigen ist er ein direkterer Anschluss an die Schindellegistrasse. Betrachtet man die Quell-/Zielbeziehungen, benutzen 70% aller Fahrzeuge den Zubringer als Verbindungsglied zwischen den Siedlungen nördlich der A3 (Freienbach, Wilen, Bäch) und jenen südlich der A3 (Schindellegi, Einsiedeln, Feusisberg, Samstagern)	diese grossen und positiven Effekte der Verkehrsverlagerung wurden gegenüber der Öffentlichkeit nicht kommuniziert Im Gegenteil wurde von Behördenseite mündlich und schriftlich immer wieder die Umfahrung Pfäffikon als beste Variante hingestellt und ein Variantenvergleich zu Ungunsten des Vollanschlusses Halten suggeriert

		Betrachtet man die relativen Belastungsänderungen, lässt sich sagen, dass durch den Zubringer der Verkehr aus Zentren und Wohngebieten in weniger sensitive Gebiete verlagert wird. Deshalb sind durch den Zubringer gesamthaft Vorteile zu erwarten, insbesondere punkto Sicherheit + Reisezeiten.	
24	Problematik der Siedlungsverdichtung, städtische Entwicklung als Zielvorgabe	Die Zahl der Fahrzeugkilometer, welche auf aus- und überlasteten Strecken zurückgelegt werden, ist im Referenzzustand 2020 <u>beinahe doppelt so hoch wie heute</u> – und das trotz der 2020 bereits realisierten Massnahmen. Vor allem die überlasteten Strecken nehmen überproportional zu, nämlich um über 700%. Diese unerfreuliche Entwicklung ist auf die überdurchschnittliche Siedlungsentwicklung und die damit verbundene Mobilitätsnachfrage zurückzuführen.	Wird diese Entwicklung von der Bevölkerungsmehrheit gewünscht? Wir bezweifeln dies! Diese Frage ist in einem rechtsstaatlichen Abstimmungsverfahren zu klären und nicht via ‚Steuerungsausschuss‘ und durch Baukredit-Begehren für zerstückelte Teilprojekte mit Zwangs-Charakter
26	Auswirkungen auf ÖV, + Langsamverkehr und Entlastung des bestehenden Strassen-netzes	Der Zubringer (V2) bringt für den ÖV und den Langsamverkehr deutliche Verbesserungen und eine deutliche Entlastung der Strecke Pfäffikon-Freienbach- Wilen- Wollerau.	Wurde falsch kommuniziert! Offensichtlich grössere und bessere Wirkung auf das Bezirksstrassennetz als Umfahrung Pfäffikon

Seite	Thema	Abschrift	Bemerkungen des BF
27	Kosten	Investitionen: Vollanschluss 15 Mio, Zubringer 37.5 Mio, total 51.3 Mio Jährliche Kosten für Betrieb und Unterhalt: Vollanschluss (V1) allein: rund 600'000.-, Variante mit Zubringer (V2) rund 2 Mio	Ausgezeichnete Werte, wurden nicht kommuniziert
28	Beeinträchtigung der Landschaft	Verlust von Kulturland + natürlichen Lebensräumen: nicht wesentlich beeinträchtigt	Eminent bessere Resultate als Umfahrung Wurde nicht kommuniziert
30	Lärm-Emissionen	Lärmbelastung Die Vollanschluss-Effekte sind für den ganzen Perimeter relativ gering. Einzig auf der Wilenstrasse sowie auf der unteren Schindellegistrasse sind die Effekte hörbar. Sanierungsbedarf an der unteren Schindellegistrasse besteht jedoch schon heute. Die Effekte sind mit Zubringer klar vorteilhafter als ohne. Insbesondere wird zusätzlich das Zentrum Wollerau hörbar entlastet, zudem ist die Lärmabnahme entlang der Wilenstrasse ausgeprägter.	weit günstigere Bilanz als Umfahrung
33		Lärmbelastung Zubringer: Die Einhaltung der Grenzwerte nach Lärmschutzverordnung ist mit einer Strassenbrüstung auf der Hochbrücke gewährleistet, so dass keine Lärmschutzmassnahmen nötig sind. Untere Schindellegistrasse: Trotz erfolgter (Teil-) Sanierung muss dieser Abschnitt weiterhin als sanierungsbedürftig eingestuft werden. Wir rechnen mit	

		Lärmschutzmassnahmen vom maximal 1 Mio Franken. Die Kantonsstrasse in Freienbach ist weiterhin sanierungsbedürftig. Kritisch ist allein Variante 2 infolge Sperrung der Leutschenstrasse. Durch die Sperrung erfährt die Kantonsstrasse einen Verkehrszuwachs von rund 30%. Dadurch werden keine weiteren IGW überschritten, jedoch ist streitbar, ob der Lärmzuwachs hörbar und damit relevant im Sinne von Art. 92 LSV ist.	
34	Ziel Siedlungsbau, nicht Verkehrs-Entlastung	<u>Insbesondere die Umfahrung Pfäffikon schafft erst die Voraussetzungen für die geplante Verdichtung des Zentrumsgebietes.</u> <u>Die Verlegung des Anschlusses Wollerau ermöglicht insbesondere die Entwicklung der bisher unüberbauten Wohnzone südwestlich des heutigen Anschlusses. Zudem kann im Einzugsbereich des neuen Anschlusses Wollerau bei Bedarf attraktives Gewerbe- und Industrieland ausgeschieden werden.</u>	Der wahre Grund der Zwängerei „Umfahrung Pfäffikon“ und „Öltrotte“! Wer ist an dieser Entwicklung interessiert? Die Bevölkerung als Ganzes oder Personen mit Partikularinteressen, die private Gewinne anstreben, auf Kosten der Öffentlichkeit, die in der Folge horrend teure Infrastrukturmassnahmen und Lebensqualitäts-einbussen zu verkraften hat?
35	Ganzheitliche Vorteile	<u>Der Ausbau des Anschlusses Halten (V1) bringt sowohl für das Verkehrssystem, als auch für Mensch, Siedlung und Umwelt mehrheitlich Vorteile, insbesondere unterstützt er die geplante Siedlungsentwicklung.</u> <u>Die Kombination des Vollanschlusses mit dem</u>	Wurde dieser Zweckmässigkeitsbericht wie eine Geheimsache behandelt- und nicht einmal den IPG- Mitgliedern ausgehändigt - weil diese Wahrheit nicht ans Licht kommen sollte?

		Zubringer (V2) verstärkt grundsätzlich die Bewertung des Vollanschlusses. Der Zubringer bringt zusätzliche Vorteile in einzelnen Kriterien, insbesondere für den öffentlichen Verkehr und die Fussgänger, allerdings fallen auch die gegenüber V1 verdreifachten Kosten stärker ins Gewicht.	
37	Finanzierung und Realisierungszeitraum	Der Ausbau zum Vollanschluss wird als Teil des Nationalstrassennetzes zu 100% vom Bund + Kanton Schwyz finanziert (je nach Zukunft der NFA mit oder ohne kantonale Beteiligung). Für den Zubringer muss ein Kostenteiler zwischen Bund , Kanton und Gemeinde gefunden werden. Aufgrund der Nutzerstruktur scheint ein Bundesanteil von 40% angemessen. Nach gängiger Praxis der ASTRA finanziert der Bund Nationalstrassen nur vom Anschluss bis zur nächsten genügend leistungsfähigen Strasse. Eine solche ist mit der Schindellegistrasse bereits vorhanden. Der Nutzen des Zubringers fällt in erster Linie in Form von Möglichkeiten der Siedlungsentwicklung sowie von Verkehrsentlastungen an – mit den damit verbundenen Vorteilen für Verkehrsfluss, ÖV-Benutzer, Lärmbelästigungen etc. Davon profitieren die drei Orte Freienbach, Pfäffikon und Wilen. Dies kommt auch Wollerau zugute, allerdings ist es kaum opportun, die Gemeinde Wollerau an der Zubringer-Finanzierung zu beteiligen, da erstens die Wollerauer selbst den Zubringer kaum benützen und zweitens der dank dem Zubringer aus	Deutlich grösserer Nutzen für den ganzen Bezirk Höfe als mit den vorausgesetzten Teilprojekten „Umfahrung“ und „Verlegung des Autobahnanschlusses Wollerau“ kostengünstige Finanzierung war Negativ-Lobbying –auch in Bern und Schwyz - im Spiel, um diese Vorteile so schlecht zu machen, dass für den Halten-Vollanschluss nur die Priorität 2 und für den Zubringer Priorität 3 übrigblieb? Was meint die Bevölkerung zu dieser Feststellung – wenn sie endlich davon erfährt?

		Wollerau ausgelagerte Durchgangsverkehr ja gerade durch die Freienbacher verursacht wird, bzw. wurde. Neben dem lokal konzentrierten Nutzen wird bei der Frage der Beteiligung der Gemeinde Freienbach am Zubringer sicher auch deren Finanzkraft sowie die hohe Dichte von zukünftig drei Autobahnanschlüssen (Pfäffikon, Halten, Wollerau) zu berücksichtigen sein. Fussnote 21: Der Anschluss Halten liegt mit 2.8 km, bzw. 3.2 km zwar relativ nahe bei Wollerau und Pfäffikon, jedoch durchaus im üblichen Rahmen: bei einem Drittel der Abschnitte zwischen zwei Anschlüssen auf der A1 beträgt der Abstand 2 km oder weniger.	Ständerat Alex Kuprecht behauptete nach der Gemeindeversammlung vom Frühling 2007 uns gegenüber das Gegenteil. Warum? Kennt er diesen ZMB nicht?
38	Realisierungsrisiken Vollanschluss Halten Realisierungsrisiken Zubringer	Verfahrensrisiken: Aufgrund massiver Mehrbelastung auf der unteren Schindellegistrasse ist durchaus mit Einsprachen der dortigen Wohnbevölkerung zu rechnen. Folge: Verzögerungen, Kosten für zusätzliche Lärmschutzmassnahmen: 1 Mio Franken Baurisiken: Der Vollanschluss Halten ist bautechnisch problemlos realisierbar. Die Baurisiken des Vollanschlusses werden als gering beurteilt. Verfahrensrisiken Massive Verschiebungen der lokalen Verkehrsbelastungen infolge Sperrung der Leutschenstrasse; Wollerauerstrasse und Kantonsstrasse werden zu Gunsten der Leutschenstrasse deutlich mehrbelastet. Aufgrund der heutigen Belastung und insbesondere der Bebauung und Nutzung sind hinsichtlich Wollerauerstrasse wohl keine Einsprachen zu erwarten. Von den Anwohnern der Kantonsstrasse sind jedoch durchaus Einsprachen absehbar, welche Verzögerungen verursachen und u.U. zusätzliche Kosten für	Risiken im Mikrobereich, verglichen mit den enormen Risiken der Umfahrung Pfäffikon! Warum nicht korrekt kommuniziert von Behördenseite?

39		Schallschutzmassnahmen begründen könnten. Diese dürften jedoch im Verhältnis zum Gesamtprojekt nicht allzu stark ins Gewicht fallen. Industriegebiet Schwerzi: Gebäude Nr. 3323 muss zumindest teilweise abgebrochen werden. Dies stellt aus unserer Sicht aber mehr einen Kostenfaktor, denn ein Verfahrensrisiko dar, sofern frühzeitig Verhandlungen mit den Eigentümern aufgenommen werden. Durch die optisch auffällige Beeinträchtigung des Sportplatzes Chrummen und des Naherholungsgebietes Eichholz ist wohl mit Einsprachen von Landschaftsschützern und Freizeitsportlern zu rechnen. Auch wenn die vorliegende Linienführung von allen Zubringer-Varianten als „Bestvariante aus Umweltsicht“ beurteilt wird, stellen diese durchaus ein beträchtliches Risiko dar. Baurisiken: Das Projekt ist gemäss Machbarkeitsstudie der Locher AG „aus bautechnischer Sicht problemlos realisierbar“. Fazit: Sowohl für Vollanschluss als auch Zubringer sind die <u>Baurisiken gering</u>. Jedoch muss bei beiden Bauwerken mit <u>Verzögerungen und evtl. zusätzlichen Kosten durch Einsprachen</u> gerechnet werden.	
39	Realisierungs- zeitraum	Die Realisierung ist abhängig vom politischen Willen, den finanziellen Ressourcen, der bautechnischen Machbarkeit und dem zu erwartenden rechtlichen Widerstand (Einsprachen). Im Rahmen des politischen Willensbildungsprozesses „Masterplan Höfe“ auf Gemeinde- und Kantonsebene <u>haben der Kanton Schwyz und die Gemeinde Freienbach</u>	Falsche Vorgabe! Es liegt bis heute kein demokratisch gefasster Beschluss der Gemeinde vor zu diesem „Masterplan-willen“ Sind einige Personen in den kantonalen Behörden „DER Kanton“ und einige Personen in der

	<u>beschlossen, den Vollanschluss Halten mit Zubringersystem erst in zweiter Priorität, d.h. nach der Umfahrung Pfäffikon und der Verlegung des Anschlusses Wollerau zu realisieren (Vereinbarung vom 5.5.2004). Wird diese Reihenfolge beibehalten, ist eine <u>Realisierung kaum vor 2020 zu erwarten.</u></u> Dieser lange Zeithorizont bietet genügend Raum zur Abwicklung des Verfahrens inkl. Eventueller Einsprachen, ohne dass diese zu Verzögerungen führen sollten. <u>Bei guter Finanzlage oder Verzögerungen in den erwähnten Projekten erster Priorität ist aber auch eine frühere Realisierung möglich.</u> <u>Einzig der <u>Umbau des Anschlusses Pfäffikon hat zwingend vor dem Ausbau des Anschlusses Halten zu erfolgen.</u></u> <u>Allerdings möchten wir festhalten, dass die vorliegende Beurteilung der Zweckmässigkeit von der Realisierungsreihenfolge der Vereinbarung Masterplan ausgeht und damit nur Gültigkeit hat,</u>	Gemeindebehörde „DIE Gemeinde“? Hier besteht offenbar eine Begriffsverwirrung mit weitreichenden und teuren Folgen! Bis 2020 soll die Bevölkerung auf diese Entlastungsmassnahmen verzichten? Was steckt hinter dieser Priorisierung einer viel nachteiligeren Variante? Wurde nicht kommuniziert! Aktenkundige, absurde Tatbestände!
--	---	--

41	Verbindung Südverkehr	Durch die bessere Verbindung ohne die stockende Ortsdurchfahrt durch Wollerau rücken Freienbach und die Innerschwyzer Gebiete näher zusammen. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen betrifft keine lärmempfindlichen Gebiete, sodass allein die Zunahme der Gesamtfahrleistung negativ ins Gewicht fällt. Es ist punkto Reisezeitverkürzung zwischen Freienbach und Schwyz von unter 10% und zwischen Wilen und Ziegelbrücke von rund 15% auf den betroffenen Relationen mit wenig Neuverkehr zu rechnen (unter 10%) und darum statthaft, VWA und KNA ohne Berücksichtigung des Neuverkehrs durchzuführen.) <u>Die Beurteilung der Varianten ist stark von der prognostizierten Siedlungsentwicklung abhängig. Siedlungsentwicklung wird vor allem im Zentrum von Pfäffikon und im Gebiet Halten prognostiziert.</u>	Im Gegensatz zur Wirkung der Umfahrung! Prognostiziert von Personen, die dort bauen wollen oder von der Mehrheit der Bevölkerung? Diese Frage muss den Stimmbürgern gestellt werden!
43	Signalisation zur Verkehrs- lenkung	Als flankierende Massnahme ist zu prüfen, ob der Verkehr zur Entlastung des Kantons Zürich von Fremdverkehr (Innerschwyz-Samstagern-Richterswil) über Halten signalisiert werden soll, unterstützt durch entsprechende Verkehrsberuhigungsmassnahmen in Samstagern.	
44	Kriterien und Bewertung bei der Kosten- Nutzen- Analyse KNA	Monetarisierte Kriterien werden in Geldwerte umgerechnet: • Reisezeiten • Gesamtkosten (Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten) • Schadstoffemissionen • Sicherheit des motorisierten Individualverkehrs MIV (Unfälle und Verletzte) • Landressourcen (Bodenversiegelung) • Lärmbelastungen • Fixe und variable Fahrzeugkosten	

		<i>Die Kriterien ÖV und LV sowie „Siedlungsentwicklung“ werden mangels geeigneter Methoden nicht monetarisiert. Ebenfalls nicht berücksichtigt wird die Beeinflussung des Landschaftsbildes. Damit wird der Nutzen der beiden Ausbauvarianten in der KNA tendenziell unterschätzt, da bei zwei dieser drei Kriterien positive Effekte erwartet werden.</i>	
46	Kosten-Nutzen-Analyse	Der Ausbau zum Vollanschluss bietet über den betrachteten Zeitraum von 40 Jahren ab Inbetriebnahme einen Nettobarwert von rund 250 Mio Franken, bzw. jährliche Nutzen von knapp 11 Mio Franken gegenüber jährlichen Kosten von rund 0.8 Mio Franken. Daraus resultiert ein <u>hervorragendes Nutzen-Kosten-Verhältnis</u> von 14 (bei Diskontsatz-2.5%) oder 11 (bei Diskontsatz 4%) Der Zubringer erhöht den Nutzen nur gering. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis von 6 (bei Diskontsatz 2.5%) oder 4.5 (bei Diskontsatz 4%) kann jedoch immer noch als gut zu bezeichnet werden. Jährlichen Nutzen von 13.7 Mio Franken stehen Kosten von 2.3 Mio Franken gegenüber. Weiter schlagen geringere Anzahl Verunfallter, Reduktion der variablen Fahrzeugkosten und in erster Linie Reisezeitgewinne sowie geringere Verkehrsüberlastungen zu Buche. <u>Fazit: Beide Ausbauvarianten liefern bezüglich der monetarisierten Kriterien einen positiven Netto-Nutzen. Für V1 liegt das Kosten-Nutzen-Verhältnis je nach Annahmen (Diskontsatz, Wertgerüst etc.) zwischen 6 und 14, für V2 zwischen 2 und 6 . Insbesondere für V1 tragen die nicht</u>	Deutlicher könnte das Ergebnis nicht sein! Warum wurden diese Erkenntnisse verschwiegen?

		monetarisierbaren Kriterien tendenziell zu einer weiteren Verbesserung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses bei. Bei V2 sind sie ambivalent, bzw. tendenziell negativ (Verbesserung ÖV versus Landschaftsbild) Aus Sicht der Kosten-Nutzen-Analyse KNA sind grundsätzlich beide Ausbau-Varianten an sich zweckmässig; für V2 ist die Zweckmässigkeit jedoch unter Einbezug der nicht monetarisierbaren Kriterien sowie unter dem Aspekt von konkurrenzierenden Investitionsmöglichkeiten mit einem besseren Kosten-Nutzenverhältnis zu beurteilen.	
49	Argumen- tarium	Der Ausbau des Anschlusses Halten zum Vollanschluss (V1) bringt folgende Vorteile: - Der Vollanschluss führt den Verkehr aus den Entwicklungsgebieten Zentrum Pfäffikon und Halten, für welche ein überdurchschnittliches Wachstum von Einwohnern und Arbeitsplätzen prognostiziert wird, ohne Umwege auf die A3. - Damit ist der Vollanschluss ideal auf die geplante Siedlungsentwicklung abgestimmt. Insbesondere erschliesst er die Industrie- und Gewerbegebiete Halten und First optimal. - Durch diese Kanalisierung des Verkehrs auf der A3 werden regionale Verbindungsstrassen (insbesondere Pfäffikon-Freienbach-Wilen-Wollerau) sowie Sammel- und Erschliessungsstrassen entlastet.	Selbstredend ...aber der Öffentlichkeit von Behörden- und Behördenseite vorenthalten zur Aufrechterhaltung der „Zwangs“-Prioritäten?

		- Durch die Verkehrsverlagerung auf übergeordnete Strassen (Verflüssigung des Verkehrs) und die direkteren Wege sinken die Reisezeiten für die Automobilisten. Die eingesparte Zeit entspricht einem wirtschaftlichen Nutzen von rund 3 Mio. Franken pro Jahr. - Die Sicherheit im Strassenverkehr verbessert sich, da auf übergeordneten Strassen statistisch weniger Unfälle passieren. Durch das geringe Unfallrisiko können die damit verbundenen Kosten um jährlich 1.5 Mio. Franken reduziert werden. - Die zur Abendspitze überlasteten Strecken reduzieren sich um rund 6%, die Schadstoffemissionen (z.B. NOx) um 2%. - Durch die Verkehrsentlastungen wird die Durchlässigkeit der Strassen für die Fussgänger und den Busverkehr geringfügig verbessert. - Der Ortsteil Wilen (Wilenstrasse) wird hörbar vom Durchgangsverkehr entlastet. - Der Landverbrauch für den Ausbau des Anschlusses ist mit 0.7 ha relativ gering. - Der Vollanschluss kann mit relativ geringem Mitteleinsatz realisiert werden und weist damit ein äusserst günstiges Nutzen-Kosten-Verhältnis mit monetarisierbaren Effekten auf (je nach Annahmen zwischen 6 und 14).	
--	--	---	--

Fortsetzung folgt nach der restlichen Abschrift des Zweckmässigkeitsberichtes (ab 19.12.2007)