

## Abschriften und Kommentare zu:

### **Auswirkungen des Masterplans Höfe auf die Nationalstrasse A3**

Tiefbauamt des Kantons Schwyz  
22.5.2006, Version 3.0

Verfasser: Rapp Trans AG, Uetlibergstrasse 132, 8045 Zürich

Pfäffikon, 14. Dezember 2007  
Irene Herzog-Feusi, Präsidentin Trägerverein Bürgerforum Freienbach

Hervorhebungen durch das Bürgerforum im Text: *kursiv*

Seite	Thema	Abschrift	Bemerkungen des BF
1	Planungsgeschichte	<p>Um die einzelnen Planungen zu integrieren und die Erkenntnisse zu konsolidieren, hat das Tiefbauamt des Kantons Schwyz im Jahre 2002 das Projekt „Verkehrssystem Höfe“ ins Leben gerufen. Darin wurden - unter Anhörung der betroffenen Gemeinden - verschiedene Projektelemente ausgearbeitet, Synthesenvarianten gebildet und verglichen. <b>Es konnte jedoch keine eindeutige Bestvariante identifiziert werden.</b></p> <p>Für die Verlegung des Anschlusses Wollerau sowie den Ausbau des Anschlusses Schindellegi/Halten wurden daraufhin separate Zweckmässigkeitsbeurteilungen erstellt.</p>	Die Schlussfolgerungen dieser Beurteilungen wurden nicht veröffentlicht!
2	Siedlungsentwicklung  Verkehrsentwicklung	<p>Die prognostizierte erhebliche <b>Siedlungsentwicklung</b> im ganzen Bezirk Höfe <b>wird schwergewichtig im Einzugsgebiet des Anschlusses Schindellegi/Halten erwartet (Zentrum Pfäffikon, Entwicklungsgebiet Halten).</b></p> <p>Aufgrund der anhaltenden Verkehrszunahme im Allgemeinen und der <b>überdurchschnittlichen Siedlungsentwicklung im Speziellen wird die Gesamtverkehrsleistung im ganzen Gebiet Höfe bis 2020 um weitere 30% zunehmen (bei annähernd identischer Netzlänge).</b> Aufgrund der Lage und Attraktivität der bestehenden Anschlüsse (der Anschluss Wollerau wird auch von Wilen und Freienbach her benutzt) findet diese Verkehrszunahme <b>überproportional im ohnehin schon stark belasteten Zentrum von Wollerau</b> statt, wodurch die <b>bestehenden Probleme verschärft</b> werden. Die Zufahrt zum Anschluss Wollerau wird im Jahr <b>2020 die Grenze der Leistungsfähigkeit erreichen.</b></p>	<p>Das im Masterplan vorgegebene Siedlungsentwicklungsziel ist nicht durch Volksentscheid legitimiert</p> <p>Auch die ganze Wilenstrasse ist betroffen!</p>
3	Kapazität der Autobahn N3	<b>Fazit: Die <u>Autobahn hat genügend Kapazität</u> wenn der <u>Autobahnanschluss Halten</u> gebaut wird.</b>	Deutlich!

Seite	Thema	Abschrift	Bemerkungen des BF
4	Funktionen der A3 zwischen Richterswil und Pfäffikon	<p>Sowohl der Sachplan Strasse als auch die VSS-Norm SN 64000421 erwähnen als weitere <b>Funktionen aber auch das Sammeln sowie die Bündelung von regionalem Verkehr, bzw. die damit verbundene Entlastung des untergeordneten Strassennetzes.</b></p> <p>Je nach Linienführung und Lage der Anschlüsse erfüllt die Hochleistungsstrasse auch <b>Zubringerfunktionen für gebietsbezogenen Ziel-/ Quellverkehr.</b> Diese Funktionen sind jedoch sekundär und dürfen die Hauptfunktion des Nationalstrassengrundnetzes nicht beeinträchtigen. Bei einem Zielkonflikt gehen die übergeordneten Überlegungen (Netzfunktion) den Lokalen Bedürfnissen vor. <b>Hochleistungsstrassen sollten lokale Bedürfnisse aber soweit möglich unterstützen.</b></p>	Die Autobahn ist die leistungsfähigste Umfahrung Warum Priorität 2 im Masterplan?
5	Verkehrsbelastung/ Zunahme	<p>Zu erwarten ist eine Zunahme hin zum Zentrum Zürich sowie sehr deutlich eine <b>starke Zunahme der Verkehrsbelastung im Gebiet Höfe (+ 9'000 Fz. Richtung Zürich zwischen Wangen und Richterswil). Dies zeigt das bedeutende Potential der Anschlüsse Pfäffikon, Schindellegi/Halten, Wollerau und Richterswil, welche nicht nur den Ziel-/Quellverkehr der Anliegergemeinden, sondern auch den Verkehr aus Rapperswil (Seedamm) und Einsiedeln auf die A3 führen.</b></p> <p>Nicht ersichtlich aus Abbildung 3 ist die Tatsache, dass die <b>Belastung der einzelnen A3-Teilstücke</b> im Perimeter gegen Zürich <b>keineswegs linear</b> zunimmt.</p>	

		<p><b><u>Insbesondere das Teilstück Schindellegi/Halten-Pfäffikon weist eine deutlich höhere Belastung auf, als die benachbarten Teilstücke. Hier überlagern sich drei verschiedene Effekte:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>der zunehmende Pendlerverkehr Richtung Zürich</b></li> <li>- <b>der überregionale Tourismusverkehr (Durchleitungsfunktionen)</b></li> <li>- <b>die Funktion des Teilstückes als Teil der Verbindung Schwyz-Schindellegi-Rapperswil-Ricken</b></li> </ul>	<p>Warum dann nur zweite Priorität für den Ausbau des Autobahnanschlusses Halten?</p>
6	<p><b>Problem-analyse</b></p>	<p>Die Leistungsfähigkeit des Anschlusses Pfäffikon ist dem vorhandenen Verkehrsaufkommen bereits heute nicht mehr gewachsen. Als Folge davon staut sich der Verkehr teilweise bis auf die Autobahn, was ein beträchtliches Risiko darstellt (Auffahrkollisionen).</p>	
	<p><b>Rahmenbedingungen</b></p>	<p>Der Anschluss Wollerau liegt heute mitten im Siedlungsgebiet. Die Zufahrt zum Anschluss führt durch das enge Dorfzentrum und entspricht nicht mehr den heutigen Verkehrsmengen. Ihre chronische Überlastung beeinträchtigt die Attraktivität des Anschlusses und damit den erwünschten Verkehrsfluss zwischen Autobahn und untergeordnetem Strassennetz, wodurch die A3 ihre Funktionen letztlich nicht mehr erfüllen kann.</p>	
7		<p>Der Halbanschluss Schindellegi/Halten wurde ursprünglich nicht als Autobahnanschluss im engeren Sinn konzipiert, er diente weniger der Verknüpfung von Nationalstrasse und untergeordnetem Strassennetz, sondern</p>	

war vielmehr als **Teil der Verbindung Schwyz/A4-Schindellegi-Seedamm-Rapperswil-Ricken (Hauptstrasse Nr. 8) gedacht, indem er diesem Verkehr ermöglichte, die Ortschaft Pfäffikon über das Teilstück Schindellegi/Halten-Pfäffikon auf der A3 zu umfahren.** Deshalb wird er offiziell auch unter der Bezeichnung Halbanschluss Schindellegi geführt.

**Durch die unerwartet rasante Entwicklung der Gemeinde Freienbach inkl. Entwicklungsgebiet Halten hat der Anschluss heute zusätzliche Aufgaben zu erfüllen, welche er in seiner bestehenden Form als Halbanschluss nicht mehr gerecht werden kann.**

Der Konzeptteil des Sachplans Strasse bestätigt diese Problemanalyse, indem er innerhalb des Gebiets Höfe die folgenden Problembereiche identifiziert:

- **Anschluss Pfäffikon: hohe Auslastung von Zürich Richtung Seedamm, Gefahr von Rückstaus auf die Autobahn absehbar**
- **A3 Abschnitt Schindellegi/Halten-Pfäffikon: hohe Auslastung Richtung Pfäffikon absehbar**
- **A3 Abschnitt Wädenswil-Wollerau: hohe Auslastung absehbar**
- **Ortsdurchfahrt Pfäffikon bis 2010 stark behindert**

Deutlich!

Gemäss Masterplan ist Warten auf Entlastung bis 2020 oder 2025 angesagt, weil der Anschluss nur 2. Priorität haben soll!

		<p><b>Die Funktionsfähigkeit des übergeordneten Verkehrssystems der Region und insbesondere diejenige der Anschlüsse Wollerau und Pfäffikon ist damit mittel- bis langfristig gefährdet, wenn keine Massnahmen ergriffen werden.</b></p> <p>Der Programmteil des Sachplans Strasse stuft die Sicherstellung der Funktionalität des Nationalstrassennetzes für den <b>Teilraum Zürich (zu dem auch die Region Höfe gezählt wird)</b> als prioritär ein. Er sieht vor, in den Agglomerationen Massnahmen zur Entlastung des lokalen Strassennetzes zu unterstützen, insbesondere wenn sie die Funktionalität der Nationalstrasse verbessern. <b>Entsprechend erwähnt der Sachplan die geplanten Um- und Ausbauten verschiedener Anschlüsse der A3 zwischen Wollerau und Reichenburg als Handlungsfelder.</b></p>	Deutlich!
9	<p>Elemente des Masterplans Höfe</p> <p>Ausbau Anschluss Halten inkl. Zubringer</p>	<p><b><u>Die Einzugsgebiete des Anschlusses Halten sind in Ermangelung eines Vollanschlusses gezwungen, von/nach Zürich (Hauptlastrichtung) die entfernteren Autobahnanschlüsse Richterswil (Schindellegi, Einsiedeln), Wollerau (West Pfäffikon/Freienbach/Willen) und Pfäffikon (Pfäffikon Zentrum, Einwicklungsgebiet Halten) zu benutzen.</u></b></p> <p><b><u>Mit den wachsenden Verkehrsmengen belasten</u></b></p>	Deutlich!

10	<p><b><u>speziell die Autobahnzubringerströme von Pfäffikon/Freienbach die Ortskerne von Wollerau, Wilen und Pfäffikon stark.</u></b></p> <p><b><u>Der Vollanschluss Halten wirkt dieser Entwicklung entgegen, indem er den Verkehr speziell aus den Verdichtungsgebieten Zentrum Pfäffikon und Halten (vgl. Siedlungsprognose) ohne Umwege auf die Autobahn führt, und die A4 in Innerschwyz und die A3 in Ausserschwyz innerkantonal miteinander verbindet ohne dass Autobahnzubringer-Verkehr in den Kanton Zürich (Samstagern/Anschluss Richterswil) exportiert wird.</u></b></p> <p>Die <b>Baukosten für den Vollanschluss</b> (Basis: Variante „Hundeknochen“) betragen <b>14.7 Mio. Franken</b> inkl. MwSt., Planungskosten, Landerwerb, Werkleitungsverlegungen etc. (Genauigkeit +/- 20%, Preisbasis 2003).</p> <p>Der <b>Zubringer ist laut Machbarkeitsstudie aus bautechnischer Sicht problemlos realisierbar.</b></p> <p>Fasst man alle Kosten zusammen, ergeben sich für den <b>Zubringer Halten Gesamtkosten von rund 37.6 Mio. Franken</b> (Preisbasis 2003, inkl. MwSt, Genauigkeit).</p>	<p>Warum wurde diese positive und weitreichende Wirkung nicht kommuniziert?</p> <p>Mit welcher Begründung wird dagegen die Umfahrung Pfäffikon als das „Herzstück“ des Masterplans favorisiert?</p> <p>Man vergleiche diese Kosten mit dem Fass ohne Boden: „Umfahrung Pfäffikon“ 133 Mio +++</p>
----	--	---

		<p><b><u>Der Ausbau zum Vollanschluss wird in der ZMB als zweckmässig beurteilt.</u></b></p> <p><b><i>Für die Option Zubringer wird eine erneute Beurteilung zu einem späteren Zeitpunkt im Lichte der tatsächlichen Siedlungsentwicklung empfohlen.</i></b></p>	<p>Und dasselbe empfehlen wir auch für die Umfahrung Pfäffikon!</p>
<p>14</p>	<p><b>Verkehrliche Effekte der Massnahmen auf die Nationalstrasse</b></p>	<p>Der Umbau des Anschlusses Pfäffikon (Kreisel Etzelpark) verbessert die Verknüpfung von A3 und untergeordnetem Strassennetz.</p> <p><b><u>Die Umfahrung Pfäffikon ist in erster Linie eine lokale Massnahme zur Entlastung des Ortskerns von Pfäffikon. Sie hat keine wesentlichen regionalen Auswirkungen.</u></b></p> <p>Als Gesamtsystem führen die beiden Massnahmen für die A3 (gemäss Verkehrsmodell) zu <b> einer Mehrbelastung </b> von rund 1000 bis 2000 Fahrzeugen/Tag <b> zwischen Pfäffikon und Richterswil, weil der Anschluss Pfäffikon (Kreisel Etzelpark) dank der Umfahrung für den Ortsteil Freienbach wieder attraktiver wird (Verschiebung der Nachfrage von den Anschlüssen Richterswil und Wollerau zum Anschluss Pfäffikon).</b></p> <p><b><u>Durch den Ausbau der Halbanchlusses Halten zum Vollanschluss kann der Ziel-/Quellverkehr zwischen Pfäffikon/Freienbach und Wollerau, bzw.</u></b></p>	<p>Nicht korrekt kommuniziert gegenüber der Öffentlichkeit!</p>



		<p><b><u>Zürich neu, bzw. <u>direkter auf die A3 geführt und dort kanalisiert werden. Untergeordnete <u>Sammel- und Erschliessungsstrassen werden entlastet</u> und der Verkehr auf der Nationalstrasse gebündelt rund 3'000 Fahrzeuge/Tag (+7%). Im Gegenzug wird das aufgrund ihrer historischen Verbindungsfunktion als Teilstück der Kantonsstrasse Nr. 8 stärker belastete <u>Teilstück zwischen Halten und Pfäffikon um rund 2'000 Fahrzeuge/Tag entlastet.</u></u></u></b></p> <p>Ein <b>allfälliger zusätzlicher Zubringer</b> hat praktisch <b>ausschliesslich Auswirkungen auf das untergeordnete Strassennetz</b>. Der Zubringer führt zu einer gewissen <b>Verlagerung vom Anschluss Wollerau zum Anschluss Halten</b>. Die Belastungen auf der A3 bleiben in etwa konstant.</p>	Deutlich!
--	--	--	-----------

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