

Justizdepartement des Kt.SZ
Postfach 1200
6431 Schwyz

Trägerverein Bürgerforum
Gemeinde Freienbach
www.buergerforum-freienbach.ch

Präsidentin: Irene Herzog-Feusi
Etzelstrasse 54, 8808 Pfäffikon
Tel./Fax 055 410 41 93
irhe@active.ch

Sekretariat: Franziska Eicher
Rosenhof 4, 8808 Pfäffikon
Tel. 055 410 73 33

Pfäffikon, 17. Dezember 2007

**Öffentliches Auflageverfahren
Kantonaler Nutzungsplan Umfahrung Pfäffikon
Einsprache**

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Reuteler
Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nimmt der Vorstand des Trägervereins Bürgerforum Gemeinde Freienbach die Gelegenheit wahr, zum kantonalen Nutzungsplan Umfahrung Pfäffikon fristgerecht Einsprache zu erheben.

Wir gliedern unsere Anträge in drei Teile:

- Teil A enthält grundsätzliche Beanstandungen und Forderungen zu den Mitwirkungs-Rahmenbedingungen des Verfahrens *Masterplan Verkehr Höfe/ kantonaler Nutzungsplan* und entsprechende Erläuterungen mit Bezug auf das vorliegende Umfahrungsprojekt.
- Teil B bezieht sich spezifisch auf den Nutzungsplan Umfahrung Pfäffikon.
- In Teil C bieten wir einen konstruktiven Vorschlag zur Ergänzung und Verbesserung des bisher verwendeten „behördenverbindlichen“ Instrumentariums an. Gerne stellen wir uns zur Verfügung für die gemeinsame Entwicklung eines Pilotprojekts für eine verbindliche quantitative und qualitative Volksbefragung.

Wir danken Ihnen für Ihre Kenntnisnahme und die Gutheissung unserer Anträge. Auf eine konstruktive Zusammenarbeit im Dienste der Verbesserung des bisherigen Verfahrens und einer optimalen zukünftigen Entwicklung im Bezirk Höfe freuen wir uns sehr.

Mit freundlichen Grüssen

Irene Herzog-Feusi
Präsidentin des Trägervereins
Bürgerforum Freienbach

INHALT

TEIL A FORDERUNG NACH VERFAHRENS-ERGÄNZUNG DES MASTERPLANS HÖFE UND DER DAMIT ZUSAMMENHÄNGENDEN KANTONALEN NUTZUNGSPLANUNG	S 3-11
A 1 Anträge 1 - 4	S 3,4
A 2 Begründungen A1-A4	S 4-11
A 2.1 Masterplanverfahren als Pilotprojekt	S 4
A 2.2 „Masterentscheide“ sind nicht Volksentscheide	S 5
A 2.3 Verbindlich entscheidet letztlich das Volk	S 5
A 2.4 Imageprobleme und Druck von Behördenseite	S 5
A 2.5 „Behördenverbindliche“ Siedlungsentwicklungsziele kontra Verkehrsentlastung	S 6
A 2.6 „Umfahrung Pfäffikon“ als Beispiel für den grundlegenden Masterplan – Interessenkonflikt	S 6,7
A 2.7 Vertrauensschädigung	S 7
A 2.8 IPG als Feigenblatt	S 7,8
A 2.9 Inhaltliche Zerstückerung und Ungenauigkeit	S 8,9
A 2.10 PR-Strategie anstelle von Sachinformation	S 9
A 2.11 Alternativlösung Seedammcenter Direktanschluss und Vollanschluss Halten	S 9,10
A 2.12 Kreisel bei der Löwenkreuzung	S 10,11
TEIL B FORDERUNGEN ZUM TEILPROJEKT UMFABHRUNG PFÄFFIKON	S 11-13
B1 Anträge 5, 6	S 11
B2 Begründungen	S 12,13
B2.1 Grundsätzliche Infragestellung des Masterplan-Teilprojekts Umfahrung Pfäffikon	S 12
B 2.2 Tunnel „im Dunkeln“	S 12,13
TEIL C VORSCHLAG FÜR EINE VERBINDLICHE QUANTITATIVE UND QUALITATIVE VOLKSBEFragung ZUM MASTERPLAN VERKEHR HÖFE	S 14
Anhang 1: Abschrift und Kommentar, ZMB Anschluss Halten	
Anhang 2: Abschrift und Kommentar, Auswirkungen des Masterplans Höfe auf die Nationalstrasse N3	
Anhang 3: Fragen zur Umfahrungsplanung, Zusammenstellung für die Hearings vom 30.10.2007 und 27.11.07	
Anhang 4: Ablaufskizze für Volksbefragung	

TEIL A FORDERUNG NACH VERFAHRENS-ERGÄNZUNG
DES MASTERPLANS HÖFE
UND DER DAMIT ZUSAMMENHÄNGENDEN KANTONALEN NUTZUNGSPLANUNG

A 1 Anträge

Antrag 1

Die Grundsatzentscheide des Masterplans Verkehr Höfe sind bezüglich Bestimmung und Priorisierung der Teilprojekte durch die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger innert Jahresfrist in einem umfassenden *quantitativen und qualitativen Abstimmungsverfahren* (Skizze für ein entsprechendes Pilotverfahren in Anhang 1) **zu kommunizieren und genehmigen zu lassen.**

Antrag 2

Als Voraussetzung für eine umfassende und sachgerechte Orientierung und Befragung der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger ist der aktuelle Wissensstand sowohl in Bezug auf die Gesamtplanung, als auch in Bezug auf die Teilprojekte und deren Priorisierung innert Jahresfrist zusammenfassend zu publizieren:

2.1 **Kostenprognosen** für alle im Masterplan aufgeführten Massnahmen:

- Was kosten alle Massnahmen total? (Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten)
- Was kostet jedes einzelne Teilprojekt?(Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten)
- Wie ist der Kostenteiler für Bund, Kanton Schwyz, Gemeinden?

2.2 Welche **Risiken** sind mit den einzelnen Teilprojekten verbunden?

- bautechnische Risiken
- Einsparungen (zeitliche Verzögerungen/Kostenfolgen)
- finanzielle Risiken im Laufe der Realisierung

2.3 Welche **Wirkung** wird von jedem Teilprojekt **erwartet**:

- Verkehrs-Entlastung/-Belastung des bezirksweiten Strassennetzes
- Wirkung aufgeschlüsselt nach Gemeinden/Dörfern des Bezirks Höfe
- Schadstoffemissionen/-Verbesserungen
- Sicherheit des motorisierten Individualverkehrs MIV (Unfälle und Verletzte)
- Konsequenzen für das ÖV-Angebot im ganzen Bezirk
- Konsequenzen für den Langsamverkehr
- Landressourcen
- Lärmbelastungen
- Angabe des zeitlichen Realisierungshorizontes

Antrag 3

Als dringende Sofortmassnahme sind die Vorarbeiten für den Seedammcenter-Direktanschluss* voranzutreiben.

Als publikumswirksame Einrichtung ist das Seedammcenter einer der Hauptverursacher der Verkehrsbelastung im untergeordneten Strassensystem und die Verhandlungen über die finanzielle Kostenbeteiligung sind gemäss dem Verursacherprinzip zu führen.

*Gemäss offizieller Auskunft an der Infoveranstaltung vom 5.12.2007 ist dieser Direktanschluss noch nicht fertig abgeklärt und wird nur „eventuell, zu einem noch unbestimmten Zeitpunkt“ gebaut.

Antrag 4

Als zusätzliche Sofortmassnahme ist eine Variante „Kreisel an der Löwenkreuzung in Pfäffikon“ auszuarbeiten und als Bestandteil der in Antrag 2 verlangten Varianteninformationen im Zusammenhang mit dem Vollanschluss Halten anzufügen.

Aufgrund der Vorgabe einer „bereits feststehenden Umfahrung Pfäffikon“ wurde dieses Element nicht in die Zweckmässigkeitsbeurteilung Halten aus dem Jahre 2005 einbezogen.

A 2 Begründungen

A 2.1 Masterplanverfahren als Pilotprojekt

Das Masterplanverfahren wurde erst in jüngster Zeit entwickelt, um umfangreiche regionale Planungsfragen mit einem neuen Instrumentarium in ihrer Komplexität erfassen und lösen zu können. Es befindet sich als Pilotverfahren noch in einem Entwicklungsprozess. Änderungen dieses Planungsinstruments aufgrund der gewonnenen Erfahrungen sind auch jetzt noch im Gange (vgl. neues Vorgehen beim „Masterplan Mitte“). Für die Umsetzung der Massnahmen aus dem Masterplan ist ein mehrstufiges Prozedere bestimmt worden. **Den logischen, ersten und wichtigsten Schritt, nämlich die Einholung des Einverständnisses der Bürger zur Masterplanung als Ganzes und zu den darin formulierten Grundsätzen hat man aber unterlassen.**

Als „behördenverbindlich“ erklärt, birgt die „Masterplanung“ vorläufig **mehrere zentrale Unsicherheitsfaktoren, Demokratie-defizite und weitreichende Risiken** in sich.

A 2.2 „Masterentscheide“ sind nicht Volksentscheide

Das Instrument „Masterplanung“ geniesst keine breite Akzeptanz in der Bevölkerung.

Die Verbindlichkeit und die Abläufe der Masterplanung/Richtplanung werden von verschiedener Seite öffentlich kritisiert (vgl. Medienberichte über entsprechende Wortmeldungen an Infoveranstaltungen, Leserbriefe, Infragestellungen durch politische Vorstösse).

Insbesondere wird beanstandet, dass **Behörden/Kommissionen exklusiv Prioritäten für Gesamtpakete und Einzelmassnahmen setzen, die von grosser raumplanerischer Tragweite sind**. Die bisherigen Mitwirkungsverfahren sind so konzipiert, dass die breite Bevölkerung davon ausgeschlossen ist.

Damit ist die Grundsatzentscheidung zu elementaren Fragen der Raumplanung den Stimmbürgerinnen und Stimmbürger faktisch entzogen.

A 2.3 Verbindlich entscheidet letztlich das Volk

Die Rechtskraft von behördlichen Grundsatzentscheiden in der Raumplanung ist beschränkt. Durch negative Volksentscheide zu Teilprojekten **via Baukredit-Abstimmung können solche Vorentscheide und Vorarbeiten mitsamt ihrem komplexen Gefüge zunichte gemacht werden**.

Das Masterplanverfahren löst Millioneninvestitionen aus öffentlichen Geldern für Planungen und Abklärungen in einem heiklen Legitimationsbereich aus.

Scheitern die Masterplan-Vorgaben letztlich am Volkswillen - erst Jahre nach dem „behördenverbindlichen“ Entscheid – ist viel Zeit und Geld verloren.

A 2.4 Imageprobleme und Druck von Behördenseite

Wenn die Behörden dem Volk gegenüber faktisch zu „Verkäufern“ ihrer eigenen Raumplanungs-Entscheide werden müssen - wie im Falle der Masterplanung - führt die Angst vor Imageverlust zu einer problematischen Verschiebung von der Sachebene auf die persönliche Ebene. Werden Grundsatzentscheide nur von wenigen Personen gefällt, besteht auch immer die Gefahr, dass private Interessen überproportional einfließen.

Die Ablehnung der Abstimmungsvorlagen wird dann aus persönlichen Gründen gefürchtet und übergeordnete Interessen treten in den Hintergrund. **Es entsteht die Bereitschaft, Sachzwänge aufzubauen, Informationen zu verfälschen und Druck auszuüben, um ein JA zu erzwingen**. Von den Bürgern eines demokratischen Landes werden solche Verhaltensweisen auf die Dauer nicht akzeptiert.

A 2.5 „Behördenverbindliche“ Siedlungsentwicklungsziele kontra Verkehrsentlastung

Grundsätzliche Entscheide über die erwünschte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung müssen vom Volk breit diskutiert werden können. Sonst werden die daraus resultierenden Konsequenzen nicht solidarisch mitgetragen.

Die Umfrage des Bürgerforums vom April 2007 zeigte entsprechende Diskrepanzen zwischen der behördlichen Zielsetzung für die weitere Siedlungsentwicklung und derjenigen der Einwohner sehr deutlich. (www.buergerforum.-freienbach.ch)

In der „behördenverbindlichen“ Masterplanung stehen Verkehrsentlastung und Siedlungsbau im Widerspruch. Die behördliche Zielsetzung der Siedlungsentwicklung geniesst Vorrang. Sie favorisiert mit Nachdruck die Massnahmen „Umfahrung Pfäffikon“ und „Anschlussverlegung Wollerau“ und stellt diese fälschlicherweise als Verkehrsentlastungs-Massnahmen dar.

Die beiden Strassenbauprojekte sollen jedoch offensichtlich eine enorme weitere Bautätigkeit ermöglichen, was das Verkehrsproblem letztlich noch steigert.

In den offiziellen Informationen wird dieser Sachverhalt herunterge-spielt und beschönigt.

Zitate aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung Vollanschluss Halten, 2005:

- „Die Zahl der Fahrzeugkilometer, welche auf aus- und überlasteten Strecken zurückgelegt werden, ist im Referenzzustand 2020 (gemeint ist die bereits realisierte Umfahrung Pfäffikon und der Öltrottenanschluss! Anm. Bürgerforum) beinahe doppelt so hoch wie heute. Vor allem die über-lasteten Strecken nehmen überproportional zu, nämlich um über 700%. **Diese unerfreuliche Entwicklung ist auf die überdurchschnittliche Siedlungsentwicklung und die damit verbundene Mobilitätsnach-frage zurückzuführen.**“ (Seite 24)
- Die starke Verkehrszunahme ist in erster Linie auf die prognostizierte Siedlungsentwicklung und in zweiter Linie auf das allgemeine Mobilitätswachstum zurückzuführen. (Seite 17)
- Insbesondere **die Umfahrung Pfäffikon schafft erst die Voraussetzungen für die geplante Verdichtung des Zentrumsgebietes.** Die Verlegung des Anschlusses Wollerau ermöglicht insbesondere die Entwicklung der bisher unüberbauten Wohnzone südwestlich des heutigen An-schlusses. (Seite 34) (Hervorhebungen durch Bürgerforum).

A 2.6 „Umfahrung Pfäffikon“ als Beispiel für den grundlegenden Masterplan-Interessenkonflikt

Eine mündlich und schriftlich oft wiederholte Drohung an die Freienbacher Stimmberechtigten lautete: *„Wenn dem Kredit für die Umfahrung Pfäffikon nicht zugestimmt wird, müssen wir wieder bei Null anfangen; dann habt Ihr noch jahrelang eine Blechlawine auf der Churerstrasse,... es gibt kein Geld mehr vom Kanton,... es gibt keine andere Lösung,... die Umfahrung hat die beste Wirkung“* Solche und ähnliche Darstellungen werden von vielen Bürgern als realitätsfremd und als „Zwängerei“ empfunden.

(vgl. Auswertung der Umfrage zu Lebensqualität, Verkehr, Ortsplanung vom April 2007, www.buergerforum-freienbach.ch).

Gemäss Auskünften an zwei Hearings und Zweckmässigkeitsbeurteilungen (Rapp Trans, 2005) sind die oben aufgeführten offiziellen Behauptungen nicht korrekt:

- Zur Umfahrung Pfäffikon liegt bis heute noch **keine detaillierte Kosten-Nutzenanalyse** vor.
- **Der umfassende Vergleich mit einer Alternativlösung „zusätzliche Autobahnanschlüsse“ wurde unterlassen.** Schon bei der Auftragserteilung für die Zweckmässigkeitsbeurteilung ZMB „Vollanschluss Halten“ wurde ein Vergleich verhindert. Diese Beurteilung musste von der Vorgabe ausgehen, die Umfahrung und der Öltrottenanschluss seien bereits realisiert. Begründet wurde die Vorgabe damit, „...dieses Verkehrssystem sei von Gemeinden, Kanton und Bund anerkannt und genehmigt“.
- **Die Umfahrung Pfäffikon wird als Voraussetzung für einen verdichteten Siedlungsbau im Kern von Pfäffikon favorisiert, (ebenso der Anschluss Öltrotte als Vor-aussetzung für weitere starke Bautätigkeit in Wollerau) und nicht primär zum Zweck der Verkehrsentslastung.** Allein die erwartbare Mehrbelastung durch die weitere Bautätigkeit zwischen Bahnlinie und Churerstrasse lässt zusätzlichen Ziel-Quellverkehr von rund 8000 Fahrbewegungen pro Tag in der Churerstrasse erwarten. (vgl. Anhang; Fragenkatalog für die Hearings vom 30. Oktober und 10. November 2007).

A 2.7 Vertrauensschädigung

Eine äusserst problematische Wirkung dieser in den letzten Jahren praktizierten behördlichen Vorgehensweise ist die Verletzung des Vertrauens der Bevölkerung. Die besorgten und kritischen Fragen der Bürger als Stänkerei und Vertrauensschädigung auszulegen - wie dies im vergangenen Jahr wiederholt von Seiten der Freienbacher Politprominenz gemacht wurde – ver-tauscht Ursache und Wirkung. Die aktuelle Masterplanung/ kantonale Richtplanung steigert das Risiko der Entfremdung von Bevölkerung und Behörden.

Die Gesamtbevölkerung darf von den Behörden erwarten, mit ebensoviel Respekt und Berücksichtigung behandelt zu werden wie einzelne Interessenvertreter, die mit gezieltem Druck seit Jahren ihre Partikularinteressen durchzusetzen versuchten.

A 2.8 IPG als Feigenblatt

Gegenüber der Öffentlichkeit wurde immer wieder auf die Arbeit und Empfehlungen der Interdisziplinären Planungsgruppe IPG verwiesen, die als Vertretung der Bevölkerung bei den Vorarbeiten und Vorentscheidungen hochgespielt wurde. **Wie wir erfahren mussten, wurden diesem Personenkreis aber die wichtigsten Akten nicht ausgehändigt und es blieb der IPG die begrenzte Rolle, weitgehend nur Zusammenfassungen abzusegnen.**

Es ist nicht korrekt, die Masterplan-Entscheidungen mit Verweis auf diese Gruppe und andere Kommissionen, die keine vollständige Sachkenntnis hatten, mit dem „Heiligenschein der demokratischen Abstützung an der Basis“ zu umgeben.

A 2.9 Inhaltliche Zerstückelung und Ungenauigkeit

Es wurde eine Schrittfolge gewählt, bei der vorerst **nur die Umfahrung Pfäffikon als einzelnes Element zur Diskussion und Absegnung präsentiert wurde – und auch dieses Teilprojekt nur in kleinen Tranchen.**

Alle bisherigen Vorgaben für die Abstimmungen im Rahmen von Baulinienfestlegungen und Planungskrediten blieben **trotz hohen Planungs- und Abklärungskosten immer provisorisch und unpräzise.**

Die Auskünfte an den öffentlichen Info-Veranstaltungen zur Umfahrung Pfäffikon hinterliessen mehr Fragen als Antworten.

Unsere schriftlich gestellten, sachbezogenen Fragen an den Gemeinderat Freienbach vom Mai 2007 wurden in schockierend oberflächlicher und unbefriedigender Weise beantwortet (vgl. Fragen und Antworten unter www.buergerforum-freienbach.ch)

Auch an den Hearings vom 30. Oktober und 27. November blieben die zentralsten Fragen offen: *„Die weiteren Abklärungen werden erst Klarheit bringen, aber es ist alles machbar...“* .

Daneben wurde andeutungsweise via Medien über Abklärungen zur Verlegung des Wollerauer Autobahnanschlusses berichtet. Dies aber nur im PR-Stil und **wie beim Teilprojekt Umfahrung Pfäffikon ohne Sachinformation über die Nutzen-Kosten-Analyse, über Risiken, Probleme während der Bauphase, Auswirkungen auf das übrige Strassennetz im ganzen Bezirk, den ÖV, Emissionen etc.**

Der Informationsstand der Entscheidungsträger zeigte sich infolge der komplexen Materie als ungenügend, sobald es um praktische Fragen ging.

Hier - bunt gemischt und stellvertretend für viele weitere - einige Beispiele für Fragen, die nicht beantwortet werden konnten:

- Das gesamte Strassennetz würde zusätzlich massiv belastet wegen des Baus der Umfahrung und der geplanten Siedlungsverdichtung zwischen Churerstrasse und Bahnlinie. Was geschieht zur Entlastung der jetzt schon schwer belasteten Strassen bis zur Eröffnung der Umfahrung?
- Wo sind Busbahnhof und Parkierungsmöglichkeiten während der Bauphase?
- Wie fährt man von der Rainstrasse in die verschiedenen Richtungen?
Wie wird die Kanalisation während der Bauphase gewährleistet?
- **Mit Nüchternheit betrachtet, ist es sehr wahrscheinlich, dass der Tunnel nie realisiert werden kann. Dann wären allfällige, schon gebaute Teilstücke nur Bestandteile eines Umfahrungs-Plagiats.** Wir nehmen an, dass die Westspange so ein Teilstück sein könnte. Beteiligt sich der Kanton auch dann an den Kosten dieses Teilstücks, wenn es nie gegen Osten mit einem Tunnel verbunden werden kann?

A 2.10 PR-Strategie anstelle von Sachinformation

Anstelle von sachlicher, vergleichbarer Gegenüberstellung der Varianten zur Verkehrsplanung fand bisher die Information an die Bürger im Stile jener PR-Strategien statt, die als **Verkaufstricks bei „Katz im Sack“** bekannt sind.

Auch die teuerste Propaganda kann beschönigende und unvollständige Information aber nicht wirklich glaubwürdig machen (aktuellstes Beispiel ist das neue Magazin des Gemeinderates Freienbach für 115'000 Franken pro Ausgabe).

Die Bevölkerung erwartet Fakten-Informationen als Voraussetzung für eine optimale eigene Beurteilung.

Insbesondere fehlt bisher verbindliche und transparente Auskunft darüber, ob mit dem Projekt Umfahrung Pfäffikon folgende Kriterien erfüllt sind:

- Schnellstmögliche Entlastungswirkung (nicht erst in 10 bis 20 Jahren)
- Optimale Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Dörfer im Bezirk Höfe
- Bestes Kosten-Nutzenverhältnis, (transparente Variantenvergleiche inklusive Auskunft über die Gesamtkosten aller Massnahmen und jedes einzelnen Teilprojekts)
- Geringste Risiken
- Geringste Belastungen während der Bauphase

A 2.11 Alternativlösung Seedammcenter Direktanschluss und Vollanschluss Halten

Kostengünstigere und schneller realisierbare Alternativen zur Umfahrung Pfäffikon wurden in der „behördenverbindlichen“ Prioritätenordnung auf die lange Bank geschoben: „...nur eventuell...“, „...Halten frühestens ab 2020...“.

Zitat aus der Zweckmässigeitsbeurteilung Vollanschluss Halten, 2005:

- Im Rahmen des politischen Willensbildungsprozesses „Masterplan Höfe“ auf Gemeinde- und Kantonebene haben der Kanton Schwyz und die Gemeinde Freienbach 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 Realisierung kaum vor 2020 zu erwarten. (Seite 39)

Wir sind aufgrund unserer täglichen Beobachtung des Verkehrs und in Übereinstimmung mit vielen Rückmeldungen aus der Bevölkerung überzeugt, dass **eine grosse Akzeptanz für den möglichst schnellen Direktanschluss des Seedammcenters an die Autobahn N3 und den Ausbau des Vollanschlusses Halten** besteht.

Beide baulichen Massnahmen sind bedeutend schneller, kostengünstiger, risikoärmer und mit grösserer regionaler Entlastungswirkung realisierbar als die Umfahrung Pfäffikon.

Vorrang sollte aus unserer Sicht der Direktanschluss des Seedammcenters geniessen, da dieses zu einem grossen Teil für die Überlastung des untergeordneten Strassen-netzes im ganzen Bezirk verantwortlich ist. Aber auch die schnelle Realisierung des Autobahn-Vollanschlusses Halten (evtl. inklusive Kreisel bei der Löwenkreuzung Pfäffikon) hat grosse Chancen für ein JA an der Urne. Unsere Einschätzung wird deutlich bestätigt durch die bereits seit 2005 vorliegende Zweckmässigkeitsstudie zum Anschluss Halten:

Zitate aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung Vollanschluss Halten, 2005:

- 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. (Seite 7)
- Der Ausbau des Anschlusses Halten bringt sowohl für das Verkehrssystem, als auch für Mensch, Siedlung und Umwelt mehrheitlich Vorteile, insbesondere unterstützt er die geplante Siedlungsentwicklung.
- Der Ausbau zum Vollanschluss wird als Teil des Nationalstrassennetzes zu 100% vom Bund und Kanton SZ finanziert (je nach Zukunft der NFA mit oder ohne kantonale Beteiligung).(Seite 37)
- Der Vollanschluss Halten ist bautechnisch problemlos realisierbar. Die Baurisiken des Vollanschlusses werden als gering beurteilt. (Seite 38)
- Bei guter Finanzlage oder Verzögerungen in den erwähnten Projekten erster Priorität ist aber auch eine frühere Realisierung möglich. Einzig der Umbau des Anschlusses Pfäffikon hat zwingend vor dem Ausbau des Anschlusses Halten zu erfolgen. (Seite 39)
- Die Variante bietet bezüglich Etappierung grosse Flexibilität.(Seite 39)
- Beide Ausbauvarianten (gemeint sind V1, Halten-Vollanschluss und V2, Zubringer, Anmerkung Bürgerforum) liefern bezüglich der monetarisierten Kriterien einen positiven Nettonutzen. Für V1 liegt das Kosten-Nutzen-Verhältnis zwischen 6 und 14, für V2 zwischen 2 und 6. Insbesondere für V1 tragen die nicht monetarisierbaren Kriterien tendenziell zu einer weiteren Verbesserung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses bei. (Seite 46)
- Argumentarium Seite 49 (vgl. Anhang)

A 2.12 Kreisel bei der Löwenkreuzung

Im Zusammenhang mit Überlegungen zum Südverkehrskonzept und einem Ausbau des Anschlusses Halten stellten wir dem Gemeinderat Freienbach am 19. Mai 2007 folgende Frage:

„Warum gibt es immer noch keinen Kreisel an der Löwenkreuzung? Wo sind die Argumente für das Blockieren dieser Entlastungs-massnahme?“

Die schriftliche Antwort lautete:

„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 Fussgänger, für die Fahrradfahrer, für den öffentlichen Verkehr und das öffentliche Leben. Dieses Ziel kann nur mit einer Verkehrsverlagerung erreicht werden.“

Diese Antwort zeigt klar, dass dem Favoriten „Umfahrung“ keine Alternativlösungen entgegengestellt werden sollen. Was aber, wenn das Volk den Baukredit im Jahre 2009 ablehnt?

Das Szenario NEIN ist nicht unwahrscheinlich. **Es ist darum ein Gebot der Sorgfalt, alternative Möglichkeiten zumindest grundsätzlich durchzudenken, damit nicht ein Vakuum entstehen muss, wenn der behördliche Favorit allenfalls einen unrühmlichen Abgang hätte.** Für die Variante Vollanschluss Halten würde aus unserer Sicht ein Kreisel bei der Löwenkreuzung als zusätzliche Option Sinn machen.

Die oben zitierte Masterplan-Vorgabe zur Zweckmässigkeitsbeurteilung schloss eine Prüfung dieser Option von vorneherein aus.

TEIL B FORDERUNGEN ZUM TEILPROJEKT UMFABRUNG PFÄFFIKON

B 1 Anträge

Antrag 5

Die weitere Planung und Abklärung für das Teilprojekt „Umfahrung Pfäffikon“ ist verfahrensmässig auf den immer noch ungewissen Legitimationszustand und die in Antrag 1 geforderte Volksbefragung abzustimmen.

Insbesondere ist der beabsichtigte „vorsorgliche Landerwerb“ zu sistieren, bis verbindlich geklärt ist, was aus Sicht der Gesamtbevölkerung als Zielvorgabe gelten soll.

Antrag 6

Die grundlegendsten Realisierungsfragen müssen bei der weiteren Planung zuerst bearbeitet werden. Nachgeordnete Fragestellungen sind auch zeitlich nachgeordnet abzuklären.

B 2 Begründungen

B2.1 Grundsätzliche Infragestellung des Masterplan-Teilprojekts Umfahrung Pfäffikon

Die Unterlagen des Auflageverfahrens zum kantonalen Nutzungsplan Umfahrung Pfäffikon bestätigen, was das Bürgerforum in monatelanger, hartnäckiger Recherchearbeit zutage gefördert hat: Das Projekt ist **aus finanzieller Sicht ein Fass ohne Boden und beinhaltet eine so gewaltige Fülle von Problemen und Unwägbarkeiten**, dass jeder unbefangene Betrachter nur den Kopf schütteln kann.

Insbesondere sind elementarste Fragen betreffend Realisierbarkeit nicht beantwortet und eine detaillierte Kosten-Nutzenabwägung analog zum ZMB Vollanschluss Halten wurde bisher noch nicht vorgenommen.

Die Verantwortlichen erlaubten sich, dieses Teilprojekt gegenüber der Bevölkerung als Erlösung allen Übels auf der Churerstrasse, als Kernstück des Masterplans mit bezirkswweiter guter Ausstrahlung, sozusagen als „Klassenbesten“ gegenüber den anderen Teilprojekten zu preisen, obwohl die Fakten diese Darstellungen klar widerlegen.

Die Einblicke in die Akten und die Resultate der stundenlangen Hearings in Schwyz lassen uns nur eine Schlussfolgerung finden: **Diesem „ehrgeizigsten Projekt des Kantons Schwyz“ ist ein möglichst stiller und sehr schneller Abgang zu wünschen. Sonst ist aus unserer Sicht ein riesiges raumplanerisches, politisches und wirtschaftliches Fiasko garantiert.**

Wir ersparen uns und den geschätzten Lesern dieser Einsprache die vollständige Aufzählung der Mängel des Projekts „Umfahrung Pfäffikon“. Wir sind jedoch sehr gerne bereit, diese auf Wunsch ebenfalls zu präsentieren.

Da wir die grundsätzliche Machbarkeit nach wie vor in aller Deutlichkeit in Frage stellen, beschränken wir uns im Folgenden nur auf die Beschreibung eines zentralen Hakens an der ganzen Sache: auf den Tunnel beim Bahnhof Pfäffikon.

B 2.2 Tunnel „im Dunkeln“

Die Baulinie für die Umfahrung Pfäffikon mit einem Tunnel auf der ganzen Länge parallel zur Bahnlinie wurde dem Volk bereits 1999 zur Gutheissung vorgelegt und als „machbar“ kommuniziert.

Schon damals war von verschiedener Seite darauf hingewiesen worden, dass **die Voraussetzungen des örtlichen Baugrunds gegen einen solchen kilometerlangen Riegel im Grundwasserbereich/unter dem Seespiegel sprechen.**

Zusätzliche Kernbohrungen vor Ort, die über das Alles-oder-Nichts dieses Projekts entscheiden können, wurden aber nicht in Auftrag gegeben – offenbar nicht aus Kostenspargründen, denn Abklärungen wurden ja seit Jahren für Millionen-beträge vorgenommen.

Bis heute sind diese Bohrungen noch nicht im notwendigen Umfang erfolgt.

Im Höfner Volksblatt vom 12.4.2007 wurde Kantonsingenieur Dr. Franz Gallati zitiert: „Eine weitere **Tunnelführung zwischen Spange Ost und Baumarkt könne hauptsächlich aus Kostengründen nicht realisiert werden, da in diesem Teilabschnitt der Fluss des Grundwassers am intensivsten sei und ein Tunnel nach kürzester Zeit sanierungsbedürftig würde.**“

Auf unsere Anfrage erklärte er, dies sei um das Jahr 2002 erkannt worden. Seither verzichte das Projekt auf den Tunnel im Osten. Man führe dort die Strasse oberirdisch. Im Westen hingegen seien die Voraussetzungen besser und darum könne der Tunnel im Bahnhofbereich gebaut werden. **Diese Aussage widerspricht dem hydrologisch/geologischen Kurzbericht Jäckli vom 17.4.2002, in dem ausgeführt wird, dass ausgerechnet im Westen der Grundwasserstrom am stärksten sei.** Weitere Abklärungen seien nötig, um die technischen und finanziellen Auswirkungen genauer prognostizieren zu können.

Wenn aber die Grundwasserströmung – wie am Hearing vom 30. Oktober 2007 von Herrn Gallati bestätigt wurde - tatsächlich im Westbereich am stärksten ist, dann trifft die oben zitierte schlechte Voraussetzung für den Tunnel beim Bahnhof zu, der im Projekt verblieben ist. **Der Schluss liegt somit nahe, dass eben gerade der Bahnhoftunnel ...hauptsächlich aus Kostengründen nicht realisiert werden kann, da in diesem Teilabschnitt der Grundwasserstrom am intensivsten ist und ein Tunnel nach kürzester Zeit sanierungsbedürftig würde...!**

Dort ist jedoch auch keine oberirdische Linienführung möglich. Die Platzverhältnisse zwischen Bahnhof und „Höfe“- Gebäude sind definitiv zu knapp.

Fazit:

Irgendwann dürfen sich alle die Augen reiben, weil - oh Schreck – „plötzlich“ festgestellt wird, dass das entscheidende Verbindungsstück beim Bahnhof weder oberirdisch, noch unterirdisch gebaut werden kann.

TEIL C VORSCHLAG FÜR EINE VERBINDLICHE QUANTITATIVE UND QUALITATIVE VOLKSBEFragung ZUM MASTERPLAN VERKEHR HÖFE

Das Bürgerforum bietet den Verantwortlichen an, bei der Erarbeitung einer verbindlichen, quantitativen und qualitativen Volksbefragung mitzuwirken, die das bisherige Masterplanverfahren ergänzt. Im Anhang ist eine Skizze für ein mögliches Vorgehen in zehn Schritten angefügt, das voraussichtlich rund ein Jahr für die Entwicklung und Ausführung in Anspruch nehmen würde.

Der grosse Gewinn dieses Vorgehens liegt in der gleichzeitigen Erreichung mehrerer Ziele:

- Verbesserung der Information und des Dialogs, sowohl für die Bürger, als auch für die verantwortlichen Behörden
- Optimierung des Mitteleinsatzes
- Minimierung der Risiken
- Verbesserung der Legitimation der behördenverbindlichen Entscheide
- Verbesserung der Planungssicherheit in kürzestmöglicher Zeit
- Schaffung eines Prototyps für weitere verbindliche Volksabstimmungen zu komplexen Sachverhalten
- Steigerung der regionalen Lebensqualität gemäss den Wünschen der breiten Bevölkerung
- Verbesserung des Vertrauensklimas
- Imagegewinn für die ganze Region Ausserschwyz
- Nachhaltigkeit im umfassenden Sinne