

Beurteilungen der Experten

In schwarz die Zitate aus den Zweckmässigkeitsberichten vom 23.2.2005 zum Vollanschluss Halten inklusive Zubringer*, vom 8.6.2005 zur Anschlussverlegung in Wollerau** sowie vom 22.5.2006 zu den „Auswirkungen des Masterplans Höfe auf die Nationalstrasse A3“ (AMHA3)

Meinungen und Anmerkungen von Franz Rutz dazu in Blau (Stand am 9.8.2009)

Eine Verlegung des Anschlusses Wollerau ohne den Zubringer von Wilen macht wenig Sinn. Rund 55% seiner Benutzer (Fällmis-Tunnel) kommen von Wilen her, der Rest stammt von Wollerau/Richterswil (**S. 2/3)

Die Bewertung der Verlegung des Anschlusses Wollerau geht **explizit** davon aus, dass der Vollanschluss Halten (noch) nicht erstellt ist (**S. 49).

Vorgaben: In Wollerau wird eine **beruhigte** Siedlungsentwicklung angestrebt (Leitbild 99 sowie Vereinbarung vom 5.5.2004 mit der Gemeinde Freienbach und im September 2005 mit der Gemeinde Feusisberg) (**S.7) (AMHA3 S. 25). Es wird in Wollerau bis 2020 von einer **starken Abflachung** der Arbeitsplatzzunahme und einem nur **mässigen Anstieg** der Einwohner auf 8000 Personen (heute: 7000) gesprochen (**S. 8).

Gleichzeitig wird im Bericht aber auch von einem überdurchschnittlichen Verkehrs-Wachstum im Bezirk Höfe gesprochen (+30%), welches aber (nach Papier AMHA3) schwergewichtig im Einzugsgebiet des Anschlusses Schindellegi/Halten erwartet wird (S. 2). **Auch *S. 5 steht:** Das Einzugsgebiet des Anschlusses Halten zählt damit zu den wichtigsten Entwicklungsgebieten des Kantons Schwyz.

Der Bericht spricht auch davon, dass durch die Verlegung des Anschlusses in Wollerau dort die Wohnzonen aufgewertet, neue Möglichkeiten der Siedlungsentwicklung geschaffen und attraktives Gewerbegebiet erschlossen werden (**S. 33). Für die Siedlungsentwicklung entstünden durch die Anschlussverlegung neue Entwicklungschancen, **so die Aussage. Es wird dann aber gleichzeitig vorgeschlagen**, diese Möglichkeiten mit zusätzlichen flankierenden, noch nicht eingerechneten Massnahmen zu bremsen (Schleichwege verhindern, Einzonungen raumplanerisch ausschliessen) (**S. 49).

Für mich sind das klare Widersprüchlichkeiten. Es scheint sich da eher um eine politische, als um eine fachlich begründete Unterstützung des Projektes in Wollerau zu handeln (verschiedentlich wird im Bericht auf diese mehr politische Fragestellung hingewiesen, besonders **S. 56, unter anderem mit folgendem Satz: Ob die relativ hohen Baukosten in Wollerau die Vorteile rechtfertigen, muss letztlich auf der politischen Ebene entschieden werden).

Die Nähe des jetzigen Anschlusses Wollerau zum Blatttunnel birgt Sicherheitsrisiken, im Extremfall wird ein Rückstau von der Ausfahrt in den Blatttunnel befürchtet (**S. 11).

Im Dorfzentrum Wollerau ist bis 2020 mit einer Verkehrszunahme von 50% zu rechnen (**grösstenteils von auswärts? - wenn Wollerau ja angeblich nicht gross weiter wachsen will**) – Verschärfung des Dorfkern-Problems durch à niveau Bahnübergang) (**S. 10).

Der neue Anschluss Wollerau bringt quasi eine Umfahrung des Zentrums Wollerau für den Autobahnzubringerverkehr aus den Gebieten nördlich der A3, insbesondere Wilen, Freienbach,

Pfäffikon (**S. 12) (dieser Verkehr würde ja bei einem Vollanschluss Halten inklusiv Zubringer Freienbach grösstenteils wegfallen). Der Zubringer Halten führt vielmehr zu einer gewissen Verlagerung vom Anschluss Wollerau zum Anschluss Halten (*S. 22).

Die Verlegung Anschluss Wollerau kostet mit Spange Süd 69 Millionen Franken (**S. 13/15). Vollanschluss Halten kostet inklusiv Zubringer total 52 Millionen Franken (*S. 27).

Bei den Neu- oder Mehrbelastungen des verlegten Anschlusses Wollerau wird die Zusatzbelastung der Wilenstrasse mit keinem Wort erwähnt – ein gravierender Fauxpas, so meine ich.

Die positiven Effekte bezüglich Verkehrssicherheit bei der Anschlussverlegung Wollerau werden als relativ gering bezeichnet (**S. 31).

Ein grosser Anteil des durch die Anschlussverlegung ausgelagerten Verkehrs wird von ortsfremden Fahrzeugen, insbesondere aus der Gemeinde Freienbach generiert (**S. 32).

Schlechtes Nutzen-Kosten-Verhältnis für die Anschlussverlegung Wollerau von rund 1:1,6 (**S. 42) (4x schlechter als der Vollanschluss Halten mit Zubringer, welcher mindestens 1:6 beträgt) (*S. 46). **Gezogenes Fazit dazu:** Aufgrund der Kosten-Nutzen-Analyse allein kann die Anschlussverlegung (ob mit oder ohne Spange Süd) nicht ohne weiteres als zweckmässig bezeichnet werden. Eine aggregierte (gesamtheitliche?) Beurteilung aller Kriterien muss letztlich auf der politischen Ebene erfolgen (**S. 44).

Dieses schlechte Nutzen-Kosten-Verhältnis wird dann abgeschwächt mit sog. nicht monetarisierbaren Kriterien (**S. 44) (Aufwertung für Gesellschaft und Wirtschaft, welche nicht in Franken und Rappen umgerechnet werden können).

Brisant ist besonders die Aussage, dass ein Ausbau des Anschlusses Halten sowie allfälliger Zubringer Halten teilweise auch die untere Hauptstrasse und das Dorfzentrum Wollerau entlastet und damit die Bewertung der Nutzen der Anschlussverlegung Wollerau weiter verringert (**S. 50) (im Bericht Halten wird von einer Reduktion von täglich 2'500 Fahrzeugen für den Fällmistunnel gesprochen) (*S. 19/21).

Der Vollanschluss Halten ist sehr gut auf die geplante Siedlungsentwicklung abgestimmt (*S. 34). Der Ausbau des Anschluss Halten bringt sowohl für das Verkehrssystem als auch für Mensch, Siedlung und Umwelt mehrheitlich Vorteile (*S. 35). Vorteile des Ausbaus Halten zu einem Vollanschluss: Durch diese Kanalisierung des Verkehrs auf der A3 werden regionale Verbindungsstrassen (insbesondere Pfäffikon-Freienbach-Wilen-Wollerau) sowie Sammel- und Erschliessungsstrassen entlastet. 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 (*S.49).

Angeführt wird beim Neuanschluss Wollerau unter den Baurisiken die unsichere Geologie im Bereich der Anschlussverlegung Wollerau. Sie soll durch eine ausgedehnte geologische Kampagne auf ein akzeptierbares Mass reduziert werden. Bei der Spange Süd wird bezüglich Kostenrisiko von möglichen Altlasten auf dem Färbereiareal gesprochen (**S. 52).

Vollanschluss Halten:

Führt zu weiter ansteigender Lärmbelastung auf der unteren Schindellegistrasse in Pfäffikon (mit Zubringer weniger stark), was zu den heute bereits notwendigen und nur teilweise ausgeführten, noch weitere Sanierungsmassnahmen benötigt (sind in den Kosten bereits mit 1 Million eingerechnet) (*S. 8/31).

Beurteilungen aus dem Dokument „Auswirkungen des Masterplans auf die Nationalstrasse A3“ (erstellt im Auftrag des Bundes –

Dieses Dokument ist angeblich bis jetzt nicht im Besitze der Gemeinde Freienbach):

Mit den wachsenden Verkehrsmengen belasten speziell die Autobahnzubringerströme von Pfäffikon/Freienbach die Ortskerne von Wollerau, Wilen und Pfäffikon stark. Der Vollanschluss Halten wirkt dieser Entwicklung entgegen (S. 9).

Der Zubringer Halten ist aus bautechnischer Sicht problemlos realisierbar (S. 10). Er führt zu einer gewissen Verlagerung vom Anschluss Wollerau zum Anschluss Halten (S. 14).

Zwischen allen drei „Anschlussprojekten“ (Pfäffikon, Halten, Wollerau) bestehen insofern grossräumige Wechselwirkungen, als die jeweils benachbarten Anschlüsse sich bezüglich ihrer Einzugsgebiete gegenseitig konkurrenzieren (S. 14). **Und wie viel Konkurrenz wollen wir bezahlen bzw. welches Projekt wird eventuell fallen gelassen?**

Weitere Aussagen im Bericht: Insbesondere entstünden durch eine **andere** Etappierung für die A3 keine unhaltbaren Zwischenzustände (ausgenommen Umbau des Anschlusses Pfäffikon, welcher zwingend vor Halten zu realisieren ist) (S.16).

Der Vollanschluss Halten mit Zubringer ist nachhaltig: Die positiven Effekte überwiegen deutlich in allen drei Bereichen der Nachhaltigkeit (Wirtschaft: Funktionalität Verkehrssystem, Zeitersparnisse, effizienter Mitteleinsatz; Gesellschaft: Sicherheit, ÖV- und Langsamverkehr; Umwelt: Luftbelastung) (S.20).

Aus bautechnischer Sicht problemlos realisierbar (S.10)

Es sind durch die Nähe zur Raststätte Fuchsberg zusätzliche Abklärungen im Rahmen einer nächsten Planungsstufe nötig (S.27).

Das Einzugsgebiet des Anschlusses Halten wird bis zur Realisierung im Jahr 2025 deutlich grösser sein, als dasjenige des Anschlusses Wollerau (S.24)

Aufgrund des Studiums all dieser Berichte und Papiere, neige ich bis heute zu folgender Meinung:

Der Masterplan Höfe als Ausgangslage für die gesamte Verkehrsplanung nimmt mit der behördenverbindlichen Vereinbarung zwischen Kanton und den Gemeinden Wollerau und Freienbach vom 5. 5. 2004 die Priorisierung der Projekte bereits vorweg, vor Erstellung der Zweckmässigkeits-Berichte. Das ist ein unheilvoller, voreiliger Entscheid auf der Stufe von politischen Strategien und nicht, wie zu erwarten wäre, auf jener der Zweckmässigkeit der Projekte. Dies hat zu einem entscheidenden Teil die heutigen Diskussionen hervorgerufen und einen nicht unwesentlichen Vertrauensverlust in die Behörden hervorgerufen. Die bereits jetzt Realität gewordene Tatsache, dass die Sanierung des Blatttunnels anscheinend auch vor der Verlegung des Autobahnanschlusses Wollerau bewältigt werden kann, reduziert die, mit eben dieser Sanierung begründete, hohe Dringlichkeit ganz erheblich (**S. 57). Mindestens das Verkehrsleitsystem konnte dort schon eingebaut werden, welches für die Sanierung entscheidend wichtig sei.

Faktum ist, es geht hier auch entscheidend um einen Autobahnzubringer durch das Dorf Wilen, mit den engen Platzverhältnissen, einem neu geplanten Dorfplatz mit Verkehrsberuhigungen und einem à niveau Bahnübergang, der viermal in der Stunde schliesst - und das bei einer prognostizierten Zunahme des Verkehrs bis 2020 um 30%! Eine solches Projekt prioritär auf der politischen Ebene zu unterstützen, wenn wir gleichzeitig eine Lösung Vollanschluss Halten inklusiv

Zubringer zur Verfügung haben, wovon der Bund zu 100% den Vollanschluss, den Zubringer mit vorgeschlagenen 40% zahlt und Kanton und Gemeinde sich den Rest teilen müssen, hat wenig mit der von den Experten kommentierten Faktenlage zu tun. Zudem erachte ich es als ein äusserst ungutes Übergehen der Verkehrs-Situation der Wiler Einwohnerinnen und Einwohner.

Solange von den offiziellen Stellen nicht eine verbindliche Änderung der Priorisierung vorgenommen wird, welche den Vollanschluss Halten inklusiv Zubringer der Anschlussverlegung Wollerau vorzieht, werde ich im Kantonsrat weder dem Wollerauer Projekt noch dessen Projektierungskredit zustimmen (in der offiziellen Vereinbarung zwischen Kanton und den beiden Gemeinden ist bis heute der Vollanschluss Halten inklusiv Zubringer **nicht als Projekt, sondern nur als Option** im Richtplan vorgesehen. Eine zweckmässige Etappierung bleibt vorbehalten (Auszug aus der behördenverbindlichen Vereinbarung vom 5.5.2004).

Ich unterstütze den günstigeren, optimaleren und deutlich weniger Einsprache-anfälligen Vollanschluss Halten inklusiv Zubringer und erst in 2. Priorität eine Anschlussverlegung Wollerau. Die Anschlussverlegung Wollerau löst nach meiner Meinung in erster Linie das übergeordnete Problem der eng zusammen liegenden Autobahn-Ausfahrt mit dem Blatttunnel und erst in zweiter Linie das Dorfkern-Überlastungsproblem. Darum wird dieses Projekt offensichtlich auch am vordringlichsten behandelt. Der Beitrag der Gemeinde Freienbach an die Wollerauer Verkehrssituation aus Expertensicht: Sie entlastet mit dem Vollanschluss Halten inklusiv Zubringer die Untere Hauptstrasse und den Dorfkern Wolleraus zu einem grossen Teil von ortsfremden Fahrzeugen.

1. Ergänzung zu den obigen Inhalten, nach Sitzung der Freienbacher Kantonsräte vom 10.8.2009, 17.00 Uhr im Gemeindehaus Schloss, mit Vertretern des Gemeinderates (Präsident Kurt Zurbuchen, Andreas Beglinger, Werner Schnellmann):

Die Freienbacher Kantonsräte erklären sich bereit, dass sie, um all die Planungen und Projekte des Masterplans Höfe nicht weiter zu verzögern, zwar dem Planungskredit „Zubringer Wilenstrasse (Fällmistunnel), Gemeinden Freienbach und Wollerau“ im Kantons-Parlament zustimmen, aber definitiv gegen den Bau des Projektes sein werden, solange nicht eine bundesrätlich verbindliche Zusage (auch bezüglich Zeitraum) für den Bau des Vollanschlusses Halten inklusive Zubringer Freienbach vorliegt.

Die anwesenden Wiler Kantonsräte erklären mindestens im Moment, mit den, ohne Ausbau Halten inkl. Zubringer bis im Jahre 2020 prognostizierten zusätzlichen Verkehrsbelastungen (+30%) für die Wiler Bevölkerung leben zu können.

**2. Ergänzung zu den obigen Inhalten nach Studium des Dokumentes:
„Anpassungen und Ergänzungen 2008“ zum Richtplan des Kantons Schwyz:**

In diesen Ergänzungen wird der Ausbau Autobahnanschluss Halten - im Gegensatz zur behördenverbindlichen Vereinbarung des Masterplans Höfe vom 5.5.2004 nicht mehr nur als Option - sondern auf dem Koordinationsstand „Festsetzung“ und zweiter Priorität aufgeführt, allerdings ohne einen Zeitraum für den Bau zu nennen (S. 28/41/49).

Der Zubringer Freienbach zum Autobahnanschluss Halten wird auf dem Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ (es gibt generell übrigens noch als dritte Stufe jene der „Vororientierung“) mit dritter Priorität aufgeführt. Auch hier fehlt eine Zeitraum-Angabe für den Bau (S. 28/42/49).

Dieses Dokument ist vom Bundesrat am 18. Dezember 2008 genehmigt worden.