

Irene Herzog-Feusi
Etzelstrasse 54
8808 Pfäffikon

EINSCHREIBEN

An das
Verwaltungsgericht des Kantons Schwyz
Kollegiumstrasse 28
Postfach 2266
6431 Schwyz

Pfäffikon, 2. April 2010

Stimmrechtsbeschwerde

zu den Sachgeschäften „Investitionsbeitrag Zubringer Vollanschluss Halten“, Trakt. 5, sowie „Investitionsbeitrag Zubringer Wilenstrasse (Fällmistunnel)“, Trakt. 6 der Gemeindeversammlung Freienbach vom 16. April 2010 und den entsprechenden Abstimmungen vom 13. Juni 2010

Sehr geehrte Damen und Herren

Als Stimmbürgerin der Gemeinde Freienbach stelle ich folgende Anträge und bitte Sie um antragsgemässen Entscheid:

I ANTRÄGE

1. Der Gemeinderat Freienbach sei anzuweisen, die Abstimmungsvorlagen für die Gemeindeversammlung vom 16. April sowie für den Urnengang vom 13. Juni 2010

- **Zubringer Vollanschluss Halten-Schwerzi, Freienbach** (Traktandum 5)
Investitionsbeitrag Vorprojekt/Nutzungsplanung

- **Zubringer Wilenstrasse (Fällmistunnel)** (Traktandum 6)
Investitionsbeitrag Bauprojekt (Planung)

gemäss den gesetzlichen Vorgaben zu objektivieren und zu bereinigen und die zugrundeliegenden vielfachen Falschaussagen und Falschwertungen zu eliminieren.

Die Vorbereitungshandlungen und die Botschaft des Gemeinderates zur Abstimmungsvorlage vom 26. März 2010 zu den Traktanden 5 und 6 der Gemeindeversammlung vom 16. April 2010 seien auf ihre Rechtmässigkeit, bzw. auf jegliche Arten von Stimmrechtsverletzungen zu überprüfen. Beizuziehen seien die „Botschaft, Rechnung 2009“ des Gemeinderates Freienbach inkl. Erläuterungen sowie die vom kantonalen Tiefbauamt SZ in Auftrag gegebenen Zweckmässigkeitsberichte:

- „Ausbau Anschluss Halten N3 – Beurteilung der Zweckmässigkeit“, Verfasser: Rapp Trans AG, Uetlibergstr. 132, 8045 Zürich, Version 2.0 vom 13.1. 2005 / 23.2. 2005
- „Verlegung Autobahnanschluss Wollerau – Beurteilung der Zweckmässigkeit“, Verfasser: Rapp Trans AG, Schlussbericht/ Version 4 vom 8.6.2005
- „Auswirkungen des Masterplans Höfe auf die Nationalstrasse A3“, Verfasser: Rapp Trans AG, Uetlibergstr. 132, 8045 Zürich, Schlussbericht/ Version 3.0 vom 22.5.2006

Ebenfalls beizuziehen sei das Freienbacher Gemeinde-„Magazin“, Ausgaben April 2008, April 2009 und Dez. 2009.

2. Dieser Stimmrechtsbeschwerde sei aufschiebende Wirkung zu gewähren.
3. Falls die Rechtmässigkeitsprüfung gemäss Antrag 1 die nachstehend beanstandeten Rechtsverletzungen bestätigt, sei die Traktandierung der Sachgeschäfte „Investitionsbeitrag Zubringer Vollanschluss Halten“, Traktandum 5, sowie „Investitionsbeitrag Zubringer Wilenstrasse (Fällmistunnel)“, Traktandum 6, für die Gemeindeversammlung vom 16. April 2010 als ungültig zu erklären und der Gemeinderat sei anzuweisen, die publizierten Anträge und Antragsbegründungen/Abstimmungsunterlagen gemäss den gesetzlichen Vorgaben anzupassen und zu bereinigen.
4. unter Kosten- und Entschädigungsfolge zulasten des Gemeinderates / der Gemeinde / zugunsten der Beschwerdeführerin.

II FORMELLES

Die hier beanstandeten Geschäfte wurden durch Verteilen der „Rechnung 2009“ an die Stimmbürger der Gemeinde Freienbach publiziert; Eingang am 26. März 2010. Die Beschwerdefrist wird somit eingehalten.

Als Stimmbürgerin der Gemeinde Freienbach bin ich zur Beschwerde legitimiert.

Mit der Einreichung dieser Stimmrechtsbeschwerde beanstandete ich auch formelle Mängel des Abstimmungsverfahrens.

Ich behalte mir vorsorglich vor, nach Erhalt der definitiven Abstimmungsunterlagen erneut Beschwerde einzureichen, falls die im Folgenden gerügten Sachverhalte nicht wirksam bereinigt werden.

III BEGRÜNDUNG

1. Fehlerhafte Vorbereitungshandlungen zu den Abstimmungen vom 13. Juni 2010

Die behördlichen Informationen in der Botschaft zur Gemeindeversammlung vom 16. April 2010 und die parallel dazu verlautbarten Angaben, u.a. der Gemeinderäte Kurt Zurbuchen, Andreas Beglinger und Werner Schnellmann, sowie von Kantonsingenieur Franz Gallati und Ständerat Alex Kuprecht an Medienorientierungen und öffentlichen Veranstaltungen sind als Vorbereitungshandlungen zu den geplanten Abstimmungen vom 13. Juni 2010 anzusehen.

Die öffentlich geäußerten bzw. offiziellen Sachverhalts-Darstellungen zu den genannten Geschäften sind in wesentlichen Teilen gesetzeswidrig, falsch, widersprüchlich, irreführend und suggestiv. Sie verletzen die Pflicht zu objektiver Information. Zudem wird durch diese Vorbereitungshandlungen der Grundsatz der Einheit der Materie missachtet.

Indem die Vorbereitungshandlungen über den Zweck und die Tragweite der Vorlage falsch orientieren, stellen sie eine unerlaubte Beeinflussung der Stimmbürger dar. Es wird in unzulässiger Weise in die Abstimmung eingegriffen, womit eine freie und korrekte politische Meinungsbildung sowie eine unverfälschte Willenskundgabe nicht mehr gewährleistet ist.

Ausserdem wird damit der Entstehung und Verfestigung von nicht wieder gutzumachenden Nachteilen Vorschub geleistet.

2. Konkrete Mängel in der Botschaft und den erläuternden Berichten des Gemeinderates

(Hervorhebungen durch die Beschwerdeführerin)

2.1 Verknüpfung zweier unabhängiger Geschäfte, irreführende Sachverhaltsdarstellung und Konstruktion falscher Zusammenhänge

2.1.1 Willkürliche Diskriminierung der Massnahme „Ausbau Autobahn-Vollanschluss Halten“ bzw. Bevorzugung einer objektiv schlechteren Massnahme

Von offizieller Seite wird der – um ein Mehrfaches effizientere – Halten-Vollanschluss und die variable Zusatzmassnahme „Zubringer Halten-Schwerzi, Freienbach“ in unzulässiger Weise gegen die Autobahnanschlussverlegung Wollerau ausgespielt und benachteiligt. Die klare Diskriminierung der Massnahme „Ausbau Autobahn-Vollanschluss Halten“ entbehrt indessen einer sachlichen Grundlage, die dagegen vorgebrachten Argumente sind teils abenteuerlich. So z.B. folgende Behauptung in der gemeinderätlichen Botschaft, S. 65:

„Beim Zubringer Halten handelt es sich nicht um eine klassische Entlastungsstrasse im herkömmlichen Sinne (...)“

Diese abqualifizierende Aussage hält einer sachlichen Prüfung nicht stand. Obwohl der Grossteil der Bevölkerung aufgrund seiner alltäglichen Erfahrungen die Priorisierung des Halten-Vollanschlusses für dringlich erachtet, lehnten es die Behörden

bis heute kategorisch ab, die geforderte Änderung ihrer bereits 2004 beschlossenen „behördenverbindlichen“ Prioritäten vorzunehmen.

Grund dafür ist wohl die Tatsache, dass sich bei einer prioritären Realisierung des Halten-Vollanschlusses die bedeutend weniger effiziente, jedoch viel teurere Autobahn-Anschlussverlegung Wollerau mit Fällmistunnel ohne weiteres erübrigen würde. Damit wird unter frappanter Missachtung der gemeindlichen Interessen eine unnötige und schwerwiegende Mehrbelastung des kommunalen Finanzhaushalts riskiert.

2.1.2 Vernachlässigung und Geheimhaltung relevanter Studienergebnisse zu den Kosten-Nutzen-Relationen

Die in Antrag 1 aufgeführten und beizuziehenden drei Zweckmässigkeitsstudien, die im Auftrag des Tiefbauamtes des Kantons erstellt wurden und bereits seit 2005/06 vorliegen, aber unter Verschluss gehalten sind, zeigen die eklatanten Vorteile des Halten-Anschlusses klar und unmissverständlich auf. So heisst es unter anderem explizit, dass sich der Nutzen einer Anschlussverlegung Wollerau zusätzlich verringere, wenn der Vollanschluss Halten und insbesondere der Zubringer Halten doch (entgegen allen behördenverbindlichen Masterplan-Entscheiden) VOR der Anschlussverlegung Wollerau realisiert werden sollte.

(vgl. dazu: „Verlegung Autobahnanschluss Wollerau – Beurteilung der Zweckmässigkeit“, Schlussbericht/ Version 4, S. 49/50, Pkt 16.4, Wechselwirkung mit Anschluss Halten und „Ausbau Anschluss Halten N3 – „Beurteilung der Zweckmässigkeit“, Version 2.0)

Die Verfasser der Zweckmässigkeitsstudien führen an mehreren Stellen aus, dass sogenannte „politische“ Gründe für die behördliche Prioritätenordnung verantwortlich seien und eine Umkehrung aus sachlichen Gründen sinnvoll wäre, respektive zu erwägen sei.

2.1.3 Suggestion falscher Kausalitäten und missverständliche Behauptungen

Hintergrund und Zielsetzung der „Verkehrsoptimierung Höfe“ ist gemäss diesen Zweckmässigkeitsstudien die Absicht, ein weiteres „überdurchschnittliches geplantes Wachstum von Einwohnerzahlen und Arbeitsplätzen“ zu ermöglichen. Wörtlich heisst es dazu, damit werde

„der Verkehr in der Region Höfe bis 2020 nach dem Bau der Umfahrung Pfäffikon und der Verlegung des Anschlusses Wollerau nochmals um 25% zunehmen“

und

„Zur Abendspitze (seien) 8 mal mehr Strecken überlastet als heute“.
„Ausbau Anschluss Halten N3 – „Beurteilung der Zweckmässigkeit“, Version 2.0)

In der gemeinderätlichen Botschaft zur Rechnung 2009 und in den aktuellen Medienberichten wird demgegenüber offiziell mit besten Lösungen und Entlastung argumentiert und es werden verzerrte Kausalitäten zwischen den beiden Geschäften suggeriert.

Sachlich falsch ist die Bewertung im Zwischentitel auf S. 67, wonach es sich um die

„Bestmögliche Gesamtwirkung für (den Bezirk) Höfe“

handle. Dies widerspricht allein schon dem in der Botschaft präsentierten Zukunftsszenario, das in Kauf nimmt, die Wilenstrasse während Jahren massiven Zusatzbelastungen auszusetzen. Speziell für die Anrainer dieser jetzt schon problembehafteten

Strasse würde diese „beste Lösung“ einen empfindlichen, jahrzehntelangen Verlust an Lebensqualität bedeuten. Schlimmstenfalls würde damit sogar eine Welle von Wegzügen ausgelöst. Dies, ohne für andere Gebiete des Bezirks als Ausgleich wenigstens eine mindestens ebenso gewichtige Positivbilanz garantieren zu können.

Eine weitere sach- und treuwidrige Behauptung wird unter „Empfehlung“ in der „Rechnung 2009“ auf S. 68 aufgestellt:

„Der Zubringer Halten ist ein zentrales Element der Kantonalen Richtplanung Höfe und abhängig von den Realisierungen des Vollanschlusses Halten und auch des Fällmistunnels.“

Die Realisierung des Fällmistunnels stellt faktisch keine Vorbedingung für die Erstellung des Zubringers Halten dar. Dieser kann im Gegenteil völlig unabhängig davon realisiert werden.

Weiter wird auf Seite 67 im Antrag des Gemeinderates zum Investitionsbeitrag Bauprojekt Zubringer Wilenstrasse (Fällmistunnel) sehr unscharf und tendenziös behauptet:

„Aufgrund der grossen Hebelwirkung auf andere Projekte der Verkehrsoptimierung Höfe wird dieser Beitrag als Sachgeschäft der Urnenabstimmung (...) zugewiesen.“

Was mit „Hebelwirkung“ tatsächlich gemeint ist, wird mit dieser Aussage vernebelt. Sie betrifft nämlich primär das Projekt „Wollerauer Autobahn-Anschlussverlegung“ selbst und nicht „andere Projekte“. Tatsächlich bedeutet ein Nein zum Fällmistunnel-Investitionsbeitrag das definitive Aus und Ende für die Autobahnanschlussverlegung Wollerau. Dass sehr viele Bürger dieses Projekt ablehnen und in der Lage gewesen wären, an der Gemeindeversammlung via Budget eine echte „Hebelwirkung“ zu erzeugen, ist der wahre Grund für die gemeinderätliche Verschiebung und Umlenkung des Geschäfts an die Urne.

Nur wenn allen Stimmbürgern zu dieser tatsächlichen „Hebelwirkung“ klarer Wein eingeschenkt wird, kann diese auch wissentlich und willentlich an der Urne umgesetzt werden. Das verbale Verwirrspiel bezweckt offensichtlich, die Stimmbürger an der freien Meinungsbildung zu hindern und sie unterschwellig zu einem JA zu nötigen.

Zum Kausalzusammenhang ‚ohne Fällmistunnel **keine** Anschlussverlegung Wollerau‘ werden auch auf S.68 unklare, falsche und irreführende Vorgaben präsentiert. Mit gewundenen Formulierungen wird den Stimmbürgern die echte Kausalität vorenthalten, wonach nämlich die Anschlussverlegung Wollerau **ohne** Fällmistunnel aufgrund einer damit fehlenden positiven Umweltverträglichkeitsbilanz gar nicht realisierbar ist.

Desgleichen sind die Aussagen zu den flankierenden Massnahmen bis zur Unkenntlichkeit verwässert und schwammig.

Ausserdem finden die irreführenden behördlichen Verlautbarungen eine Fortsetzung in den parallel zur Botschaft geäusserten Medien-Orientierungen. So hiess es in der Zürichsee Zeitung vom 29. März 2010:

„Damit der Vollanschluss Halten gebaut und der Anschluss Wollerau verlegt werden kann, müssen am 13. Juni in Freienbach zwei Investitionsbeiträge an der Urne bewilligt werden. Werden diese Beiträge nicht gesprochen, kann weder der Umbau des Anschlusses Halten zum Vollanschluss, noch die Verlegung des Anschlusses Wollerau erfolgen, schreibt der Gemeinderat.“ (Anhang 1)

Auch diese Behauptung ist falsch, da der Vollanschluss Halten unabhängig von den anderen genannten Projekten finanzierbar ist und die Autobahnanschlussverlegung Wollerau keineswegs voraussetzt. Damit werden auch in finanzieller Hinsicht Sachzwänge und Zusammenhänge erfunden bzw. konstruiert, die die freie Willensbildung und die unverfälschte Stimmabgabe unzulässig beeinflussen, wenn nicht sogar verunmöglichen.

Verwirrend und irreführend ist auch die behördliche Sprachregelung, die den Vollanschluss Halten (V1) und den Zubringer von Freienbach (V2) als eine einzige Massnahme suggeriert. In Wirklichkeit handelt sich jedoch um zwei getrennte Projekte. Es gibt weder eine sachliche, noch eine finanzielle Notwendigkeit, aus beiden Massnahmen ein einziges Geschäft zu machen.

Ebenso falsch ist folgende Behauptung:

„Der Bund hat beschlossen, den Anschluss Wollerau aus Sicherheitsgründen nach Osten zu verschieben.“

(Homepage der Gemeinde Freienbach, „Verkehrsoptimierung Höfe, 9. März 2010, S. 4, Anhang 2).

Die Verwendung des Begriffs „beschlossen“ suggeriert vollendete Tatsachen, die gar nicht bestehen können. Ein tatsächlich schon vorliegender Beschluss des Bundes würde die anstehenden kommunalen Abstimmungen ja geradezu erübrigen, beziehungsweise zur Alibi-Übung und zur Farce degradieren.

2.1.4 Vorenthalten wesentlicher und entscheidungsrelevanter Erkenntnisse aus bisherigen Studien

Eine objektive Urteilsbildung wird auch verhindert, indem den Stimmbürgern wichtige Fakten und Erkenntnisse aus den seit Jahren vorliegenden Zweckmässigkeitsberichten vorenthalten werden, die geeignet sind, die angeblich unumstösslichen Prioritäten gemäss „Verkehrsoptimierung Höfe“ grundsätzlich und massiv in Frage zu stellen:

„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.*
- *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)

Zitat : „Ausbau Anschluss Halten N3 – „Beurteilung der Zweckmässigkeit“, Version 2.0; S. 49

Die verkehrlichen Voraussetzungen (Struktur des Verkehrsnetzes, Verkehrsabläufe, proportionale Verkehrsmenge etc.), auf welche sich die erwähnten Zweckmässigkeitsberichte stützen, sind seither praktisch unverändert geblieben. Von daher haben die darin enthaltenen grundsätzlichen Aussagen nichts an Kraft und Aktualität verloren und sind nach wie vor voll gültig.

Dies verdeutlicht u.a. ein aktuelles Zitat von Gemeindepräsident Kurt Zurbuchen im Gemeindemagazin vom Dezember 2009, S. 10/11:

„Halten wird einerseits Wilen vom Verkehr entlasten und andererseits kann Freienbach näher an die Autobahn angeschlossen werden. Auch Feusisberg wird direkter mit der Autobahn verknüpft und kann von Halten ebenfalls profitieren.“

Fazit:

Die vorliegende Verknüpfung unabhängiger Geschäfte verletzt die Einheit der Materie, täuscht in den Abstimmungserläuterungen falsche Kausalzusammenhänge vor, unterdrückt entscheidungsrelevante Sachinformationen, beeinflusst das Abstimmungsverhalten in unerlaubter Weise und stellt die Konsequenzen der Abstimmung generell falsch dar.

Indem die Behörde falsch über den Zweck und die Tragweite der Vorlage orientiert, hält sie sich nicht an ihre Pflicht zu objektiver Information und greift damit gesetzeswidrig in den Abstimmungskampf ein.

Die beanstandeten Abstimmungsvorgaben stellen in wesentlichen Teilen eine unsachliche und subjektive Propaganda dar, womit die freie Meinungsbildung beeinträchtigt und die freie Willensäusserung praktisch verhindert wird.

2.2 Widersprüchliche Zeitangaben

Für die Realisierung der gesamten „Verkehrsoptimierung Höfe“ ist in der gemeinderätlichen Botschaft von einem „Endzustand 2025/30“ die Rede. Der Ausbau des Halten-Vollanschlusses – dem ohne Angabe wirklich plausibler Gründe nur zweite Priorität zuerkannt wird – soll mit Zubringer Halten gemäss Diagramm S. 61 erst „2021 – 2023“ gebaut werden.

Auch im „Höfner Volksblatt“ vom 26.3.2010 wird der gleiche Zeitraum für die Realisierung genannt. So wird Stefan Bättig, RPK-Mitglied und Co-Präsident der CVP Freienbach u.a. zitiert mit der Äusserung, man habe seitens des Kantons 2002 verlauten lassen, dass allfällige Sicherheitsmassnahmen (...) erst im Hinblick auf den Autobahn-Vollanschluss Halten ins Auge gefasst werden. Dies könne aber

„gut 10 bis 15 Jahre dauern“. (Anhang 3)

Es ist daher nicht nachvollziehbar, warum ein Vorprojekt-Kredit gemäss Traktandum 5 schon 2010 vom Bürger gesprochen werden soll, wenn andererseits der Bau erst 13 Jahre später in Aussicht gestellt wird / disponiert werden soll:

„Damit der Vollanschluss Halten sofort nach Verlegung des Anschlusses Wollerau in Angriff genommen werden kann, muss die Projektierung jetzt beginnen.“ (Angaben zur „Verkehrsoptimierung Höfe“ auf der Homepage der Gemeinde Freienbach, 9.3.2010 sowie Ausführungen in der „Rechnung 2009“, S. 63 ff.)

Seriosität und Verbindlichkeit der jetzt traktandierten „Vorprojekt- und Nutzungsplanung Zubringer Vollanschluss Halten“ erscheinen angesichts so gross gefasster Zeiträume als äusserst fraglich.

Viele Stimmbürger bezweifeln vor allem den neuerdings behördlich geäusserten Goodwill für eine Beschleunigung des Vollanschluss-Ausbaus Halten.

Verwirrend ist in erster Linie, dass die Zeitangaben selbst in den Erläuterungen zu Traktandum 5 ausgesprochen mehrdeutig ausfallen.

Einerseits wird unmissverständlich auf der Reihenfolge der „Richtplanphasen“ beharrt (was einen Zeithorizont von mindestens 13 Jahren bedeutet), und andererseits wird dort von

„einem schnellstmöglichen Verfahren und einer raschen Aufnahme der Projektierungsarbeiten“

gesprochen. Der Gemeinderat habe angeblich einem Antrag der IPG stattgegeben,

„das Projekt Vollanschluss und Zubringer Halten zu beschleunigen und gegenüber der bisherigen Planung zeitlich vorgezogen zu realisieren“.
(S 63 ff)

Zur Irritierung der Stimmbürger trägt bei, dass schon einen Tag nach dem Versand der gemeinderätlichen Botschaft – und damit der erstmaligen Vorstellung der beiden Sachgeschäfte – von Behördenmitgliedern erneut abweichende und widersprüchliche Angaben geäussert wurden.

Dabei trat speziell Ständerat Alex Kuprecht mit einem überraschenden, wenn auch tatsächlich unverbindlichen Versprechen in Erscheinung. Im Höfner Volksblatt vom 29.3. 2010 (Anhang 3) hiess es dazu:

„Die Politik demonstrierte derweil, dass sie die Befürchtungen des Ortsvereins ernst nimmt: Mit Kurt Zurbuchen, Andreas Beglinger und Werner Schnellmann nahmen gleich drei Gemeinderäte an der GV teil und

äusserten sich zusammen mit Ständerat Alex Kuprecht. Sie machten den Anwesenden vor allem eines klar: Eine Verzögerung könnte das ganze Projekt gefährden. „Bern wird nicht auf uns warten“, warnte Ständerat Kuprecht. Und er machte auch Hoffnung: „Der Vollanschluss Halten kommt. Die Gelder sind reserviert.“ Dank besserer Planung könne man den Anschluss bereits 2015, also rund sechs Jahre früher, realisieren.

Ob nun 2015 oder 2023 ist in der Wahrnehmung der Stimmbürger aber ein erheblicher Unterschied.

Dabei stellt sich die Frage, ob denn jetzt plötzlich überraschend doch nicht mehr auf der behördlichen Prioritätenordnung beharrt wird. In der Botschaft ist ja die Inbetriebnahme des Fällmistunnels erst auf 2019 angesetzt und wird – fälschlich – als zwingende „Voraussetzung“ für den Vollanschluss Halten behauptet.

Einziges Lichtblick bei dieser neuerlichen Posse ist das indirekte Eingeständnis von Ständerat Kuprecht, dass die Planung - eben doch – „verbesserungswürdig“ sei.

Fazit:

Die weit auseinander driftenden Zeitangaben, je nach Situation beliebig angebracht, sind widersprüchlich, verwirrend, opportunistisch statt sachlich und verunmöglichen den Stimmbürgern, ein klares Bild über die faktischen Grundlagen und die Konsequenzen der Vorlage zu gewinnen. Damit sind rechtskonforme Voraussetzungen für die Abstimmung in keiner Weise gegeben, und eine freie und unverfälschte Äusserung des Wählerwillens ist nicht gewährleistet.

2.3 Ungereimtheiten bei den Kosten-Angaben für die Traktanden 5 und 6

2.3.1 Geldbedarf Traktandum 5 : eine Million oder 1.5 Millionen – oder nur ein Bruchteil davon?

In der „Rechnung 2009“, S. 65 wird festgestellt, dass bis zur abgeschlossenen anschließenden Nutzungsplanung“ des Zubringers Vollanschluss Halten

„mit Kosten von rund einer Million Franken zu rechnen (sei), die zwischen dem Kanton und den betroffenen Gemeinden zu teilen ist.“

Demgegenüber wird in der Botschaft S. 63 ausgeführt,

„der Kanton (habe) gegen Ende 2009 zugesichert, seinen Anteil an eine rasche Erstellung des Vorprojekts für den Zubringer Halten kurzfristig (2010/2011) bereitzustellen“, „der Regierungsrat (habe) dazu am 12. Januar 2010 einen Kredit von Fr. 1'000'000.- gesprochen.“

Damit würde aber eigentlich bereits der gesamte Betrag vom Kanton alleine bereitgestellt. Nun will der Gemeinderat aber trotzdem eine halbe Million aus der Gemeindekasse einschiessen:

„Dafür hat der Kanton seinen Anteil bereits bewilligt. Der Beitrag der Gemeinde Freienbach an die Entwicklung der Bestvariante beträgt CHF 0.5 Mio.“ (Homepage Gemeinde Freienbach, „Verkehrsoptimierung Höfe, 9. März 2010, S. 6, Anhang 4).

Bedeutet dies nun, dass insgesamt also nicht 1 Million, sondern 1.5 Millionen Steuer-gelder für die Erstellung eines simplen Vorprojekts eingesetzt und durch uns Steuer-zahler berappt werden sollen? Oder liegt hier ein – oder sogar mehr als ein – Druck-fehler vor?

Angenommen, die Planungsfirmen verrechnen ein durchschnittliches Stundenhonorar von grosszügigen Fr. 150.-, so müsste – rein rechnerisch – bei voller Ausschöpfung des 1,5 Mio.-Vorprojektkredites eine Leistung von ca. 5 Mannjahren bzw. von rund 10'000 Arbeitsstunden vorgesehen sein.

Der Kanton Schwyz hat 2002 vier vergleichbare Studien zum Zubringer-Projekt in Auf-trag gegeben und auch alleine bezahlt*. Diese kosteten nur einen Bruchteil der jetzt beantragten Gelder.

*Die erwähnten vier Varianten wurden aufgrund eines still und von der Öffentlichkeit unbeachtet vorge-nommenen Steuerungsausschuss-Entscheids schubladisiert – offenbar, um damit die anderen Masterplan-Projekte nicht zu gefährden bzw. zu favorisieren. Während Jahren hatten nicht einmal die kommunalen Verkehrskommissionsmitglieder Kenntnis von der Existenz dieser Studien.

Weshalb jetzt ein fünftes und allenfalls noch sechstes „Vorprojekt“ für diese weit in der Zukunft liegende, vergleichsweise bescheidene Massnahme Gesamt-Investitionen von stattlichen 1,5 Millionen (oder doch nur einer Million?) benötigen, bleibt im gemeinde-rätlichen Abstimmungs-Argumentarium unerhell.

Verbindliche und nachvollziehbare behördliche Informationen in Bezug auf die Höhe des tatsächlichen Investitionsbedarfs fehlen unter Traktandum 5 somit gänzlich.

2.3.2 Unklare und fragwürdige Angaben zur Kostenverteilung zwischen Bund, Kanton und Gemeinde

Auf seiner Homepage droht der Gemeinderat mit schwerwiegenden Konsequenzen bei einem Nein der Stimmbürger zu einer oder zu beiden hier beanstandeten Vorla-gen:

„Die bereits von Bund und Kanton bewilligten Beiträge von über CHF 150 Mio. wären hinfällig.“ (Zitat Homepage der Gemeinde Freienbach, „Verkehrsoptimierung Höfe, 9. März 2010, S. 11, Anhang 5).

Bei den hier vorgegebenen „Bewilligungen“ über Fr. 150 Mio. von Bund und Kanton kann es sich höchstens um vorbehaltliche Zusagen handeln, die nicht dieselbe Ver-bindlichkeit und Beschlusskraft aufweisen wie rechtmässige Bewilligungen. Die Begriffs-wahl ist irreführend und die zitierte Äusserung stellt eine in jeder Hinsicht unhaltbare Drohung / Einschränkung der Meinungsbildung gegenüber den Stimmbürgern dar.

Zudem werden die Stimmbürger in der gemeinderätlichen Botschaft völlig im Unklaren gehalten, wer der spätere Strassenträger des Zubringers Halten sein wird; diese Frage müsse im Rahmen der bevorstehenden Projektierungsphase mit dem Kanton erst noch verhandelt werden. Zur Frage der effektiven Kosten, die auf die Freienbacher Stimmbürger zukommen, gibt es bezüglich Kostenteiler lediglich schwammige Aus-sagen und widersprüchliche Hinweise. So wird auf S. 65 für den Zubringer nur äusserst unscharf ausgesagt:

„Infolge der Komplexität der Ermittlung des Kostenteilers und der Klä-rung der weiteren Fragen macht es Sinn, für die Projektierung bis und mit Nutzungsplanung des Zubringers Halten einen provisorischen Kostenteiler festzulegen.“

Während für den Fällmistunnel (S. 68) ein

„einmaliger pauschaler Interessenbeitrag des Bundes, ASTRA, in der

Höhe von immerhin 33.5 Millionen zugesichert“

worden und der Kostenteiler auch eindeutig

“in Anwendung der Strassenverordnung aufgeteilt“

sei, wird beim Zubringer Halten rigoros behauptet:

„Demgegenüber sind die Kosten für den Zubringer Halten vollumfänglich durch den Kanton und die betroffenen Gemeinden zu tragen.“

Diese vorgegebene Nicht-Unterstützung durch den Bund soll ausgerechnet eine Massnahme betreffen, die ein klar positives Kosten-Nutzenverhältnis ausweist?

Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb der Bund bereit sein soll, zum Autobahn-Zubringer Fällmistunnel (mit negativer Kosten-Nutzenbilanz!) 33,5 Millionen beizusteuern, aber ein nachweislich viel effizienteres Zubringer-Projekt mit keinem Franken unterstützen will. Dabei stellt sich den Stimmbürgern unweigerlich die Frage, welche Anstrengungen von Kanton und Gemeinden bei den entsprechenden Verhandlungen mit „dem Bund“ unternommen worden sind, bzw. wie und mit wem verhandelt wurde und ob der Bund Beitragszahlungen für einen so extrem gedehnten Zeitrahmen wirklich sakrosankt garantiert.

Auch wenn behördlicherseits immer wieder fälschlich behauptet wird, das Interesse des Bundes liege in der Vermeidung eines zukünftigen „Rückstaus auf der Autobahn“ oder sei mit Problemen bei der nächsten Sanierung des Blattunnels begründet, vermag die Repetition dieser Falschaussagen nicht, die effektiven Sachverhalte zu verändern.

In letzter Konsequenz wird damit ausgesagt, es solle ein 68 Mio. teures Bauwerk aufgestellt werden, um die Sanierung eines Autobahntunnels zu ermöglichen, der erst 2008 für 25 Mio. „teilsaniert“ wurde, ohne dass dies zu nennenswerten Staus oder gar Unfällen geführt hätte.

Auch die Behauptung, „*mindestens zeitweise*“ (drohe sonst) „*die Schliessung der Autobahnausfahrt Wollerau*“, vermag einer nüchternen Beurteilung niemals standzuhalten.

3. Mängelbeseitigung

Die Vorbereitungshandlungen zu den Geschäften Traktandum 5 und 6 haben zu erheblichen Mängeln in den bisherigen Abstimmungsunterlagen geführt, womit eine rechtskonforme Abstimmung geradezu verunmöglicht wird.

Diese Mängel müssen sofort beseitigt werden. Eine Unterlassung dieser Mängelbeseitigung sowie weitere Verletzungen der Vorbereitungs-, Orientierungs- und Informationspflicht durch den Gemeinderat könnten allenfalls die Kassation allfälliger Gemeindeversammlungsbeschlüsse, resp. des Abstimmungsergebnisses vom 13. Juni 2010 nach sich ziehen, was möglichst zu vermeiden ist, um nicht einem Vertrauensverlust und einer weiteren Stimmabstinenz Vorschub zu leisten.

Ein solcher Vorgang kann umgangen werden, da die Mängel bereits heute – zweieinhalb Monate vor dem veröffentlichten Abstimmungstermin – klar erkennbar, fassbar und korrigierbar sind.

Mit bestem Dank für Ihre antragsgemässe Prüfung und Beschlussfassung

und freundlichen Grüssen

Irene Herzog-Feusi

BEILAGEN

Anhang 1: Ausschnitt Zürichsee Zeitung vom 29. März 2010

Anhang 2: Homepage der Gemeinde Freienbach, „Verkehrsoptimierung Höfe“, Seite 4, 9. März 2010

Anhang 3: Ausschnitt Höfner Volksblatt vom 29. März 2010

Anhang 4: Homepage der Gemeinde Freienbach, „Verkehrsoptimierung Höfe“, Seite 6, 9. März 2010

Anhang 5: Homepage der Gemeinde Freienbach, „Verkehrsoptimierung Höfe“, Seite 11, 9. März 2010