

Irene Herzog-Feusi, Etzelstrasse 54, 8808 Pfäffikon
Walter Heusser, Stegstrasse 33, 8808 Pfäffikon

Tiefbauamt des Kantons Schwyz
Abteilung Grossprojekte, tba@sz.ch
6431 Schwyz

Pfäffikon, 26. August 2011

Vernehmlassung

zur „Zusammenstellung der Resultate und Stellungnahme Fachleute des „Höfner Dialogs“ vom 21. Juni 2011

1. Vorbemerkungen
 - 1.1 Diese Stellungnahme wird **elektronisch übermittelt**, um den Aufwand für die Auswertung im Interesse eines haushälterischen Umgangs mit den Kantonsfinanzen möglichst gering zu halten. Wir empfehlen den Verantwortlichen, von allen Vernehmlassern, die ihre Antworten nicht handschriftlich abgeben, eine digitale Übermittlung zu erbitten.
 - 1.2 Eine breitere Vernehmlassung im Trägerverein des Bürgerforums war nicht möglich. Wie schon am 21. Juni 2011 beanstandet, **verunmöglichen die zeitlichen Vorgaben eine angemessene Vernehmlassung zu den komplexen Inhalten in grösserem Rahmen.**
 - 1.3 **Wir stellen die gewählte Vorgehensweise und den dafür verwendeten Begriff „Dialog“ grundsätzlich in Frage.** Das gewählte Vorgehen via „Telefonumfrage“ und sogenannten „Dialogveranstaltungen“ ist aus unserer Sicht nicht geeignet, die Glaubwürdigkeit der behaupteten Ziele zu steigern, sondern bewirkt eine weitere, schwerwiegende Verschleuderung von öffentlichen Ressourcen und die Verzögerung von überfälligen, tragfähigen Problemlösungen. Dazu verweisen wir nochmals auf die entsprechenden **Vorschläge und Empfehlungen der Petition des Bürgerforums Freienbach vom 25.2.2008 für einen breit angelegten, effizienten und aussagekräftigen Dialog mit der Bevölkerung, resp. für die Vorbereitung und Durchführung einer repräsentativen Volksbefragung zur Masterplanung/VOH.** (vgl. Anhang 1, nochmals vorgebracht und eindringlich empfohlen beim Gespräch mit Herrn Regierungsrat Othmar Reichmuth vom 29.11.2010)
 - 1.4 Wenn die neue Gesamtplanung als Ergebnis des behaupteten „vertieften Austauschs zwischen Bevölkerung und Behörden“ nutzbringend sein soll, ist es **unabdingbar, dass der aktuelle „Dialog“ durch eine Konsultativabstimmung mit Variantenfragen ergänzt wird.** Andernfalls wird sich auch diese Modifizierung der bisherigen Planung als ineffektiv erweisen und zu einem noch grösseren verkehrspolitischen Fiasko führen.

- 1.5 Wir pflichten der – in der Zusammenfassung nicht wiedergegebenen – Aussage von Herrn Jürg Dietiker bei, dass **„das Vorliegende (gemeint ist die bisherige Planung) über eine Richtigkeitsfeststellung in Teilen oder als Ganzes bestätigt, geändert oder ersetzt werden“** soll.
- 1.6 Die **Kosten** des „Höfner Dialog“ genannten aktuellen Verfahrens sind gegenüber der Öffentlichkeit **vollständig und detailliert offenzulegen**, ebenso die Liste der beigezogenen **Beratungs- und Kommunikationsfachleute**, resp. -firmen.
- 1.7 Dass die **„Umfahrung Pfäffikon“** und der **„Fällmistunnel“** immer noch nicht **definitiv aus der VOH Projekt-Liste gestrichen** wurden, ist stossend, zumal ihre Realisierung aus Plausibilitäts- und Kostengründen (Umfahrung), resp. infolge der Abstimmung in der Gemeinde Freienbach (Fällmistunnel) unmöglich ist. Die Streichung ist ohne weitere Verzögerung endgültig und offiziell zu kommunizieren, um alle weiteren „Dialog“-Aktivitäten von diesen Altlasten zu befreien.
Ebenfalls offen zu kommunizieren sind die bisherigen **Kosten und Kostenträger sowie die bereits erbrachten Leistungen für die Planung der „Tieferlegung Ost“** der Umfahrung Pfäffikon.
- 1.8 Eine **Signalisation mit Fahrverbot für Grosslastwagen im regionalen Strassennetz** (nur noch Zubringerfahrten gestattet) und entsprechende Mitteilung an die GPS-Zentrale ist eine Entlastungsmassnahme, die unverzüglich an die Hand genommen werden muss.
2. Zu „Fragen und Antworten im Plenum“
 - 2.1 **„Es liegt im Ermessen der Organisatoren, darüber zu entscheiden, ob eine Konsultation (der Bevölkerung) durchgeführt werden soll.“**
Die Behörden sind zum haushälterischen Umgang mit öffentlichen Geldern und sachgemässer Planung verpflichtet. Nachdem dies in der Phase der „Masterplanung“ seit 2004 nicht gewährleistet war - wie die Faktenlage zeigt - ist eine **Konsultativabstimmung an der Urne mit Variantenfragen nicht eine Ermessensfrage, sondern eine aus sachlichen und gesellschaftspolitischen Gründen erforderliche Notwendigkeit.**
3. Zur Zusammenfassung der Präsentationen/Wünsche, Bedürfnisse, Massnahmen
 - 3.1 Schindellegi/Feusisberg:
„Umlenkung des Verkehrs von Schindellegi ausschliesslich Richtung Pfäffikon, Blockierung der Verbindung nach Wollerau“
Diese Massnahme ist unerwünscht und kontraproduktiv. Es bestehen schon zwei Verkehrsträger Richtung See und damit eine Aufteilung des Verkehrsflusses nach dem Prinzip des

kürzesten Wegs. Es wäre **unsinnig, diese Aufteilung künstlich zu behindern und zusätzliche Fahrkilometer zu erzwingen.**

„Vollanschluss Halten: 1. Priorität“

wird begrüsst

„Tunnelverlängerung in Schindellegi“

Grosse Kunstbauten sind aus Kostengründen **grundsätzlich zu vermeiden.** Alternative Entlastungsmöglichkeiten sind vorzuziehen.

3.2 Pfäffikon:

„A3 als Dorfumfahrung“

Ja

„Die Umfahrung Pfäffikon braucht es nicht“

Ja

„Erschliessungs- und Siedlungsentwicklung sind zu koordinieren“

Präzisierungen:

1. Es braucht ein **Moratorium für Baubewilligungen bei Vorhaben, die Zusatzverkehr von mehr als X (z.B. 100) Fahrten pro Tag auslösen** würden. Solche Bewilligungen dürfen erst erteilt werden, wenn die Erschliessung unter Berücksichtigung der grossräumigen Verkehrsflüsse geklärt ist. Beanstandet wird zudem explizit, dass sich die Bewilligungsbehörden bei Baueingaben in der Gemeinde Freienbach auf Verkehrsgutachten stützen, die sich lediglich auf die einzelnen privaten Bauareale beziehen und die weiträumigen Auswirkungen in geradezu grotesker Weise ausser Acht lassen oder schönreden (vgl. Anhang 2, Zitate aus dem Verkehrsgutachten *Remund & Kuster* vom 11.8.2010)
2. Das „städtebauliche Konzept“ für die Churerstrasse Pfäffikon ist in keiner Weise vom Souverän legitimiert. Es bezog sich explizit auf die Umfahrungsplanung, die nun definitiv nicht mehr aufrechterhalten werden kann. Auch das städtebauliche Konzept ist deshalb infolge mangelnder Plausibilität **unverzüglich aus dem Projektkatalog des „Höfner Dialogs“ zu streichen.**

„Seedammcenter-Erschliessung mit Hochbrücke“

Hier muss vom „Direktanschluss“ und nicht von der „Hochbrücke“ gesprochen werden. Dieser **Direktanschluss ist zu forcieren** und zu **entkoppeln von Ausbau-Plänen des Seedammcenters.** Er ist auch unabhängig von einem Ausbau des Centers eine der effizientesten Entlastungsmassnahmen für die regionalen Verkehrsträger.

„verbindliches Radwegnetz“

Präzisierungen:

1. Der **Realisierungszeitpunkt muss prioritär und verbindlich festgelegt werden.**

2. Ein besseres Radwegnetz ist **an Stelle weiterer Mittestreifenpflasterung auf dem Kantonsstrassennetz** zu realisieren.
3. Der **Landerwerb** für die Erstellung getrennter Radwege ist vorrangig zu forcieren.
4. Bei **Kreiseln** sind **Bypässe für Radfahrer** zu erstellen.

„zusätzliche ÖV-Busspur entlang der Baulinie für die Umfahrung Pfäffikon“ gemäss SP-Vorschlag vom Frühling 2011

Der Vorschlag entbehrt jeder Verhältnismässigkeit und ist **unrealisierbar**.

Die ÖV-Busse sind nicht verantwortlich für den Stau, sondern die Verkehrsmenge, die mit der exzessiven regionalen und überregionalen Bautätigkeit laufend erhöht wird. Verdichtetes Bauen in der Nähe von Bahnhöfen ist ein unhaltbares, penetrant wiederholtes Pseudo-Argument für die Bewilligung desaströs überrissener privater Bauprojekte. Die Kapazitätsgrenzen des ÖV sind bereits jetzt erreicht. **Aus der weiteren Planung ist das „verdichtete Bauen“ endgültig zu streichen.**

„flankierende Massnahmen an der Schindellegistrasse“

Seit Jahrzehnten sind diese flankierenden Massnahmen aufgrund von Lobbying für Partikularinteressen gegen die Interessen der Öffentlichkeit schubladisiert worden. Es ist überfällig, sie nun **sofort zu realisieren. Dafür muss keine „abgeschlossene VOH-Gesamtplanung“ abgewartet werden**, wie bisher vom Kantonalen Tiefbauamt sachwidrig behauptet wurde. Entsprechende Massnahmen sind ohne weitere willkürliche Verzögerungen umzusetzen.

„Siedlungsdruck beschränken“

Die Massnahme: Bewilligungsmoratorium für Bauten, die grössere Zusatzbelastungen der Verkehrsträger auslösen würden (vgl. auch Pkt.3.2.1).

Der weitere Ausbau im Gebiet „First“ ist bis zur Inbetriebnahme des Vollanschlusses Halten mit einem Moratorium zu unterbinden.

„Verknüpfung Infrastrukturvorhaben/Raumplanung“

Präzisierung:

Das Boot ist voll. **Die Redimensionierung der Bauzonen ist in Variantenfragen bei einer Konsultativabstimmung an der Urne einzubeziehen.** Dabei ist das ‚Risiko juristischer Nachspiele‘ ein geringer Nachteil im Verhältnis zur Überlastung der Gemeinwesen, die aus den geltenden Zonenordnungen/Ausnutzungsziffern in Zukunft erwachsen würden.

Rückzonungen sind ein Gebot der Vernunft, um mittel- und langfristig einen Kollaps zu verhüten.

„Radweg und Fussweg auf der Churerstrasse“

Nein. Die Fahrbahn ist vom Langsamverkehr zu trennen. Hingegen sollen Gratismassnahmen realisiert werden, die an die Rücksichtnahme der Radfahrer appellieren, damit ihnen die Fusswege auch zur Verfügung gestellt werden können. Schon eine einfache Signalisation *‚Fussgänger haben Vorrang - bitte Rücksicht nehmen‘* beim bestehenden Fusswegnetz kann die Aufhebung des Fahrrad-Verbots und damit eine erste Erweiterung des Radweg-Angebots ermöglichen.

„SOB-Überwerfung /Versenkung beim Bahnhof Pfäffikon“

Nein. Die Kosten und Platzverhältnisse lassen eine solche Massnahme nicht zu.

3.3 Wilen

„Neue Ideen für Autobahn-Anschlussverlegung Wollerau“

Nein, unnötig. Auch Wollerau wird massiv entlastet durch den Bau des Vollanschlusses Halten. **Der wirkliche Problem-Verursacher in Wollerau ist der Niveau-Bahnübergang.** Die **Verbesserung der Einfahrt in die Bahnhofstrasse im Bereich der Post Wollerau** kann mit geringem Mittel-Aufwand erreichen, dass der Nord-Süd-Hauptverkehr von und zur Autobahn via Bahnhofstrasse/Bahnunterführung/Wächlenstrasse fliessen kann.

„Verkehrsmodellzahlen“

Es ist **auch ein Modell ohne Zubringer Halten** vorzulegen. Die beiden Projekte **Halten Vollanschluss und Zubringer von Freienbach sind strikt voneinander zu trennen.** Generell waren die bisherigen Modellzahlen unglaubwürdig und berücksichtigten zu wenige Faktoren (Bautätigkeit ausserhalb der Bezirks und der weiteren Region, die verfälschende Unterteilung in zu kleine Betrachtungsabschnitte, zu niedrige Annahmen betr. Verkehrs zuwachs aus geplanten privaten Bauprojekten).

„Güsel-Entsorgung beim Bahnhof Wilen“

Die bisherige Lösung ist beizubehalten. Die vorgesehenen Änderungen sind Geldverschwendung, und die **sogenannte ‚Begegnungszone‘ ist eine weitere überteuerte, technokratische Planung ohne Bürgerresonanz.** Erweiterungen sind **im Bereich des Robi-Platzes sinnvoller.**

„weitere Studien von Anschlussverschiebungen“

Nein, unnötig und zu teuer. Jede weitere Planung ist Geldverschwendung.

3.4 Wollerau

„100km/h bei der Ausfahrt Wollerau“

Nein, besser wäre eine beidseitige Reduktion auf 80km/h. Der „Stau auf der Autobahn“ ist eine penetrant wiederholte, aber unhaltbare Schwarzmalerei, um zu **vertuschen, dass die Promotoren zusätzlichen Strassenbau unter falscher Flagge forcieren wollen, um weitere exzessive Bautätigkeit zu alimentieren – und zwar zulasten der öffentlichen Hand.**

„Autobahnanschlussverlegung Wollerau“

Nach dem Bau des Vollanschlusses Halten und der Änderung der Verkehrsführung in Wollerau zur Umgehung des Niveau-SOB-Übergangs **erübrigt sich eine Verlegung.** Die seit Jahren vorliegenden **Studien im Auftrag des Kt. SZ belegen dies eindeutig.**

„...die 4000 Wiler nicht mehr durchs Zentrum Wollerau fahren“

Diese Aussage ist unhaltbar, ein masslos übertriebene Zahl und ein äusserst fragwürdiger Versuch, die Dorfbevölkerungen gegeneinander aufzuwiegeln und auszuspielen.

„Zubringer Halten“

Zuerst soll der Halten-Vollanschluss realisiert werden und die Erfahrungen damit sollen abgewartet werden, bevor der Zubringer weiter vorangetrieben wird. Die von den Behörden künstlich forcierte Koppelung der beiden eigenständigen Projekte ist nicht sachgerecht und läuft faktisch auf eine Behinderung der Realisation des Vollanschlusses hinaus. Der Zubringer ist umstrittener als der Vollanschluss und muss zweite Priorität haben. **In der Konsultativabstimmung sollen die Bürger über die Prioritäten entscheiden.**

„Abstimmung am gleichen Wochenende“

Nur eine Konsultativabstimmung über die gesamte Planung an der Urne mit Variantenfragen gibt die notwendige Planungssicherheit.

„Gemeinde Höfe“

Diese Thematik ist hier fehl am Platz. Generell wollen gewisse Kreise damit offensichtlich eine „Vereinfachung der Planungsabläufe“ und Verbilligung der öffentlichen Dienste“ suggerieren. Diese Vorzüge sind jedoch mit dem Mittel der Gemeindegemeinschaften nicht zu erreichen, wie viele Beispiele zeigen (keine Einsparungen und keine wirkliche Effizienzsteigerung). Vielmehr steckt hinter diesen Bestrebungen die Absicht, eine schleichende Demontage der direkten Demokratie in Gemeindeangelegenheiten voranzutreiben.

3.5 Freienbach

„Vollanschluss ohne Zubringer“

s.oben

„Velowege verbessern und neu bauen, sichere Strassenquerungen an allen Schulwegen“

Ja, **Sofortmassnahmen sind dringend nötig** und zwar ausserhalb des aktuellen ‚Masterplan-Experiments Nr.2‘.

„Kreisel Schweizerhof schnell realisieren“

Ja. **Die Verzögerungen waren ohne sachliche Berechtigung künstlich erzeugt worden**, um eine Koppelung an der Urne mit der Umfahrung Pfäffikon zu erreichen. Solche verdeckten Spiele werden von den Bürgern nicht länger akzeptiert werden. **Eine Entlastung an dieser Schlüsselstelle ist dringend vorzunehmen.**

Beim Rest. Seefeld ist ein Linksabbiegeverbot aus Sicherheitsgründen dringlich.

4. Zu den „Stellungnahmen der Fachleute“

Blatt Pfäffikon

- 4.1 Das weitere **Beharren der ‚Fachleute‘ auf dem ‚städtebaulichen Konzept‘, weiterer ‚Siedlungsverdichtung‘ und den bisherigen, gescheiterten VOH-,Uhrwerk‘-Teilen und Prioritäten widerspricht den offiziellen Verlautbarungen**, wonach „jetzt im Rahmen der Dialog-Veranstaltungen die Bevölkerung um ihre Meinung und Inputs gefragt“ werde. Diese Rubrik ist hier fehl am Platz.
- 4.2 Die **Definition „Aufwertung Siedlungsbild“** ist zu **präzisieren** – und zwar durch die gesamte Bevölkerung, mittels Konsultativabstimmung, bei der mehrere Varianten-Antworten mit einer aussagekräftigen bandbreite erfragt werden. So wie der Begriff hier verwendet wird, ist er nichtssagend und unverbindlich.
- 4.3 **„Nationalstrasse ist keine Zentrumsentlastung“**
Diese Aussage ist sachwidrig und falsch. Richtig ist, dass die Entlastungsfunktion der Nationalstrasse für die Ortszentren auch gemäss Studien 2005/2006 im Auftrag des Kantons Schwyz explizit positiv bewertet wird.
- 4.4 **„Zubringer Halten“**
Erst in **zweiter Priorität** planen, nachdem Erfahrungen mit dem Vollanschluss Halten vorliegen (vgl. auch Pkt.3.3, 3.4 und 3.5).
- 4.5 **„ÖV – Nähe berechtigt Verdichtung in den Zentren“**
Diese **Falschaussage** wird nicht besser durch ständige Wiederholung. Der **ÖV ist bereits an seine Kapazitätsgrenzen gelangt** (vgl. auch Pkt. 3.2).
- 4.6 **„Rückzonungen im Einzelfall zu prüfen“**
Nein. Die generelle Redimensionierung der bisherigen Zonenpläne ist **eine Frage, die grundsätzlich – und zwar von allen Bürgern aller Gemeinden in einer Konsultativ-abstimmung beantwortet werden muss. Einzelfall-Entscheide haben in das aktuelle Fiasko geführt.**

Blatt Freienbach

- 4.7 **„Massnahmen Ortsdurchfahrt Freienbach“**
Die **Mittelstreifen-Pflasterung ist Geldverschwendung** und soll nicht weitergeführt werden.

Blatt Wilen

- 4.8 **„Aufwertungsprojekt Zentrum“**
Dieser Begriff ist **Etikettenschwindel**. Die bisher präsentierten Massnahmen werten Wilen

nicht auf, sondern sind **Steuergeldvernichtungsprojekte**, die lediglich Partikularinteressen dienen sollen. Sie wurden als ‚Benefit‘ für den Fällmistunnel aus den Fingern gesogen, analog zum städtebaulichen Konzept zugunsten der ebenso unerwünschten Umfahrung Pfäffikon (vgl. oben).

4.9 *„ÖV, Langsamverkehr“*

Am 3. September erwarten wir **konkrete Pläne für ein Radroutennetz**.

4.10 *„Raumplanung“*

Die Zusammenfassung zeigt den mangelnden Ernst der Verfasser bei der Aufnahme der Bürgerhinweise am „Höfner Dialog“. Notorisch wird verschwiegen, dass seit Jahrzehnten von der Bevölkerung gefordert wird, der Vollanschluss Halten sei prioritär zu realisieren, da er kostengünstig zur Entlastung des Strassennetzes beitrage.

Die Projekte ‚Vollanschluss Halten‘ und ‚Zubringer‘ sind zu trennen. Auswirkungen und Kosten-Nutzenverhältnis sind seit langem bekannt und der Wegfall der Umfahrung und des Fällmistunnels ändert nichts an den Ergebnissen der bereits vorliegenden Studien und ihrer – für den Vollanschluss Halten äusserst positiven – Folgerungen, die der Öffentlichkeit missbräuchlich vorenthalten, resp. verfälschend wiedergegeben wurden.

4.11 *„Modellrechnungen“*

Wir erwarten, dass mehr Faktoren berücksichtigt werden, um die **Fehler der bisherigen Modellrechnungen zu korrigieren** (s.oben).

Blatt Wollerau

4.12 *„Dorfkernentlastung entspricht der Verkehrsoptimierung Höfe“*

... und diese ist gemäss offiziellen Angaben wieder auf Feld 1, d.h. im Klartext; sie ist gescheitert. **Die chronisch beschönigende Bezugnahme auf die bisherige Planung ist ein Affront gegenüber den Steuerzahlern und allen Bürgern, die sich zur Mitwirkung beim „Höfner Dialog“ bereit erklärt haben.**

4.13 In Wollerau besteht ein **Kausalzusammenhang zwischen Verkehrsstau und Niveau-Bahnübergang. Die Behauptungen über Zusammenhänge mit der Autobahn-Ausfahrt/-Einfahrt sind eine grobe Verzerrung der Tatsachen**, was spätestens bei den Kredit-Abstimmungen auch von den VOH-Verfechtern zur Kenntnis genommen werden muss.

Blatt Schindellegi

4.14 *„Tunnelverlängerung“*

Nein, das **Kosten-/Nutzenverhältnis ist schlecht** und die Finanzen müssen haushälterisch eingesetzt werden für optimale Entlastungs- und Verbesserungsmaßnahmen.

4.15 Der Dorfkerne von Schindellegi ist schon vom Durchgangsverkehr entlastet. Die Sperrung Richtung Samstagern ist keine Option (vgl. oben).

ANHANG

- 1 Skizze des Bürgerforums der Gemeinde Freienbach für ein Abstimmungs-Pilotprojekt betr. Grundsatzabstimmung zur Richtplanung/Masterplanung Siedlungsentwicklung und Verkehr im Bezirk Höfe (Petition, Begründung, Angebot zur Zusammenarbeit)
z.H. von Herrn Regierungsrat Peter Reuteler, 25. 2. 2008

- 2 Zitate und Kommentar betr. Verkehrsgutachten R+K Remund & Kuster AG, Pfäffikon vom 11.8.2010

Grundsatz-Volksabstimmung zur Richtplanung/Masterplanung Siedlungsentwicklung und Verkehr im Bezirk Höfe

Petition
Begründung
Angebot zur Zusammenarbeit
Skizze für ein Abstimmungs-Pilotprojekt

Gespräch mit Herrn Regierungsrat Peter Reuteler
Montag, 25. Februar 2008

PETITION

Zu den Siedlungsentwicklungszielen und der Gesamtverkehrsplanung Höfe soll vor weiteren Abstimmungen zu Teilprojekten eine verbindliche Grundsatz-Abstimmung durchgeführt werden. Damit sollen die „behördenverbindlichen“ Planungsvorgaben (kant. Richtplan/Masterplan Höfe) durch die Höfner Stimmbürger grundsätzlich bestätigt oder korrigiert werden können.

BEGRÜNDUNG

1. Die von den Behörden definierten Regionalentwicklungsziele und Vorentscheide zur Verkehrsplanung und Siedlungsentwicklung konnten bisher vom Volk nicht demokratisch diskutiert und verabschiedet werden.
2. Abstimmungen zu isolierten Teilprojekten mittels Planungs- und Baukreditvorlagen sind kein Ersatz für die fehlenden Grundsatzentscheide.
3. Die Argumente und Hintergründe für die behördliche Prioritätensetzung wurden bisher nicht vollständig kommuniziert.
4. Die Gesamtzusammenhänge und die Auswirkungen der einzelnen Teilprojekte auf das gesamte Bezirksgebiet sind der Öffentlichkeit noch nicht umfassend mitgeteilt worden.
5. Mit dem bisherigen Vorgehen sind massive Gefahren verbunden:
 - Fehleinschätzungen des Bürgerwillens
 - Fehlplanungen
 - Finanzielle Verluste in mehrstelliger Millionenhöhe
 - Verzögerung von Verbesserungsmaßnahmen
 - Aufbau von Sachzwängen
 - Bevorzugung von Einzelinteressen zu Lasten des Gesamtwohls
 - Widersprüche in der Information und Kommunikation
 - Vertrauensverlust

ANGEBOT ZUR ZUSAMMENARBEIT

Den zuständigen Behörden und Ämtern bietet der Trägerverein des Bürgerforums Freienbach konstruktive Zusammenarbeit bei der Vorbereitung der Abstimmung an. Insbesondere empfiehlt er den im Folgenden skizzierten Ablauf für ein Pilotprojekt, das die betroffene Bevölkerung in die Entwicklung der Abstimmungsvorlagen einbezieht.

Schwyz, 25. 2. 2008

Im Namen des Trägervereins

Irene Herzog-Feusi
Präsidentin

SKIZZE FÜR EIN PILOTPROJEKT

qualitative und quantitative Volksabstimmung zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gemäss kantonalem Richtplan/Masterplan Höfe

A) Grundüberlegungen

Planungssicherheit/Vertrauenskultur/demokratische Legitimierung

<p>Szenario 1</p> <p>Ein Pilotprojekt für eine optimale Mitwirkung durch die örtliche Bevölkerung wird baldmöglichst in die Wege geleitet.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zusammenarbeit zwischen betroffener Bevölkerung und Behörden • wissenschaftliche Begleitung • Beizug von Marktforschungsprofis <p>Grosse Planungssicherheit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hoher Informationsstand der Bevölkerung • Minimierte Unwägbarkeiten • Vertrauensgewinn zwischen Bevölkerung/Behörden/Planern • Legitimationszuwachs • schweizweiter Image-Gewinn betr. demokratischer Vorgehensweise 	<p>Szenario 2</p> <p>Das bisherige Planungsverfahren wird nicht ergänzt durch eine qualitative und quantitative Grundsatzabstimmung. Abstimmungen beziehen sich weiterhin nur auf Planungs- und Baukredite für Teilprojekte. Schlimmstenfalls werden abgelehnte Teilprojekte in einem Zwangsmassnahmenpaket gegen den Willen der Bevölkerung durchgesetzt.</p> <p>Grosse Planungsunsicherheiten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bauliche Unwägbarkeiten • Finanzielle Unwägbarkeiten • Demokratiedefizit • Glaubwürdigkeitsprobleme • Aggressionspotenzial
--	---

Effizienter Mitteleinsatz: Vergleich des Verlustrisikos

<p>Szenario 1</p> <p>Die jetzige Planung deckt sich nicht mit dem Volkswillen. Planungs- und Baukredite für Teilprojekte werden vom Volk abgelehnt. Die Gesamtplanung zerfällt.</p> <p>Verlustrisiko aufgrund vergeblicher Planung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abzuschreiben: 30 Millionen (?) • Verzögerung der Realisierung von erwünschten Verkehrsentlastungsmassnahmen um 5 -10 Jahre (?) 	<p>Szenario 2</p> <p>Die jetzt vorliegende Planung deckt sich mit dem Volkswillen. Alles wird bei der Grundsatz-Volksabstimmung genau so bestätigt, wie es in der behördenverbindlichen Planung vorgesehen ist.</p> <p>Verlustrisiko aufgrund ‚unnötiger‘ Volksbefragung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abzuschreiben: 1-2 Millionen (?) • Verzögerung der Realisierung von erwünschten Massnahmen 1 Jahr (?)
---	---

B) Vorgehens-Skizze

Schritt 1

Arbeitsgruppe (A) aus allen Dörfern des Bezirks Höfe, Rekrutierung der Teilnehmer durch externe Stelle nach parteiunabhängigen, professionellen Kriterien

Aufgabe:

Entwicklung der Abstimmungsunterlagen (Fragebogen + Infomaterial)

Mitwirkungsfassung 1

Grundlagenmaterial bereitgestellt von Behörden/Amtsstellen/
Bürgerforum, Leitung der Arbeitsgruppe durch externe, unabhängige
Fachperson/en

Schritt 2

Wissenschaftliche Begleitung und/oder Marktforschungsinstitut , Arbeitsgruppe (A)

Aufgabe:

Bereinigung der Unterlagen nach professionellen Kriterien
(Verständlichkeit, Eindeutigkeit, Vermeidung von Suggestivfragen,...)

Mitwirkungsfassung 2

Vorbereitung der Fokusgruppen-Tage gemeinsam mit der
Arbeitsgruppe (A)

Schritt 3

Fokusgruppen-Tage mit zusätzlichen Personen (F) aus allen Dörfern des Bezirks
Rekrutierung der Teilnehmer durch externe Stelle nach parteiunabhängigen, professionellen
Kriterien

Aufgabe:

Diskussion und Korrektur der Abstimmungsfragen, Infotexte und
Bildmaterialien durch repräsentative Kontrollgruppen (F) aus der
Bevölkerung

Schritt 4

Wissenschaftliche Begleitung und/oder Marktforschungsinstitut

Aufgabe:

Anpassung des Fragebogens und der Kurzinfos gemäss Ergebnissen der Fokusgruppentage nach professionellen Kriterien

Mitwirkungsfassung 3

Vorbereitung der Infoveranstaltungen und Medieninfos für die breite Bevölkerung gemeinsam mit der Arbeitsgruppe (A)

Schritt 5

Infoveranstaltungen für die breite Bevölkerung / Medieninfo

Organisation durch kommunale und kantonale Behörden

Aufgabe:

Vorstellen des Pilotprojekts ‚Abstimmung mittels Fragebogen‘, Beantwortung von Sachfragen, letzte Feedbacks zur Verständlichkeit und Vollständigkeit des Fragebogens und der Kurzinfos aus der Bevölkerung

Schritt 6

Wissenschaftliche Begleitung und/oder Marktforschungsinstitut

Aufgabe:

End-Bereinigung der Unterlagen nach professionellen Kriterien
Strukturelle Vorbereitungen, um eine eindeutige und speditive Auszählung der Ergebnisse zu gewährleisten

Mitwirkungsfassung 4 = definitiver Abstimmungs-Fragebogen

Vorbereitung des Versands

Schritt 7

Abstimmung durch alle Stimmbürger des Bezirks Höfe

Aufgabe:

Versand der Abstimmungsfragebögen und Kurzinfos mit Stimmausweis und Couvert zur Anonymisierung

Ermöglichung einer qualitativen und quantitativen Willensäußerung der Stimmberechtigten

Schritt 8

Auswertungsteam aus Wissenschaftlern und Marktforschungsprofis

Kontrollorgan für Stichproben: Arbeitsgruppe (A), Fokusgruppen (F), Parteienvertreter, weitere Interessierte

Aufgabe:

Stimmzählung und Auswertung durch ein unabhängiges, externes Team nach professionellen/wissenschaftlichen Kriterien, offene, breit angelegte Stichprobenkontrolle durch Interessierte

Schritt 9

Infoveranstaltungen für die breite Bevölkerung / Medieninfo über die Resultate durch die Behörden

Schritt 10

Politische und planerische Umsetzung des Volkswillens

Zitate und Kommentar

zu einem exemplarischen Verkehrsgutachten zuhanden der Baubewilligungsbehörde der Gemeinde Freienbach, verfasst durch die Firma R+K Remund & Kuster, Büro für Bauplanung AG, Pfäffikon

betreffend Gestaltungsplan Ufenau-Park, Churerstr. 89, 8808 Pfäffikon. KTN 754, 11.8.2010

Zitate:

unter Pkt. 2.2, S. 7:

„Die Verkehrsbelastungen sind aus dem Jahr 2000. Aufgrund des heutigen Kapazitätsengpasses auf der Churerstrasse und der Entwicklungen der Zählungen (Jahr 2000 – 2010) vom Tiefbauamt Schwyz kann davon ausgegangen werden, dass mit keiner massgebenden jährlichen Verkehrszunahme zu rechnen ist. Die Zählungen bewegen sich in den Jahren 2000-2010 um 21'300 Fahrzeugen pro Tag. Diese Verkehrsbelastungen auf der Churerstrasse (Jahr 2000) sind demzufolge auch für den Betrachtungshorizont 2020 relevant. Diese Annahme kann einerseits durch den heutigen Kapazitätsengpass und andererseits anhand der Verkehrsentwicklung der vergangenen Jahre als plausibel betrachtet werden (...).“

unter Pkt. 3.5.5, S.16-18:

„Die Simulationen der verschiedenen Varianten verdeutlichen, dass keine deutliche Verbesserung der mittleren Wartezeiten erreicht wird. Dies kann auf die vorhandenen Kapazitätsengpässe der Churerstrasse zurückgeführt werden. Die Churerstrasse stösst bereits heute an ihre Kapazitätsgrenze. Dies verdeutlichen die Zählungen des Tiefbauamtes Schwyz (TBA) in den Jahren 2000 bis 2010.“ (...)

„Der Verkehrsfluss des stark belasteten Hauptverkehrsstroms führt zu keinem schlechteren Ergebnis als durch die heutige Situation. (...)

Da die Churerstrasse bereits heute an ihre Kapazitätsgrenze stösst, kann die signalisierte Geschwindigkeit in der Spitzenstunde nicht mehr gefahren werden. Dies führt zu niedrigen Geschwindigkeiten und schlussendlich zu einer höheren Verkehrssicherheit. Das Blickfeld der Fahrzeuglenker vergrössert sich und die Verkehrssituation wird besser wahrgenommen. Die erhöhte Aufmerksamkeit führt dazu, dass bei Stausituationen oder bei rollendem Verkehr den abbiegenden Fahrzeuglenkern Vortritt gewährt wird. Der Verkehrsfluss wird dadurch nicht massgebend beeinträchtigt.“ (...)

„Die Resultate der Verkehrsberechnungen zeigen auf den ersten Blick für die vorgesehene Ein-/Ausfahrt ein schlechtes Ergebnis. Die hohe Verkehrsbelastung auf der Churerstrasse führt zu problematischen Verkehrsqualitätsstufen. Diese Werte sind jedoch zu relativieren. In der Abendspitzenstunde kann die signalisierte Geschwindigkeit von 50 km/h nicht mehr erreicht werden. Die hohe Verkehrsbelastung auf der Churerstrasse führt zu einer niedrigen Geschwindigkeit und teilweise bis zum Stillstand. Der Bereich der Ein- bzw. Ausfahrt wird in der Regel während den Stausituationen freigehalten und kann von den Ein- bzw. Abbiegern problemlos genutzt werden, ohne die eigene Sicherheit oder diejenige der anderen Verkehrsteilnehmern zu gefährden. (...)

Im weiteren ist zu bedenken, dass die umliegenden Ein- und Ausfahrten auf der Churerstrasse keine Einschränkungen aufweisen. Dies kann zur Folge haben, dass die Fahrzeuglenker aus dem Untersuchungsgebiet in der nächstgelegenen Ein- und Ausfahrt ihre Wendemöglichkeit wahrnehmen und nicht im Stau bis zum Kreisel warten. (...)

Fazit (S.18): Die Berechnung der Leistungsfähigkeit mit den getroffenen Annahmen ergibt, dass durch den Mehrverkehr der neuen Überbauung ‚Ufenau Park‘: (...) ohne ‚Umfahrung Pfäffikon‘ die Verkehrsströme der Kantonsstrasse nicht massgebend beeinträchtigt werden. Jedoch erreichen die Nebenverkehrsströme eine kritische Qualität. Der anfallende Rückstau betrifft allerdings nur die Überbauung ‚Ufenau Park‘, jedoch nicht die Churerstrasse.“

unter Pkt.3.5.2, S.14

„Zudem ist im engen Strassenraum kein Platzbedarf für eine zusätzliche Linksabbiegespur vorhanden, ausser auf die beiden Radstreifen könnte verzichtet werden. (...) Demzufolge ist eine separate Linksabbiegespur aus Platzgründen nicht realisierbar.“

Kommentar:

- Die hier aus dem Verkehrsgutachten von Remund+Kuster zitierten exemplarischen Aussagen lassen es als prüfenswert erscheinen, ob derart unseriöse Leistungen des von der Gemeinde Freienbach immer wieder beigezogenen Gutachterbüros nicht zu Konsequenzen bei der kommunalen Vergabe- und Bewilligungspraxis führen müssen.
- Dass die erwähnten Verkehrssimulationen „realitätsnah“ seien, wie im Verkehrsgutachten behauptet wird, ist offenkundig falsch.
- Die zusätzlichen Verkehrsströme aus anderen Grundstücken im Perimeter des ‚städtebaulichen Konzepts‘ und von ausserhalb, die schon bewilligt oder in Planung sind, wurden fälschlicherweise im Verkehrsgutachten nicht berücksichtigt. Die Perimeter-Abgrenzung des Untersuchungsgebiets zwischen den beiden Kreiseln der Churerstrasse ist viel zu klein, müssten doch die Auswirkungen auf den Gesamtverkehr umfassend einbezogen werden.
- Dass die Nebenverkehrsströme „eine kritische Qualität erreichen“, betrifft vorwiegend die Etzelstrasse und Schützenstrasse, die schon heute als Schleichverkehrswege bei Überlastung der Churerstrasse ebenfalls an ihre Belastungsgrenze gelangen. Es fehlen im Verkehrsgutachten jegliche Hinweise / Empfehlungen betreffend Entlastungsmassnahmen für diese Nebenverkehrsströme, resp. eine zwingend vorzunehmende Reduktion des Bauvolumens zur Vermeidung von unverhältnismässigem Mehrverkehr aus KTN 754.
- Unhaltbar und sachwidrig ist auch die Behauptung des Verkehrsgutachtens unter Pkt. 2.3. Mehrverkehr S.9: „**Gemäss dem Baureglement der Gemeinde Freienbach**

darf in diesem Gebiet nur eine reduzierte Anzahl an Parkplätzen erstellt werden (...)“.Hier handelt es sich nicht wie behauptet um eine Bestimmung des geltenden Baureglements, sondern um ein Element des nicht legalisierten ‚städtebaulichen Konzepts‘, resp. ‚Teilzonenplans Zentrum Pfäffikon‘.

- Unhaltbar ist auch die Behauptung, eine spätere zusätzliche Aufstockung werde bei der Berechnung der Anzahl Fahrten zwar weiterhin berücksichtigt, die Parkplatzzahl könne dann jedoch reduziert bleiben.
- Die Baulinie, resp. der Strassenabstand ist mit dem Bedarf einer zusätzlichen Busspur an der Churerstrasse, sowie ergänzenden Verkehrsberuhigungs- und Langsamverkehrs-Massnahmen nicht vereinbar. Der behauptete **“vorgegebene Abstand für die städtebauliche Gebäudeflucht“** ist zu gering und missachtet krass das öffentliche Interesse an einer Verbesserung der ÖV-Durchlässigkeit und an der generellen qualitativen Aufwertung des Lebensraums Churerstrasse.

Irene Herzog-Feusi, 24.8.2011

Zitate und Kommentar

zu einem exemplarischen Verkehrsgutachten zuhanden der Baubewilligungsbehörde der Gemeinde Freienbach, verfasst durch die Firma R+K Remund & Kuster, Büro für Bauplanung AG, Pfäffikon

betreffend Gestaltungsplan Ufenau-Park, Churerstr. 89, 8808 Pfäffikon. KTN 754, 11.8.2010

Zitate:

unter Pkt. 2.2, S. 7:

„Die Verkehrsbelastungen sind aus dem Jahr 2000. Aufgrund des heutigen Kapazitätsengpasses auf der Churerstrasse und der Entwicklungen der Zählungen (Jahr 2000 – 2010) vom Tiefbauamt Schwyz kann davon ausgegangen werden, dass mit keiner massgebenden jährlichen Verkehrszunahme zu rechnen ist. Die Zählungen bewegen sich in den Jahren 2000-2010 um 21'300 Fahrzeugen pro Tag. Diese Verkehrsbelastungen auf der Churerstrasse (Jahr 2000) sind demzufolge auch für den Betrachtungshorizont 2020 relevant. Diese Annahme kann einerseits durch den heutigen Kapazitätsengpass und andererseits anhand der Verkehrsentwicklung der vergangenen Jahre als plausibel betrachtet werden (...).“

unter Pkt. 3.5.5, S.16-18:

„Die Simulationen der verschiedenen Varianten verdeutlichen, dass keine deutliche Verbesserung der mittleren Wartezeiten erreicht wird. Dies kann auf die vorhandenen Kapazitätsengpässe der Churerstrasse zurückgeführt werden. Die Churerstrasse stösst bereits heute an ihre Kapazitätsgrenze. Dies verdeutlichen die Zählungen des Tiefbauamtes Schwyz (TBA) in den Jahren 2000 bis 2010.“ (...)

„Der Verkehrsfluss des stark belasteten Hauptverkehrsstroms führt zu keinem schlechteren Ergebnis als durch die heutige Situation. (...)

Da die Churerstrasse bereits heute an ihre Kapazitätsgrenze stösst, kann die signalisierte Geschwindigkeit in der Spitzenstunde nicht mehr gefahren werden. Dies führt zu niedrigen Geschwindigkeiten und schlussendlich zu einer höheren Verkehrssicherheit. Das Blickfeld der Fahrzeuglenker vergrössert sich und die Verkehrssituation wird besser wahrgenommen. Die erhöhte Aufmerksamkeit führt dazu, dass bei Stausituationen oder bei rollendem Verkehr den abbiegenden Fahrzeuglenkern Vortritt gewährt wird. Der Verkehrsfluss wird dadurch nicht massgebend beeinträchtigt.“ (...)

„Die Resultate der Verkehrsberechnungen zeigen auf den ersten Blick für die vorgesehene Ein-/Ausfahrt ein schlechtes Ergebnis. Die hohe Verkehrsbelastung auf der Churerstrasse führt zu problematischen Verkehrsqualitätsstufen. Diese Werte sind jedoch zu relativieren. In der Abendspitzenstunde kann die signalisierte Geschwindigkeit von 50 km/h nicht mehr erreicht werden. Die hohe Verkehrsbelastung auf der Churerstrasse führt zu einer niedrigen Geschwindigkeit und teilweise bis zum Stillstand. Der Bereich der Ein- bzw. Ausfahrt wird in der Regel während den Stausituationen freigehalten und kann von den Ein- bzw. Abbiegern problemlos genutzt werden, ohne die eigene Sicherheit oder diejenige der anderen Verkehrsteilnehmern zu gefährden. (...)

Im weiteren ist zu bedenken, dass die umliegenden Ein- und Ausfahrten auf der Churerstrasse keine Einschränkungen aufweisen. Dies kann zur Folge haben, dass die Fahrzeuglenker aus dem Untersuchungsgebiet in der nächstgelegenen Ein- und Ausfahrt ihre Wendemöglichkeit wahrnehmen und nicht im Stau bis zum Kreisel warten. (...)

Fazit (S.18): Die Berechnung der Leistungsfähigkeit mit den getroffenen Annahmen ergibt, dass durch den Mehrverkehr der neuen Überbauung ‚Ufenau Park‘: (...) ohne ‚Umfahrung Pfäffikon‘ die Verkehrsströme der Kantonsstrasse nicht massgebend beeinträchtigt werden. Jedoch erreichen die Nebenverkehrsströme eine kritische Qualität. Der anfallende Rückstau betrifft allerdings nur die Überbauung ‚Ufenau Park‘, jedoch nicht die Churerstrasse.“

unter Pkt.3.5.2, S.14

„Zudem ist im engen Strassenraum kein Platzbedarf für eine zusätzliche Linksabbiegespur vorhanden, ausser auf die beiden Radstreifen könnte verzichtet werden. (...) Demzufolge ist eine separate Linksabbiegespur aus Platzgründen nicht realisierbar.“

Kommentar:

- Die hier aus dem Verkehrsgutachten von Remund+Kuster zitierten exemplarischen Aussagen lassen es als prüfenswert erscheinen, ob derart unseriöse Leistungen des von der Gemeinde Freienbach immer wieder beigezogenen Gutachterbüros nicht zu Konsequenzen bei der kommunalen Vergabe- und Bewilligungspraxis führen müssen.
- Dass die erwähnten Verkehrssimulationen „realitätsnah“ seien, wie im Verkehrsgutachten behauptet wird, ist offenkundig falsch.
- Die zusätzlichen Verkehrsströme aus anderen Grundstücken im Perimeter des ‚städtebaulichen Konzepts‘ und von ausserhalb, die schon bewilligt oder in Planung sind, wurden fälschlicherweise im Verkehrsgutachten nicht berücksichtigt. Die Perimeter-Abgrenzung des Untersuchungsgebiets zwischen den beiden Kreiseln der Churerstrasse ist viel zu klein, müssten doch die Auswirkungen auf den Gesamtverkehr umfassend einbezogen werden.
- Dass die Nebenverkehrsströme „eine kritische Qualität erreichen“, betrifft vorwiegend die Etzelstrasse und Schützenstrasse, die schon heute als Schleichverkehrswege bei Überlastung der Churerstrasse ebenfalls an ihre Belastungsgrenze gelangen. Es fehlen im Verkehrsgutachten jegliche Hinweise / Empfehlungen betreffend Entlastungsmassnahmen für diese Nebenverkehrsströme, resp. eine zwingend vorzunehmende Reduktion des Bauvolumens zur Vermeidung von unverhältnismässigem Mehrverkehr aus KTN 754.
- Unhaltbar und sachwidrig ist auch die Behauptung des Verkehrsgutachtens unter Pkt. 2.3. Mehrverkehr S.9: „**Gemäss dem Baureglement der Gemeinde Freienbach**

darf in diesem Gebiet nur eine reduzierte Anzahl an Parkplätzen erstellt werden (...). Hier handelt es sich nicht wie behauptet um eine Bestimmung des geltenden Baureglements, sondern um ein Element des nicht legalisierten ‚städtebaulichen Konzepts‘, resp. ‚Teilzonenplans Zentrum Pfäffikon‘.

- Unhaltbar ist auch die Behauptung, eine spätere zusätzliche Aufstockung werde bei der Berechnung der Anzahl Fahrten zwar weiterhin berücksichtigt, die Parkplatzzahl könne dann jedoch reduziert bleiben.
- Die Baulinie, resp. der Strassenabstand ist mit dem Bedarf einer zusätzlichen Busspur an der Churerstrasse, sowie ergänzenden Verkehrsberuhigungs- und Langsamverkehrs-Massnahmen nicht vereinbar. Der behauptete **“vorgegebene Abstand für die städtebauliche Gebäudeflucht“** ist zu gering und missachtet krass das öffentliche Interesse an einer Verbesserung der ÖV-Durchlässigkeit und an der generellen qualitativen Aufwertung des Lebensraums Churerstrasse.

Irene Herzog-Feusi, 24.8.2011