

Anhang 2

ANALYSE UND BEMERKUNGEN zur ersten Ausgabe des „Magazins für eine nachhaltige Gemeindeentwicklung“ des Gemeinderates Freienbach, Nov. 2007

Thema	Seite	Inhalte, Zitate	Bemerkungen, Fragen
Editorial	3	GP Kurt Zurbuchen: „Das Magazin soll Sie nicht nur informieren, es soll Ihnen auch Freude bereiten. Darum haben wir Wert auf eine moderne Gestaltung gelegt.“	Das erste Magazin präsentiert sich als Info-Instrument des Gemeinderates. Es gibt keine vertieften Informationen an die Bürger über das dahinter liegende Konzept, Dialogmöglichkeiten, Gewährleistung der Meinungsvielfalt, inhaltliche Verantwortung.
Impressum	3	Leitung: mohn kommunikation, 8620 Wetzikon Redaktion und Gestaltung: Denon Publizistik AG, 8640 Rapperswil	Genauere Erläuterung über die Vergabe von Aufträgen und Vorgaben durch den Gemeinderat an die „Leitung“ und die „Redaktion und Gestaltung“ fehlen.
Zahlen- und Nutzungs-Versprechungen Churerstrasse	5 9	GP Kurt Zurbuchen im sogenannten „Interview“: „...Aus der Churerstrasse, die dereinst täglich nur noch von ca. 8 000 Autos befahren wird statt der heutigen 21 000, wird dann eine attraktive Begegnungszone für den Langsamverkehr und Fussgänger...“ Ueli Ehrbar: „Von den 21 000 Autos, die heute täglich die Churerstrasse befahren und das Zentrum massiv belasten, sollen mindestens 13 000 auf die Umfahrungsstrasse verlagert werden.“	Die Präsentation von „Interviews“ mit Behördenmitgliedern ist ein PR-Kunstgriff, keine echte Frage-Antwort-Situation. Ein Interviewer wird nicht aufgeführt. Die Zahlen-Prognosen für die Churerstrasse und die Nutzungsversprechung einer „attraktiven Begegnungszone - im Strassenraum“ sind unhaltbar. Veraltete Verkehrszählungen von 2000/2001 (als „heutige“ Belastung mit täglich 21'000 Fahrten) und Prognosen für 2020 (nur noch 8000 Fahrten in der Churerstrasse) werden bunt durcheinander gewürfelt. Nicht erwähnt werden: <ul style="list-style-type: none"> - die neuen Belastungen durch die geplante Siedlungsentwicklung (allein die verdichtete Überbauung an der Churerstrasse würde gegenüber heute bis zu 8000 zusätzliche(!) Fahrbewegungen in der Churerstrasse auslösen - die schweren Zusatzbelastungen der Churerstrasse während der vieljährigen Bauphase für die Umfahrung - die belastenden Provisorien für den ÖV bis mindestens 2015 - die bereits durch Zweckmässigkeitsberichte und Kosten-Nutzenanalysen als schnell realisierbare, kostengünstige, wirksame Verkehrs-Entlastungsmassnahmen erkannten Varianten Vollanschluss Halten und Direktanschluss Seedammcenter und deren Zurückstufung im behördenverbindlichen Masterplan auf 2020 und später

Einwohnerzahlen 2025	5	GP Kurt Zurbuchen : „Bis im Jahr 2025 werden in unseren Dörfern etwa 17000 Leute wohnen. Den Bauboom der letzten Jahrzehnte wollen wir nicht mehr.“	Die Prognose einer Zunahme um nur gerade 2000 Einwohner in den nächsten 18 Jahren ist sehr fragwürdig. Aufgrund der privaten Baureserven in der Kernzone ist mit einer wesentlich grösseren Zahl zu rechnen. Es wird nicht erwähnt, welche Massnahmen vom Gemeinderat vorgesehen sind - im Sinne dieses „wollen wir nicht mehr“ – um den Bauboom abzubremesen. Durch den Masterplan Höfe wird im Gegensatz zu diesen beschönigenden Zahlen eine aktive „Förderung der Siedlungsentwicklung in Pfäffikon“, sprich Bautätigkeit, angestrebt. Die geplante Verstärkung müsste korrekterweise als Hauptursache für die zukünftige Verkehrszunahme deklariert werden. (vgl. Aussagen in den Zweckmässigkeitsberichten für einen Autobahn-Vollanschluss Halten, 2005). Den Bürgern gegenüber wird dieser Zusammenhang im Magazin jedoch mit keinem Wort erwähnt .
Szenario 2020	5	GP Kurt Zurbuchen auf die Frage, wie er die Gemeinde Freienbach im Jahr 2020 sehe: „Es wird ein wunderschöner Ort sein, wo man gerne wohnt, arbeitet und sich einfach wohl fühlt. Alle öffentlichen Zentren sind mit ÖV erreichbar, die Umfahrung Pfäffikon ist seit einigen Jahren in Betrieb und hat die Bewährungsprobe bestanden.“	Was die Gemeinde Freienbach in 12 Jahren konkret in einen „wunderschönen Ort“ verwandeln wird, ist nicht ausgeführt. Die Umfahrung Pfäffikon wird als fixe Vorgabe dargestellt. Die Möglichkeit einer Ablehnung des Umfahrungs-Baukredits durch die Stimmbürger wird mit keinem Wort erwähnt. Ebenso wenig werden die wirksamen Entlastungen durch die Alternativen ‚Halten-Vollanschluss‘ und ‚Seedammcenter –Direktanschluss‘ aufgezeigt.
Flankierende Massnahmen Entlastungs- und Beruhigungsmassnahmen	5 6, 8	GP Kurt Zurbuchen GR Andreas Beglinger Nennung des „multifunktionalen Mittelstreifen-Konzepts“ in Bäch und Freienbach als Beispiel für früher umzusetzende „flankierende Massnahmen“/ „Verkehrsberuhigungsmassnahmen“	Extrem teure, wirkungsschwache Pflasterstein-Massnahmen werden als ‚möglichst rasche und wirksame Verbesserung für die schwächeren Verkehrsteilnehmer‘ dargestellt.
Busbahnhof-Überdachung	7	GR Andreas Beglinger „Bald sollen aber auch Taten folgen“...Die Überdachung des Busbahnhofs Pfäffikon sei konkret geplant.	Genau dort soll aber die Umfahrung Pfäffikon entstehen und der Busbahnhof müsste während der jahrelangen Bauphase an einen immer noch nicht definierten(!) Platz verlegt werden. Nirgends wird beschrieben, dass somit diese Überdachung aber nur gerade für zwei, drei Jahre stehen bleiben könnte. Kosten-/Nutzen-Verhältnis?
Nachteile der Umfahrung	8	Kantonsingenieur Franz Gallati, im sogenannten „Kurzinterview“ auf die Frage zur Umfahrung: „Gibt es Nachteile?“	Es wird auf diese Frage hin kein einziger Nachteil aufgezählt:

		<p>1. Satz: „Mit der Umfahrungsstrasse können wir zwar die Staus im Dorfzentrum eliminieren.“</p> <p>2. Satz: „Die weitere Siedlungsentwicklung in den Bezirken March und Höfe wird aber zusätzlichen Verkehr verursachen.“</p> <p>3. Satz: „Dem begegnen wir mit Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement.“</p> <p>4. Satz: „Ändern wir allerdings an der heutigen Situation nichts, hätten wir auf der Churerstrasse bis im Jahr 2020 täglich etwa 25 000 Autos.“</p> <p>5. Satz: „Was hiesse: Der Stau würde weiter zunehmen und den öffentlichen Verkehr zusätzlich behindern.“</p>	<p>Das „zwar“ wird nicht weiter ausgeführt...müsste richtigerweise aber darauf hinweisen, dass die Umfahrung eine Problemverlagerung, nicht eine Problemlösung bedeutet. Die Staus wären im Osten und Westen der Umfahrung zu erwarten und würden weitere Wohngebiete belasten. Die Verkehrs-Quellen werden in dieser Antwort ‚weit ausserhalb‘ lokalisiert,...z.B. in der <i>March</i>. Nicht erwähnt wird, dass die Umfahrung Pfäffikon gebaut werden soll, um die Voraussetzung zu schaffen für eine enorme zukünftige Bautätigkeit zwischen Bahnlinie und Churerstrasse (vgl. Zweckmässigkeitsbericht zum Vollanschluss Halten, 2005)</p> <p>„Mobilitätsmanagement“ ist eine Worthülse ohne griffige Sachinformation für die Bürger.</p> <p>Das ist auch nach dem Bau der ‚Umfahrung‘ als Parallelstrasse nicht auszuschliessen, wenn im Kern so intensiv „städtisch“ gebaut werden kann.</p> <p>Hinweise auf folgende Nachteile fehlen gänzlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - fragliche grundsätzliche Machbarkeit im Tunnelbereich, entlang der Bahnlinie und beim Westkreisel aufgrund der problematischen Bodenbeschaffenheit und Platzverhältnisse - viel höhere Gesamtkosten als jetzt bekanntgegeben, insbesondere für bauliche Spezialmassnahmen, die (unerwartet?) auftauchen werden, wenn alle heute noch offenen Fragen abgeklärt sind, häufige und extrem hohe Sanierungskosten nach Inbetriebnahme - Risiken: Umweltverträglichkeitsprüfung (wurde noch nicht durchgeführt und kann das Projekt als Ganzes zu Fall bringen), Unterbrechung des Grundwasserflusses, Hochwassergefährdung, Schädigung der Nachbargrundstücke (Versicherungen, Schadenersatzforderungen, rechtliche Unsicherheiten, zeitliche Verzögerungen durch Einsprachen, ...) - fehlendes Geld für andere Strassenabschnitte und andere Aufgaben der öffentlichen Hand - Belastungen während der Bauphase, teure Provisorien, negative Auswirkungen auf das übrige Strassennetz und die Lebensqualität - Belastungen nach Inbetriebnahme: Lärm, Gestank, Stauverlagerung, Unfallgefahren, häufige Umleitungen/Schliessungen infolge überdurchschnittlich hohem, laufendem Sanierungsbedarf,... - Auslösen von weiterem Verkehrsaufkommen
Mobilitätskonzept	10-12	Kein Hinweis auf die relativ geringen Gesamtinvestitionen für den öffentlichen Verkehr bis 2020	<p>Mehr Schein als Sein: Die Ernsthaftigkeit der ÖV- und Langsamverkehrs-Förderung wird sehr relativiert durch die mageren Investitionsabsichten, die im Mobilitätskonzept genannt sind: Von 2007 bis 2020 sind gesamthaft Investitionen in die „Verbesserung der Infrastruktur des Langsamverkehrs und in den öffentlichen Verkehr“ von nur 5.8 Millionen geplant. Im Vergleich zu den erwartbaren Investitionen für den motorisierten Individualverkehr ist diese Zahl äusserst gering. Die breite Darstellung des behördlichen Interesses an der ÖV-Förderung ist darum eher PR als ernsthafter politischer Schwerpunkt. Man vergleiche auch den erwartbaren Aufwand für „Kommunikation“ von 2007-2020 : 13x 400'000Fr. = 5.2Millionen !</p>

Thema 'Steinfabrikareal'	19	GP Kurt Zurbuchen „Grundsätzlich muss ich festhalten: 70 Millionen bleiben 70 Millionen, ob wir das Steinfabrik-Areal mit Geld bezahlen oder gegen Land eintauschen.“	Ohne Bezug zu nehmen auf den deklarierten Themenschwerpunkt „Mobilität“ wird in der ersten Ausgabe das Thema „Steinfabrik-Areal: wie weiter?“ aufgegriffen. Die Auswirkungen der Nutzung auf den Verkehr werden mit keinem Wort erwähnt. Hingegen wird hier den Bürgern einmal mehr zu Unrecht weisgemacht, dass bei einer Umzonung mit 70 Millionen Entschädigungskosten gerechnet werden müsse (vgl. auch Medienmitteilung des Gemeinderates vom 1. November 2007). Dies verletzt nach unserer Meinung die Pflicht zu behördlicher Objektivität. Dass ein Naherholungsgebiet „Steinfabrik-Areal“ für die nachhaltige Entwicklung (die ja das Anliegen des Magazins sei, gemäss Überschrift) sehr viele positive Aspekte hätte, wird mit keinem Wort erwähnt.
Wettbewerb Städtebauliches Konzept	19	GR Werner Schnellmann zu den Städtebaulichen Konzepten der 4 Wettbewerbsteams: „In der nächsten Ausgabe dieses Magazins können wir Ihnen das Siegerprojekt vorstellen.“	Der Infoblock zum Städtebaulichen Konzept-Wettbewerb ist inmitten der Themenseite „Steinfabrik-Areal: wie weiter?“ platziert. Als behördliche Alternative zu einem Naherholungsgebiet am See? Eines der Wettbewerbsteams verlangte einen früheren intensiven Einbezug der Bevölkerung in diese Frage. Das wurde vom Gemeinderat abgelehnt. Die Bestimmung des Siegerprojekts findet unter Ausschluss der Öffentlichkeit statt. Echter Dialog mit der Bevölkerung ist so nicht gegeben.
Antwortkarten	Um- schlag	Leserumfrage bezüglich Magazin, Inhalt, Layout und Bildern: „Wie gefällt Ihnen...? Sehr gut/ gut, geht so“	Die Antwortskala umfasst nur den Positivbereich. Kritik wird offenbar nicht erwartet. Ist sie unerwünscht? Welche Aussagekraft hat eine solche Rückmeldemöglichkeit ?

Pfäffikon, 24. Januar 2008
Vorstand des Trägervereins Bürgerforum Gemeinde Freienbach
Irene Herzog-Feusi, Präsidentin