

Gemeinderat

Auszug aus dem 13. Protokoll vom 18. Juni 2025

241

6.3.1 Allgemeines Löwenkreuzung - Rückmeldung TBA zum Vorprojekt

Geschäft 2025-0302

Im Ausstand: Hans Stauffacher

Ausgangslage

Eine erste Stellungnahme der Gemeinde zum Vorprojekt Löwenknoten des Tiefbauamts des Kantons Schwyz (Baudepartement) erfolgte mit dem öffentlichen Gemeinderatsbeschluss Nr. 434 vom 5. Dezember 2024.

Aufgrund einer vertieften Auseinandersetzung mit dem Projekt formuliert der Gemeinderat nachfolgend seine ergänzende Einschätzung.

Erwägungen

Allgemeines

Die Ausstandspflicht von Mitgliedern des Gemeinderats richtet sich nach dem kantonalen Justizgesetz (JG) beziehungsweise nach der ZPO (§ 73 GOG i.V.m. § 132 JG).

GR Hans Stauffacher befindet sich aufgrund seiner Mitgliedschaft in der IG Löwenkreuzung im Ausstand.

Würdigung

Der Kanton beabsichtigt die Realisierung eines lichtsignalgesteuerten Knotens zur Steuerung des Verkehrs, mit dem Ziel, auch in Zukunft eine ausreichende Verkehrsqualität sicherzustellen. Das vorgelegte Projekt beinhaltet neben einer Leistungserhöhung eine Priorisierung des Busverkehrs von der Bahnhofstrasse her sowie eine signifikante Verbesserung für den Veloverkehr.

Sowohl der Kanton als auch die Gemeinde haben ein grundsätzliches Interesse an einer Optimierung der verkehrlichen Situation. Der Gemeinderat anerkennt, dass es sich um eine Gesamtlösung handelt, welche die Bedürfnisse möglichst vieler Verkehrsteilnehmer berücksichtigt. Er würdigt den geleisteten Planungsaufwand des Kantons und dass er den Auftrag der Gemeinde aufgenommen und mit Engagement bearbeitet hat.

Kritikpunkte und Fragezeichen

Das Projekt erfordert eine überaus grosse Landbeanspruchung. Einspurstrecken, Velospuren, Busbuchten und auch Fussgängerinseln führen in ihrer Kombination zu einem für das «bereits gebaute» Pfäffikon überdimensionierten Strassenquerschnitt. Der Gemeinderat bezweifelt, ob sämtliche Massnahmen in der vorgesehenen Kombination tatsächlich notwendig sind.

Beispielsweise wird die Notwendigkeit der Rechtsabbiegespur von der Churerstrasse in Richtung Schindellegistrasse hinterfragt. Velospuren sind grundsätzlich zu begrüßen – doch, wenn sie sich zwischen zwei Fahrstreifen des motorisierten Individualverkehrs befinden, ist zu prüfen, ob sie tatsächlich zu mehr Verkehrssicherheit beitragen und ob ihr Nutzen in der Gesamtabwägung genügend gerechtfertigt ist. Der geplante Strassenquerschnitt führt zudem zu sehr geringen Fassadenabständen. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen sind erhebliche Komplikationen bezüglich des Warenumschlags hinsichtlich

Anlieferungen zum Beispiel von Kurierdiensten zu erwarten oder auch hinsichtlich künftiger äusserer Sanierungsarbeiten an bestehenden Gebäuden.

Die erhebliche Landbeanspruchung ist darauf zurückzuführen, dass das Vorprojekt ausschliesslich auf die künftig erwarteten Verkehrsfrequenzen ausgerichtet ist und dafür entsprechende Kapazitäten schaffen will. Nach reiflicher Überlegung stellt der Gemeinderat diese eindimensionale Projektausrichtung in Frage. Denn es entspricht der allgemeinen Erfahrung, dass zusätzliche Verkehrskapazitäten auch zusätzlichen Verkehr induzieren. Aus Sicht des Gemeinderats besteht ein realistisches Risiko, dass sich in einigen Jahren zeigen wird, dass selbst die heute prognostizierten Kapazitäten nicht mehr ausreichen. In diesem Zusammenhang ist auch auf einen grundsätzlichen Widerspruch hinzuweisen: Der geplante Vollausbau Anschluss Schindellegi mit Zubringer Freienbach sieht flankierende Massnahmen vor, um den Verkehr möglichst auf den neuen Zubringer und weg von der Schindellegistrasse zu führen. Gleichzeitig wird jedoch die Löwenkreuzung - sowohl von der Schindellegistrasse her als auch in Richtung dieser - auf einen möglichst reibungslosen Verkehrsfluss hin optimiert. Diese Zielsetzungen sind nicht kohärent.

Bushaltestellen und Busführung nicht ausgereift

Aus Sicht des Gemeinderats gehört der Bus ins Zentrum. Die vorgesehene Verlegung bzw. Aufhebung der Haltestellen «Löwen» und «Zentrum» hin zum Brüel-Schulhaus sowie zum Geschäftshaus nach der Rebstockstrasse und in die Kurve an der Schindellegistrasse sind für die Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs (öV) unattraktiv und nicht nachvollziehbar. Den Plan, in der Kurve an der Schindellegistrasse eine behindertentaugliche Haltestelle realisieren zu wollen, zieht der Gemeinderat stark in Zweifel. Welche zwingenden Gründe sprechen für dieses Konzept?

Neben der Umplatzierung der Bushaltestellen stellt der Gemeinderat auch die Notwendigkeit der geplanten Busbuchten in Frage. Diese tragen wesentlich zur grossen Landbeanspruchung bei. Fahrbahnhaltestellen hingegen bieten den Vorteil, dass eine heute geforderte Buskante von 22 cm Höhe einfach umgesetzt werden kann – im Gegensatz zu Busbuchten, bei denen lediglich eine 16 cm Kante möglich ist.

Einseitige Ausrichtung nicht zielführend

Das Projekt fokussiert ausschliesslich auf die Erweiterung der Verkehrsinfrastruktur und die Erhöhung der Kapazität. Andere relevante Aspekte gehen verloren. Es werden keine weiteren Nutzungsinteressen abgewägt und keine Prioritäten gesetzt.

Schweizweit ist hingegen eine Tendenz zu beobachten, wonach bei der Gestaltung von Strassenräumen in Ortskernen der motorisierte Verkehr an Gewicht verliert, während andere Anliegen wie Klimaschutz, Biodiversität, sozialer Austausch und qualitätsvoller Freiraum an Bedeutung gewinnen.

Durch die offensichtliche Priorisierung des motorisierten Strassenverkehrs werden erhebliche Nachteile für den Langsamverkehr bzw. für die Durchwegung des Zentrums befürchtet. So ist insbesondere bei Fussgängerstreifen mit deutlich längeren Wartezeiten zu rechnen.

Das Ortsbild im Zentrum wird künftig noch stärker durch Asphalt und Beton geprägt sein – mit sämtlichen negativen Begleiterscheinungen wie erhöhter Aufheizung. Dies auch deshalb, weil die wenigen noch vorhandenen Bäume geopfert werden müssen. All dies beeinträchtigt die Attraktivität Pfäffikons als Zentrum erheblich. Wünschenswert wäre hingegen, dass den sogenannten Schwammstadt-Aspekten mehr Gewicht gegeben wird (z.B. Versickerungs- und Retentionsflächen, wasserdurchlässige Oberflächen).

Zwar ist dem Gemeinderat bewusst, dass der Bereich der Löwenkreuzung derzeit wenig ansprechend und stark durch Verkehr geprägt ist. Doch mit dem vorliegenden Ausbauprojekt wird jegliche Möglichkeit zur künftigen Aufwertung und Gestaltung des Zentrums dauerhaft verbaut.

Um den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen gerecht zu werden, braucht es aus Sicht des Gemeinderats eine aktive Aushandlung von Spielräumen zwischen den unterschiedlichen Interessen. Es braucht Wagnisse und Ansätze, die über rein verkehrsbezogene Funktionen hinausgehen; und von einer interdisziplinären Planungsgruppe bearbeitet werden.

Bauzeit als erhebliche Belastung

Die veranschlagte Bauzeit von zwei bis drei Jahren stellt eine erhebliche Hypothek für Pfäffikon dar. Es ist nachvollziehbar, dass mit dieser grossen Belastung gerechnet werden muss, in welcher Form das Projekt auch umgesetzt wird. Nur, eine minimale Akzeptanz der damit verbundenen Widrigkeiten setzt voraus, dass das Projekt insgesamt stimmig und für Pfäffikon zweckmässig ist - und dass es während der Bauzeit bei jeder Mehrbelastung und bei jeder Reklamation argumentativ tragfähig vertreten werden kann, weil es sich um eine zielgerichtete Zukunftsinvestition handelt.

Planungsprozess

Der Gemeinderat stört sich am bisherigen Planungsprozess, der über die Köpfe der Betroffenen hinweg und ohne genügende Involvierung der Gemeinde zu einem suboptimalen Ergebnis führte. Der Gemeinderat hätte es bevorzugt, bereits in einer früheren Planungsphase intensiver einbezogen zu werden, um die lokale Erfahrung und obgenannte Inputs und Gemeindebedürfnisse wie Bushaltestellen, Langsamverkehr oder Lebensqualität einzubringen.

Staldenbachdurchfluss sanieren

Die Sanierung des Staldenbachdurchflusses ist aufgrund der vorliegenden Informationen nachvollziehbar. Der Gemeinderat stellt allerdings in Frage, ob die Vergrösserung ausreichend auf die vor- und nachgelagerten Kapazitäten abgestimmt ist. Einerseits wird damit das Rückhaltebecken Weid angesprochen, das ja gerade darauf ausgerichtet ist, bei Hochwasserereignissen grosse Wassermassen aufzunehmen. Andererseits stellt sich die Frage, ob die Durchflussvergrösserung mit der Durchlasskapazität bei der Unterdorfstrasse (Parkplatz Häcki) kompatibel ist.

Fazit:

Zusammenfassend erachtet der Gemeinderat das vorgelegte Projekt insgesamt als nachteilig, da es einseitig verkehrsorientiert ausgerichtet ist und andere, kommunale Interessen und Bedürfnisse - wie der Zugang zum Bus (öV), die Anliegen des Langsamverkehrs oder die Lebensqualität - vernachlässigt. Es orientiert sich ausschliesslich an künftig erwarteten Kapazitätsszenarien und berücksichtigt den Siedlungsraum wie auch andere Nutzungsansprüche zu wenig.

Der Gemeinderat erkennt jedoch auf Basis der vorliegenden Planungen durchaus Chancen für ein durchdachtes Projekt, das die unterschiedlichen Interessen besser in Einklang bringt und langfristig zu einer nachhaltigen Lösung führen kann. Eine einseitig auf Verkehrsinteressen ausgerichtete Maximallösung bleibt wohl illusorisch. Daraus folgt, dass Kompromisse und Abstriche notwendig sind und mit einer pragmatischen Haltung ein Optimum unter Berücksichtigung der verschiedenen genannten Ansprüche gefunden werden kann.

Der Gemeinderat kann sich vor dem Hintergrund obiger Ausführungen zwei Szenarien zur Lösungsfindung vorstellen. Beide Szenarien beinhalten den verstärkten Einbezug der

Gemeinde und der Betroffenen um kommunale Nutzungsinteressen und Erfahrungen einfließen zu lassen.

Szenario 1 (kurz-/mittelfristig): Das Projekt in Partnerschaft optimieren und unterschiedliche Nutzungsansprüche austarieren.

Das Szenario 1 könnte rasch angegangen werden und beinhaltet:

- Auslegeordnung der unterschiedlichen Nutzungsansprüche und Abgleich derselben
- Optimierung und Komprimierung des Projekts in engem Austausch mit der Gemeinde und den weiteren Betroffenen: Überprüfung der Spuren, der Busplatzierung und -haltestellen, des Fussgängerverkehrs, des Veloverkehrs, des Staldenbachdurchflusses u.a.
- Evtl. Durchführen eines Testversuchs zur Aufhebung des Linksabbiegers Schindellegi-Strasse Richtung Freienbach und Evaluation der Auswirkungen auf das Verkehrssystem beziehungsweise auf das vorliegende Projekt
- Bereitschaft der Gemeinde, eigene Flächen zwecks Optimierung einzubringen (z.B. Grundstück-Nr. 599, PP City Haus, allenfalls weitere)

Szenario 2 (langfristig): Die Grundlagen verbessern und die Entwicklungen bezüglich Vollanschluss Schindellegi berücksichtigen.

Das Szenario 2 nimmt sich mehr Zeit und zielt darauf ab, die Planungsgrundlagen für das Projekt Löwenkreuzung zu verbessern bzw. breiter abzustützen und so zu optimieren. Es berücksichtigt die Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Vollanschluss Schindellegi und Zubringer Freienbach, wodurch mehr Investitionssicherheit geschaffen werden kann. Das Szenario kann stufenweise angegangen werden, indem Schwachstellen eruiert und schrittweise behoben werden. Ebenso sollen die unterschiedlichen Bedürfnisse und Interessen besser eruiert und aufeinander abgestimmt werden.

Szenario 2 könnte beinhalten:

- Vorziehen des Teilprojekts Staldenbach mit Werkleitungen
- Prüfung von Verkehrsentflechtungen in einem über den eigentlichen Knoten hinausgehenden Perimeter, Alternativen für den Langsamverkehr (z.B. alternative Veloroutenführung)
- Verlängerung der Rechtsabbiegespur von Schindellegi Richtung Chur
- Prüfung Einführung eines Einbahnregimes auf der Etzelstrasse von Schindellegi Richtung Freienbach mit Optimierungen
- Prüfung einer Alternativlösung mit anderem Geschwindigkeitskonzept im Zentrum Pfäffikon, Modellierung der Verkehrsflüsse sowie gegebenenfalls Durchführung von Testversuchen
- Prüfung einer Testphase mit Lichtsignalregelung zur Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen

Fragen an den Kanton

Der Gemeinderat ersucht das Baudepartement um die Beantwortung folgender zwei Fragen:

- 1) Ist das Baudepartement bereit, im Rahmen von Szenario 1 in Partnerschaft mit der Gemeinde Freienbach Optimierungen des bestehenden Vorprojekts gemeinsam zu prüfen?
- 2) Kann das Baudepartement auch Hand bieten für die Verfolgung des Szenarios 2?

Beschluss

1. Der Gemeinderat nimmt zum Vorprojekt Löwenknoten des Tiefbauamts Schwyz gemäss den Erwägungen Stellung.
2. Das Baudepartement des Kantons Schwyz wird um eine Rückmeldung zu den zwei Fragen gemäss den Erwägungen gebeten.
3. Zufertigung durch Protokollauszug an:
 - a) Baudepartement des Kantons Schwyz, Olympstrasse 10, 6440 Brunnen
 - b) @ Gemeinderat (7-fach)
 - c) @ Gemeindeschreiberin
 - d) @ Abteilungsleiter (6-fach)
 - e) @ Leiter Raum und Umwelt
 - f) @ Leiter Tiefbau und Verkehr
 - g) @ Leiter Liegenschaften
 - h) @ ÖV Beauftragte
 - i) @ Kantonsräte der Gemeinde
 - j) @ IG Löwenkreuzung
 - k) @ Verkehrskommission
 - l) @ Publikation

Gemeinderat Freienbach



Guido Cavelti
Gemeindepräsident



Esther Reichmuth
Gemeindeschreiberin

Sped: 24.06.2025