

Wirklich eine Überraschung?

Willerzeller-Viadukt

Bezirksammann Franz Pirker schreibt im Einsiedler Anzeiger in seinem Artikel über den Willerzeller-Viadukt, der Bezirksrat sei über den Entscheid vom Kanton und Etzelwerk AG überrascht worden. Dies erstaunt mich doch sehr. Vor zirka sechs Jahren wurde der «Richtplan Mitte Region Einsiedeln» auch vom Bezirksrat verabschiedet (Aussage von Klaus Korner). Im Richtplangeschäft war auch das Strassennetz behandelt worden.

Scheinbar kann der Bezirksrat, respektive der zuständige Ressortverantwortliche Statthalter Hanspeter Egli sich nicht mehr erinnern, ob der Willerzeller-Viadukt als Verbindungsstrasse nach Willerzell und via Sattellegg nach Vorderthal als übergeordnetes Strassenteilstück eingebracht wurde. Ja, vielleicht hat man dies zu jener Zeit versäumt. Nur im Nachhinein sich so zu verhalten, dass der Wegfall des Willerzeller-Viadukts völlig überraschend sei, ist doch eher fragwürdig. Ich denke, für die Bevölkerung von Willerzell sollte eine Lösung gesucht werden, damit sich der Viertel Willerzell weiterhin entwickeln kann.

Tobias Schönbächler (Gross) alt Bezirksrat

---

Bedenklicher Umgang

Willerzeller-Viadukt

Sehr geehrte Damen und Herren der Bezirks- und Kantonsregierung: Wir wohnen seit bald 22 Jahren im Kanton und seit 10 Jahren nun in Willerzell. Ihre Politik bezüglich des Willerzeller Viadukts und Ihr bedenklicher Umgang mit den Interessen der Bevölkerung veranlasst uns, Ihnen diesen offenen Brief zu schreiben.

Bei Ihrer kurzfristigen Einladung zum 15. November zur Informations-Veranstaltung Willerzellerviadukt wurden wir vor vollendete Tatsachen gestellt und hatten endgültige Entscheidungen entgegenzunehmen: Das Viadukt ist zukünftig nicht mehr im Kantonsstrassennetz (Othmar Reichmuth) und Mehrkosten und Mehrzeiten sind inkauf zu nehmen (René Bünter). Die Kantonsregierung hat wohl völlig vergessen, warum es unseren Viadukt überhaupt gibt: Die Willerzeller erhielten es als Teil der Entschädigung für die ihnen aufgezwungenen, existenzvernichtenden Umstände. Von Zumutbarkeit kann keine Rede sein, eher von Zumutung! Man gewinnt den Eindruck, dass unsere Belastungen heruntergerechnet worden sind, um das Viadukt zugunsten einer vermeintlich besseren Verhandlungsposition opfern zu können. Und dann wurde der geplante Wegfall des Viadukts auch noch mit Argumenten begründet, die hinten und vorne nicht stimmen.

«Das Viadukt ist nicht mehr verkehrssicher und muss abgerissen werden»: Wenn die Brücke tatsächlich abbruchreif und/oder nicht mehr verkehrssicher ist, wären neben dem Konzessionär wohl auch die Konzedenten ihren Aufsichts- und Kontrollpflichten nicht nachgekommen. Man hat offenbar den Grundsatz ganz vergessen, dass man die Kontrolle der Pflichterfüllung nicht dem Verpflichteten selbst überlassen darf.

Wir verweisen daher ausdrücklich auf § 46 Abs. 1 der Kantonsverfassung: «Kanton, Bezirke und Gemeinden sowie die weiteren öffentlich-rechtlichen Körperschaften und Anstalten haften für den Schaden, den ihre Organe oder Angestellten bei der Ausübung amtlicher Tätigkeit widerrechtlich verursachen.» Auch ist die Etzelwerk AG gemäss den Bilanzierungsvorschriften verpflichtet, für die langfristige und nicht unerhebliche Verpflichtung zum Erhalt und Unterhalt des Bauwerks, ausreichende Rückstellungen zu bilden. Frage: Wo sind diese Rückstellungen geblieben?

Ausserdem hat die Etzelwerk AG die ursprünglichen Investitionen für das Viadukt in ihr Anlagevermögen gebucht und dann jährlich abgeschrieben. Der Abschreibungsbetrag wurde in der Erfolgsrechnung als Kosten steuersparend beim Kanton und Bund geltend gemacht und von den nicht ausgegebenen Kosten Rücklagen für die Wiederherstellen/-beschaffung gebildet. Frage: Wo sind diese Rücklagen geblieben?

«Neubaukosten von 350 Millionen Franken»: Das waren Ewigkeitskosten für einen Zeitraum von 80 Jahren. Nun sollen die direkten Investitionen eigentlich 86 Millionen betragen, stand im Kleingedruckten der Präsentation. Aber auch diese Zahl ist mehr als fraglich, denn das neue Steinbach-Viadukt mit doppelter Breite gegen vorher und Gewichtslimit von 40 Tonnen (im Ausnahmefall 250 Tonnen, laut Bruno Kälin, Leiter des Gesamtprojektes im Einsiedler Anzeiger vom 22. August 2014) gegen vorher 16 Tonnen hat zirka 28 Millionen (!) gekostet. Es scheint folglich realistisch, dass für das 1115 Meter lange Willerzeller Viadukt unter Verzicht auf doppelte Breite und 40 Tonnen etwa die gleichen Baukosten in Rechnung gestellt werden müssen. Vielleicht 35 Millionen.

Laut SBB-eigenen Berechnungen betragen die Sanierungskosten nach vertiefter Prüfung 10,5 Millionen. Frage: Warum will die Regierung dann statt eines verkehrssicheren Viadukts eine genau so teure Holzbrücke für den Langsamverkehr?

Nach Angaben von Othmar Reichmuth im Interview mit Victor Kälin vom Einsiedler Anzeiger vom 22. November 2016 betragen die direkten Investitionskosten für den ersatzweisen Ausbau der Strecke Willerzellerthal 37 Millionen (bei 80-jährigen Unterhaltskosten von 153 Millionen). Frage: Warum will die Regierung eine Südumfahrung ausbauen, wenn ein Viaduktneubau und dessen Unterhalt erheblich günstiger sind?

Resümee: Die SBB/Etzelwerk haben Rücklagen für einen Neubau/Generalsanierung und Rückstellungen für den Unterhalt gebildet. Die geschätzte Investition von maximal 35 Millionen vielleicht aber auch nur 10,5 Millionen, wenn man die SBB beim Wort nimmt für einen kompletten Neubau, ist bei einer derart langen Konzessionslaufzeit zumutbar.

«Die SBB sind eventuell nicht mehr an der Nutzung des Sihlsees interessiert»: Die Etzelwerk AG liefert mit der Sihlsee- und Pumpkonzession schon heute mehr als 95 Prozent der erzeugten Energie an die SBB. Und wegen des Ausbaus des Bahnangebots werden nach Angaben der SBB bis 2030 25 Prozent mehr Energie zu Spitzenzeiten sogar bis 40 Prozent benötigt.

Die Verhandlungsposition der SBB/Etzelwerk ist reine Taktik: Die SBB droht mit Abbruch der Verhandlungen und Beschreitung des Klageweges, falls die Konzedenten die Viaduktforderung aufrechterhalten. Der Konzessionär versucht doch bloss, eine neue Front aufzumachen, um die vertraglich geschuldete Erhalt- und Unterhaltsverpflichtung aus dem jetzigen Vertrag loszuwerden. Frage: Was hat die Instandsetzung unseres Viadukts mit dem neuen Konzessionsvertrag zu tun?

Und so lauten die vitalen Interessen der Bevölkerung: Garantie (gegebenenfalls Wiederherstellung) der 16 Tonnen Viaduktbelastung); keine Haftungsbefreiung von den Verpflichtungen der laufenden Konzession; Unverhandelbarkeit unseres Viadukts im zukünftigen Konzessionsvertrag; Verbleib im kantonalen Strassennetz; Beibehaltung und Einhaltung der Staukote; Offenlegung der bisherigen Verträge.

Zum Schluss unsere persönliche Meinung zur Konzessionslaufzeit: Warum soll die neue Konzession für 80 Jahre vergeben werden? Die Eigennutzung unserer wertvollsten Energie-Ressourcen, der Energie der Zukunft, darf nicht für einen unüberschaubar langen Zeitraum unmöglich werden.

Horst Peter und Brigitte Kliché (Willierzell)