

Standortbestimmung Willerzeller Viadukt und Appell an die Verantwortlichen der Regierung und der SBB

(von Paul Schönbächler, Schreinerei, Willerzell)

Nach dem 2. öffentlichen Orientierungs- und Diskussionsabend vom **Mittwoch, 05. April 2017** versuche ich, (bin der Meinung) mit gesundem Menschenverstand eine Standortbestimmung und Zusammenfassung zu machen.

Vorgeschlagene Schnellschuss- und Südvariante, Umfahrung über den Viertel Gross:

Anscheinend sind da nicht einmal genauere Abklärungen gemacht worden, ob diese Variante überhaupt ausführbar ist. Sprich Moor-, Natur- und Umweltschutz, unstabiles Gelände, Steinschlag, Schneerutsche, Frösche usw.

Teure und aufwendige Analysen, Expertisen, Gutachten, Vorplanungen usw. sollen da nun Aufschluss geben. Von den ganz sicher bevorstehenden Einsparungen, Gerichtskosten und zeitlichen Verzögerungen für diese Variante gar nicht zu reden.

Ich appelliere deshalb an alle Verantwortlichen:

Begräbt diese, in meinen Augen völlig unsinnige Variante so schnell und so tief wie nur möglich. Bündelt all Eure Kräfte zur Sanierung der Brücke und spart Euch diese immensen Vorabklärungskosten (auch Diese in Sachen Viadukt mit Langsamverkehr gegründete Arbeitsgruppe usw.) Kostenschätzung für die Langsamverkehrsvariante ca. 2.5 Mio. Denn mit diesen eingesparten Geldern finanzieren wir bereits einen grossen Anteil der Brückensanierung. Gegen 100% der Bevölkerung will nämlich diese verrückte Süd-Variante nicht.

Merkt Euch, der Willerzeller-Viadukt ist nicht verhandelbar und es gibt wirklich keine bessere Variante als diese Brücke.

- 1.** Überall werden zwei, dreistellige Millionenbeträge für Umfahrungen von Dörfern aufgewendet und wir machen genau das Gegenteil. Ist denn die Brücke nicht die Umfahrung eines schon bereits, mit sehr viel Verkehr belasteten Dorfes? (Gross).
- 2.** Keinem in der Dorfmitte wohnendem Willerzeller käme es je in den Sinn, diese Süd-Variante für den Weg nach Einsiedeln und vor allem Richtung Biberbrugg zu wählen. Da wären also verkehrsbehindernde Massnahmen beim Weg über die Staumauer unumgänglich, ansonsten der Verkehr auch auf dieser Strecke massiv zunehmen wird.
- 3.** Zudem würde sich bei der Südvariante ein weiterer Ausbau der Strasse von Gross bis Birchli in absehbarer Zeit aufdrängen. Auch dieser Ausbau wird dann seine Millionen verschlingen.
- 4.** Dann käme ja auch noch der Satteleggverkehr dazu und dieser ist, vor allem in den Sommermonaten, nicht zu unterschätzen. Weiter sind in Willerzell zur Zeit gegen 90 Wohnungen im Bau.
- 5.** Wie kommt ein Willerzeller an einem schönen Wintertag gegen Abend in einer vernünftigen Zeit nach Einsiedeln? An solchen Tagen gibt es bereits jetzt schon öfters Stau bis zur hinteren Brücke, obwohl bereits schon kolonnenweise Autofahrer den Umweg über Willerzell und die Staumauer nehmen.
- 6.** Beim Ausbau des Viaduktes lösen sich sehr viele Probleme, die irgendwann auftauchen, viel Beratungszeit und sicher auch hohe Kosten verursachen würden, einfach so von selbst.
 - Ich denke da mal an die Zeitvorgaben der Feuerwehr, Ambulanz, Polizei. (Öfters Unfälle auf der Satteleggstrasse).

- Die vielen Probleme des öffentlichen Verkehrs (Fahrzeiten). Wer wird wohl, noch wie, wieviel und wann bedient?
- Wie kommen die Schüler oder die Arbeitenden mit einer Stunde Pause über Mittag noch nach Hause? (Fahrzeit ca. 14 Min., ohne jegliche Behinderung). Entweder die Mittagspause wird verlängert (sofern möglich) oder er bleibt von zu Hause fern. Müsste dann für die Schüler ein Mittagstisch eingeführt werden?

7. Weiter der Umweltaspekt der sehr stark ins Gewicht fällt und nicht zu unterschätzen ist. Ich rufe die schon bereits veröffentlichten Zahlen nochmals kurz in Erinnerung:

- ca. 2'700 Fahrzeuge nutzen täglich den Viadukt.
- Ergibt ca. 10'800 Mehrkilometer pro Tag und dies entspricht in 4 Tagen bereits einer Reise um die ganze Welt.
- Ergibt für die heutigen Nutzer Mehrkosten pro Jahr von ca. Fr. 2'700'000.--. –
- Die Umwelt dankt da 1'000 mal!!!

8. Weiter ist auch der touristische Aspekt nicht zu unterschätzen und von sehr grosser Bedeutung.

- Allen Velofahrern, Inline-Skatern, Joggern, Rollski-Läufern usw. würde, wie bis anhin, fast die ganze rechte Sihlseeeseite zur Verfügung stehen, was mit der Südumfahrung aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens nicht mehr möglich wäre. Ihnen stünde damit nur noch die sehr windige, gut 1 Kilometer lange Brücke zur Verfügung. Dies wäre zu bedauern, da die Strecke rund um den Sihlsee sehr, sehr beliebt ist und auch rege und gerne genutzt wird.

Ich hoffe, dass ich mit diesen einfachen Worten aufzeigen kann, dass es nur eine brauchbare, umweltverträgliche, akzeptable, unverzichtbare, von der Bevölkerung voll unterstützte Lösung gibt.

Eine bessere Variante gibt es einfach nicht! Es gibt sie nicht!!!

Und diese gilt es zu unterstützen und alles andere möglichst rasch aufs Eis zu legen.

Zählen wir alle Kosten unter dem Strich zusammen, ist dies, und da bin ich voll überzeugt, auch weitaus die kostengünstigste Lösung.

Solche strategischen Fehlplanungen können wir uns nicht leisten. Diese verzeiht uns niemand und die nächste Generation wird uns ganz sicher dafür dankbar sein.

Alle, die gleicher Meinung sind, bitte ich die Petition unter www.willerzell.ch herunterzuladen und die ausgefüllten Unterschriftsbögen bis spätestens 31. Mai 2017 einzureichen. Herzlichen Dank!

Und zum Schluss noch eine Anmerkung betreff Tragfähigkeit der Brücke.

Da wurde uns am 1. Informationsabend mit grosser Überzeugung klipp und klar dargelegt, dass die Tragfähigkeit unserer „maroden“ und in schlechtem Zustand befindende Brücke nicht mehr gewährleistet sei und raschmöglichst eine Gewichtsbeschränkung eingeführt werden müsse.

Bei solchen Aussagen wird ja die Unterhaltspflicht der SBB mehr als in Frage gestellt.

Und dann im Februar 2017 wurde veröffentlicht, dass die SBB im Verlaufe des Sommers 2017 eine sanfte Renovation an der Brücke vornehmen wird. Es sollen die spröden Gummidichtungen zwischen den Fahrbahnen ersetzt werden.

Damit sei gewährleistet, dass der Viadukt bis zum Ablauf der Konzession (31.12.2022) weiterhin mit 16 Tonnen befahren werden kann.

Als ich diese Zeilen las, schaute ich doch 2x auf den Kalender, ob wir jetzt schon der 1. April haben. Unglaublich, was da der Bevölkerung einfach so vorgegaukelt wird.

Für mich heisst dies nicht anderes als:

Die Unterkonstruktion der Fahrbahn muss jetzt noch ziemlich intakt sein. Wenn aber weiterhin Salz- und Regenwasser über die Eisenkonstruktion läuft, könnte es allenfalls kritisch werden. Und da wären wir nochmals bei der Unterhaltspflicht.

Oder die 2. Variante müsste sein:

Wie uns immer wieder mit Überzeugung gesagt wurde, dass die Unterkonstruktion wirklich in einem derart schlechten Zustand ist, die SBB jedoch über so hoch entwickelte, strapazierfähigen und äusserst stark belastbaren Gummidichtungen verfügt, dass alles wieder tragfähig wird ???

Liebe SBB

Wenn Ihr über solche strapazierfähigen Spezialgummis verfügt, warum spannt Ihr nicht einfach vom Birchli nach Willerzell ein breites Gummiband? Als seitliche Abschränkung wäre das alte Brückengeländer ja durchaus wiederverwertbar.

Nur die Verbindung über den Viadukt bringt uns Alle wirklich weiter !!!