

«Wenn etwas passiert, muss ich den «Grind anehebe»»

Zwar ist der Bahnübergang Frohwiesstrasse noch kein Unfallschwerpunkt – die SVP und der Gemeinderat wollten die Situation aber frühzeitig mit einer Unterführung entschärfen.



Noch ist die Unterführung Tunnelstrasse nur für Fussgänger und Velofahrer passierbar.
(Archiv) Foto: Imre Mesterházy

Lea Chiapolini

Redaktorin

Veröffentlicht am: 13.06.2023 – 11.41 Uhr

Dass ein Feuerwehrkommandant in Uniform ans Rednerpult tritt, stellt wohl eher die Ausnahme an einer Gemeindeversammlung dar. Dass auch der Gemeindepräsident nach vorne kommt und ein eigenes Statement abgibt, ebenfalls. Beides so geschehen am Montagabend in Pfäffikon.

Ganze 336 Stimmberechtigte hatten sich im Chesselhuus versammelt, angezogen durch Traktandum zwei von vier: die Initiative «[Unterführung Tunnelstrasse](#)» der SVP Pfäffikon.

Diese fordert eine zusätzliche Unterführung in der Gemeinde, da die Verkehrssicherheit an den Bahnübergängen – besonders beim Übergang Frohwiesstrasse im Bereich Einmündung Russikerstrasse in die Zelglistrasse – ungenügend ist. Zudem kommt es immer wieder zu Verzögerungen bei Rettungseinsätzen von Blaulichtorganisationen.

Genau diese Verzögerungen brachten Feuerwehrkommandant Patrick Oesch dazu, ein Votum abzugeben. «Die gesetzliche Anforderung an Feuerwehren ist, dass innert zehn Minuten nach einem Notruf mindestens zehn Feuerwehrleute beim Brand ankommen. Diese Vorgabe erfüllt die Feuerwehr Pfäffikon nur in 76 Prozent aller Fälle, genau wegen der Bahnschranken.» Eine Unterführung sei dringend nötig, damit die Feuerwehr ihre Arbeit ausüben könne.

Der Gemeinderat hatte sich bereits im Vorfeld [hinter die Initiative gestellt](#). Eine Unterführung sei erforderlich. «Und im Rahmen des Raumentwicklungskonzepts wurde schliesslich festgehalten, dass die Aufenthaltsqualität im Zentrum verbessert und die Sicherheit erhöht werden soll», sagte Bauvorstand Lukas Steudler (FDP).

Das Raumentwicklungskonzept wurde 2021 erarbeitet und dient als Grundlage für das neue, nun auszuarbeitende Mobilitätskonzept. Ein Umstand, der sowohl der [Rechnungs- und Geschäftsprüfungskommission](#) als auch den übrigen Ortsparteien nicht passte. Denn warum zuerst eine Massnahme beschliessen, bevor das Konzept überhaupt steht?

Überlappende Kritik

Von einem Schnellschuss (FDP), herausgeworfenem Geld (Grüne), der simplen Verschiebung des Staus an die Kempptalstrasse (SP), einem fehlenden Fundament (GLP) bis zu dem fehlenden Gegenvorschlag durch den Gemeinderat (EVP) überschneit sich die Kritik der Ortsparteien grösstenteils.

Im Initiativtext heisst es: «Der Gemeinderat wird aufgefordert, im Einvernehmen mit den kantonalen Instanzen das Projekt «Unterführung Tunnelstrasse» wieder an die Hand zu nehmen.» Dieses wurde 2002 ausgearbeitet, jedoch von der Bevölkerung abgelehnt.

Ein grosses Fragezeichen war darum die heutige Haltung des Kantons zu einem solchen Projekt – und in der Folge dessen die finanzielle Beteiligung. Denn der Ausbau der heutigen Personenunterführung bei der Tunnelstrasse zur vollwertigen Durchfahrt würde insgesamt zwischen 10 und 15 Millionen Franken kosten.



SVP-Vertreter Michael Gut, Stefan Krebs und Fredy Kull mit Gemeindepräsident Marco Hirzel bei der Übergabe der Initiative. Foto: PD

Mitinitiant Stefan Krebs gab sich zuversichtlich, dass der Kanton sich grosszügig zeigen wird, gerade weil auch ein Radweg betroffen wäre. «Und für Radwege gibt es beim Kanton ein grosses Kässeli.»

Anders sah dies Pirmin Knecht, Präsident der Grünen Pfäffikon. «2002 waren mit Christian Huber und Rita Fuhrer (beide SVP) noch zwei Personen aus Pfäffikon im Regierungsrat», fasste er zusammen. «Momentan gibt es gar keine Oberländer Vertretung, die unser Anliegen stützen könnte.»

Ein Votant richtete sich an den Gemeinderat mit der Frage, was denn passiere, sollte die Gemeindeversammlung die Initiative ablehnen. «Wird dann einfach wieder 20 Jahre lang gar nichts passieren?» Dem entgegnete Bauvorstand Lukas Steudler, dass so oder so im Rahmen des Mobilitätskonzepts «ein oder mehrere Standorte für Unterführungen geprüft werden».

Es ist mir bewusst, dass dies unüblich ist, aber ich muss ein paar Dinge richtigstellen.

Marco Hirzel (SVP), Gemeindepräsident

Ein weiterer Votant stellte den Antrag, der Gemeinderat solle das Gespräch mit den SBB suchen, um die gesamte Bahn in den Boden zu verlegen. «Damit wäre das Problem gelöst.» Doch Gemeindepräsident Marco Hirzel (SVP) konnte den Antrag nicht entgegennehmen, da bei Initiativen gemäss geltendem Recht keine Gegenvorschläge möglich sind.

Dafür schritt er kurz darauf selber ans Rednerpult. «Es ist mir bewusst, dass dies unüblich ist, aber ich muss ein paar Dinge richtigstellen.» Als Vorstandsmitglied der Regionalplanung Zürcher Oberland sei er in engem Kontakt mit Vertretern des Kantons. «Und der Amtschef vom Amt für Mobilität unterstützt eine Unterführung in Pfäffikon.»

Als Mitglied im Verkehrsrat könne er zudem mit Sicherheit sagen, dass bis 2035 die S-Bahn auch durch Pfäffikon im Viertelstundentakt fahren werde. «Dadurch verschärft sich die Situation an den Bahnübergängen noch mehr.»

Knappe Entscheidung

Noch seien die Übergänge keine Unfallschwerpunkte. «Aber wenn etwas passiert, muss ich den <Grind anhebe>, weil man sich fragt, warum der Gemeinderat nicht schon lange gehandelt hat.» Er empfahl, die SVP-Initiative, die dem Gemeinderat eine Frist von 18 Monaten für die Ausarbeitung einer abstimmungsreifen Vorlage gibt, anzunehmen.

«Wir können nicht ewig auf das Mobilitätskonzept warten», sagte Hirzel. «Ein Konzept, das heute schon so oft als Argument gebracht wurde, obwohl wir noch gar nicht wissen, was darinsteht.»

Die anschliessende Abstimmung machte dann deutlich, wie zweigeteilt die Pfäffikerinnen und Pfäffiker an diesem Abend waren: Die Initiative wurde mit 170 Nein-Stimmen zu 161 Ja-Stimmen abgelehnt.