



Für eine Aufwertung des Zürichseeufers im Recht
Münchhaldenstrasse 10 | Postfach 876 | 8034 Zürich
044 365 30 82 | info@fair-zh.ch | www.fair-zh.ch

27. Mai 2011/FAiR

Alternative Linienführung des Zürichseeweges rechtes und linkes Ufer

Bericht und Kostenschätzung

Bericht zur alternativen Linienführung eines Zürichseeweges

Grundlagen

Als Grundlage der alternativen Führung des Zürichseeweges linkes und rechtes Ufer dienen ein Übersichtsplan 1:10'000, die beiden regionalen Richtpläne ZPP und ZPZ (Verkehr, Fuss- und Wanderwege) und das im Jahre 2002 in der Zürichseezeitung veröffentlichte generelle Projekt des rechten Ufers.

Ausgangslage

Die beiden Initiativen der SP und der EVP sind zustande gekommen. Der Regierungsrat lehnt zwar beide Initiativen ab, macht aber einen Gegenvorschlag zur SP Initiative. Die Geschäfte gehen nun in die politische Diskussion der Fraktionen und der vorberatenden Kommission des Kantonsrates (KPB, Kommission Planung und Bau) und werden dann zur Verabschiedung der Abstimmungsvorlage für die Volksabstimmung dem Kantonsrat vorgelegt.

Beurteilung der Vorlagen durch „FAiR“

Zur Initiative der SP:

Der Regierungsrat lehnt zwar die Initiative der SP ab, will aber in seinem Gegenvorschlag jährlich 6 Mio. Franken für den Bau von Uferwegen an allen Gewässern des Kantons Zürich bereitstellen. Zusätzlich sollen mit einer separaten Gesetzesvorlage die Gemeinden, in welchen Wanderweganlagen erstellt werden, zu einem Interessenbeitrag verpflichtet werden. Wir von FAiR haben zusätzliche Gemeindemittel von 4 Mio. Franken hochgerechnet, was eine jährliche Bauverpflichtung in Höhe von 10 Mio. Franken bedeuten würde.

„FAiR“ ist der Auffassung, dass die Regierung mit dieser Haltung die Initiative der SP „schleichend“ gutheisst, denn da an allen anderen Zürcher Seen und Flüssen (Greifensee, Pfäffikersee, Türlensee, Lützelsee, Limmatufer, Sihlufer etc.) schon Fusswege existieren und den Fussgängern zum Teil in doppelter Ausführung bereits zur Verfügung stehen, würden die von der Regierung genannten 250 Mio. Franken Investitionsgelder mit diesem Gegenvorschlag entsprechend der gängigen Baupraxis des Kantons umgesetzt. Dazu folgt der Regierungsrat der sich in Arbeit befindenden „Vision Zürichsee 2050“ als Langzeitstrategie und als Grundlage für ein Massnahmenpaket und Umsetzungsprogramm des Konzeptes „Erlebnis Zürichsee zu Fuss“ (vergleiche Antrag 4794 des Regierungsrates vom 13. April 2011 an den Kantonsrat).

Die jährlichen 6 bis 10 Mio. Franken würden also fast ausschliesslich am Zürichsee eingesetzt und würden schon mit den ersten Projekten zu grösseren Eingriffen in die Natur, die Fischerei und ins Privateigentum führen - mit Konsequenzen von Enteignungen mit langjährigen Rechtstreiten und hohen Entschädigungszahlungen.

Fazit: der Gegenvorschlag des Regierungsrats ist keine Alternative zur Initiative der SP und ist deshalb als politische Lösung abzulehnen.

Zur Initiative der EVP:

Der Regierungsrat lehnt die Initiative der EVP ab, weil bereits eine gesetzliche Grundlage bestehe, den Zürichseeweg „möglichst nahe am Ufer“ zu bauen. „FAiR“ ist ebenfalls der Auffassung, dass die Initiative der EVP abzulehnen und die gesetzlichen Grundlagen zur Führung eines Weges möglichst nahe am Ufer zu verhindern sind. Gelegenheit dazu bieten – neben der Ablehnung der Initiative - die Revisionen der kantonalen und regionalen Verkehrsrichtpläne.

Schlussbetrachtungen und Folgerungen

„FAiR“ vertritt die Meinung, dass bereits genügend Wege und öffentliche Anlagen am Zürichsee bestehen. Diese können für die Öffentlichkeit aufgewertet und ausgebaut werden und - wo keine weitergehende Eingriffe in die Natur, die Fischerei oder am Privateigentum stattfinden - auch miteinander verbunden werden.

Zudem können während der kalten Jahreszeiten alle öffentlichen Badeanstalten für jeden zugänglich bleiben, so quasi als „Seeuferweg-Wintervarianten“. Dazu wären kaum Investitionen nötig und die Liegenschaften befinden sich bereits im öffentlichen Eigentum. Der Zürichseeweg existiert also weitgehend und ist als Auftrag an die Öffentlichkeit und Verwaltung aus den Regionalen Verkehrsrichtplänen zu streichen.

„FAiR“ unterstützt einen zusammenhängenden Weg rund um den Zürichsee, mit der Option, dass dieser vom Ufer oder sogar vom seeseitigen Trottoir der Seestrasse abweichen kann. Der Weg soll auf bestehenden Anlagen durch Dörfer mit ihren historischen und kulturellen Sehenswürdigkeiten oder auf Anhöhen mit attraktiver Sicht auf den See und die Berge führen. Im Weiteren soll der Weg auch an die kommunalen und regionalen Wanderwegnetze, die Bus- und SBB-Bahnhöfe und die Schiffstationen angeschlossen werden. Zudem ist eine Verbindung zum zusammenhängenden rechtsufrigen Panoramaweg zu signalisieren.

„FAiR“ hat deshalb eine „Alternative Linienführung des Zürichseeweges“ ausgearbeitet mit folgenden Grundsätzen:

„FAiR“ will keine unnötigen Eingriffe in die Natur, aber auch keine materiellen Enteignungen.
„FAiR“ will, dass die privaten Grundeigentümer ihre Seeufer so pflegen wie bisher und diese Arbeiten nicht dem Staat überlassen, dem das Personal für solche Angelegenheiten fehlt.
„FAiR“ will nicht, dass am Zürichseeufer ein zusätzliches Sicherheitsrisiko entsteht.
„FAiR“ will einen haushälterischen Umgang mit Steuergeldern was bei einem Seeuferweg nicht gegeben wäre.

Kostenschätzung

Bemerkungen zur „Alternativen Linienführung des Zürichseeweges“

- Der Zürichseeweg kann weitgehend als gebaut betrachtet werden und wird auf bestehenden, zum Teil sehr attraktiven Wegen geführt.
- Bestehende öffentliche Anlagen können aufgewertet oder miteinander verbunden werden.
- Der Zürichseeweg folgt so in weiten Teilen dem Seeufer.
- Auf Gestaltungen des seeseitigen Trottoirs ist zu verzichten um nicht u.a. ein zusätzliches strassenpolizeiliches Problem und sehr hohe Kosten zu erhalten.
- Festgesetzte Baulinien, vor allem am linken Zürichseeufer, sind ersatzlos aufzuheben. Baukosten und Kosten für den baulichen und betrieblichen Unterhalt werden gering gehalten.

Den Bedürfnissen der Erholungssuchenden, dem Naturschutz, der Fischerei, der Sicherheit, den Bedürfnissen der Gemeinden und dem Schutz des Privateigentums kann so – nach Beurteilung von FAIR – weitgehend entsprochen werden. Dem öffentlichen Interesse an einem ufernahen Zürichseeweg wird damit hinreichend entsprochen.

Kosten rechtes Zürichseeufer (inkl. Folgekosten)

Neubauten (keine)	CHF	0.000 Mio.
Wintervarianten bei Badeanstalten	CHF	1.000 Mio.
Signalisation des Zürichseeweges	CHF	0.250 Mio.
Prospekt mit allen Sehenswürdigkeiten	CHF	0.250 Mio.
Aufwertung der bestehenden öffentlichen Anlagen	CHF	8.000 Mio.
Auflösen von Servituten	CHF	0.500 Mio.
Total	CHF	10.000 Mio.

Kosten linkes Zürichseeufers (inkl. Folgekosten)

Neubau Wädenswil Giessen bis Schiffflände	CHF	6.000 Mio.
Wintervarianten bei Badeanstalten	CHF	1.000 Mio.
Signalisation des Zürichseeweges	CHF	0.250 Mio.
Prospekt mit allen Sehenswürdigkeiten	CHF	0.250 Mio.
Aufwertung der bestehenden öffentlichen Anlagen	CHF	9.000 Mio.
Aufhebung von festgesetzten Baulinien und Servituten	CHF	1.000 Mio.
Total	CHF	17.500 Mio.

Totalkosten „Alternative Linienführung des Zürichseeweges“ inklusive Folgekosten (ohne baulichen und betrieblichen Unterhalt)	CHF	27.500 Mio.
--	------------	--------------------

Bemerkungen

Der bauliche und betriebliche jährliche Unterhalt wäre in einem erträglichen Masse und müsste vermutlich von den Gemeinden gegen Verrechnung an den Kanton ausgeführt werden.

Die Kosten für die Aufwertungsmassnahmen der öffentlichen Anlagen und die Wintervarianten durch die Badeanstalten müssten zum grössten Teil von den Gemeinden übernommen werden, ausser es wird mit dem Kanton eine andere Vereinbarung ausgehandelt.

27. Mai 2011/ZO/FAiR