

Kommission des Kantons lehnt Uferinitiative knapp ab

Seilziehen um Zürichseeuferweg Mit einer hauchdünnen Mehrheit lehnt die zuständige Kommission des Kantons die Initiative zum Seeuferweg ab. Nun liegt der Ball beim Kantonsrat und beim Volk.

Dorothea Uckelmann

Der Wunsch vieler Menschen nach einem Zürichseeweg rund um den See hat es schwer. Im Juli hatte bereits der Regierungsrat beantragt, die kantonale Volksinitiative ohne Gegenvorschlag abzulehnen. Nun empfiehlt dies, laut einer Medienmitteilung des Kantons, auch die Kommission für Planung und Bau (KPB) mit einer Mehrheit von acht zu sieben Stimmen dem Kantonsrat.

Die Initianten fordern, dass See- und Flussufer freigehalten und deren öffentlicher Zugang erleichtert werde. Zudem soll die Ökologie mehr Gewicht erhalten. In der Kantonsverfassung möchten die Initianten ausserdem verankern, dass am Zürichsee auf Kantonsgebiet bis ins Jahr 2050 ein durchgehender Uferweg erstellt wird. Finanziert werden soll dieser durch einen vom Kanton bewilligten mehrjährigen Rahmenkredit. Die Gemeinden müssten sich demnach nicht mehr finanziell beteiligen.

Rücksicht auf Eigentum

Es sei grundsätzlich falsch, Vorgaben für den Bau des Zürichseeuferwegs auf Verfassungsstufe zu regeln, findet die Kommissionmehrheit (SVP, FDP, Die Mitte). Wie der Seeuferweg finanziert werden soll und bis wann, kann laut Mehrheit der Kommission besser auf Gesetzesstufe geregelt werden. Abgesehen davon sei die Thematik der Uferwege bereits ausreichend geregelt.

Insbesondere die Eigentumsverhältnisse entlang des Zürichseeufers sind nach Meinung der Kommissionmehrheit ein Hindernis für den Bau des Uferwegs. Denn auf das Privateigentum müsse man angemessen Rücksicht nehmen. «Dass Landbesitzer enteignet werden, führt zu weit», sagt denn auch der Herrliberger Domenik Ledergerber (SVP), Kantonsrat und Mitglied der KPB. Seit Jahren würden die



Gegen einen Uferweg rund um den See wehren sich die bürgerlichen Parteien. Teilstücke wie jenes in Horgen zwischen der Villa Seerose und dem Ortsmuseum Sust sind ihrer Meinung nach ausreichend. Foto: André Springer

Befürworter des Zürichseewegs behaupten, dass aufgeschüttetes Konzessionsland nach wie vor dem Kanton und damit der Öffentlichkeit gehöre.

«Es gibt Bundesgerichtsentscheide, welche eine Interessenabwägung zwischen den Eigentümern von Konzessionsland und den öffentlichen Interessen stützen», sagt Ledergerber. Auch wenn Landanlagekonzession heute anders geregelt würde, so könne man die heutigen

Eigentümerinnen und Eigentümer nicht einfach enteignen oder ohne überwiegendes öffentliches Interesse ihr Grundstück beanspruchen. Dies ist auch so im Strassengesetz festgehalten.

GLP macht Gegenvorschlag

Die Minderheit der Kommission beharrt jedoch darauf: «Das Ufer des Zürichsees ist nach wie vor Konzessionsland und gehört damit der Öffentlichkeit», sagt Thomas Schweizer (Grüne),

Kantonsrat aus Affoltern am Albis und Mitglied der KPB. Die Bevölkerung habe ein Recht darauf, am Ufer der öffentlichen Gewässer zu wandern und zu verweilen. Dies solle entsprechend in der Zürcher Kantonsverfassung verankert sein.

Seiner Meinung nach hat der Kanton eine grosse Handlungskompetenz, von der er jedoch keinen Gebrauch mache. «Der Kanton hätte schon längst ein Projekt lancieren und voran-

treiben können», sagt Schweizer. Denn bereits seit der Kompromisslösung zur Volksinitiative «Zürisee für alli» stünden dem Kanton jährlich 6 Millionen Franken für den Bau von Seeuferwegen zur Verfügung.

«Passiert ist seither aber nicht viel», sagt Schweizer. Lediglich ein 180 Meter langer Abschnitt in Horgen sei erstellt worden. Für die Kommissionminderheit bestehe deshalb nach einem Jahrzehnt Untätigkeit drin-

gender Handlungsbedarf. Einen Zeitrahmen bis 2050 für die Realisierung des Zürichseeuferwegs zu setzen und dessen Bau in die Verfassung zu schreiben, erachtet die Kommissionminderheit für legitim. «Wir möchten, dass es endlich vorwärtsgeht», sagt Schweizer.

Einen Gegenvorschlag der Kommission hat die GLP eingereicht. Dieser übernimmt den Fokus auf den Natur- und Landschaftsschutz aus der Volksinitiative. Allerdings soll nicht in die Verfassung geschrieben werden, bis wann der Kanton den Uferweg realisieren muss und wie er diesen finanziert.

Volk hat letztes Wort

Wenig Chancen räumen die Initianten dem Gegenvorschlag ein. Denn ein Zeithorizont sei unbedingt nötig, damit endlich etwas passiere. Denn seit Jahrzehnten würden die Vertreterinnen und Vertreter starker Partikularinteressen in Parlament und Regierung mit allen Mitteln versuchen, den Bau von Uferwegen am Zürichsee zu unterlaufen. «Es ist daher für uns nicht überraschend, dass die bürgerlich dominierte, vorberatende Kommission des Kantonsrats empfiehlt, die Initiative abzulehnen», sagt die Wädenswilerin Julia Gerber Rüegg, Präsidentin des Initiativkomitees. Doch noch sei das letzte Wort nicht gesprochen, denn die Initiative kommt voraussichtlich im März 2024 vors Volk.

Überzeugt, dass die Bevölkerung ein Interesse am See und öffentlichen Zugängen zu diesem hat, ist zwar auch die Mehrheit der Kommission. «Deswegen müssen wir aber nicht auf Biegen und Brechen einen durchgängigen Weg rund um den See realisieren», sagt Ledergerber. Seiner Meinung nach sollte man das Geld besser in bestehende Parkanlagen, Zugänge oder noch geplante Wegabschnitte investieren.

Rapperswil-Jona stimmt über einen Stadttunnel ab

Urnenabstimmung im September Soll der Verkehr in Rapperswil-Jona künftig durch einen Tunnel geleitet werden? Der Stadtrat spricht sich dafür aus und spielt den Ball der Bevölkerung zu.

Es wäre für Rapperswil-Jona das Bauprojekt des Jahrhunderts: ein Stadttunnel, der den überbordenden Verkehr unter die Erde leitet. Kostenpunkt: eine knappe Milliarde Franken.

Doch die Planung des Jahrhundertbauwerks gleicht bisher eher einer unendlichen Geschichte. Nachdem die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger 2011 den Bau eines Tunnels an der Urne verworfen hatten, prüften die Stadt Rapperswil-Jona und der Kanton St. Gallen neue Linienführungen auf ihre Machbarkeit. Sieben Jahre dauerte diese Planungsphase. 2018 wurde der Öffentlichkeit dann eine neue Tunnel-Bestvariante präsentiert. Seither ist es ruhig um das Thema geworden. Bis jetzt: Wie die Stadt nun anlässlich ei-

ner Informationsveranstaltung zur Ortsplanung bekannt gab, soll die Stimmbevölkerung am 10. September einen Grundsatzentscheid über den Stadttunnel fällen. Wie die «Linth-Zeitung» berichtet, wird es zu einer Variantenabstimmung kommen.

Nicht nur eine Abstimmung

Der Stadtrat von Rapperswil-Jona spricht sich gemäss «Linth-Zeitung» wie 2018 für den sogenannten Stadttunnel Mitte aus. Dieser würde den Durchgangsverkehr ab Seedamm bis zur Autobahnausfahrt A15/Hüllistein unterirdisch leiten und hätte überdies auch Anschlüsse beim Tüchelweiher und in Kempraten.

Das St. Galler Tiefbauamt hatte einst eine weitere Tunnelvariante, den sogenannten Tunnel

Über 25'000 Autos fahren jeden Tag über den Seedamm. Das entspricht mehr als 9 Millionen Fahrzeugen pro Jahr.

Direkt, auf Herz und Nieren geprüft. Dieser sieht einen Tunnel mit Portalen nahe der Autobahnausfahrt A15/Hüllistein, beim Tüchelweiher und beim Seedamm vor. Dessen Entlastungswirkung,

so das damalige Fazit der Planer, sei jedoch deutlich geringer, da dieser über keinen Anschluss in Kempraten verfüge.

Dennoch wird der Stadtrat von Rapperswil-Jona der Stimmbevölkerung auch diese Variante zur Abstimmung vorlegen. Mit dieser Grundsatzabstimmung kommt die Stadt einer Forderung des Kantons nach. Dieser hat ein Stimmungsbild verlangt, ehe er die Planung weiter vorantreiben will.

Öffentliches Podium

Bei einem Ja an der Urne würde das Projekt ins Strassenbauprogramm 2024 bis 2028 des Kantons St. Gallen aufgenommen. 2025 oder 2026 käme es dann sowohl zu einer kantonalen wie auch einer kommunalen Abstim-

mung über das eigentliche Bauprojekt.

Der Seedamm ist in puncto Verkehr das Nadelöhr in der Oberseeregion – und das seit vielen Jahren. Mehr als 25'000 Autos fahren jeden Tag über den Seedamm. Das entspricht über neun Millionen Fahrzeugen pro Jahr. Verkehrs- und Bauexperten sind sich deshalb einig, dass man, will man längere Staus und Wartezeiten auf dem Seedamm zukünftig verhindern, um ein Tunnelprojekt nicht herumkommt.

Am 25. April will die Stadt Rapperswil-Jona mit einem Podium den Startschuss für die öffentliche Diskussion rund um den Stadttunnel lancieren.

Fabienne Sennhauser

«Tortour» startet von der KEK aus

Küsnacht Vom 17. bis am 19. August findet mit der sogenannten «Tortour Ultracycling» ein weiteres Radrennen in Küsnacht statt. Dies, nachdem Küsnacht im letzten Jahr Startort der Tour de Suisse war und 2024 die Sportlerinnen und Sportler der Rad-WM an mehreren Tagen durch die Gemeinde fahren werden.

Die «Tortour Ultracycling» ist der grösste mehrtägige Nonstop-Ultracycling-Anlass der Welt und findet mit der Kunstseilbahn Küsnacht (KEK) einen neuen Austragungsort. Gut 500 Athletinnen und Athleten starten mit ihren Crews von der KEK aus. Mit ihren Rennvelos bewältigen sie Strecken von 50, 250, 500 oder 1000 Kilometer. Die Strecken werden nonstop bewältigt. Die Anwohner sowie die Verkehrsführung würden vom Anlass nur marginal betroffen sein, wie die Gemeinde Küsnacht in einer Mitteilung schreibt. (phs)