

Medienmitteilung zur nautischen Medienrundfahrt:

Wie aus jährlich 6 Mio. Franken eine halbe Milliarde werden könnte

18.1.2013 Die Baukosten eines durchgehenden Uferwegs hat der Regierungsrat auf 250 Mio. Franken geschätzt. Dieser Betrag ist gemäss der Kostenschätzungen von FAiR auf den ersten Blick plausibel, aber nicht vollständig. Landerwerbskosten, juristische Auseinandersetzungen, Entwertungen der betroffenen Liegenschaften und Anpassungsarbeiten dürften diesen Betrag auf eine halbe Milliarde verdoppeln. Da die Vorlage kein Kostendach vorsieht, werden mit grosser Wahrscheinlichkeit mit den jährlich 6 Mio. Franken über einen Realisierungszeitraum von 40 Jahren (!) in Zukunft auch Betriebs- und Unterhaltskosten bezahlt werden müssen. Mit andern Worten: Die auf dieser Basis vom Regierungsrat vorgeschlagene Vorlage gleicht einem Fass ohne Boden.

Auf ihrer nautischen Medienrundfahrt hat FAiR aufgezeigt, dass sich die Kosten für einen durchgehenden Seeuferweg nicht in den vom Regierungsrat berechneten CHF 250 Mio. erschöpfen. Wesentliche Kostentreiber wurden nicht berücksichtigt. Zum Beispiel kostete ein einziger Laufmeter des gebauten Uferwegs zwischen Richterswil und Wädenswil CHF 4'700, unter Berücksichtigung der Vorbereitungskosten CHF 5'500. Dabei ist der Weg relativ einfach zu realisieren gewesen, denn es wurden kaum Grundstückbesitzer tangiert.

Kommen nun im von FAiR aufgestellten Vollkosten-Rechnungsmodell Landerwerbskosten (mit einem moderaten Quadratmeterpreis von CHF 3000), die Sanierung der bestehenden Ufermauern und die Entwertung der Liegenschaften von angenommenen tiefen 10 Prozent des Liegenschaftswertes dazu, ergibt sich ein Laufmeterpreis von sage und schreibe CHF 30'600. Umgelegt auf die verschiedenen Seeuferabschnitte am linken und rechten Zürichsee und unter Berücksichtigung der juristischen Auseinandersetzungen sowie der Betriebs- und Unterhaltskosten summieren sich die Kosten in den nächsten 40 Jahre (dies ist der Zeithorizont der Fertigstellung) auf einen unglaublich exorbitanten Betrag von einer halben Milliarde Franken! Die Steuern, die dem Staat und den Gemeinden entgehen würden, sind noch gar nicht berücksichtigt.



Impressum

Herausgeber: FAiR Points | Für eine Aufwertung des Zürichseeufers im Recht | Aargauerstrasse 250, CH-8048 Zürich,

T +41 (0)44 365 30 82, info@fair-zh.ch, www.fair-zh.ch

Konzept: PFISTER KUGLER und PARTNER GmbH, www.pfister-kugler.ch

Layout: Pomcany's Marketing AG, www.pomcanys.ch



Ruedi Jeker

Für FAiR ist klar: Ein durchgehender Seeuferweg, der in erster Linie über den Strassenfonds von den Automobilisten finanziert werden müsste, ist purer Luxus und im heutigen krisengefährdeten wirtschaftlichen Umfeld nicht verantwortungsvoll, nicht nachhaltig und nicht wünschenswert. Darüber hinaus würde die liebliche Kulturlandschaft zwischen Pfannenstil und Zimmerberg, so, wie sie die Zürcher Bevölkerung und Tausende von Touristen lieben, sowie Flora und Fauna am Seeufer empfindlich gestört.

FAiR unterstützt alle Bestrebungen für einen Zürichseeweg, der bezahlbar ist und den Privatbesitz nicht enteignet. Der Verein hat deshalb eine echte Alternative ausgearbeitet, die sich für rund CHF 25 Mio. realisieren lässt, massvoll ist und den Anliegen der Initianten Rechnung trägt. Dabei setzt FAiR vor allem auf das bestehende Fuss- und Wanderwegnetz rund um den Zürichsee. Dieser Vorschlag kann innert fünf Jahren umgesetzt werden.

Der Neubau zwischen Wädenswil Giessen bis zur Schiffflände liesse sich mit CHF 3.5 Mio. realisieren. Ausserdem schlägt FAiR vor, bestehende öffentliche Anlagen aufzuwerten (rechtes Ufer: CHF 8 Mio., linkes Ufer: CHF 9 Mio.). Die Wintervarianten, die durch die öffentlichen Badeanstalten am See führten, schlagen mit CHF 2 Mio. zu Buche. Dazu kommen CHF 2.5 Mio. für Signalisation, Auflösen von Servituten, die Aufhebung von festgesetzten Baulinien sowie Prospekte mit allen Sehenswürdigkeiten.

FAiR setzt sich für die optimale Einsetzung von Steuergeldern ein, nicht für die maximale Wunschvorstellung einiger Fantasten. Dabei setzt FAiR auf die Vernunft des bürgerlichen Kantonsrates, die Vorlage der Regierung zugunsten eines optimalen Kosten-Nutzen-Verhältnisses zu korrigieren.



Jürg Waldmeier

A. Wie aus jährlich 6 Mio. Franken, teilweise auf Kosten der Landschaft, eine halbe Milliarde werden könnte!

1. Grundlagen

Als Grundlagen für die wenig optimistische Prognose dienen folgende Unterlagen:

- die regionalen Richtpläne ZPP und ZPZ (Verkehr, Fuss- und Wanderwege)
- das im Jahre 2002 veröffentlichte generelle Projekt des Zürichseeweges am rechten Ufer
- die Erfahrungszahlen des neu gebauten Seeuferwegabschnittes Richterswil–Wädenswil
- das Strassengesetz
- Schätzungen von Kosten für Studien, Entwürfe und Vorprojekte, die anfallen bis ein Weg gebaut werden kann (Erläuterungen am Beispiel Richterswil–Wädenswil)

2. Ausgangslage

Die beiden Initiativen der SP und der EVP sind im Winter 2010/2011 zustande gekommen. Nachdem aber der Regierungsrat die beiden Vorstösse abgelehnt und einen Gegenvorschlag präsentiert hatte, wurden die beiden Initiativen zurückgezogen. In der Folge hat der Regierungsrat dem Kantonsrat einen Vorschlag zur Änderung des Strassengesetzes (4046 vom 21. November 2012) zur weiteren Beratung überwiesen.

Es sind jährlich wiederkehrend 6 Mio. Franken für alle See- und Flussuferwege vorgesehen sowie eine Kostenbeteiligung der Standortgemeinden von 20%. Die kantonsrätliche Kommission Planung und Bau (KPB) wird demnächst die Beratungen aufnehmen und dann voraussichtlich nach etwa vier bis fünf KPB-Sitzungen dem Kantonsrat zum abschliessenden Entscheid vorlegen.

3. Bemerkungen

Am Zürichsee gibt es nur noch zwei längere Abschnitte, die ohne massive Nachteile gebaut werden können: die Strecken «Giessen» bis zur «Schiffflände» in Wädenswil und von der «Müllenen» bis ins «Horn» in Richterswil.



Kurt Zollinger

Wegen der Nähe zu den Trassen der SBB, der sehr aufwändigen Bauweise und der ungünstigen Geologie werden diese Abschnitte sehr teuer.

Da an allen anderen Seen und Flüssen im Kanton Zürich bereits zusammenhängende, gut ausgebaute und attraktive Seeufer- und Flussuferwege bestehen (Greifensee, Türlisee, Pfäffikersee, Limmatuferwege, Sihlufenerweg etc.), würden sich die vom Regierungsrat vorgeschlagenen CHF 6 Mio. pro Jahr praktisch ausnahmslos auf den Zürichseeweg konzentrieren.

Einige Gemeinden haben der Umsetzungsvorlage (Vernehmlassung) zum Gegenvorschlag des Kantonsrates zur Volksinitiative «Zürisee für alle» nur deshalb positiv beurteilt, weil sie glauben, damit ein grösseres Mitspracherecht bei Uferwegprojekten auf ihrem Gemeindegebiet zu erhalten. Sie scheinen sich nicht bewusst zu sein, dass sie gemäss Strassengesetz auch ohne finanzielle Beteiligung Einfluss nehmen können. Das gilt übrigens auch für die privaten Grundeigentümer.

4. Kosten

Gemäss Regierungsrat würde ein durchgehender Seeuferweg CHF 250 Mio. kosten. Doch einige Kostentreiber hat er schlicht «vergessen» offen zu legen. So fehlen die zu erwartenden finanziellen Aufwendungen für den sehr teuren Landerwerb, Anpassungsarbeiten bei den privaten Grundstücken, vermehrte Polizeikontrollen auf den unbeleuchteten Uferwegen, Pflege der Bepflanzungen, massiv erhöhte Abfallentsorgungskosten, Sanierung der bestehenden Ufermauern, der bauliche sowie der betriebliche

Unterhalt, der zu entschädigender Minderwert der Grundstücke, was zu Mindereinnahmen bei den Steuern führen würde und nicht zuletzt auch die Kosten für juristische Auseinandersetzungen, die bis vors Bundesgericht führen werden.

Für Studien, Vorprojekte und Baulinienvorlagen wurden in den letzten 30 Jahren bereits mehrere Millionen Franken ausgegeben, ohne dass davon ein messbarer Gegenwert herausgeschaut hätte. Zu gross waren die berechtigten Widerstände.

Selbst aus der kantonalen Verwaltung heraus erwuchs Widerstand. Als Beispiel sei der im «UNO-Jahr des Süsswassers» eingeweihte attraktive Weg am Rande der Fischzuchtanstalt Stäfa angeführt. Obschon bereits ein weit attraktiverer Weg bestand, musste mit viel Geld ein zweiter Weg, der hinter dem kantonalen Herrschaftshaus entlang führt, gebaut werden, da die berechtigten Schutzbedürfnisse der Fischzuchtanstalt ausgewiesen waren.

Es ist damit zu rechnen, dass alle betroffenen Grundeigentümer entlang des Zürichsees ihre berechtigten Schutzbedürfnisse ebenfalls geltend machen werden. Exorbitante Kosten wegen Streitereien, Schadenersatzforderungen, hohen Landerwerbskosten, Entwertungen der Liegenschaften, Steuerausfällen und teuren Anpassungsarbeiten wären die Folge. Die gut gepflegten Uferpartien würden verschwinden, denn der Staat ist nicht im Stande, diese mit gleichem Herzblut und dem gleichen finanziellen Aufwand wie die Grundeigentümer zu pflegen.

4.1 Beispiele zur Berechnung der Gesamtkosten

Abschnitt Richterswil–Wädenswil (gebaut)

Der neu gebaute Abschnitt ist ca. 1,6 Kilometer lang. Die Eingriffe in die Natur und ins Private waren relativ gering. Es handelt sich also um einen Weg, der theoretisch kurzfristig hätte geplant, projektiert und gebaut werden können. Die Realität sieht anders aus: Bis der Weg endlich eingeweiht und der Öffentlichkeit übergeben werden konnte, vergingen Jahrzehnte. Viele teure Studien, Entwürfe, Vorprojekte und sogar Bauprojekte wurden ausgearbeitet, bis eine halbwegs allseits verträgliche Lösung gefunden wurde.

Der in der Theorie «einfach» zu realisierende Weg (keine Minderwerte, keine hohen Landerwerbe, keine besonderen Bauprobleme etc.) kostete gemäss Voranschlag ca. CHF 7,550 Mio. Die seinerzeit in der Presse beschriebenen hohen Mehrkosten, die fast zur Baueinstellung geführt haben sollen, sind nicht bekannt und fliessen deshalb nicht in die nachfolgende Berechnung ein.

Aus den bekannten Zahlen ergibt sich ein Laufmeter-Preis von CHF 4'700. Die Vorbereitungskosten von CHF 1.2 Mio. (die auch bei künftigen Projekten anfallen würden), müssen zu diesem Laufmeter-Preis noch hinzugerechnet werden.

Damit ergibt sich ein stolzer, aber realistischer Laufmeter-Preis vom Typ 1: 2 m breit, + 2 x 25 cm Bankett von
CHF 5'500

Abschnitt Zollikon, Wässerig bis Bahnhofstrasse (geplant, proj. Baulinie)

Dieser Abschnitt ist mit Richterswil–Wädenswil nicht zu vergleichen. Die Bebauung steht hier, wie übrigens an den meisten anderen Orten auch, sehr nahe am Ufer. Bewilligte und mittelfristig konzessionierte Bade- und Bootshäuser sind in sehr grosser Anzahl vorhanden. Die Ufermauern und die Vorgärten mit ihren wertvollen Büschen und uralten Bäumen werden von ihren Besitzern liebevoll gepflegt. Trotzdem sieht der regionale Richtplan (ZPP) einen Seeuferweg direkt am Wasser vor. Es gibt sogar auf die ganze Länge eine ausgearbeitete projektierte Baulinienvorlage die glücklicherweise nie festgesetzt wurde.

Berechnung der anfallenden Kosten auf dem Abschnitt

Zollikon

Erfahrungszahlen

Richterswil–Wädenswil (Typ 1) CHF 5'500

Zusätzliche Kosten:

(bei Richterswil–Wädenswil nicht angefallen)

Landerwerb: 3 m² pro Laufmeter Weg

à CHF 3'000/m² (Mittelpreis) CHF 9'000

Sanierung der teilweise baufälligen

Ufermauern pro Laufmeter, geschätzt CHF 1'500

Berechnung der Abwertung der Liegenschaften:

Kosten berechnet aufgrund einer

Streckenlänge von 650 Metern, gezählten

19 Liegenschaften (1'000 m² à CHF 5'000/m²

= CHF 5 Mio./Liegenschaft). Wert aller

Liegenschaften: 19 X CHF 5 Mio. = CHF 95 Mio.

Wert der Liegenschaften pro Laufmeter:

CHF 95 Mio.: 650 Meter = ca. CHF 146'000.

Angenommener zu entschädigender

Minderwert, 10 % von CHF 146'000 CHF 14'600

Laufmeterpreis des Weges inkl. Einberechnung der

Minderwerte vom Typ 2: 3 m breit (Landerwerb),

2,5 m Wegbreite + 2 x 50 cm Bankett **CHF 30'600**

Solche und ähnliche Situationen wie in Zollikon gibt es an sehr vielen Orten rund um den Zürichsee. Nachfolgend die bei einem durchgehenden Seeuferweg zu erwartenden Kosten je Gemeinde.



Typ 2	780 Meter	30'600	CHF 23'868'000
-------	-----------	--------	----------------

A wide-angle photograph of a picturesque lakeside town in Switzerland during winter. The foreground shows a calm body of water reflecting the sky. Along the shoreline, several small, snow-covered wooden structures, possibly boat houses or docks, are visible. Behind them, a row of white houses with steep, snow-laden roofs and dark shutters stands out. Tall evergreen trees are scattered throughout the scene, some heavily laden with snow. In the background, a red construction crane is visible against a pale, overcast sky, suggesting some development or maintenance work. The overall atmosphere is serene and quiet.

4.3 Bemerkungen zum Vergleich der Kosten

Der Regierungsrat hat die Baukosten (CHF 250 Mio.) nicht so schlecht abgeschätzt, nur hat er wesentliche Beträge «vergessen», die mit CHF 308'050'000 (550'377'000–242'327'000) höher ausfallen als die Baukosten selbst!

Der zu entschädigende Minderwert der Liegenschaften wurde in der vorliegenden Kostenschätzung mit 10% des Anlagewertes eher tief angesetzt und könnte bei Detailprojekten noch wesentlich höher ausfallen. Darüber werden aber die Gerichte, in den meisten Fällen das Bundesgericht, entscheiden.

In der Berechnung nicht berücksichtigt sind die vielen polizeilich verfügbaren Parkplätze auf den überbreiten Trottoirs der Seestrasse, die weichen müssten, um an einem anderen Ort wieder erstellt zu werden.

Ebenfalls nicht berücksichtigt sind allfällige Steg-lösungen, die nicht nur zu hohen Kosten sondern auch zu unlösbaren technischen Problemen führen würden.

Die Vision Zürichsee 2050 löst mit ihren vielen Aufwertungsmassnahmen wie Flachufer und Aufschüttungen zusätzliche Kosten aus, die bei der vorliegenden Zusammenstellung nur teilweise berücksichtigt worden sind.

4.4 Allgemeine Bemerkungen

Bei einem derart grossen Eingriff in die Natur, die Fischerei und ins Privateigentum stellt sich die Frage nach dem Kosten-Nutzen-Verhältnis. Da es bereits sehr viele attraktive und gut ausgebaute Wander-, Fluss- und Seeuferwege im Kanton Zürich gibt, steht der Zusatz-

nutzen eines solchen Weges in keinem Verhältnis zu den zu erwartenden Kosten.

Wenn jedoch der geplante Seeuferweg tatsächlich so attraktiv ist, wie von den Befürwortern erwartet, wird dies zusätzlichen motorisierten Verkehr generieren, zu dessen Bewältigung weitere hohe Kosten anfallen werden.

Als Beispiel sei hier der Steg in Rapperswil erwähnt:

Viele Leute, die den Steg von Rapperswil bis nach Hurden begehen wollten, reisten mit dem PW an und sorgten damit für prekäre Verkehrs- und Parksituationen.

Nur ein kurzfristig mit teurem Geld gebauter Parkplatz konnte Abhilfe schaffen.

4.5 Fazit

Der Gegenvorschlag des Regierungsrats ist keine Alternative. Er ist entschieden abzulehnen, weil die Eingriffe in Natur und Landschaft, die Fischerei und das Privateigentum viel zu gross sind. Darüber hinaus sind die zu erwartenden Gesamtkosten viel höher als vom Regierungsrat prognostiziert. Ein solch in allen Teilen überrittenes Projekt bedeutet in höchstem Masse eine Verschleuderung von Steuergeldern.

FAiR ist der Auffassung, dass die Regierung die beiden zurückgezogenen Initiativen sogar noch verschärft hat, weil er jährlich wiederkehrende Beiträge von CHF 6 Mio. ohne abschliessendes Kostendach zur Verfügung stellen will.

Kommen wir also wieder zurück auf den Boden der Realität und konzentrieren uns auf die «alternative Linienführung» des Zürichseeweges von FAiR. Für maximal CHF 30 Mio. wäre diese Idee zu verwirklichen!



B. Die Alternative

1. Grundlagen

Als Grundlage der alternativen Linienführung des Zürichseeweges von FAiR 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 Zürichseeufers.

2. Analyse

FAiR vertritt die Meinung, dass bereits genügend Wege und öffentliche Anlagen am Zürichsee bestehen. Diese können für die Öffentlichkeit aufgewertet und ausgebaut werden und dort, wo es zu keinen zusätzlichen Eingriffen in die Natur, die Fischerei oder am Privateigentum kommt, auch miteinander verbunden werden. Während der kalten Jahreszeiten könnten alle öffentlichen Badeanstalten als «Seeuferweg Wintervariante» für Spaziergänger zugänglich gemacht werden. Dazu wären kaum Investitionen nötig. Da der Zürichseeweg weitgehend existiert, ist als Auftrag an die Politik und die Planungsgruppen der Seeuferweg aus den kantonalen und regionalen Verkehrsrichtplänen (ZPP/ZPZ) zu streichen.

FAiR unterstützt einen zusammenhängenden Weg rund um den Zürichsee, unter der Bedingung, dass dieser vom Ufer oder vom seeseitigen Trottoir der Seestrasse abweichen kann. Er soll auch 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 an die kommunalen und regionalen Wanderwegnetze, die Bus- und SBB-Bahnhöfe und die Schiffstationen angeschlossen werden. Die Verbindung zum zusammenhängenden rechtsufrigen Panoramaweg ist zu gewährleisten.

3. Grundsätze der von FAiR erarbeiteten alternativen Linienführung zum Seeuferweg

- FAiR will keine unnötigen Eingriffe in die Natur, aber auch keine materiellen Enteignungen.

- FAiR will, dass die privaten Grundeigentümer ihre Seeufer weiterhin so pflegen wie bisher und diese Arbeiten nicht dem Staat überlassen, dem das Personal und das Flair für solche Aufgaben fehlen.
- FAiR will nicht, dass am Zürichseeufer ein zusätzliches Sicherheitsrisiko entsteht, da neu gebaute Seeuferwege unbeleuchtet und für Fahrräder nicht explizit gesperrt sind.
- FAiR will einen haushälterischen Umgang mit Steuergeldern.
- FAiR will nicht überall einen Seeuferweg direkt am Wasser, wenn ein ebenso attraktiver und wesentlich günstigerer Zürichseeweg problemlos realisiert werden kann.

4. Kostenschätzung der alternativen Linienführung des Zürichseeweges

4.1 Bemerkungen

Der von FAiR vorgeschlagene Zürichseeweg kann weitgehend als gebaut betrachtet werden. Er wird auf bestehenden, zum Teil sehr attraktiven Wegen geführt. Bestehende öffentliche Anlagen können aufgewertet oder miteinander verbunden werden. Er verläuft zu weiten Teilen bereits am Seeufer. Auf Gestaltungsmaßnahmen des seeseitigen Trottoirs ist zu verzichten, um nicht u.a. ein zusätzliches, strassenpolizeiliches Problem und in der Folge sehr hohe Kosten zu schaffen. 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.

4.2 Rechtes Ufer

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 rechtes Ufer	CHF	10.000 Mio.

4.3 Linkes Ufer

Neubau Wädenswil Giessen bis Schifflande	CHF	3.500 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 linkes Ufer	CHF	15.000 Mio.

Total rechtes und linkes Ufer	CHF	25.000 Mio.
--------------------------------------	------------	--------------------

Nebenkosten wie baulicher- und betrieblicher Unterhalt, geschätzt	CHF	2.500 Mio.
---	-----	------------

Totalkosten «alternative Linienführung» von FAiR	CHF	27.500 Mio.
---	------------	--------------------

4.5 Fazit

- Die zu erwartenden Kosten halten sich in einem erträglichen Rahmen und können ohne Gesetzesänderung finanziert werden.
- Gemeinden können allfällige Aufwertungsmassnahmen wie das Installieren von öffentlichen WC-Anlagen, Kinder-Spielplätzen, Liegewiesen, Bänken und Tischen, Feuerstellen, Kioskanlagen sowie die Wintervarianten selber bestimmen, müssen diese aber auch selber finanzieren.
- Bestehende öffentliche Anlagen können dort, wo keine Eingriffe bestehen, miteinander verbunden werden.
- Der bauliche und betriebliche Unterhalt halten sich in Grenzen und müssen von den Gemeinden gegen Verrechnung an den Kanton ausgeführt werden.
- Die von FAiR vorgeschlagene alternative Linienführung des Zürichseeweges kann problemlos ans kommunale und kantonale Wanderwegnetz angeschlossen werden.

18. Januar 2013/ZO/FAiR