

11. Abrechnung Objektkredit für die Erstellung des Zürichseewegs, Abschnitt Giessen bis Mülönen, Stadt Wädenswil und Gemeinde Richterswil, sowie einer Personenunterführung bei der Mülönen, Gemeinde Richterswil

Antrag des Regierungsrates vom 22. August 2018 und gleichlautender Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 29. Oktober 2019

Vorlage 5483

Andrew Katumba (SP, Zürich), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Kurz vor dem Mittagessen noch eine Kreditabrechnung:

Unser Handlungsspielraum bei Kreditabrechnungen – ich habe es schon vorher gesagt – ist bekanntlich beschränkt. Diese können letztlich nur genehmigt oder eben hingenommen werden, im Falle einer Kreditüberschreitung unter Murren. Aber gerade dieses Murren zeigt der Regierung an, wie man es künftig besser machen kann.

Beim Zürichseeweg, Abschnitt Giessen bis Mülönen, in Wädenswil und Richterswil gab es Mehrkosten von insgesamt 323'750 Franken. Das Murren und Knurren in der KPB blieb dank der sehr nachvollziehbaren Begründung weitgehend aus. Ich gebe Ihnen einen kurzen Überblick:

Die besagte Teilstrecke des Zürichseewegs von Wädenswil nach Richterswil beträgt insgesamt 1,6 km. Davon verlaufen 750 Meter direkt am Seeufer, 270 Meter auf einem Steg über dem Wasser und die übrige Weglänge verläuft an der Seeseite hinter privaten Parzellen und auf dem bestehenden Trottoir. Um den unterschiedlichen Interessen gerecht zu werden, wurden in der Planung die Schwerpunkte «Natur», «ökologische Nutzung» und «Landschaftsbild» festgelegt. Mit dem Neubau der Personenunterführung bei der Mülönen in Richterswil konnte daraufhin der unbewachte Bahnübergang zurückgebaut werden. dies führte zu besagten Mehrkosten, die ich Ihnen nur ganz kurz ausführen möchte.

Die Mehraufwendungen für die Auffüllungen und Flachuferschüttung belaufen sich auf 350'000 Franken. Mehrkosten im Umfang von 290'000 Fraktion entstanden infolge der Erschütterung beim Einbau der Rammpfähle. Im Bereich der SBB-Stützmauer mussten daraufhin Mikropfähle erstellt werden. Mehrkosten von 190'000 Franken gab es darüber hinaus auch für die insgesamt 4200 Tonnen Blocksteine als Uferschutz neu umgeschichtet werden mussten. Für den Bau der Personenunterführung Mülönen wurden zusätzliche Gleissperrungen für den Ein- und Ausbau der Hilfsbrücken notwendig. Die Mehraufwendungen für die Sicherung der Gleisanlagen beliefen sich auf rund 700'000 Franken. Schliesslich konnte im Beschaffungsverfahren leider kein Submissionserfolg erzielt werden, ja, das gibt es auch. Im Angebot betrug die Abweichung gegenüber dem Kostenvoranschlag im Abschnitt «Baustelleneinrichtung» insgesamt 870 000 Franken.

Um den Kredit einhalten zu können, wurden schliesslich verschiedene Massnahmen ergriffen, wie etwa der Verzicht auf Gestaltungs- und Rankenelemente sowie zahlreiche Informationstafeln. Dennoch konnten Mehrkosten, wie gesagt, nicht vermieden werden. Diese belaufen sich auf eine Höhe von insgesamt 323'750

Franken und sind letztendlich durch die Nachforderungen eines Unternehmens entstanden. Die Forderungen wurden der Kommission en détail dargelegt, ich erspare Ihnen hiermit die Einzelheiten.

Im Namen der einstimmigen Kommission für Planung und Bau beantrage ich Ihnen, die Abrechnung zu genehmigen. Besten Dank.

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Der 1,6 Kilometer lange Seeuferweg hat die bewilligten Ausgaben von 8 Millionen Franken um 4 Prozent überschritten, was gemäss Baufachleuten im normalen Toleranzwert liegt. Der Meter Seeuferweg kostete die stolze Summe von 5171 Franken. So viel Seeuferweg kostete 5171 Franken und als Vergleich: Ein Meter Autobahn kostet 11'000 Franken, also das Doppelte. Einfach so zur Einordnung, die Feststellung darf man sicher machen: Der Seeuferweg ist ein sehr teurer Weg. Wäre noch kein Meter Seeuferweg gebaut und müsste noch der ganze Seeuferweg um den Zürichsee gebaut werden – das wären 87,6 Kilometer –, würde das eine stolze oder unglaubliche Summe von 453 Millionen Franken ergeben. Die Frage, die wir uns in der Tat stellen müssen, insbesondere die Parteien, die mittels Volksinitiative den Seeuferweg eingefordert haben: Was können und wollen wir für einen durchgehenden Seeuferweg investieren? Müssen wir vielleicht tatsächlich, wie von der EDU immer wieder gefordert, hin und wieder das bereits bestehende Trottoir, das in der Regel nicht weit vom Seeufer entfernt liegt, als Seeuferweg miteinbeziehen? Erwähnenswert, aber nicht unerheblich ist bei dieser Abrechnung, dass sich die Baudirektion mit der Klage eines Unternehmers hinsichtlich Nachforderungen von sage und schreibe 749'000 Franken konfrontiert sah. Während der Instruktionsverhandlungen vor dem Bezirksgericht Zürich wurde mit dem Unternehmer ein Vergleich von 189'000 Franken abgeschlossen. Die Aufwendungen über die prozessbedingten Abklärungen, anwaltschaftliche Vertretung und Verfahrenskosten beliefen sich aufseiten Kanton auf 134'750 Franken, was Gesamtkosten dieses Gerichtsfalls von sage und schreibe 323'700 Franken ergab. Diese ärgerlichen Mehrausgaben haben hoffentlich zur Folge, dass dieser Unternehmer von der Baudirektion keine Aufträge mehr erhält. Denn wenn ein Unternehmer 750'000 Franken einfordert und schlussendlich mit 190'000 Franken einwilligt, ist die Nachforderung, gelinde gesagt, eine Abzocke.

Die SVP/EDU-Fraktion genehmigt die vorliegende Abrechnung. Danke.

Jonas Erni (SP, Wädenswil): Zuerst muss ich kurz die Fantasiezahlen, die von meinem Vorredner angesprochen wurden, korrigieren: Sie können es selbst nachlesen, bei der Oberlandautobahn hätte ein Meter ursprünglich rund 300'000 Franken gekostet. Man geht davon aus, dass, über alles gesehen, mit Brücken- und Tunnelbauten, ein Meter Autobahn rund 1 Million Franken kostet. Also ich weiss nicht, wo Herr Egli seinen Zahlen herhat.

Nun zurück zur Kreditabrechnung: Diese kann so genehmigt werden, denn sie weist keine Auffälligkeiten auf.

Umso auffälliger ist jedoch die konstante regierungsrätliche Verhinderungs- und Verweigerungspolitik, was die Planung und Umsetzung der Uferwege um den

Zürichsee anbelangt. Denn trotz der budgetierten Mittel und der Pflicht des Kantons zur Erstellung der Uferwege rund um den Zürichsee geht es leider nicht oder jedenfalls nicht sichtbar vorwärts. Ich habe es hier im Rat nun mindestens schon ein Dutzend Mal erwähnt und werde es, falls nötig, auch nochmals genauso wiederholen: Gemäss verschiedenen Bundesgesetzen, wie dem RPG (*Raumplanungsgesetz*) und auch dem ZGB (*Zivilgesetzbuch*) sind die Ufer der Schweizer Seen und Wasserläufe öffentlich. Es kann und darf nicht sein, dass der Kanton Zürich hier die Augen verschliesst und den unrechtmässigen Zustand der grösstenteils verbauten und privaten Ufern toleriert – im Widerspruch zur nationalen Gesetzgebung.

Es geht bei der Diskussion um die Uferwege nämlich um nichts Geringeres als die Frage, ob übergeordnetes Recht auch für die Seeufer gilt, sprich, der öffentliche Zugang zu Gewässern wiederhergestellt wird oder die grosse Öffentlichkeit zugunsten einer kleinen privilegierten Minderheit enteignet wird.

Geschätzter Gesamtregierungsrat in Abwesenheit halt, respektieren Sie die Rechte der Bevölkerung, welcher der rechtmässige und gesetzlich zustehende Zugang zum See auf einem grossen Teil der Zürichseeufer verwehrt bleibt.

Und somit wären wir auch wieder bei der heute zu behandelnden Kreditabrechnung, denn genau diese Beweist schwarz auf weiss, dass die Erstellung von Uferwegen mit verhältnismässig geringen Kosten möglich ist und gleichzeitig einen ökologischen Mehrwert bietet.

Ich fordere die Regierung hiermit noch dringlicher dazu auf, die Planung und Realisierung der Uferwege unverzüglich an die Hand zu nehmen und voranzutreiben. Besten Dank.

Sonja Rueff (FDP, Zürich): Eigentlich wollte ich nicht sprechen, aber wenn Jonas Erni spricht, dann will ich auch unsere Meinung hier kundtun, und zwar: Die FDP wird die Abrechnung genehmigen, aber ich erlaube mir einige kritische Bemerkungen zu dieser Vorlage:

Der Bau des Zürichseewegs in Wädenswil und Richterswil hat klar gezeigt, wie komplex und anspruchsvoll der Bau eines Seeuferwegs ist. Eine besondere Herausforderung waren der Baugrund und die stark frequentierte SBB-Bahnlinie. Dies hat vor allem dann auch zu Verzögerungen geführt. Die Beliebtheit des Seeuferwegs geht nun auch zulasten der Natur, welche stärker belastet wird. Auch das Nebeneinander von Fussgängern und Fahrrädern ist nicht immer konfliktfrei. Die Verzögerung des Seeuferwegs liegt nicht am fehlenden Willen des Kantons, sondern an den lokalen Gegebenheiten und den politischen Prozessen in der Gemeinde. Umso wichtiger wird es sein, dass die PI «Keine Kostenbeteiligung von Gemeinden bei Uferwegen» (*KR-Nr. 196/2019*) von Jonas Erni abgelehnt wird. Denn nur so ist ein Seeuferweg demokratisch legitimiert in der Standortgemeinde und die Kostenkontrolle wird kritisch durchgeführt. Besten Dank.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Der attraktive Wegabschnitt des Seeufers Richterswil/Wädenswil wird seit der Eröffnung im Jahr 2012 regelmässig durch die Bevölkerung begangen; ein grosser Erfolg und offenbar ein grosses Bedürfnis,

dem Wasser entlang zu gehen und nicht auf dem Trottoir. Er fand sofort Aufnahme in diverse Wanderführer und es gibt manchmal das Problem, dass dort zu viele Leute gehen wollen. Darum ist es wichtig, dass die rasche Realisierung weiterer Abschnitte um den See herum in Angriff genommen wird. Es ist nicht richtig, wie meine Vorrednerin gesagt hat, dass das auf Kosten der Natur gegangen sei. Man hat sehr grosse Rücksicht genommen, man hat Schüttungen und Abgrabungen gemacht, aber die Ansiedlung von Schilf und Uferbereichen, ein differenziertes ökologisches Angebot und Nischen für Flora und Fauna geschaffen. Das wurde auch in ökologischen Naturschutzkreisen positiv vermerkt, dass man hier den Ausgleich zwischen Ökologie und Erholung geschafft hat. Und auch der Prix Rando, der Wanderwegpreis der Schweizer Wanderwege, wurde diesem Abschnitt verliehen, weil es vorbildlich sei.

Wir stimmen dem Kredit zu. Besten Dank.

Tobias Mani (EVP, Wädenswil): Der Weg ist einfach wunderschön. Wer noch nie dort war: Kommt doch bitte nach Wädenswil und genießt dieses wunderschöne Stück Seeuferweg. Jeder Franken dort ist sehr gut investiert. Er ist gut investiert in die Lebensqualität der Bevölkerung. Und Hans Egli, diese Zahlenspiele waren einfach daneben. Lesen Sie in der NZZ 2005, warum ein Autobahnmeter bis zu 300'000 Franken kosten kann, dann sind diese 5000 Franken pro Meter absolut im Verhältnis. Und im Übrigen wurde der Weg nicht einfach so gebaut, das ist eine demokratische Entscheidung. Jetzt murren wir doch nicht, jetzt freuen wir uns an diesem wunderschönen Stück Weg. Es ist klar, es gibt noch viel Handlungsbedarf rund um den Zürichsee, aber wo ein Wille ist, da ist auch ein Weg.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

I. und II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 157 : 0 Stimmen (bei 4 Enthaltungen), der Vorlage 5483 zuzustimmen.

Das Geschäft ist erledigt.