

Antrag des Regierungsrates vom 31. Oktober 2007

4448

**Beschluss des Kantonsrates
über die Bewilligung von Objektkrediten für die
Erstellung des Zürichseewegs, Abschnitt Giessen
bis Mülönen, Stadt Wädenswil und Gemeinde
Richterswil, sowie einer Personenunterführung bei
der Mülönen, Gemeinde Richterswil**

(vom

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 31. Oktober 2007,

beschliesst:

I. Für die Erstellung des Zürichseewegs, Abschnitt Giessen bis Mülönen, Stadt Wädenswil und Gemeinde Richterswil, sowie für die Erstellung der Personenunterführung bei der Mülönen, Gemeinde Richterswil, wird ein Objektkredit von Fr. 6 055 000 bewilligt.

II. Der Kredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Baukostenentwicklung zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisstand Dezember 2005) und der Bauausführung.

III. Dieser Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum.

IV. Veröffentlichung im Amtsblatt.

V. Mitteilung an den Regierungsrat zum Vollzug.

Weisung

A. Ausgangslage

Der grösste Teil des rund 67 km langen, im Kanton Zürich gelegenen Zürichseeufers besteht aus aufgeschüttetem Land und ist deshalb nicht mehr natürlich. Mauern, Häfen, Schwimmbäder, aber auch die Erholungsaktivitäten der Bevölkerung, führen dazu, dass die seetypischen Uferbereiche fast vollständig verschwunden sind. Die konzessionierten Landanlagen sind individuell mit verschiedenen Eigentumsbeschränkungen zu Gunsten des Kantons belastet (Uferwegservitute, Wegrechte, Baulinien, Baubewilligungsvorbehalte). Bisher wurden diese Rechte für die Verwirklichung von Aufwertungsmassnahmen nicht ausgenützt.

Die Legislatorschwerpunkte des Regierungsrats für 2003–2007 enthalten unter den strategischen Zielen für die Standortförderung die Erarbeitung der «Vision Zürichsee 2050».

Die Baudirektion hat deshalb das Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) beauftragt, mit dem Projekt «Vision Zürichsee 2050» aufzuzeigen, wie am Zürichseeufer neue Naturräume für Menschen, Tiere und Pflanzen gestaltet werden können. Im Rahmen dieser Arbeit wurden zu den Themen Erholungsnutzung und Ökologie der Ist-Zustand erhoben sowie das Aufwertungspotenzial abgeschätzt. Anhand des Uferwegabschnitts, der Gegenstand dieser Vorlage bildet, soll aufgezeigt werden, wieweit sich ökologische und landschaftliche Aufwertungen mit Massnahmen zur Steigerung der Erholungsattraktivität kombinieren lassen. Das Projekt für einen Uferweg soll in Zukunft für ähnliche Vorhaben wegweisend sein. Mit dem vorliegenden Projekt kann ein Uferweg so erstellt werden, dass gleichzeitig für Ökologie, Landschaftsbild und Erholungsattraktivität Aufwertungen erzielt werden können. Grundsätzlich geht es darum, für die Bevölkerung mittel- und langfristig den Zugang zum See zu verbessern und einen durchgehenden Seeuferweg zu verwirklichen (Auftrag Kantonalen Richtplan vom 26. März 2007). Hingegen kann aus Rücksicht auf das Privateigentum und die Schutzbedürfnisse der Natur die Erstellung eines durchgehend am Seeufer entlang führenden Weges nicht das Ziel sein. Im Regionalen Richtplan Zimmerberg, Teilrichtplan Verkehr, wird im dazugehörigen Bericht bezüglich Fuss- und Wanderwege ausgeführt, dass beim Seeuferweg, der – wo dies möglich und mit verhältnismässigem Aufwand realisierbar sei – direkt am Wasser geführt werden soll, noch grössere Lücken bestehen. Ein Ausweichen auf das Trottoir der Seestrasse soll gemäss Richtplan nur ausnahmsweise und nur für kurze Strecken erfolgen. Im Regionalen Richtplan Zimmerberg sind rund 8 km des Seeuferwegs als geplant eingetragen.

Mit dem Projekt «Vision Zürichsee 2050» im Verbund mit dem Projekt Zürichseeweg wird auch dem Auftrag gemäss Art. 105 Abs. 3 der Kantonsverfassung vom 27. Februar 2004 (LS 101) nachgelebt, wonach der Kanton und die Gemeinden die Renaturierung der Gewässer fördern.

Bei der allgemeinen Planung eines Zürichseewegs ist in der Vorgehensweise zwischen dem rechten und dem linken Zürichseeufer zu unterscheiden. In den 1980er- und 1990er-Jahren sicherte sich der Kanton am linken Ufer den Zürichseeweg teilweise mit der Festsetzung von Baulinien. Bisher wurden die weitgehend rechtsgültigen Baulinien aber kaum umgesetzt. Ein einziges Projekt konnte bisher 1988 zusammen mit den SBB auf dem in der Gemeinde Horgen liegenden, rund 800 m langen Abschnitt Seegüetli bis Meilibach (Gemeindegrenze Wädenswil) im Zusammenhang mit der Sanierung der Ufermauer verwirklicht werden.

Für das rechte Ufer von der Stadtgrenze Zürich bis zur Kantonsgrenze St. Gallen hat die Baudirektion ein Konzept für die allgemeine Linienführung im Sinne eines Generellen Projekts erarbeitet. Mit Beschluss vom 18. Juli 2001 hat der Regierungsrat die Baudirektion beauftragt, das Konzept für die Realisierung des Zürichseewegs, Rechtes Ufer, im Rahmen der rechtlichen und finanziellen Möglichkeiten umzusetzen. 2003 hat sich auf dem kantonseigenen Areal der Fischzuchtanlage Stäfa die Möglichkeit geboten, ein neues, rund 300 m langes Teilstück von der Badanstalt Männedorf bis zur Badanstalt Stäfa zu verwirklichen. Erstmals wurden in diesem Zusammenhang zwei Bäche ökologisch aufgewertet und damit ein Stück Seeufer naturnah gestaltet.

Im Rahmen einer Konzeptstudie wird für die gesamte Zürcher Uferlinie abgeklärt, wo die Erstellung von weiteren Wegabschnitten verwirklicht werden kann und mit welchen Kosten jeweils zu rechnen ist. Auf Grund dieser Erkenntnisse wird für die Erstellung weiterer Wegabschnitte eine Prioritätenliste erstellt. Obschon die Studie noch nicht abgeschlossen ist, steht bereits fest, dass der Abschnitt vom Horn Wädenswil nach Mülönen Richterswil hohe Priorität erhält.

B. Projektbearbeitung

2005 beauftragte die Baudirektion das AWEL und das Tiefbauamt (zuständig seit dem 15. Mai 2006: Verkehr und Infrastruktur Strasse [VIS] der Volkswirtschaftsdirektion, ein Projekt für die Erstellung eines Seeuferwegs (Zürichseeweg) zwischen Giessen, Stadt Wädenswil und Mülönen, Gemeinde Richterswil, auszuarbeiten. Für die regel-

mässige Kontrolle und fachspezifische Überwachung der projektierenden Planergemeinschaft wurde eine Projektbegleitgruppe gebildet, in der alle betroffenen Fachstellen des Kantons vertreten waren. In sieben Sitzungen wurden die Anliegen der Fachstellen besprochen, die in das Projekt eingeflossen sind. Auf eine Ämter- und Fachstellenvernehmlassung konnte deshalb im Einvernehmen mit den Beteiligten verzichtet werden. Die in der Stadt Wädenswil und der Gemeinde Richterswil durchgeführten Abstimmungen und die in diesem Rahmen offiziell verbreiteten Informationen gelten als Mitwirkung der Bevölkerung im Sinne von § 13 des Strassengesetzes (StrG, LS 722.1).

Unter dem Namen «Zürichseeweg, Giessen Wädenswil bis Horn Richterswil» bestand ein Bauprojekt aus dem Jahr 2002 für einen neuen Zürichseeweg. Darin waren keine ökologischen Aufwertungsmassnahmen vorgesehen. Das Bauprojekt musste deshalb so modifiziert werden, dass das Seeufer auch landschaftliche und ökologische Verbesserungen des heutigen Zustands erfährt. Mit Seeschüttungen und durch Abtragen von bestehendem Gelände sollen die ökologisch wertvollen Flachwasserbereiche verbessert und die Seeuferzone landschaftlich aufgewertet werden.

C. Projekt

Allgemeines

Das vorliegende Bauprojekt umfasst den Abschnitt Giessen Wädenswil bis Gerbestrasse Richterswil und das unmittelbar angrenzende Umfeld (Uferbereiche, Flachwasserbereiche, SBB-Bahnbereiche). Die neue Personenunterführung unter den Bahnlinien hindurch auf Höhe der Häusergruppe Mülönen wird getrennt vom eigentlichen Weg als Teilprojekt behandelt, da es sich um eine grosse Kunstbaute handelt. Der Abstand des Wegs zur Bahnanlage soll wo möglich so gross sein, dass zwischen Bahn und Weg eine natürliche Abschirmung möglich ist. Bei privatem Konzessionsland wird der Weg im hinteren (bergseitigen) Bereich der Parzellen geführt. Die Störung der Natur soll nicht flächig, sondern lokal erfolgen. Die Abschnitte, die vorrangig dem Naturschutz dienen, sind klar definiert. Diejenigen mit Vorrang für Erholungszwecke beschränken sich hauptsächlich auf die bestehenden Landanlagen. Die weiteren konzeptionellen Überlegungen sind in einem umfassenden Umweltbericht, der einen integrierenden Bestandteil des Projekts darstellt, festgehalten.

Das Projekt ist in zwölf Abschnitte aufgeteilt, die sich vor allem in den Bereichen Hydrobiologie und Geologie unterscheiden. Für jeden Abschnitt wurden der Ist-Zustand, das Ziel und die entsprechenden

Massnahmen festgehalten, um die baulichen und ökologischen Anforderungen zu berücksichtigen.

Teilprojekt Seeuferweg

In den einzelnen Abschnitten sind im Wesentlichen folgende Massnahmen vorgesehen:

Im ersten Abschnitt «Giessen» liegt der Fuss- und Wanderweg mehrheitlich auf den bestehenden Landanlagen seeseitig der Bahnlinie.

Im zweiten Abschnitt «Staubeweidli» dient der bestehende Blockwurf als Grundlage für den Weg. Mit zusätzlichen Blockschüttungen wird der Weg so verbreitert, dass ein Abstand von mindestens 2 m zur SBB-Ufermauer erreicht wird.

Im dritten Abschnitt «Plätzli Grenze» wird der Weg auf natürlich gewachsenem Terrain erstellt.

Im anschliessenden vierten Abschnitt «Schönau» führt der Weg über die SBB-Mauer auf den Blockwurf und eine neue Schüttung hinaus. Dadurch entsteht ein Zwischenraum zwischen Bahnanlage und Weg. Durch die Flachuferschüttung wird die unnatürliche, grobkörnige Seegrundoberfläche mit feinerem Material überdeckt, was dem ursprünglichen Zustand nahe kommt. Durch die Ausbildung eines flach auslaufenden Ufers entsteht eine grosse Wechselwasserzone, die ökologisch wertvoll ist. Es soll sich ein offenes, besonntes und kiesiges Flachufer ausbilden. Dieser Uferbereich wird hauptsächlich für die Natur reserviert.

Im folgenden fünften Abschnitt «Plätzli SBB klein» wird auf der den SBB gehörenden Landanlage die künstliche Aufschüttung grösstenteils abgetragen, die bestehenden Ufermauern an der Oberkante abgebrochen und angepasst, sodass ein Flachufer ausgebildet werden kann. Es ist dies die einzige Stelle im Projekt, wo durch Abtragung eines ehemals in den See geschütteten Bereichs zusätzliche Seefläche und Flachwasserzone dazu gewonnen werden können.

Im sechsten Abschnitt «Seeleitung» finden umfangreiche Schüttungen statt. Durch die Ausbildung von zwei Riffen soll eine geschützte und ruhige Flachwasserzone geschaffen werden. Die Ausbreitung von Schilf wird an dieser Stelle gefördert.

Im siebten Abschnitt «Plätzli Carfa» führen die bestehenden Anlagen im Uferbereich zu engen Verhältnissen. In Absprache mit den SBB und dem Grundeigentümer wird der bestehende private Bahnübergang an dieser Stelle aufgehoben und durch eine Bedarfsschranke ersetzt, die rund 60 m in Richtung Richterswil verschoben neu gebaut wird. Die bestehende Rampe wird abgebrochen, sodass Platz für die Wegführung entsteht.

Im achten Abschnitt «Schlössli» wird der Zürichseeweg ab den Bootsplätzen im Bereich Carfa auf dem Blockwurf geführt. Im weiteren Verlauf bis zum Ende werden erneut umfangreiche Schüttungen angebracht, sodass der Uferweg wieder von der Bahnanlage weggeführt werden kann. Durch die Schüttungen wird ein bestocktes und bewaldetes, flaches Kiesufer ausgebildet. Zwischen Bahn und Weg bleiben die bestehenden Jungbäume und Stauden weitgehend erhalten.

Der neunte Abschnitt «Plätzli SBB Gross» besteht aus einer grossen, bewaldeten, natürlich gewachsenen, im Besitz der SBB befindlichen Landfläche seeseitig der Bahnlinie. Diese wird von den SBB für den Seeuferweg zur Verfügung gestellt. Die Ufermauern und alle künstlichen Bauten werden abgebrochen. Der Kiesweg wird quer durch den Wald geführt und verlässt dabei den direkten Seeanstoss. Hier wird ein kleiner Ruheplatz mit Sitzbänken und mit Blick auf den See eingerichtet, der abseits des Wegs liegt und über einen schmalen Pfad zu erreichen ist.

Der zehnte Abschnitt «Bucht» ist gemäss den ökologischen Untersuchungen der einzige schützenswerte Bereich, in dem noch ein natürliches Flachufer mit einem kiesigen Strand und einem feinsandigen Seegrund vorkommt. Der Weg wird auf dem Blockwurf geführt. Die vorhandenen Bäume und Sträucher müssen beinahe vollständig gerodet werden. Dadurch kommt mehr Sonnenlicht in die Bucht, sodass die Ausbreitung von Schilf ermöglicht wird.

Im elften Abschnitt «Mülenen» werden auf Land, das der Gemeinde Richterswil und dem Kanton gehört, Erholungsschwerpunkte mit Badewiesen, Ruhebänken und einfachen Seezugängen erstellt. Dazwischen führt der Weg auf Privatland direkt der Bahnlinie entlang. Auf Höhe der Badewiese wechselt der Weg von der Seeseite auf die Bergseite der Bahnlinie und wird dort an das kommunale Wanderwegnetz angeschlossen. Die dafür notwendige Personenunterführung wird im anschliessenden Teilprojekt Personenunterführung beschrieben. Eine Fortsetzung des Wegs auf der Seeseite des Bahngleises wäre wegen des instabilen Baugrundes baulich sehr anspruchsvoll und daher mit hohen Kosten verbunden, weshalb vorerst auf die Verwirklichung verzichtet werden soll. Eine spätere Erstellung dieses im Regionalen Richtplan vorgesehenen Abschnittes bleibt vorbehalten.

Im zwölften und letzten Abschnitt führt der Weg bergseitig der Bahnlinie entlang der Kläranlage, wo er teilweise auf Winkelelementen geführt werden muss, um die Böschung gegen die Bahnlinie zu sichern. Am Ende führt der Kiesweg in die Gerbestrasse hinein. Ab hier wird der Zürichseeweg über die bestehenden Strassen und Wege geführt.

Im Weiteren soll der Seeuferweg an das bergseitige regionale Fusswegnetz angeschlossen werden, was Rundwanderwegmöglichkeiten Richtung Wädenswil bzw. Richterswil eröffnet. Die entsprechende Fusswegverbindung zwischen dem Seeuferweg und der Seestrasse ist geeignet zu sichern. Eine Möglichkeit ist dabei, ein Wegrecht durch das Ensemble der Mülener zu erwirken. Entsprechende Abklärungen unter Berücksichtigung einer allfälligen temporären Übernahme durch den Natur- und Heimatschutzfonds laufen derzeit. Diese stehen aber in keinem direkten Zusammenhang mit dem vorliegenden Antrag, weshalb die beiden Geschäfte unabhängig voneinander behandelt werden können.

Im Projekt ist die Aufhebung von drei ungesicherten und somit gefährlichen Bahnübergängen in den Bereichen Giessen, Carfa und Mülener enthalten. Der Bahnübergang Giessen (Bahn-km 25.216) kann ersatzlos aufgehoben werden, da in rund 230 m Entfernung zur Erschliessung des Areals Giessen eine mit einer Barriere gesicherte Zufahrtsstrasse und eine Personenunterführung bestehen. Der Bahnübergang Carfa (Bahn-km 26.019) wird mit einer Bedarfsschranke gesichert und steht nur den Berechtigten als Fussgängerübergang zur Verfügung. Der Bahnübergang Mülener (Bahn-km 26.528) wird aufgehoben und durch die neu zu erstellende Unterführung ersetzt.

Es ist vorgesehen, den Weg vom See her mit Schiffen, Pontons, Plattformen und Baggern zu erstellen. Dadurch können erschwerende und zeitraubende Längstransporte von Baumaterial vermieden werden. Auch die im bestehenden Terrain liegenden Wegabschnitte ohne direkten Seeanstoss (Privatland) können mit der genannten Bauweise gut erstellt werden, weil die Transportdistanzen klein sind.

Teilprojekt Personenunterführung

Eine Vorprüfung des Bahnübergangs Mülener ergab, dass eine automatisch gesteuerte Barriere im Bereich des Bahnübergangs aus Sicherheitsgründen vermieden werden sollte. Deshalb ist im vorliegenden Projekt ein Unterführungsbauwerk vorgesehen. Auf die zuerst geplante Befahrbarkeit der Unterführung mit Unterhaltsfahrzeugen des Kantons wurde wegen der damit verbundenen Verteuerung verzichtet. Der nicht gesicherte Bahnübergang Mülener auf dem Gebiet der Gemeinde Richterswil im Bereich Bahn-km 26.528 der Strecke Thalwil–Ziegelbrücke soll durch den Neubau einer Unterführung unter den bestehenden Bahngleisen im Bereich Bahn-km 26.485 ersetzt werden. Bei beiden Treppenläufen werden eine Kinderwagenrampe und ein Plattform-Treppenlift angeordnet. Bei der Unterführung betragen die lichte Höhe 2,5 m und die lichte Breite 2,25 m. Das Bauwerk befindet sich in der Regel rund 2 m und bei Hochwasser rund 3 m im Grundwasser. Für die Benutzer werden ausreichende Sicherheitsmass-

nahmen in Form eines abgrenzenden Maschendrahtzauns bei den Rampenwänden und von Geländern bei den Treppen getroffen. Die Entwässerung erfolgt mit einer eigenen Pumpstation. Für die Stromversorgung der Unterführung und der seeseitigen Grundstücke muss ab der Seestrasse eine neue EKZ-Leitung verlegt werden. Die Beleuchtung der Unterführung und der Treppenläufe wird mit schlagfesten Einbauleuchten mit Sicherheitsglas erstellt.

Das Unterführungsbauwerk muss wegen des Grundwassers in Etappen erstellt werden. Für die Bauausführung ist die Streckengeschwindigkeit für die Bahn auf 80 km/h zu vermindern, da für den Bau der Unterführung Hilfsbrücken eingesetzt werden müssen.

D. Ausführung

Das Bauvorhaben ist im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) 2008–2011 eingestellt und im Strassenbauprogramm ab Baujahr 2008 berücksichtigt. Nach der Bewilligung des Objektkredits durch den Kantonsrat wird das endgültige Projekt durch die Volkswirtschaftsdirektion dem Regierungsrat zur Festsetzung vorgelegt.

E. Baukosten und Finanzierung

Die Kosten betragen gemäss Voranschlag vom Dezember 2005 (Kostengenauigkeit +/-10%) für die beiden Teilprojekte zusammen brutto Fr. 7 355 000. Dieser Betrag setzt sich wie folgt zusammen (gerundete Einzelbeträge):

Kosten	Teilprojekt	Teilprojekt	Total
	Seeuferweg	Personenunterführung	
	Fr.	Fr.	Fr.
Erwerb von Grund und Rechten	427 000	–	427 000
Bauarbeiten	2 654 000	1 254 000	3 908 000
Nebearbeiten	939 000	829 000	1 768 000
Technische Arbeiten	940 000	312 000	1 252 000
Total	4 960 000	2 395 000	7 355 000

Finanzierung

	Teilprojekt Seeuferweg	Teilprojekt Personen- unterführung	Total
	Fr.	Fr.	Fr.
Beiträge Dritter:			
Zürcher Wanderwege (ZAW)	100 000	–	100 000
Stadt Wädenswil	600 000	–	600 000
Gemeinde Richterswil	600 000	–	600 000
Anteil Kanton	3 660 000	2 395 000	6 055 000
Total	4 960 000	2 395 000	7 355 000

Mit Brief vom 23. März 2004 haben die Zürcher Wanderwege (ZAW) zugesichert, an den Seeuferweg einen Beitrag von Fr. 100 000 auszurichten. Bedingung hierfür ist, dass die Ausführung bis spätestens 2009 beschlossen ist. Am 5. Juni 2005 haben die Stimmberechtigten der Stadt Wädenswil und der Gemeinde Richterswil einem Kredit von je Fr. 600 000 als Beitrag an den Bau des Seeuferwegs zugestimmt.

Für den Anteil des Kantons von insgesamt Fr. 6 055 000 kann somit unter Berücksichtigung der rechtskräftig zugesicherten Beiträge Dritter ein Netto-Verpflichtungskredit im Sinne von § 24 Abs. 5 des Finanzhaushaltsgesetzes (LS 611) bewilligt werden. Davon sind für die Erstellung des Seeuferweges Fr. 1 200 000 als Beitrag des AWEL für Ufer- und Landschaftsaufwertungen im Rahmen des Projekts «Vision Zürichsee 2050» der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 8500, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft, sowie Fr. 2 460 000 der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 5205, Verkehr und Infrastruktur Strasse, zu belasten. Die Kosten für die Erstellung der Personenunterführung von Fr. 2 395 000 sind ebenfalls der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 5205, Verkehr und Infrastruktur Strasse, zu belasten.

Der Kredit erhöht oder vermindert sich um die Mehr- oder Minderkosten, die durch eine allfällige Bauverteuerung oder -verbilligung in der Zeit zwischen der Erstellung des Kostenvoranschlags (Dezember 2005) und der Bauausführung entstehen.

Aus diesem Beschluss erwachsen dem Kanton jährliche Belastungen durch Kapitalfolgekosten (Abschreibung und Verzinsung) von höchstens Fr. 605 000 und Betriebsfolgekosten von rund Fr. 104 000.

Da es sich um eine neue Ausgabe handelt, ist der Kantonsrat zur Kreditbewilligung zuständig; der Beschluss untersteht der Ausgabenbremse (Art. 56 Abs. 2 lit. b in Verbindung mit Art. 33 Abs. 1 lit. d Ziff. 1 KV, LS 101).

F. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, der Kreditvorlage zuzustimmen.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Fuhrer

Der Staatsschreiber:

Husi