



Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Herrn Regierungsrat Ernst Stocker
Neumühlequai 10
Postfach
8090 Zürich

Per Mail an uferwege@vd.zh.ch

Zürich, 9. Juli 2012

Vernehmlassung Umsetzung Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Zürisee für alli»

Sehr geehrter Herr Regierungsrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Einladung zur Vernehmlassung zur Umsetzung des Gegenvorschlags der Volksinitiative «Zürisee für alli». Mit dem stark zunehmenden Bevölkerungswachstum (115'000 innerhalb der letzten 5 Jahren) ist es zentral, dass Naherholungsräume erschlossen und neu geschaffen werden, um grosse Verkehrsflüsse zu meiden. Der SP sind zudem die eigentumsrechtlichen Aspekte dieser seit Jahren hängigen Forderung wichtig. Was von der Öffentlichkeit im Rahmen des Eisenbahnbaus vor 100 Jahren an Land gewonnen worden ist, gehört der Allgemeinheit von heute und der zukünftigen Generationen.

Grundsätzliches

Die vorgeschlagene Ergänzung des Strassengesetzes vom 27. September 1981 entspricht dem Beschluss des Kantonsrates vom 29. August 2011. Wie der Regierungsrat in RRB 414/2012 schreibt, liegt eine grosse Herausforderung bei der Umsetzung des Gegenvorschlags in der Bestimmung, dass sich die Standortgemeinden im Verhältnis zum Mehrwert an den Kosten für Uferwege beteiligen sollen. Allerdings ist der Kanton grundsätzlich zur Erstellung der im kantonalen Richtplan sowie in den regionalen Richtplänen eingetragenen Wege verpflichtet (§ 6 Abs. 1 in Verbindung mit § 5 Abs. 1 und § 1 Str.G), wie der Regierungsrat in seinem RRB selber feststellt. Die Baupflicht umfasst auch die Finanzierungspflicht. Bei der Definition des Mehrwertes für die Standortgemeinden muss also darauf geachtet werden, dass diese kantonale Finanzierungspflicht nicht systemwidrig unterlaufen wird.

Der Umsetzungsvorschlag der Regierung bewirkt aber genau dies, wenn er vorschlägt, die Gemeinden zwingend zu einem Fünftel an den Gesamtkosten von Wegabschnitten zu beteiligen, sofern sie im Siedlungsgebiet oder in Siedlungsnähe liegen, die sich für Erholungszwecke eignen und die entweder den öffentlichen Zugang zum Gewässer sicherstellen oder die Erschliessung öffentlicher Betriebe und Anlagen an Gewässern verbessern. Wir halten daher den Vorschlag, die Gemeinden grundsätzlich mit 20 Prozent an den Gesamtkosten zu beteiligen, für falsch. Ganz abgesehen davon, dass die vom Regierungsrat entwickelte Definition des Mehrwertes alles andere als klar und objektiv ist und einen sehr grossen Ermessensspielraum offen hält, der zu zeitraubenden und aufwendigen Klärungsverfahren zwischen dem Kanton und den betroffenen Gemeinden führen könnte.

Die SP Kanton Zürich bevorzugt die Finanzierungsvariante 1B (gemäss Protokoll des Regierungsrates vom 29.2.12), die verlangt, dass die betriebsnotwendigen Anlagen in jedem Fall vom Kanton finanziert werden und sich die kommunale Mitfinanzierung nur auf darüber hinausgehende Elemente (wie Sitzbänke etc.) bezieht.

Der Bau eines durchgehenden Weges entlang eines Gewässers ist genauso wie der Bau einer Staatsstrasse oder eines Radweges ein Mehrwert für alle Personen, welche diesen Weg als Verbindung von einem Ort A nach einem Ort B benutzen. Er allein kann keinen spezifischen kommunalen Mehrwert begründen. Die Gemeinden dürfen daher nicht zur Mitfinanzierung der Grundausrüstung eines in einem kantonalen oder regionalen Richtplan eingetragenen Weges verpflichtet werden. Der Seeuferweg lässt sich im Gesamtverkehrskonzept des Kantons einordnen und soll nebst der wichtigen Naherholungsfunktion auch ein Teil der Umlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den Fuss- und Veloverkehr übernehmen.

Der spezifische Mehrwert für die einzelne Gemeinde definiert sich eindeutig aus denjenigen Aufwertungsmassnahmen, welche über die vom Kanton zu finanzierende Grundausrüstung hinausgehen.

Dieses Vorgehen setzt eine kantonale Definition der Grundausrüstung für Uferwege voraus, analog den technischen Definitionen der Wege und Strassen. Die Definition könnte sich an das Waadtländer Gesetz «loi sur le marchepied le long des lacs et sur les plans rivères» (1929), Art 1 Abs. 2 anlehnen. Dort heisst es: Der Seeuferweg muss direkt entlang dem Gewässer verlaufen und hat eine Mindestbreite von 2 m. Zusätzlich müssen die Ziele des Wasserwirtschaftsgesetzes (724.11), besonders §2e und §2f weiter präzisiert werden. Weiter muss darauf geachtet werden, dass Gemeinden das Naturschutzgesamtkonzept und die Natur- und Heimatschutzverordnung (702.11), insbesondere § 19 – 21, beachten und die schützenswerten Ufergebiete und archäologischen Fundstätten (UNESCO Weltkulturerbe der Pfahlbauten im Alpenraum) nicht beeinträchtigen.

Eine weitere Herausforderung für den Regierungsrat ist es, die Bedürfnisse der zu Fuss Gehenden, Radfahrenden sowie der Menschen mit Behinderungen wie es das Gesetz verlangt, durchzusetzen und bei Uferwegen punkto Enteignung keine anderen Massstäbe anzuwenden als bei Infrastrukturbauten, die vorwiegend dem motorisierten Verkehr dienen. Sonst würde der Fuss- und Veloverkehr diskriminiert und das Ziel von Uferwegen im Sinne eines durchgehenden Wegnetzes nicht erreicht. Nur bei wenigen Wegstücken sind die Voraussetzungen für ein Enteignungsverfahren gegeben. Sie sind von grosser Wichtigkeit, weil nur mit ihnen ein sinnvolles Fusswegnetz entstehen kann, wie es der Gegenvorschlag vorsieht.

Zu den einzelnen Punkten

§28a

Wir sind mit den sprachlichen Anpassungen einverstanden.

§28b Abs. 1

Wir sind mit dem Vorschlag einverstanden. Er setzt den Gegenvorschlag des Kantonsrates einwandfrei um. Es ist richtig, den Beitrag der Gemeinden in einem separaten Abs. 2 zu regeln.

§28b Abs.2

Wir lehnen § 28b Abs. 2 in der vorgeschlagenen Ausführung ab, weil wir eine Beteiligung der Gemeinden an den Grundkosten (definierte Grundausrüstung eines Uferweges) für systemwidrig halten. Der Kanton ist unmissverständlich verpflichtet, die im kantonalen Richtplan sowie in den regionalen Richtplänen eingetragenen Wege zu realisieren und zu finanzieren.

Wir schlagen vor §28b neu zu formulieren. In ihm soll die Grundausrüstung für Uferwege analog zu den technischen Definitionen der Wege und Strassen durch den Regierungsrat definiert werden. Dabei sollen die Erfahrungen, die er beim Bau von Seeuferwegabschnitten gemacht hat, mit einbeziehen (z.B. Giessen-Wädenswil bis Horn Richterswil, Steg Wollishofen, Zürich). Zudem sollen diejenigen spezifisch kommunalen Aufwertungsmassnahmen definiert werden, welche der Kanton unter Kostenbeteiligung der Gemeinden im Zuge des Baus eines Uferweges realisieren soll. Wir schlagen vor, dass sich die Gemeinden an diesen Kosten zur Hälfte beteiligen müssen. Alle über die vom Kanton definierten hinausgehenden Aufwertungsmassnahmen, die nicht die Einordnung in die bauliche und landschaftliche Umgebung, die Sicherheit, den Umweltschutz und den Natur- und Landschaftsschutz betreffen, müssen die Gemeinden vollumfänglich selber finanzieren.

§28b Abs.3

Wir begrüssen die Regelung, auch die genau definierten gemeindespezifischen Aufwertungsmassnahmen, an denen sich eine Gemeinde zu beteiligen hat, in das Projektfestsetzungsverfahren einzubeziehen. Denn damit wird die Kostenbeteiligung der Gemeinde einerseits als gebundene Ausgabe definiert, der Baubehörde aber

andererseits die Möglichkeit eingeräumt, in den entsprechenden Verhandlungen mit dem Kanton ihre Vorstellungen und Bedürfnisse einzubringen. Können sich Kanton und Gemeinde nicht einigen, steht den betroffenen Gemeinden die Möglichkeit offen, ein ordentliches Rechtsmittel zu ergreifen.

Es ist denkbar, dass bei diesem Verfahren einzelne Gemeinden nur geringe Mittel für den Uferweg aufwenden müssen, zum Beispiel, wenn sie bereits in der Vergangenheit gemeindespezifische Aufwertungsmassnahmen an bereits bestehenden Plätzen an ihren Gewässern verwirklicht haben. Auch dieser Fall entspricht genau der Absicht Gegenvorschlages des Kantonsrates, der wörtlich festhält: «Die Standortgemeinden sollen sich im Verhältnis zum Mehrwert an den Kosten beteiligen.»

Enteignungen

Der Regierungsrat zitiert in RRB 185/12 unter «4. Begriff des Uferweges» die Projektierungsgrundsätze im Strassengesetz (§14) unvollständig. Er erwähnt nur den Passus, wonach Wege mit bestmöglicher Einordnung in die bauliche und landschaftliche Umgebung sowie unter Beachtung der Sicherheit, des Umweltschutzes, der Wirtschaftlichkeit und mit sparsamer Landbeanspruchung zu projektieren seien. Demgemäss sei auch bei Uferwegen eine Interessensabwägung vorzunehmen, was dazu führen könne, dass ein Uferweg stellenweise nicht dem Ufer entlang geführt werden könne. Weiter führt er aus: «Dass dies auch zur Vermeidung von unverhältnismässigen Eingriffen in das Grundeigentum erforderlich sein wird, ergibt sich aus dem grundrechtlichen Schutz des Eigentums sowie den Voraussetzungen für einen Eingriff in die Grundrechte.»

Dazu ist zunächst zu sagen, dass Enteignungen nur in wenigen Fällen Thema sein werden, nämlich dann, wenn es sich um wirklich privates Eigentum handelt, das direkt an den See grenzt und weder aus Konzessionsland besteht, noch mit einem Servitut belegt ist. Auch ist der ganze §14 Str.G in die Interessensabwägung einzubeziehen, also auch die Vorschrift, dass «die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, der Fussgänger, der Radfahrer sowie Behinderten und Gebrechlichen» angemessen zu berücksichtigen seien. Entsprechend diesen Bestimmungen kommt für uns ein Trottoirausbau grundsätzlich nicht in Frage. Wo eine Enteignung vor Gericht wirklich nicht durchgesetzt werden kann, ist eine Steglösung zu realisieren.

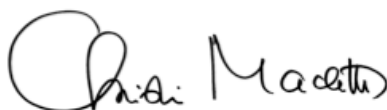
Wir danken für die Berücksichtigung der Stellungnahme der SP Kanton Zürich.

Freundliche Grüsse

SP Kanton Zürich



Stefan Feldmann
Präsident



Christine Marchetto
stv. Generalsekretärin