



Vision zur Entwicklung der Region Zürichsee

**6 Vorschläge für eine lebenswerte
und wirtschaftlich attraktive Zukunft.**





Die Situation: Ein enormes ungenutztes Potenzial

Die Region Zürichsee gehört zu den schönsten und begehrtesten Wohnlagen Europas. Ihre Nähe zur Metropole Zürich, ihre Lage am See und ihr Anschluss an die europäischen Verkehrsnetze bergen ein enormes wirtschaftliches Potenzial.



Früher: Intakte Dörfer inmitten landwirtschaftlich genutzter grüner Flächen

Früher war hier eine grüne Landschaft. Dem See entlang reihten sich die Dörfer in weiten Abständen, wie auf einer Perlenschnur aneinander. Warenmärkte, Gewerbe, Handwerksbetriebe und einladende Gaststätten belebten die Dorfkerne. Zwischen den Dörfern sorgten blühende Weinbau- und Bauernbetriebe für eine geordnete Pflege und Nutzung der umgebenden Landschaft.



Heute: Rund um den Zürichsee wächst ein dichter Siedlungsteppich.

Heute ist die Region zu einem dichten Agglomerationsteppich mit rund 265'000 Einwohnern zusammengewachsen. Sie ist einseitig auf die Metropole Zürich ausgerichtet und in vielerlei Hinsicht von ihr abhängig. Es fehlt an Arbeitsmöglichkeiten, kulturellen, universitären und sportlichen Einrichtungen. Viele Bewohner sind Rentner, andere pendeln zur Arbeit nach Zürich und schlafen in der Agglomeration.

Zu den Hauptverkehrszeiten sind Staus die Regel. Stark frequentierte Achsen von Bahn und Seestrasse zerschneiden die Dörfer. Sie trennen die Bevölkerung vom See und belasten die Anlieger mit Immissionen.

Der aktuelle Schiffsverkehr mit seinen Schaufelraddampfern und Dieselschwalben stammt konzeptionell aus dem 19. Jahrhundert und hat allenfalls noch touristisch-nostalgische Bedeutung. Zu einer effektiven Verbindung der beiden Seeufer trägt er kaum bei.



Das Ziel: lebenswerter, effizienter, moderner

Damit die Region lebenswert bleibt, muss die Besiedelung weiterer Grünflächen gestoppt und das künftige Bevölkerungswachstum in den bestehenden Zentren durch Verdichtung aufgenommen werden.

Die lärmigen Verkehrsschneisen von Bahn und Seestrasse müssen in den Untergrund verlegt und für die Zukunft effizient gemacht werden. Der öffentliche Verkehr am rechten Ufer muss ans nationale Strassennetz angeschlossen werden.

Durch den administrativen Zusammenschluss von Städten und Dörfern am See werden diese zu leistungsfähigeren politischen Einheiten. Dies ermöglicht eine höhere Qualität im kulturellen, sportlichen und schulischen Angebot für die Bewohner. Die Zusammenlegung von Verwaltungen, Feuerwehren, Schulen etc. erhöhen deren Effizienz und senken Steuern.

Städte und Dörfer an beiden Ufern des Sees werden mit einem dichten Netz wendiger Passagierboote miteinander verbunden.

Neue Produktionsbetriebe, schulische und gewerbliche Einrichtungen generieren Arbeitsplätze und lassen die Pendlerströme abnehmen (Beispiel Gymnasium Uetikon am See).



Der Plan Hecht: 6 zukunftsorientierte Massnahmen

Davon ausgehend, dass Bevölkerung und Verkehr weiterhin wachsen werden, definiert der Plan Hecht die wichtigsten notwendigen Infrastrukturprojekte der kommenden Jahre. Er sieht dafür sechs Massnahmen vor:

1. Massnahme: Hauptstrasse in den Untergrund DER PFANNENSTIEL-SEETUNNEL

Zur Entlastung der Seestrasse werden die Nationalstrasse A53 bei Rüti und A3 bei Wollishofen durch einen Pfannenstiel-Seetunnel miteinander verbunden. Mit wenigen Zubringern können so die rechtsufrigen Dörfer entlastet und ans Nationalstrassennetz angebunden werden. Pendler- wie Durchgangsverkehr erfolgen nicht mehr dem See entlang, sondern sind in den Untergrund verlegt. Die Seestrasse wird zu einem einfachen Zubringer für Feuerwehren, Ambulanzen und Lieferdienste herabgestuft.



Ein Strassentunnel von Rüti bis Wollishofen entlastet die Seestrasse und bindet die Dörfer am rechten Seeufer ans Nationalstrassennetz an.

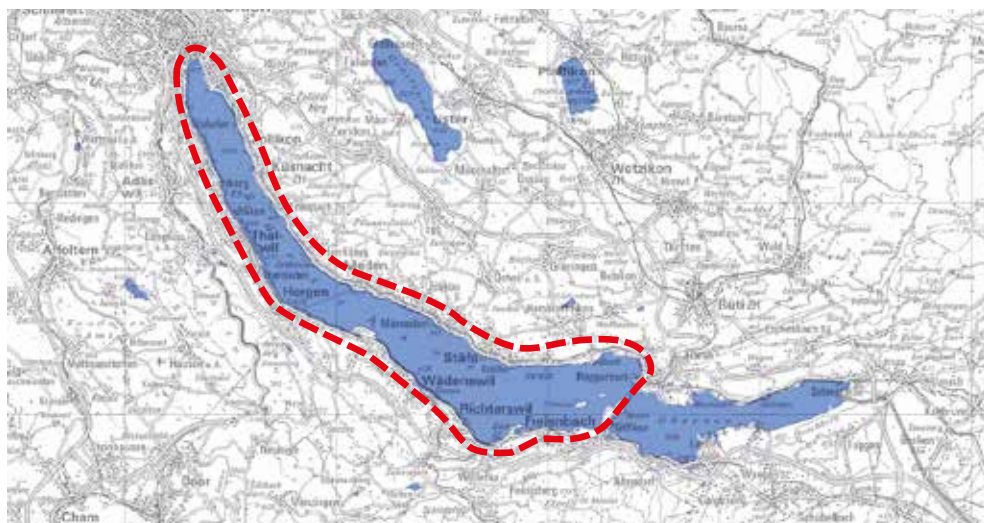


Die Tieflegung von Bahn und Strasse befreit die Dörfer vom Durchgangsverkehr und eröffnet den erhofften Zugang ans Wasser.



2. Massnahme: Bahnen in den Untergrund EIN U-BAHRING RUND UM DEN SEE

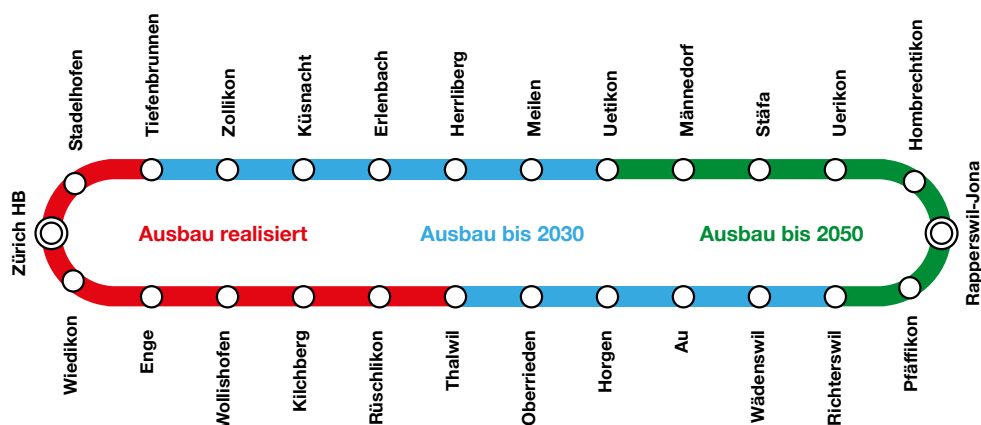
Bahnen gehören in dicht besiedelten Gebieten in den Untergrund. Grosse Streckenabschnitte sind denn auch bereits unterirdisch verlegt und die S-Bahnen verkehren zwischen Zürich Tiefenbrunnen über Hauptbahnhof bis nach Thalwil schon heute als U-Bahnen. Die bestehenden S-Bahnen entlang des Sees werden vollständig in den Untergrund verlegt. Damit wird der Zugang zum See für die Bevölkerung wieder eröffnet.



Ein U-Bahnring verbindet die Dörfer rund um den See.

DIE LAKE SIDE CIRCLE LINE

Neben den S-Bahnen entlastet ein autonomer U-Bahnring rund um den See das bestehende Streckennetz. Dadurch werden alle am See anliegenden Dörfer inklusive Hombrechtikon in schnellem Takt miteinander und mit Zürich und Rapperswil verbunden.

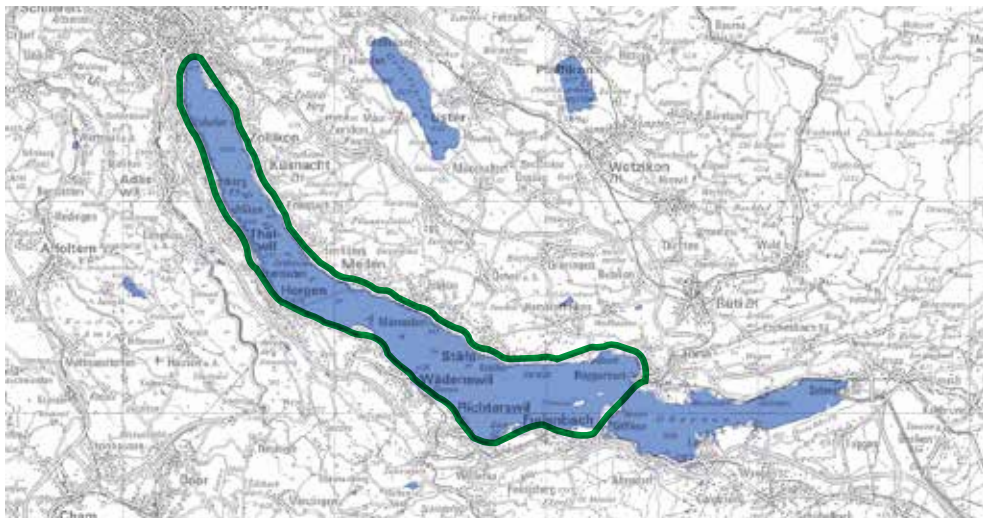


Die Ausbautetappen der U-Bahn (Lake Side Circle Line).



3. Massnahme **DER BIKE-TRAIL RUND UM DEN SEE**

Das bestehende Bahntrasse wird frei für eine rund um den See führende Strecke für Velos und E-Bikes. Ein gesundheitsfördernder Arbeitsweg und eine phantastische Ausflugsroute für Familien und Sport-Biker wird damit Realität.



Auf dem alten Bahntrasse entsteht ein Fahrradweg.

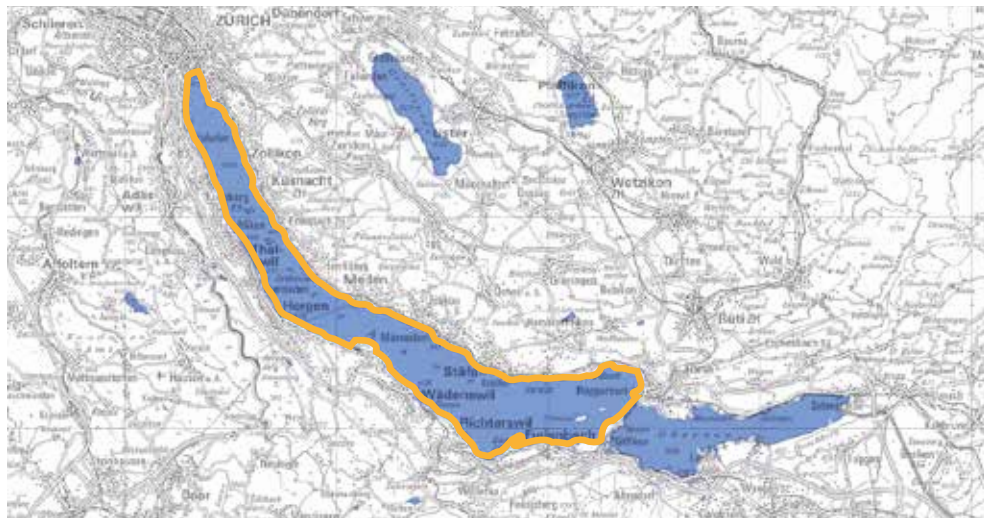


Eine sinnvolle neue Nutzung für das alte Bahntrasse.



4. Massnahme **DER SEEUFERWEG**

Ergänzend zur Radstrecke wird der vom Kanton seit langem geplante und von der Bevölkerung gewünschte Uferweg für Fussgänger realisiert. Ein ruhiger Spazierweg ganz ohne Beeinträchtigung durch andere Verkehrsteilnehmer.



Der Seeuferweg, ein Jahrzehnte altes Projekt der Zürcher Regierung.



Erholung direkt am See, ein langgehegter Wunsch der Bevölkerung.



5. Massnahme PASSAGIERBOOTE ÜBER DEN SEE



Heute fehlt ein effizienter Schiffsverkehr zwischen den beiden Ufern. Nötig wären mehr und schnelle Querverbindungen.



Wendige Passagierboote verbinden Dörfer und Städte quer über den See.



Die Flotte der Zürcher Schifffahrtsgesellschaft ist heute nur noch von touristischer Bedeutung.

Für die schnelle Verbindung von Ufer zu Ufer kommt eine Flotte von kleinen wendigen Passagierbooten wie sie bereits auf der Limmat erfolgreich eingesetzt werden, zum Einsatz. Ähnliche Verkehrskonzepte sind in Venedig und Rotterdam seit Jahrzehnten erprobt.

Wer will, kann weiterhin an lauen Sommerabenden mit dem Raddampfer, bei Riverboatmusik über den See gleiten.

6. Massnahme: EINE «SEESTADT» ZWISCHEN ZÜRICH UND RAPPERSWIL

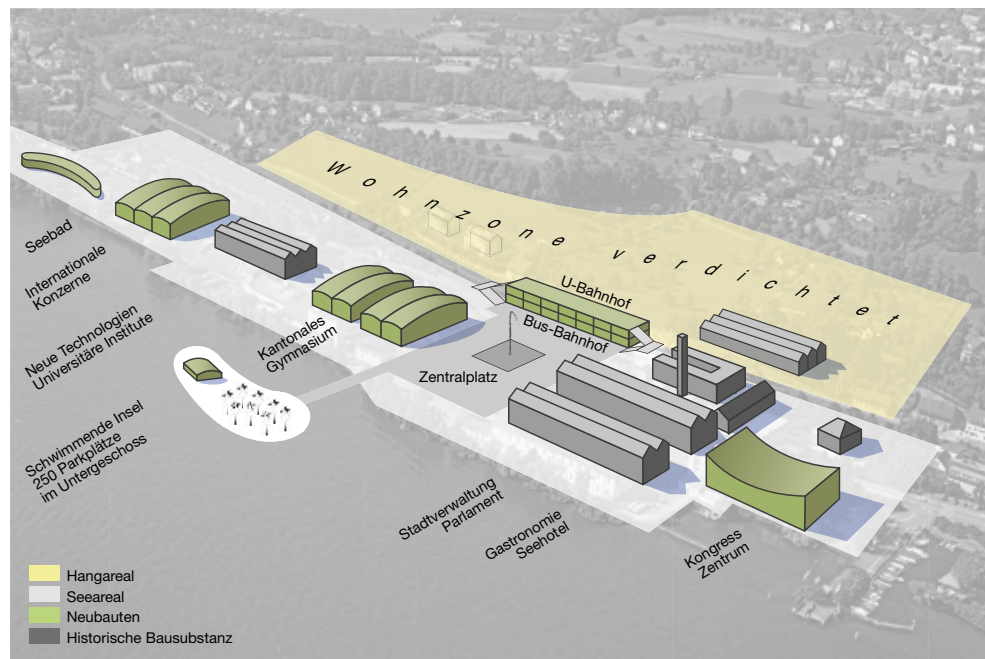
Der Wunsch der Bevölkerung nach freier Natur lässt sich mit dem derzeitigen Planungskonzept der immer weiter ins Kulturland ausgreifenden Bebauung nicht realisieren. Notwendig ist, dass breite Randzonen für Erholung und landwirtschaftliche Nutzung reserviert und vor weiterer Bebauung geschützt bleiben. Im Gegenzug müssen in den Zentrumszonen höhere Baudichten zugelassen werden.



Die Chemische Fabrik Uetikon ist im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz ISOS, als Objekt von nationaler Bedeutung, aufgeführt.

Die Gemeinden Meilen, Uetikon und Männedorf fusionieren zur „Seestadt“ mit rund 30'000 Einwohnern und gehören fortan zu den 20 bedeutendsten Schweizer Städten. Sie übernehmen eine Beispielfunktion für die übrigen Seegemeinden.

Mit dem Kauf des Areals der Chemischen Fabrik durch den Kanton und die Gemeinde Uetikon ist diese Perspektive realistisch geworden. Die monumentalen, denkmalgeschützten historischen Fabrikbauten eignen sich ideal als neues Zentrum der angestrebten neuen Stadt.



Historische (grau) und neuen Bauten (grün).

Auf dem Seeareal können die Einrichtungen von öffentlichem Interesse (Bahnhof, Verwaltung, Dorfplatz, Gymnasium, Kongresszentrum, Hotels, Gaststätten, Gewerbe) untergebracht werden. Auf dem benachbarten Hangareal, in erhöhter Lage mit Seesicht, ist eine dichte Wohnbebauung vorstellbar. Durch die unmittelbare Nähe zum Bahnhof und Bike-Trail lässt sich sogar aufs Auto verzichten.



Kosten und Nutzen

Ambitionierte Tunnelprojekte wie die hier vorgeschlagenen (sie sind insgesamt länger als der Gotthardbasistunnel) werfen die Frage nach der Finanzierung auf. Nach einer Schätzung von Tunnelbaufachleuten wären dafür folgende Investitionen notwendig:

Für einen 4-spurigen Strassentunnel von Rüti ZH bis Wollishofen (26 km Pfannenstiertunnel, 1 km Seetunnel) inkl. Anschlussbauten: ca. 1.7 Mia. CHF. Die U-Bahnstrecke um den See (32 km) inkl. 26 Stationen wird mit ca. 2.4 Mia. CHF veranschlagt.

Wie wären die rund 4 Mia. CHF zu finanzieren?

Die Herabstufung der Seestrasse und das Verschwinden der Bahnlinien in den Untergrund brächten hohe Aufwertungsgewinne, insbesondere der in unmittelbarer Nähe befindlichen Grundstücke. Schätzungen gehen von rund 25 Mia. CHF aus. Davon könnte ein Teil über ein Umlageverfahren für den Bau der Verkehrsinfrastruktur eingesetzt werden.

Die Realisierung eines solchen Projektes wäre für die Bauwirtschaft bedeutsam und würde einen regionalen wirtschaftlichen Boom auslösen.

1. Mai 2018

Quellen:

*Broschüre «Kathedralen der Industriekultur», Zürcher Heimatschutz 2006.
ISOS Inventar. 2012 beschloss der Bundesrat, das Areal der Chemischen Fabrik ins
«Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz» aufzunehmen.*

PLANERGRUPPE HECHT

Hannes Strebel, Dipl.-Ing. Architekt HDK SIA

Wolfbachstrasse 15, CH 8032 Zürich, Tel. 0041 79 747 06 79

hannes.strebel@mac.com