

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 138 (2012)
Heft: 37: Seeufer planen

Artikel: "Die Interessen kumulieren am Seeufer"
Autor: Denzler, Lukas / Dietsche, Daniela
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-309273>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 21.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

«DIE INTERESSEN KUMULIEREN AM SEEUFER»

Titelbild

Die Stegananlage ist der wichtigste öffentliche Zugang der Gemeinde Mammern zum Bodensee
(Foto: BHAtteam Ingenieure AG)

STECKBRIEF



Bodensee: Gesamtfläche: 536 km², der Bodensee zählt nach dem Plattensee und dem Genfersee zu den drei grössten Seen Mitteleuropas. Uferlänge: 273 km, Uferlänge Schweizer Seite: 72 km, davon 60 km im Kanton Thurgau; der südöstliche Obersee ist bei Konstanz/Kreuzlingen über den sogenannten Seerhein mit dem Untersee verbunden. Da der Bodensee nicht reguliert ist, betragen seine jährlichen Wasserspiegelschwankungen durchschnittlich 2 m.

Zürichsee: Gesamtfläche: 88 km², Uferlänge: 87,6 km. Der Zürichsee liegt in den Kantonen Zürich, Schwyz und St. Gallen. Er besteht aus zwei Teilen, die durch den Seedamm zwischen Rapperswil und Pfäffikon getrennt sind. Der östliche Teil des Sees wird Obersee genannt. Der Zürichsee wird durch ein Wehr in der Limmat reguliert und weist jährliche Wasserspiegelschwankungen von rund 40 cm auf.

GESPRÄCHSPARTNER

Wilhelm Natrup, dipl.-Ing. Stadt- und Regionalplanung, Kantonsplaner und Chef des Amtes für Raumentwicklung, Kanton Zürich

Gerhard Stutz, dipl. Ing. HTL, Leiter Abteilung Wasserbau, Awel, Kanton Zürich

Jürg Thomas Dünner, dipl. Kulturing. ETH und MAS ETH RP, Amt für Raumplanung, Kanton Thurgau, Projektleiter Uferplanung Untersee und Rhein

Der Nutzungsdruck auf die Ufer der Schweizer Seen nimmt zu. Am Zürichsee und am Thurgauer Ufer des Bodensees finden gegenwärtig umfassende Planungen statt. Im Gespräch mit TEC21 erläutern die Planer am Zürichsee und am Bodensee, wie sie diese Aufgabe angepackt haben und welche Schwierigkeiten sich dabei stellten.

Das Seeufer weckt als attraktiver Ort nicht nur zahlreiche Begehrlichkeiten; es liegt auch im Schnittpunkt der Zuständigkeiten. Während die Seen unter kantonaler Obhut stehen, ist das angrenzende Land Territorium der Gemeinden. Aus diesem Grund ist bei den Uferplanungen am Bodensee und am Zürichsee der Einbezug der Gemeinden zentral. Anspruchsvoll wird es, wenn ein übergeordnetes Ziel oder gar eine Vision für die Entwicklung an einem See erarbeitet werden soll. Dabei werden nämlich die Grenzen der eingespielten Planungsprozesse wie die kantonalen Richtpläne gesprengt. Am Zürichsee hat man dies gewagt. Das Projekt hiess ursprünglich «Vision Zürichsee 2050». Daraus ist nun das «Leitbild Zürichsee 2050» hervorgegangen, das demnächst durch die Zürcher Baudirektion verabschiedet werden soll. Annähernd zur selben Zeit entscheidet die Thurgauer Regierung über die Uferplanung am Rhein und am Untersee.

TEC21: Die «Vision Zürichsee 2050» ist ein Projekt der Zürcher Baudirektion, die Federführung liegt beim Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (Awel). Herr Stutz, können Sie kurz schildern, wie es zu diesem Projekt kam?

Gerhard Stutz (GS): Auslöser waren die divergierenden und zunehmenden Nutzungsansprüche der Bevölkerung. Die Ufer werden immer stärker zugebaut, die Zugänglichkeit zum See ist an manchen Orten nicht gewährleistet, und die naturnahen Bereiche stehen unter Nutzungsdruck. Zudem existiert kein durchgehender Uferweg. Als Erstes wurde eine Zustandserhebung der Ufer vorgenommen. Als ich 2005 zum Awel kam, lag der Synthesebericht zu dieser Erhebung bereits vor. Über die Hälfte der Ufer des Zürcher Teils des Sees sind stark beeinträchtigt oder verbaut. Nur 5 % sind naturnah, und mehr als 90 % des Zürcher Ufers bestehen aus aufgeschüttetem Land. Der Bericht zeigt aber auch, dass bei mehr als der Hälfte der Uferlänge Potenzial für ökologische Aufwertungen besteht.

TEC21: Herr Natrup, Sie beschäftigten sich bereits vor Ihrer Zeit als Zürcher Kantonsplaner mit dem Zürichsee.

Wilhelm Natrup (WN): Ich hatte 2007 als externer Berater ein Mandat zur Unterstützung der Projektleitung der «Vision Zürichsee 2050» beim Awel. Das Ziel war es, eine Vision für den Zürichsee zu entwickeln. Dem Synthesebericht lagen viele Analysen zugrunde. Das Problem war, dass man vor lauter Analyse die Richtung nicht mehr sah. Doch die Analyse kann nicht die Vision sein. Unsere Aufgabe war es, zu klären, wie sich der Zürichsee über die nächsten Dekaden entwickeln soll. Neben dem federführenden Awel sind zwei weitere Ämter der Baudirektion involviert: das Amt für Landwirtschaft und Natur und das Amt für Raumentwicklung. Die Planung des Seeuferwegs fällt ausserdem in die Zuständigkeit des Amtes für Verkehr der Volkswirtschaftsdirektion.



01

01 In Diessenhofen, St. Katharinental, wurde bereits eine Massnahme umgesetzt: Ein Bunker und die Ufermauer wurden abgebrochen und der Abschnitt renaturiert

(Fotos 1–2: Amt für Raumplanung Kt. Thurgau)

02 Statt der harten Uferverbauung wurde ein Flachufer geschüttet und mit Bühnen gesichert



02

ZIELE UND IDEEN DER UFERPLANUNG AM BODENSEE

Tourismus: Förderung der Lebensqualität durch Aufwertung der Erholungslandschaft und durch Unterstützung der lokalen Wirtschaft, zum Beispiel durch Schaffung oder Umgestaltung einer urbanen Seeuferparkanlage, eines Aussichtsturms, einer naturnah gestalteten Badestelle und eines attraktiven Restaurants am Ufer in jeder Gemeinde respektive durch Unterstützung der lokalen Wirtschaft, so weit raumplanerisch möglich

Mobilität: Förderung der umweltgerechten Mobilität sowie touristische Attraktivitätssteigerung, zum Beispiel durch durchgängige Fuss- und Radwege in attraktiver Lage in Seenähe und am Seerücken, gut platzierte Bus- und Bahnhofstestellen beziehungsweise Anlegesteg der Kursschiffahrt, Transportdienst für Personen und Velos auf den Seerücken, seequerende Angebote

Landschaft: Wiederannäherung an naturnahe, standorttypische Landschaft ausserhalb der Siedlungsbereiche, zum Beispiel durch Renaturierungen und Schaffung von Vernetzungsstrukturen und -bauten, Extensivierung, Rückbau

Amt für Raumplanung Kanton Thurgau

TEC21: Herr Dünner, wie präsentiert sich die Ausgangslage am Bodensee? Gab es eine Initialzündung zur aktuellen Uferplanung im Thurgau?

Jürg Thomas Dünner (JD): Es gibt schon sehr lange Planungen am Bodensee. Die erste Rhein- und Seeuferschutzplanung des Kantons Thurgau geht auf das Jahr 1953 zurück. Es folgte eine Erholungs- und Landschaftsschutzplanung in den 1970er-Jahren. Ein Konzept zur Bootsstationierung entstand 1982, dieses ist in den kantonalen Richtplan aufgenommen worden. Die Bootsliegplätze sind auch Bestandteil der von Deutschland, Österreich und der Schweiz unterzeichneten Vereinbarungen der Internationalen Gewässerschutzkommission für den Bodensee (IGKB).¹ Vor einigen Jahren gab es Anfragen aus den Gemeinden, die Zahl der Bootsliegplätze zu erhöhen. Wir lehnten das jeweils ab, die Umweltverbände drohten auch mit Einsprachen. Der Druck war so gross, dass im kantonalen Richtplan 2009 festgehalten wurde, dass am Rhein von Schlatt bis Wagenhausen und am Thurgauer Untersee von Eschenz bis Tägerwilten eine Uferplanung zu erarbeiten sei.

TEC21: Kann dies als Start einer umfassenden Uferplanung im Thurgau gesehen werden?

JD: Es war sicher der Beginn der gegenwärtigen Uferplanung. Bezüglich Ökologie konnten wir auf die Uferbewertung zurückgreifen, die die IGKB 2006 durchgeführt hatte. Das Problem bei solchen Planungen ist oft, dass die Menschen befürchten, man wolle ihnen den See wegnehmen. Schnell entsteht die Angst, dass vieles nicht mehr erlaubt ist und der Region eine Käseglocke übergestülpt wird. Beim Untersee und am Rhein konnten wir nun eine Planung durchführen und gleichzeitig testen, ob unsere Planungsmethode funktioniert, um diese später auch am Obersee anzuwenden (vgl. Kasten S. 24).

TEC21: Was sind die spezifischen Herausforderungen bei Seeuferplanungen?

WN: Grundsätzlich geht man vor wie bei anderen Planungen. Die Empfindlichkeiten und Besonderheiten sind an Seen einfach akzentuierter als in anderen Teilräumen. Zudem gibt es sehr viele Begehrlichkeiten, vor allem für Erholung und Freizeit. Doch Seeufer sind sensible Lebensräume, und wir haben die Aufgabe, sie zu schützen und zu entwickeln. In den letzten 15 Jahren ist die Einwohnerzahl des Kantons Zürich um 200 000 Personen gestiegen. Der Nutzungsdruck auf die Seen als Freizeitraum hat daher massiv zugenommen. Eine wichtige Frage war deshalb, wo noch Spielräume für eine Nutzungsintensivierung vorhanden sind. Doch das muss mit Augenmass erfolgen. Niemand möchte das Eventzentrum am Zürichsee werden. Aber die Gemeinden wollen das Seeufer für die eigene Bevölkerung attraktiv gestalten und nutzbar machen. Am Ufer bestehen auch Eigentumsrechte; es stellt sich die

DIE SICHT DER PLANUNGS-REGIONEN AM ZÜRICHSEE

Als der Kanton Zürich 2006 auf die Planungsregionen zugegangen war, trug das Projekt noch den Namen «Vision Zürichsee 2050». Als Erstes hätten die Gemeinden gefragt, worauf man sich bei diesem Prozess genau einlasse, erinnert sich Ruedi Hatt, der Präsident der Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg, die sämtliche Zürcher Gemeinden am linken Seeufer umfasst. Die Befürchtungen der Gemeinden hätten darin bestanden, dass mit der Vision beziehungsweise dem Leitbild, die heute planungsrechtlich festgelegten Instrumente verbindlich ergänzt, erweitert oder gar umgangen würden, betont Hatt. Ähnliche Bedenken hatte man auch am rechten Seeufer. Am Anfang habe man nicht verstanden, was der Kanton beabsichtige, sagt Max Baur, Präsident der Zürcher Planungsgruppe Pfannenstil, da gleichzeitig die Gesamtüberprüfung der Richtpläne begonnen hätte. Erst als klar gewesen sei, dass die Vision nicht als behördenverbindliches Planungsinstrument zu verstehen ist, habe man mitgewirkt. Der Zeithorizont 2050 habe im Unterschied zur laufenden Richtplanbearbeitung zudem erlaubt, tatsächlich visionär zu denken.

Laut Baur könnte sich daher das «Leitbild Zürichsee 2050» als übergeordnetes Instrument bei den Revisionen des kantonalen Richtplans und der regionalen Richtpläne als nützlich erweisen. Gleichwohl bleibe für die Gemeinden am rechten Ufer die Frage im Raum, ob dessen Erarbeitung wirklich zwingend nötig gewesen sei. Angesprochen auf den Zürichseeweg erklärt Baur, dass dieser aufgrund der vielen privaten Grundstücke am rechten Ufer ein heikles Thema sei. Mit der Initiative und dem entsprechenden Gegenvorschlag für einen möglichst durchgehenden Uferweg liege der Ball zurzeit jedoch bei der kantonalen Politik und nicht bei den Planungsregionen.

Der Seeuferweg beschäftigt auch die Gemeinden am linken Seeufer. Gegenwärtig wird ein Stück Weg zwischen Wädenswil und Richterswil gebaut (Abb. 4). Für Ruedi Hatt ist dieser Abschnitt ein gutes Beispiel, wie sich der Weg realisieren lässt. Beide Gemeinden hätten in einer Volksabstimmung ihr Interesse an dessen Bau bekundet und beteiligten sich nun auch an den Kosten. Er attestiert dem Kanton, dass dieser den Prozess zur Entwicklung der Vision und des Leitbildes möglichst offen gestaltet habe. Eine Vision zu entwickeln, sei nicht einfach, weil die gesetzlichen Rahmenbedingungen ein enges Korsett bildeten. Doch man habe am linken Zürichseeufer ganz bewusst offensiv nach neuen Möglichkeiten gesucht. So seien etwa Insel-schüttungen im See oder eine Theaterbühne in Horgen als Ideen vorgebracht worden. Positive Impulse habe auch die Studie «Der Zürichsee als Projekt» des ETH-Studios Basel ausgelöst.¹

Anmerkung

1 ETH-Studio-Basel, Institut Stadt der Gegenwart: Metropolitanregion Zürich. Der Zürichsee als Projekt. Zürcher Handelskammer und Verlag Neue Zürcher Zeitung, 2010

Frage, für wen der See eigentlich da ist: für die Leute, die am See wohnen, oder für diejenigen, die ihre Freizeit am See verbringen? Die Interessen kumulieren am Seeufer.

GS: Es reicht nicht, nur den Uferbereich anzuschauen. Man muss den See gesamtheitlich betrachten. Die Leute zieht es ans Wasser. Es gibt divergierende Meinungen in der Bevölkerung zur Nutzung des Sees, und auch innerhalb der Verwaltung mussten wir eine gemeinsame Haltung entwickeln.

JD: Mir fällt der Begriff der Allmende ein. Der See und das Ufer gehören allen ein bisschen. Deshalb braucht es Regeln für die Nutzung, die unter anderem auch international in Staatsverträgen oder dem Bodensee-Leitbild festgelegt sind. Mit divergierenden Ansichten innerhalb der Verwaltung sind wir auch im Thurgau konfrontiert, das ist nichts Aussergewöhnliches. Weiter waren die Aktualität und die Qualität der Grundlagen für die Planung sehr unterschiedlich. Am Bodensee gab es beispielsweise viele Grundlagen im Bereich Naturschutz oder Renaturierungen, während sie in anderen Fachgebieten wie etwa dem Denkmalschutz eher rudimentär waren.

TEC21: Wie funktioniert am Bodensee die Zusammenarbeit mit Deutschland?

JD: Bis jetzt ist es noch nicht gelungen, politisch wirklich grenzüberschreitend zu planen. Auf fachlicher Ebene gibt es hingegen Absprachen und einen engen Austausch. Wichtig sind uns auch die Nachbarkantone St. Gallen und Schaffhausen mit der Gemeinde Stein am Rhein, die mitten im Planungsperimeter liegt.

TEC21: Arbeitet man am Zürichsee mit den Kantonen Schwyz und St. Gallen zusammen?

GS: In den 1990er-Jahren hatte man beschlossen, die Zahl der Bootsplätze nicht mehr zu erhöhen. Das ist eine der wenigen interkantonalen Vereinbarungen. Das wurde nun wieder diskutiert; man war sich aber schnell einig, dass man daran festhalten will. Bei der See-regulierung wurde hingegen entschieden, dass das Reglement, das seit mehr als 70 Jahren in Kraft ist, überprüft werden soll. Eventuell ist eine Anpassung aufgrund neuer Erkenntnisse aus den Hochwasserereignissen der letzten Jahre oder aus der Ökologie sinnvoll.

TEC21: Wie waren die Naturschutzvertreter bei den Uferplanungen involviert?

GS: In Zürich war die kantonale Fachstelle für Naturschutz beim ganzen Prozess dabei.

JD: Im Kanton Thurgau erfolgte die erste Planungsphase ebenfalls verwaltungsintern. Nach der Grobplanung bildeten wir eine externe Begleitgruppe, in der die Organisationen mit Verbandsbeschwerderecht im Thurgau, aber auch Thurgau Tourismus vertreten waren.

TEC21: Welche Rolle spielen die Gemeinden?

JD: Die Gemeinden am Rhein und am Untersee sind für uns sehr wichtige Partner. Wir haben sie schon am Anfang beigezogen und gefragt, ob sie einer solchen gemeindeüberschreitenden Uferplanung zustimmen, da die Planungshoheit für die Nutzungsplanung im Thurgau bei den Gemeinden liegt. Diese gaben uns das «Gut zur Planung». Da uns damals die Überarbeitung des kantonalen Richtplans stark beanspruchte, vergaben wir die Entwicklung einer Planungsmethodik an ein externes Planungsbüro (vgl. Kasten S. 24).

WN: Wir präsentierten die Ergebnisse der Vision Zürichsee 2050 zuerst den beiden Planungsregionen am linken und rechten Zürichseeufer (vgl. Kasten links). 2010 führten wir mit Vertretern der Seegemeinden mehrere Workshops zu den vorläufigen Ergebnissen durch. Gleichzeitig wurden zwei kantonale Initiativen für einen durchgehenden Seeuferweg lanciert; diese politische Ausgangslage hat für uns die Gespräche mit den Gemeinden nicht einfacher gemacht. Bereits bei der Diskussion des Verkehrsrichtplans 2007 war der Seeuferweg eines der schwierigeren Geschäfte (vgl. Kasten S. 26). Bei der Richtplanrevision 2009, bei der unter anderem auch die Gewässer behandelt wurden, kam das Thema wieder hoch und wurde im Kantonsrat intensiv diskutiert. Als wir 2010 die Vision beziehungsweise das Leitbild, wie es nun heisst, mit den Gemeinden diskutierten, hatten diese das Gefühl, wir wollten das direkt in den Richtplan übernehmen. Doch das war nicht die Idee. Kurz gesagt: Es war nicht



03

03 Ab Horgen führt die Bahnlinie nach Chur meistens direkt am See entlang (Fotos 3–4: Lukas Denzler)

04 Zwischen Wädenswil und Richterswil entsteht ein neuer Seeuferweg. Einzelne Abschnitte werden über Stege geführt. Der 1.6 km lange Weg kostet 7.6 Mio. Franken; Richterswil und Wädenswil bezahlen je 600 000 Franken an die Baukosten



04

einfach, die Gemeinden ins Boot zu holen. Wir betonten, dass sie ihre Wünsche möglichst frei äussern sollten. Denn wenn es um langfristige Entscheidungen geht, müssen wir unterscheiden zwischen dem, was heute von den Gesetzen her möglich ist, und dem, was langfristig erwünscht ist. Wenn man von Vision redet, muss es möglich sein, über den heutigen Horizont hinauszudenken.

TEC21: In bestimmten Bereichen scheint der Spielraum tatsächlich begrenzt. So sind etwa Flachmoore durch die Bundesverfassung geschützt, und das Eidgenössische Natur- und Heimatschutzgesetz verbietet es, Ufervegetation zu roden oder zu überschütten.

WN: Wenn Bundesrecht tangiert wird, ist es immer schwierig. Wenn wir aber einen politischen Auftrag haben, lassen sich grundsätzlich auch die normativen Grundlagen anpassen. So wären heute etwa Inselschüttungen in Flachuferbereichen zur Erholung, aber auch für die Ökologie durchaus denkbar. Dafür wären aber die gesetzlichen Bestimmungen anzupassen.

TEC21: Aus der Vision wurde das Leitbild Zürichsee 2050. Was ist der aktuelle Stand?

GS: Wir haben einen Grundlagenbericht verfasst und Massnahmen formuliert, gegliedert in die Bereiche Wohnen und Arbeiten, Ökologie und Erholung. Das Ergebnis haben wir dem Regierungsrat präsentiert, und dieser hat im Frühling einer Vernehmlassung bei den betroffenen Gemeinden zugestimmt. Bis Ende August 2012 werden die Eingaben ausgewertet und anschliessend mit den Vertretern der Regionen besprochen. Bis Ende Jahr ist die Verabschiedung des Leitbildes durch die Baudirektion geplant.

TEC21: Herr Natrup, können Sie kurz die Bedeutung dieses Leitbildes erläutern?

WN: Wichtig ist Folgendes: Das Leitbild hat keine eigenständige Verbindlichkeit. Wenn wir etwas daraus rechtlich verankern wollen, dann braucht es eine Festlegung im kantonalen Richtplan. Für die Erholung haben wir im Kanton Zürich die regionalen Richtpläne, diese müssen dann die Regionen umsetzen. Freihalte- oder Erholungszonen sind auch in der Nutzungsplanung der Gemeinden festzulegen. Die Herausforderung besteht darin, die Planungsträger, also die Regierung und die Gemeinden, zu überzeugen, die Inhalte in ihren Planungsinstrumenten umzusetzen. Wir haben das Leitbild als Entscheidungsgrundlage erarbeitet, als Grundlage auch für den Diskurs mit den Planungsträgern – sowohl mit dem

Parlament, denn dieses setzt den Richtplan letztlich fest, als auch mit den Regionen, weil diese in ihren Delegiertenversammlungen den regionalen Richtplan beschliessen müssen.

TEC21: Das Leitbild hat also keinen eigenen rechtlichen Stellenwert?

WN: Es kommt immer wieder vor, dass wir übergreifende Konzepte erarbeiten, die keine Rechtsverbindlichkeit haben und nicht den herkömmlichen Planungsinstrumenten zugeordnet werden können. Wir stecken in einem Dilemma, denn das Seeufer betrifft mehrere Planungsstufen: die kantonalen und regionalen Richtpläne sowie die Nutzungspläne der Gemeinden. Manches betrifft uns als Bewilligungsbehörde, zum Beispiel die Fischerei oder der Wasserbau, aber auch das Konzessionsland mit den Bauten am Seeufer. Das Leitbild ist ein Orientierungsrahmen und dient als Richtschnur für die internen Fachstellen der Verwaltung.

TEC21: Die Zürichseeplanung sprengt offensichtlich den Rahmen der konventionellen Planungsinstrumente.

WN: Ein einzelnes Instrument reicht eben nicht, vielmehr muss ein konsistentes, koordiniertes Verwaltungshandeln daraus erfolgen, und zwar auf allen Hierarchiestufen, vom Kanton über die Regionen und Gemeinden bis zur kantonalen Verwaltung, der bei Gewässern in vielen Fällen zuständigen Bewilligungsbehörde. Wir sehen das Leitbild nicht als statisches Instrument. Es ist wichtig, das grosse Ganze nicht aus den Augen zu verlieren. Was macht eigentlich den Reiz des Sees, der ja längst nicht mehr naturnah ist, aus? Es ist der Wechsel von attraktiven Landschaftsräumen, von Siedlungen, naturnahen Bereichen und ehemaligen industriellen Nutzungen.

PLANUNGSMETHODE AM THURGAUER BODENSEE

Die BiCon AG Kreuzlingen (Gutachten und Planungen im Umweltbereich) entwickelte eine Methode zur Beschreibung und Bewertung des Ufers. Diese legt Handlungsräume fest und leitet Massnahmen entlang der gesamten Uferlinie ab. Es wurden fünf Handlungsräume definiert. Sie sind mit Definitionen hinterlegt, die im gesamten Planungsgebiet (Abb. 5) gelten.

Zu jedem Uferabschnitt gibt es ein Handlungsraumdatenblatt. Dort werden die Ziele der Weiterentwicklung und spezifische Massnahmen beschrieben. Diese sind in den Massnahmenlisten detaillierter erläutert und mit einem Hinweis zur Priorität versehen. Ebenso hat sich die Methode der drei Durchgänge bewährt. In jedem Arbeitsschritt wurde die gesamte Aufgabenstellung bearbeitet; die Bearbeitungsbreite und -tiefe nimmt stufenweise zu.



05 Perimeter der Uferplanung Untersee und Rhein im Kanton Thurgau (Plan: Kt. Thurgau)

HANDLUNGSRÄUME

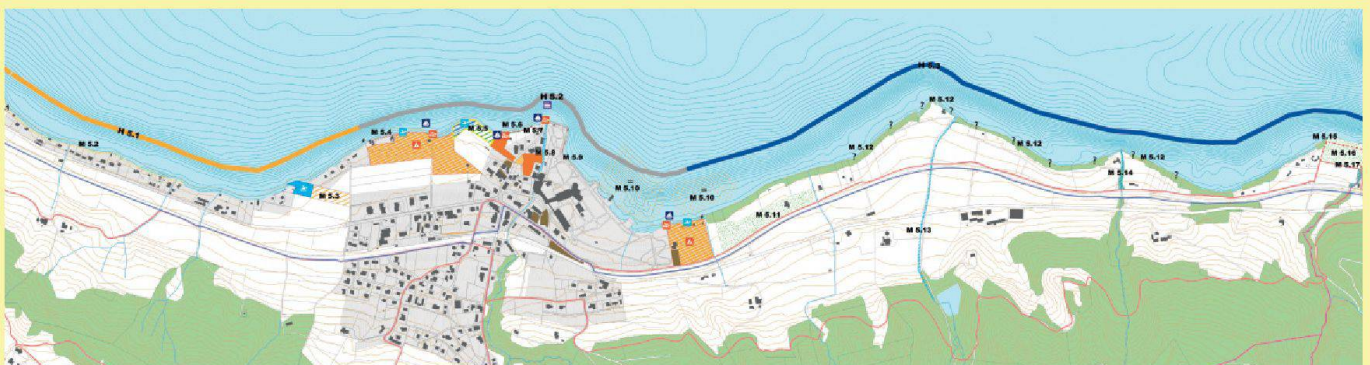
Siedlung (rot): Ortszentren mit hoher Bebauungsdichte und wenig Grünanteil

Freizeit und Sport (grau): durch Sport-, Freizeit- und touristische Bauten und Anlagen dominierte, der Erholungsnutzung dienende Siedlungsgebiete

Extensive Erholung (grün): naturnaher Uferbereich mit Wegnetz und landwirtschaftlicher Nutzung

Wohnen am Wasser (orange): vorwiegend Wohnnutzung mit geringer Bebauungsdichte und hohem Grünanteil

Natur und Landschaft (blau): natürliche oder naturnahe Ufer, in extensiv genutzte Landschaft übergehend



06 Handlungsräume am Ufer der Gemeinde Mammern («Visitenkarte für Mammern», S. 27) (Plan: BiCon AG i. A. des Amtes für Raumplanung Kt. Thurgau)

TEC21: In der gegenwärtigen Diskussion am Zürichsee schlägt insbesondere der Seeuferweg hohe Wellen.

WN: Der Seeuferweg ist im Richtplan enthalten. Es geht dabei nicht darum, den Weg überall direkt am See zu führen. Wichtig ist aus unserer Sicht vor allem die Zugänglichkeit zum See an attraktiven Orten, ohne dass alles zugeparkt ist. Unser Ziel ist ein attraktiver Weg, der aber die bestehenden Eigentumsrechte respektiert. Auch die Erfordernisse des Naturschutzes sind zu beachten.

JD: Am Bodensee haben wir ähnliche Herausforderungen wie Herr Natrup sie schildert. Es gibt historisch gewachsene Eigentumsverhältnisse und Strukturen wie in Berlingen oder Steckborn, wo der Weg jeweils durch eine attraktive Altstadt führt. Beim Langsamverkehr sind wir vor allem damit konfrontiert, dass es heute nicht mehr reicht, ein 2 m breites Trasse zu bauen. Die Bedürfnisse der Fahrradfahrerinnen, Skater, Eltern mit Kinderwagen und Wanderer unterscheiden sich. Beispielsweise muss ein Skaterweg asphaltiert sein, ein Wanderweg sollte hingegen möglichst keinen Hartbelag aufweisen. Hinzu kommt, dass am Untersee der zur Verfügung stehende Raum durch den stellenweise bis ans Ufer reichenden und steil abfallenden Seerücken knapp ist.

TEC21: Im Zusammenhang mit dem Seeuferweg am Zürichsee fällt immer auch das Stichwort Konzessionsland.

GS: Konzessionsland sind Seeaufschüttungen. Diese erfolgten vor allem im 19. Jahrhundert. Der Bahnhof Tiefenbrunnen in Zürich ist ein gutes Beispiel. Das war früher eine Bucht; heute befindet sich der Bahnhof auf aufgeschüttetem Land. Das Material dafür stammte aus dem Riesbachtunnel. Auch der Bahnhof Horgen befindet sich auf aufgeschüttetem Gebiet. Für den Bau der Seeuferlinie benötigte man Land, gewann es, indem man überschüssiges Material in den See schüttete. Die Transportwege waren kurz, und man konnte die Besitzer, die Land hergeben mussten, so entschädigen. Doch das Land am See war lange Zeit nicht beliebt.

TEC21: Damals hat der Kanton die ehemalige Uferlinie festgehalten. Die rechtlichen Verhältnisse zwischen dieser und dem heutigen Seeufer sind höchst komplex.

GS: Das stimmt. Es gibt Kreise, die bezweifeln, ob das Konzessionsland überhaupt ins Eigentum der heutigen Nutzer übergegangen ist. Gemäss einer von uns in Auftrag gegebenen Rechtsstudie ist dieses Land jedoch Eigentum der heutigen Nutzer, allerdings mit gewissen Eigentumsvorbehalten. Der Kanton kann also mitreden, wenn etwas neu gebaut wird, er ist aber nicht Eigentümer dieses Landes. Auch wenn es Konzessionsland heisst, bezahlen die Nutzer keine jährlichen Konzessionsgebühren. Die Erstnutzer haben vor vielen Jahren einen bescheidenen Kaufpreis entrichtet.

TEC21: Der Zürcher Heimatschutz wehrt sich gegen diese Auslegung.

WN: Wir sind der Meinung, dass diese Frage geklärt ist. Aber es wird sicher weitere Diskussionen geben.

GS: Es gibt noch keine Entscheidung des Bundesgerichtes in dieser Sache und damit keine absolute Rechtssicherheit. Wir sind aber überzeugt, dass unsere Auffassung durch das Bundesgericht gestützt wird.

TEC21: Sollte der See nicht grundsätzlich öffentlich zugänglich sein?

WN: Politisch kommt diese Forderung, weil der Zürichsee in bestimmten Abschnitten wenig zugänglich ist. Wir haben ganze Siedlungen, die man umgehen muss. Es stellt sich die Frage, wie sich das verbessern lässt. Eigentum hat in der Schweiz einen hohen Stellenwert.

JD: Im Zivilgesetzbuch ist festgehalten, dass der Wald öffentlich zugänglich sein muss. Bei den Seeufern gibt es keine analoge Bestimmung. Im Kanton Thurgau gibt es aber ein Gesetz, aufgrund dessen der Kanton und die Gemeinden im öffentlichen Interesse die Zugänglichkeit der Ufer und den Bau von Uferwegen fördern können. Mit nur sieben Para-

POLITISCHES SEILZIEHEN UM SEEUFERWEG AM ZÜRICHSEE

Der Seeuferweg am Zürichsee ist ein altes Anliegen. Ihn zu realisieren, ist jedoch nicht einfach, denn rund die Hälfte der Ufer sind private Grundstücke und beim aufgeschütteten Konzessionsland ist die Rechtslage ebenfalls kompliziert.

Trotz diesen Schwierigkeiten ist der Seeuferweg im kantonalen Verkehrsrichtplan enthalten, jedoch nur mit einer groben Linienführung. Etwas detaillierter ist er in den regionalen Richtplänen aufgeführt. In der Debatte über die Revision des Landschaftsrichtplans entschied der Kantonsrat 2009 gegen eine Formulierung, die den Bau des Uferwegs möglichst nahe am See vorgesehen hatte.

Neuen Druck brachten 2010 zwei kantonale Initiativen der EVP («Uferwege für alle») und der SP («Zürisee für alle»). Beide Initiativen wurden im Herbst 2011 zurückgezogen, nachdem der Kantonsrat einen Gegenvorschlag beschlossen hatte. Dieser sieht vor, dass bis zur Fertigstellung des Uferwegnetzes jährlich 6 Mio. Franken budgetiert werden müssen, wobei 4 Mio. Franken davon für Projekte am Zürichsee vorzusehen sind. Die Standortgemeinden haben sich zudem im Verhältnis zum Mehrwert an den Kosten zu beteiligen. Der Regierungsrat muss bis November 2012 dem Kantonsrat eine Umsetzungsvorlage unterbreiten.

Aufgrund eines im Kantonsrat angenommenen Postulates («Seeuferwege ohne Enteignungen») hat der Regierungsrat Ende Februar 2012 die Projektierung für weitere Abschnitte des Seeuferwegs eingefroren. Er will damit der laufenden politischen Diskussion nicht vorgreifen. Laut dem Regierungsrat besteht der Auftrag zu Planung und Umsetzung von Uferwegen jedoch allein gestützt auf die Einträge in kantonalen und regionalen Verkehrsrichtplänen in Verbindung mit dem Strassengesetz und würde durch eine Ablehnung der Umsetzungsvorlage nicht aufgehoben.

Da sich der Seeuferweg für politische Profilierungen jeglicher Couleur bestens eignet, dürfte das Seilziehen noch einige Zeit andauern. Die Gegner von Enteignungen sind der Meinung, ein Weg, der privates Land beansprucht, führe zu langwierigen juristischen Auseinandersetzungen und komme deshalb sehr teuer zu stehen. Die Befürworter eines durchgehenden Seeuferweges argumentieren, dass dafür vorwiegend Konzessionsland benötigt werde, bei dem der Staat ohnehin mitreden könne.

Die wichtigsten Interessengruppen:

Verein JA zum Seeuferweg: www.seeuferweg.ch
Verein FAiR. Für eine Aufwertung des Zürichseeufers im Recht: www.fair-zh.ch
Rives Publiques – Verein für den freien Zugang zu den Ufern der Seen und Wasserläufe der Schweiz: www.rivespubliques.ch

grafen handelt es sich um das kürzeste Thurgauer Gesetz. Die Finanzierung erfolgt über einen Fonds, der mit insgesamt 5 Mio. Franken gut dotiert ist. Mit diesen Mitteln kann der Kanton bei Bedarf Ufergrundstücke erwerben.

TEC21: Müssen Sie sich im Thurgau auch mit aufgeschüttetem Konzessionsland auseinandersetzen?

JD: Nein. Aufschüttungen gab es zwar, aber bei diesen Flächen ist die Eigentumsfrage geklärt. Wir haben am Bodensee eine etwas andere Ausgangslage als am Zürichsee: Die Besiedlung ist hier wesentlich weniger dicht und der Nutzungsdruck noch nicht ganz so gross. Zum Glück hat man bereits 1986 im ersten kantonalen Richtplan sogenannte Siedlungsbegrenzungslinien ausgeschieden, die einen gewissen Schutz für Grün- und Naturräume direkt am See bieten. So sind die Ufer zu einem wesentlichen Teil noch unbebaut, was in der soeben erschienen Broschüre des ETH-Studios Basel im Auftrag des Think Tank Thurgau² denn auch als Besonderheit für eine schweizerische Seenlandschaft bezeichnet wird.

TEC21: Im Thurgau erfolgte im Herbst 2011 die Bekanntmachung der Uferplanung. Wie waren die Reaktionen?

JD: Insgesamt gingen in den elf Gemeinden 70 Eingaben ein, was unseren Erwartungen entsprach. Ein Drittel waren positive Reaktionen. Einige Hinweise führten zu Anpassungen der Planung. Der nächste Schritt ist, dass der Regierungsrat diese Planung zustimmend als Grundlage verabschiedet. Ich denke, wir haben ein Gleichgewicht zwischen den verschiedenen Ansprüchen gefunden. Die heutige Uferplanung hat Grundlagencharakter, die Verbindlichkeit ist noch gering. In den nächsten zwei Jahren werden wir eine ähnliche Planung auch am Obersee von Kreuzlingen bis Horn durchführen, und dann gilt es, die wesentlichen Aussagen in den kantonalen Richtplan zu überführen. Anschliessend erfolgt die Umsetzung auf kommunaler Ebene.

TEC21: Wo stehen wir bei der Seeuferplanung in zehn Jahren?

JD: Ich hoffe, dass wir in zehn Jahren die Eckpunkte der Uferplanung am Untersee, am Rhein und am Obersee im kantonalen Richtplan verankert und bereits einen ansehnlichen Teil der vorgesehenen Massnahmen umgesetzt haben. Ich bin zuversichtlich, weil die Uferplanung nicht nur einschränkt, sondern den Gemeinden auch Möglichkeiten aufzeigt, die sie für ihre touristische und wirtschaftliche Entwicklung nutzen können.

WN: Wir haben auf beiden Seeseiten und in der Stadt Zürich regionale Richtpläne, in denen wesentliche Ziele aus dem Leitbild bestätigt und zum Teil auch schon umgesetzt sind. Und wir sind so mutig, dass wir über Dinge diskutieren, über die wir heute noch nicht reden, zum Beispiel über grosse Events am Zürichsee. Ich wünsche mir, dass wir auch einmal neue Wege ausprobieren.

GS: In zehn Jahren werden wir das Reglement zur Regulierung des Zürichsees überprüft und allenfalls angepasst haben. Wie es mit der strittigen Frage des Konzessionslandes weitergeht und ob wir bald schon mehr Rechtssicherheit haben werden, weiss ich nicht. Die ehemalige Seeuferlinie ist eine imaginäre Linie, die zum Teil vor mehr als 100 Jahren festgelegt worden ist. Es stellt sich die Frage, ob diese nun 100 weitere Jahre bestehen bleiben soll. Vielleicht sollten wir hier neue Lösungen suchen.

Lukas Denzler, lukas.denzler@bluewin.ch; **Daniela Dietsche**, dietsche@tec21.ch

Anmerkungen

- 1 Informationen zur Internationalen Gewässerschutzkommission für den Bodensee (IGKB): www.igkb.de; 2008 hat die Internationale Bodenseekonferenz (IBK) ein übergeordnetes Leitbild für die Entwicklung des Bodenseeraums verabschiedet: www.bodenseekonferenz.org/leitbild
- 2 ETH-Studio Basel, Institut Stadt der Gegenwart: Südliches Bodenseeufer – Projekt für eine urbanisierte Kulturlandschaft. gta Verlag. 2012