



# DER PLAN HECHT

## Vision zur Entwicklung der Region Zürichsee

**Ziel: Die wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung über einen längeren Zeitraum sichern und der Zersiedelung entgegenreden. Die Rückgewinnung von Erholungsgebieten durch Verlegung der Verkehrsströme unter die Erde. Der nachhaltige Schutz der Landschaft und die Aufwertung der Region.**

In groben Zügen werden die wichtigsten Infrastrukturprojekte festgelegt, auf eine detaillierte Planung jedoch verzichtet. Dies soll künftige Aufgabe von Spezialisten und Fachleuten sein.



*Rund um den Zürichsee wächst ein dichter Siedlungsteppich.*

## Heutige Situation

Das Gebiet rund um den Zürichsee ist eine der schönsten und begehrtesten Wohnlagen der Schweiz. Früher war hier eine grüne Landschaft und dem See entlang reihten sich in Abständen wie auf einer Perlenkette die Dörfer aneinander. Heute ist die Region zu einem Siedlungsteppich mit rund 265'000 Einwohnern zusammengewachsen, einseitig auf die Metropole Zürich ausgerichtet und in vielerlei Beziehung von ihr abhängig. Es fehlt an wirtschaftlichen Unternehmen und Arbeitsmög-



lichkeiten, kulturellen, universitären und sportlichen Einrichtungen und daher pendeln die Bewohner vorwiegend nach Zürich.

Damit die Region nicht weiter überbaut wird und lebenswert bleibt, braucht es eine **planerische Vision**. Die Besiedelung darf nicht weiter ins Grüne vordringen und die Verkehrsinfrastruktur muss für die Zukunft effizient gemacht werden. Neue Einrichtungen und Betriebe sollen Arbeitsplätze generieren, damit die Pendlerströme weniger zunehmen (Beispiel Gymnasium Uetikon am See).

## **Das Problem Mobilität**

Überall sind zu den Hauptverkehrszeiten Staus die Regel. Stark frequentierte Verkehrsachsen von Bahn und Strasse zerschneiden die Dörfer, trennen die Bevölkerung vom See und belasten die Anlieger mit Immissionen.

Tatsache ist aber auch, dass die Mobilität weiterhin an Bedeutung zunimmt. Die steigenden Produktionszahlen der Fahrzeugindustrie sprechen eine deutliche Sprache.

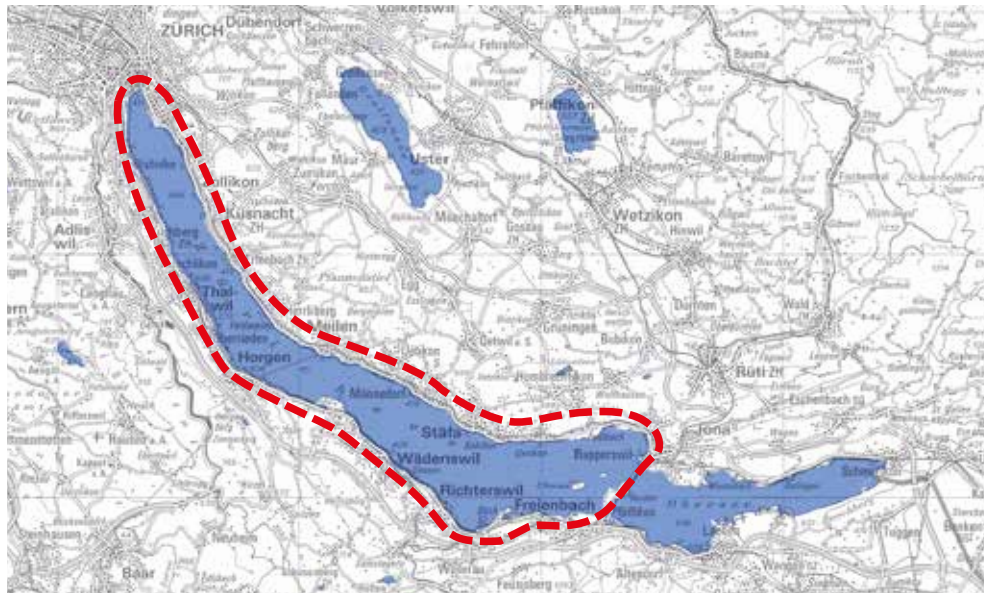
Unser Ziel ist, für die Zukunft der Seeregion eine Vision zu entwickeln, welche sowohl den Bahn- als auch den Strassenverkehr in seiner Bedeutung erkennt und auf der die künftige Planung aufbauen kann. Die Region sollte so gegliedert werden, dass der Bevölkerungszuwachs nicht in die Breite geht, sondern von dichter bebauten Zentren aufgenommen wird. Diese können durch breite Grünzonen voneinander getrennt und durch eine optimale Verkehrsinfrastruktur miteinander verbunden werden.

Wir meinen, dass die Hauptverkehrsachsen von Bahn und Strasse künftig unter die Erde gehören. Neben der Zusammenlegung von Dörfern zu effizienteren Verwaltungsstrukturen schlagen wir folgende Massnahmen vor:



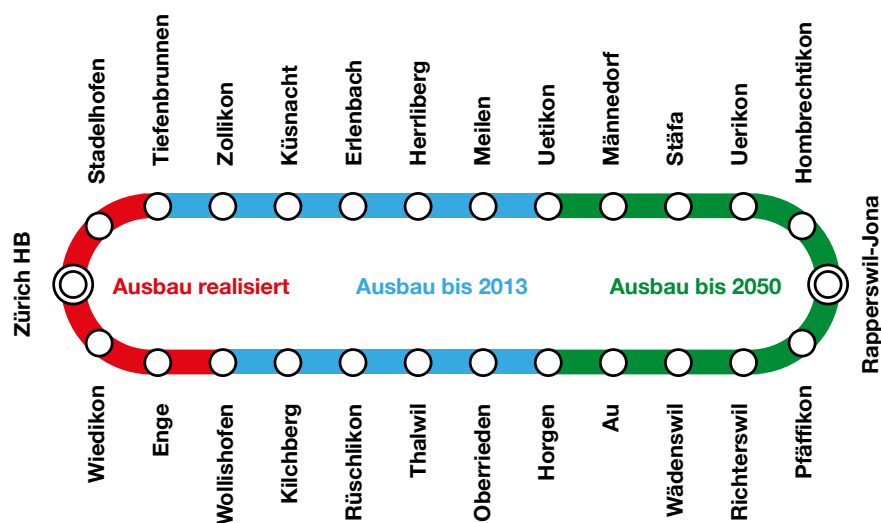
## 1. Massnahme Bahn in den Untergrund

Bahnen gehören in dicht besiedelten Gebieten generell in den Untergrund. Grosse Streckenabschnitte sind denn auch bereits heute unterirdisch verlegt und «U-Bahnen» verkehren zwischen Zürich Tiefenbrunnen und vom Hauptbahnhof bis nach Thalwil.



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

Zusätzlich zur Tieflegung der bestehenden S-Bahnen kann ein von diesen getrennter autonomer U-Bahnring rund um den See das bestehende Streckennetz entlasten. Dadurch werden alle am See anliegenden Dörfer miteinander verbunden.

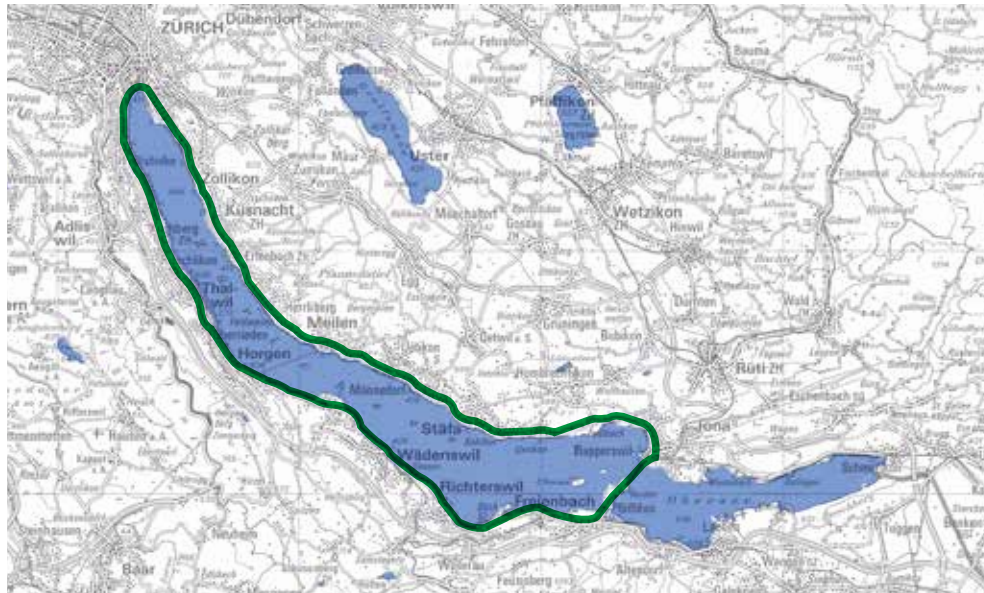


Die Ausbautetappen der U-Bahn (Lake Side Circle Line).



## 2. Massnahme Bike-Trail rund um den See

Das bestehende Bahntrasse wird frei für eine rund um den See führende Strecke für Velos und E-Bikes. Dies ermöglicht einen gesundheitsfördernden Arbeitsweg und tolle Ausflugstrecken für Familien und Sport-Biker.



*Auf dem alten Bahntrasse entsteht ein Fahrradweg.*



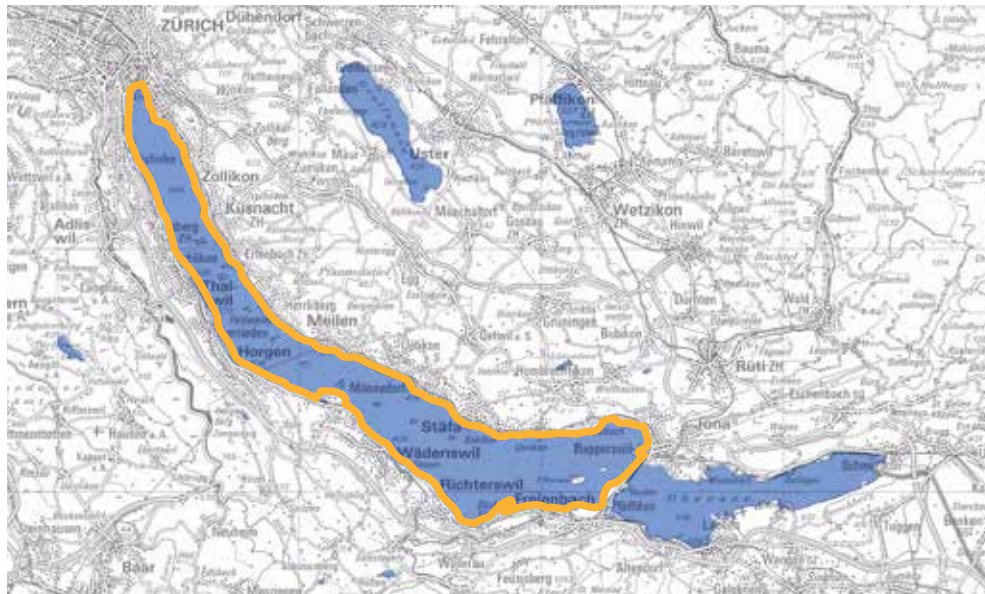
*Sinnvolle neue Nutzung für das alte Bahntrasse.*





### 3. Massnahme Seeuferweg

Ergänzend zur Radstrecke kann der von der Bevölkerung gewünschte Seeuferweg für Fussgänger realisiert werden. Und dies ganz ohne Beeinträchtigung durch Radfahrer.



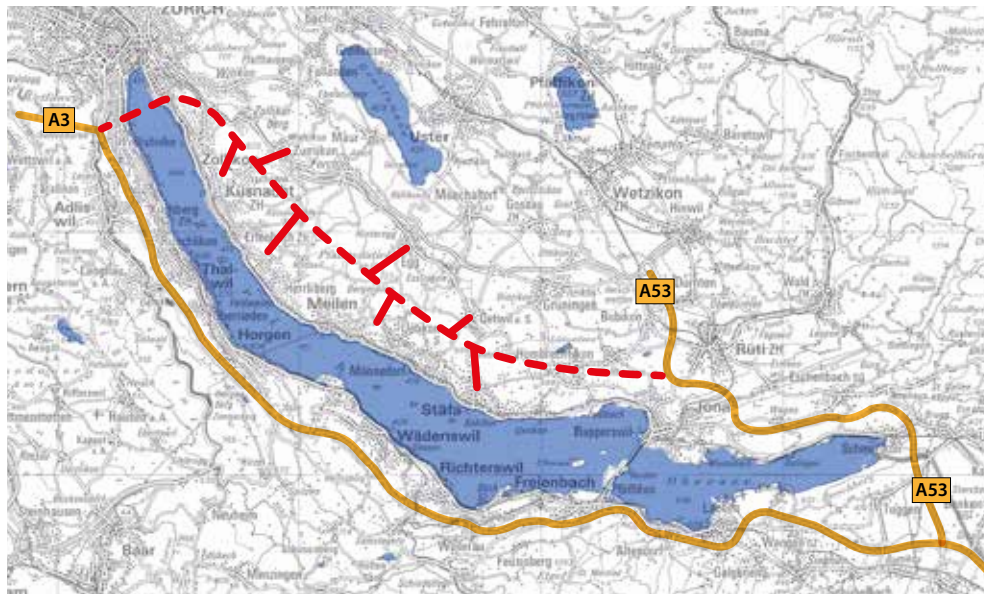
*Der Seeuferweg, ein Jahrzehnte altes Projekt der Zürcher Regierung.*



*Erholung direkt am See, ein lange gehegter Wunsch der Bevölkerung.*

## 4. Massnahme Der Pfannenstiel-Seetunnel

Zur Entlastung der Seestrasse werden die Nationalstrasse A53 und A3 zwischen Rüti ZH und 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 kann zu einem einfachen Zubringer für Feuerwehren, Ambulanzen und Lieferdiensten herabgestuft werden.



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



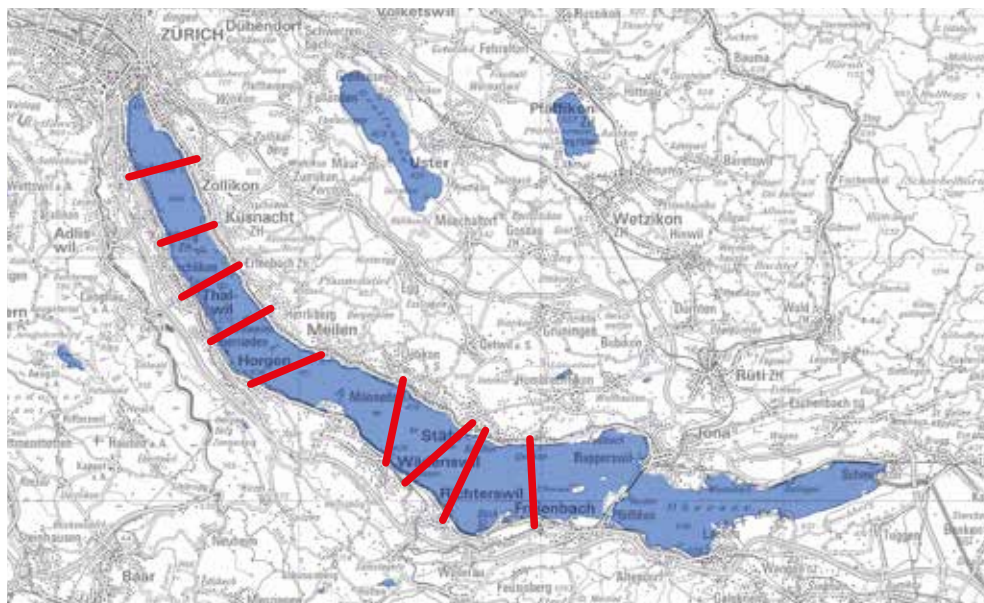
*Die Tieflegung von Bahn und Strasse befreit die Dörfer vom Durchgangsverkehr und eröffnet den ersehnten Zugang ans Wasser.*





## 5. Massnahme Wassertaxis über den See

Der aktuelle Schiffsverkehr mit seinen Schaufelraddampfern und Dieselschwalben stammt konzeptionell aus dem 19. Jahrhundert und hat allenfalls eine touristisch – nostalgische Bedeutung. Wer würde nicht gerne an einem lauen Sommerabend mit der «Stadt Rapperswil» oder der «Stadt Zürich», bei Riverbootmusik, über den See gleiten? Den heutigen Bedürfnissen nach mehr und schnelleren Verbindungen von Ufer zu Ufer genügt dieses Konzept jedoch nicht mehr.



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



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



Weit kostengünstiger wäre eine Flotte von kleinen Wassertaxis, wie wir sie aus Venedig und Rotterdam kennen und wie sie auch von der Limmat-Schiffahrt in Zürich erfolgreich eingesetzt werden. Die Wasserfläche als Infrastruktur steht dafür gratis zur Verfügung! Nicht aus dem Auge zu verlieren ist jedoch, dass der See der letzte grosse zusammenhängende Erholungsraum ist. Eine Übermotorisierung, insbesondere durch private Motorboote, gilt es zu vermeiden.



*Schnelle Wassertaxis verbinden Dörfer und Städte quer über den See.*



## **6. Massnahme: «SEESTADT» zwischen Zürich und Rapperswil**

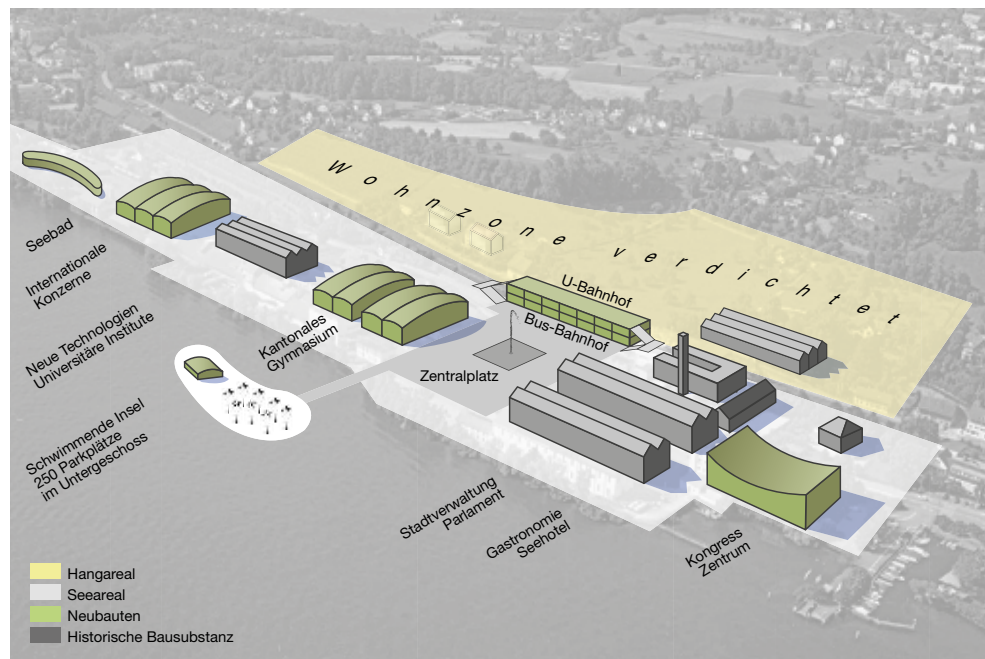
Der Wunsch der Bevölkerung nach freier Natur lässt sich mit dem derzeitigen Planungskonzept der immer weiter ins Kulturland ausgreifenden Bebauung nicht realisieren. Es ist notwendig, dass breite Randzonen für Erholung und landwirtschaftliche Nutzung reserviert und vor weiterer Bebauung geschützt bleiben.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



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

Der nationale Trend von Gemeinde-Fusionen zu grösseren politischen Einheiten führt zu höherer Qualität des kulturellen, sportlichen und schulischen Angebots für die Bewohner. Zusammenschlüsse von Verwaltungen, Feuerwehren, Schulen etc. erhöhen deren Effizienz und senken Steuern. Mit einer Fusion der Gemeinden Meilen, Uetikon und Männedorf zu einer „Seestadt“ würde diese rund 30'000 Einwohnern zählen und unter den 20 grössten Schweizer Städten rangieren.

Mit dem Kauf des Areals der Chemischen Fabrik Uetikon durch Kanton und Gemeinde eröffnen sich völlig neue Perspektiven. Die monumentalen, denkmalgeschützten historischen Fabrikbauten eignen sich ideal als neues Zentrum der aus Meilen, Uetikon und Männedorf zu bildenden neuen Seestadt.



Das Zentrum der neuen Seestadt. Das Areal der Chemischen Fabrik Uetikon mit historischen (grau) und neuen Bauten (grün).

Auf dem Seareal können die Einrichtungen von öffentlichem Interesse (Bahnhof, Verwaltung, Dorfplatz, Gymnasium, Kongresszentrum, Hotels und Gaststätten) 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's sogar aufs Auto verzichten.



## Kosten und Nutzen

Ambitionierten Tunnelprojekte wie die hier vorgeschlagenen (sie sind insgesamt länger als der Gotthardbasistunnel) werfen die Frage nach deren Finanzierung auf. Nach Schätzung von Fachleuten sind folgende Investitionen notwendig:

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

Wie wäre diese Summe von rund 4 Mia CHF zu finanzieren?

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

Es versteht sich von selbst, dass die Realisierung eines solchen Projektes auch für die Bauwirtschaft bedeutsam wäre. Nicht zu unterschätzen ist dabei die Information der Öffentlichkeit, der politischen Parteien und Gremien.

### 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, Raumentwickler  
Wolfbachstrasse 15, CH 8032 Zürich, Tel. 0041 79 747 06 79  
hannes.strebel@mac.com