

GOTZENWIL - Modellrechnung

Erste Analyse

Betreffend das Gebiet Gotzenwil hat der Winterthurer Stadtrat eine Einwendung zur kantonalen Richtplanrevision an das kantonale Amt für Raumentwicklung gerichtet und diese auf einer Modellrechnung (Auswirkung auf städtische Finanzen) basiert. Diese Modellrechnung haben wir bei der Stadt am 4.11.2011 beantragt, am 24.11. erhalten und einer groben Analyse unterzogen¹.

Nach erster Einsicht kommen wir zum Schluss, dass der Stadtrat die Resultate der Modellrechnung falsch bzw. irreführend interpretiert und präsentiert. Wir möchten darauf hinweisen, dass die vorgelegte Modellrechnung – besonders ohne eine richtige Kontexterklärung – nicht als Argumentation für eine Überbauung des Gebietes Gotzenwil und das Wohlergehen der Stadt Winterthur und deren Bürger herangezogen werden kann.

Erstens - es handelt sich um keine umfassende Kosten-Nutzen-Analyse eines gesellschaftlichen Vorhabens, denn sehr viele relevante Kostenfaktoren ignoriert werden. Diese Einschränkungen der Modellrechnung betont der Autor ausdrücklich selbst². Es ist anzunehmen, dass das Gesamtvorhaben somit viel negativer abschneiden wird.

Jedes gesellschaftliche Vorhaben muss nicht nur auf finanzielle Cash-Flow Aspekte eines Teilnehmers (hier Stadtkasse) überprüft werden, sondern alle relevanten Gesellschaftsaspekte und -werte einbeziehen.

Für eine seriöse Beurteilung des Gesamtvorhabens fehlen viele schwergewichtige Verlust- und Kostenfaktoren wie:

- a) **gesellschaftliche Verluste** in den Bereichen Natur (Biotope, Biokorridor nationaler Bedeutung...), Biodiversität, Landschaftsschutz, Landwirtschaft (Böden hoher Qualität, Existenzgrundlage für Landwirte...), Ortsbild, städtebauliche Funktion, Erholungsfunktion (eine der wichtigsten Naherholungszonen der Grosstadt) und weitere...
- b) **Infrastrukturkosten** für ein ordentliches öV-Angebot und Erschliessung (dies ist im ganz anderen Ausmass unabdingbar als in der Modellrechnung angenommen - s. Analyse VCS 8.11. im Landboten mit relevanten Punkten³), Kosten für die Bahnstation Felsenhof (da eine allfällige Realisierung mit dem Vorhaben zusammenhängt) und weitere Infrastruktur wie Kultur-, Kinder-, Jugend- und Alterseinrichtungen...
- c) **negative volkswirtschaftliche Externalitäten** wie gravierende Auswirkungen auf den Individualverkehr des schon jetzt überlasteten Gebietes (man bedenke, dass jeder Weg zur Autobahn von diesem abgelegenen Ort, sei es Richtung ZH, SH oder SG, sieben bis acht Kilometer über das städtische Gebiet führt), Auswirkungen des forcierten Pendelns (generiert durch mehr Neueinwohner als neue Arbeitsplätze in Winterthur), Abwertung umliegender Standorte und Weiteres...
- d) erforderliche **Investitionen in jede Art Vorbereitungsstätigkeiten** – sprich Millionen für Berater, Büros und Zeit eigener Stadtplaner für Studien, Analysen, Testplanungen, BZO Anpassungen...

¹ Das zugrunde liegende Dokument (Bericht über Annahmen und Ergebnisse) ist beim Verein „Gotzenwil bleibt grün“ einsehbar und kann elektronisch versendet werden.

² der Autor schreibt: „Das Modell bildet nur direkte Effekte auf die Gemeinderechnung ab. Es ist kein volkswirtschaftliches oder regionalwirtschaftliches Modell, sondern fokussiert ausschliesslich auf die Betrachtung des Entwicklungsgebiets. Städtebauliche oder landschaftsplanerische Kriterien sind ebenfalls nicht in die Betrachtung eingeflossen. Die städtischen Finanzen und die Wirtschaftlichkeit sind nur ein Teil der Begründung für eine Siedlungsentwicklung in Gotzenwil. Eine gesamtheitliche Beurteilung könnte beispielsweise im Rahmen einer Anwendung des Nachhaltigkeitsbeurteilungsinstruments erfolgen.“

³ s. Anhang auf letzter Seite „Ungenügendes öV-Angebot und Erschliessung“

Zweitens - auch die einseitige Berechnung des Einflusses auf die Stadtkasse liefert im Vergleich zum laufenden Stadtbudget keine überzeugenden Resultate. Sie basiert zudem - neben unzutreffendem minimalistischen Infrastrukturbedarf - auf mehreren unrealistischen oder sehr risikoreichen Annahmen. Einige berechnete Abweichungen von den ursprünglichen Annahmen deuten schon in dieser Phase auf anzunehmende Verluste für die Stadtkasse hin.

Kapitalwerte der berechneten Basisszenarien 22.3 Mio CHF (resp. 39.4 Mio bei extrem hoher Dichte) sind in Relation mit dem kumulierten Stadtbudget über die gleiche Periode (30 Jahre) zu setzen. Voranschlag Stadtbudget 2012 beläuft sich auf 1.4 Milliarden CHF, über die gleiche Beobachtungszeit geht es⁴ um etwa 40 Milliarden. Nicht einmal die optimistischsten Resultate liefern somit einen Promillebeitrag zum Stadtbudget - bei Weitem geht es nicht um etwas, was existenzielle Relevanz für die Stadtfinanzen hätte, abgesehen vom beträchtlichen Risiko eines drohenden Verlustes (s. weiter).

Die Modellrechnung basiert in vieler Hinsicht auf einer bestmöglichen Entwicklung, welche in der Realität risikobehaftet und schwer realisierbar ist. Sollten einzelne Annahmen nicht eintreffen, ändern sich die Resultate gewaltig. Der Autor der Modellrechnung berechnet eine Situation, wo die Steuerkraft gegenüber der Erwartung auf dem Winterthurer Durchschnitt bleibt, und kommt zum Schluss, dass die eine Basisvariante in solchem Fall negativ (- 2.3 Mio CHF) abschneidet, die andere "knapp positiv".⁵

Neben der optimistisch angenommenen Steuerkraft sind andere unrealistische Annahmen zu hinterfragen, wie Dichte im empfindlichen Siedlungsrand, Realisierungsgrad von 100% und weitere. Nicht erwähnt sind auch Einflussfaktoren wie Verhältnis der Neubürger zu lediglich umziehenden Stadtbürgern, Relation Neueinwohner zu vorhandenen Arbeitsplätzen in der Region, Anteil der zu erwartenden neuen Sozial-, Arbeitslosengeldbezüger und deren Auswirkungen auf die öffentlichen Finanzen...

Zuletzt ist auch auf zahlreiche begriffliche Unklarheiten und Widersprüche einzugehen.

1. Der Bericht zur Modellrechnung suggeriert, dass Szenarien mit "hoher" und "tiefer" Dichte berechnet wurden. Viele Bürger sind sich evtl. nicht bewusst, dass hier die "tiefere" Dichte teils mit Wohnzonen W3/2.6 rechnet, d.h. mögliche Wohnblöcke bis 70m Länge, mit 3 Vollgeschossen und 2 Dachgeschossen. Die "hohe Dichte" würde dann sogar W4/3.4 (d.h. 4+2 Geschosse) bedeuten, alles Erscheinungen, die in landschaftlich wertvollen Gebieten und am empfindlichen Siedlungsrand nicht angemessen sind. Wie man aus einer viel „lockeren“ zweigeschossigen Wohnzone W2/1.6 ein für eine ländliche Gegend unpassendes, ortsfremdes Wohnblockghetto mit 4 bis 5-stöckigen Fassaden schaffen kann, ist beim Anblick auf die Grossüberbauung Oberseen ersichtlich. Es ist nicht realistisch, mit einer „landschaftsverträglicheren“ Ausgestaltung bei noch dichteren Wohnzonen zu rechnen.
2. Sehr merkwürdig und unrealistisch erscheint die Absicht des Stadtrates, die besten Steuerzahler in verdichteter Wohnblockhaltung zu unterbringen. Es ist auch nicht anzunehmen, dass sich diese Gruppe mit derart ungenügendem öV-Angebot zufrieden gibt und nicht mit überdurchschnittlicher Anzahl Autos pro Haushalt ausgestattet wäre (was für diese Gesellschaftsgruppe typisch ist und beträchtlich zu individuellem Mehrverkehr führt).
3. In der Presse wurde jeweils präsentiert⁶, dass die Stadt "im Streit mit dem Kanton" eine "Studie vom unabhängigen Büro" erarbeiten liess. Auch wenn das Büro auf wichtige Einschränkungen der einseitigen Modellrechnung ordentlich hinweist, stellt sich die Frage, wie unabhängig man bei der Szenarioauswahl und Berichtformulierungen überhaupt agieren kann, wenn man einen bezahlten Auftrag zur Begründung des Vorgehens gegenüber dem Kanton bekommt⁷ (vs. unabhängige Studie nach wissenschaftlicher Methodologie).

⁴ vereinfacht

⁵ Auszug: „Die Modellierung zeigt, dass eine Entwicklung des Gebiets bei tieferen Steuererträgen unter Annahme einer tiefen Dichte negativ abschliessen kann. Bei einer hohen Dichte zeigt das Modell ein knapp positives Ergebnis...“

⁶ z.B. Landbote am 22.1.2011

⁷ Auszug – im Auftrag ist u. a. zu finden: "Die Stadt Winterthur muss gegenüber dem Kanton begründen, wieso diese Flächen als Siedlungsgebiet beizubehalten sind. Hierbei ist zu belegen, dass die Flächen in Gotzenwil ein Entwicklungspotenzial in sich tragen, welches der Stadt Winterthur einen langfristigen Nutzen stiften kann."

Der Stadtrat wiederholt bei verschiedenen Anlässen, dass er keine Absicht zum Bebauen des Gebietes verfolgt und dass es nur um Erhalt der Optionen geht. In der Stellungnahme zum kantonalen Richtplan lädt er aber den Kanton ein, um "innovative Ansätze" gemeinsam zu bestreiten und gibt sogar ganz konkrete Etappen für den Weg zu einer Überbauung an. Hinter (für die Bürger) verschlossenen Türen sollten inzwischen ein „qualitätssichernder“ Prozess und Testplanung stattfinden, damit spätestens 2015 die Bauzonenordnung (BZO) angepasst werden kann. Alle Bauphasen sollen bis 2029 abgeschlossen sein.

Wir verlangen deshalb, dass auch diese Fakten veröffentlicht, bisherige Aussagen richtiggestellt und neue nur im richtigen Kontext dargestellt werden. Gleichzeitig verlangen wir, dass alle Investitionen der Stadt in jede Art Vorbereitungstätigkeiten⁸ eingestellt werden, welche auf eine spätere Überbauung des Gebietes Gotzenwil abzielen. Dies im Hinblick auf eine sich abzeichnende negative gesellschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse und auf den schon einmal geäusserten Volkswillen (2001), welcher sich nicht ändern wird. Mit dem sonst unwirtschaftlich ausgegebenen Steuergeld soll sich die Stadt aktiv und wirksam für den Schutz der verbleibenden, wertvollen Natur- und Kulturlandschaften einsetzen.

www.gotzenwil.ch

⁸ Studien, Testplanungen, Berater, Wettbewerbe, Gestaltungspläne usw.

Beilage 1 Ungenügendes öV-Angebot und Erschliessung

«Der Kollaps wäre programmiert»

Landpolitik in Gotzenwil,

diverse Artikel und Leserbriefe.

Die Stadtregierung behauptet, dass das Gebiet Gotzenwil vom öffentlichen Verkehr gut erschlossen sei. Tatsächlich liegt das Gebiet ziemlich im Abseits. Die Buslinie 3 nach Oberseen führt über stark belastete Hauptverkehrsachsen, steckt zur Hauptverkehrszeit im Stau, ist deshalb unpünktlich und hat lange Reisezeiten. Ein attraktives und qualitativ hochwertiges Angebot sieht anders aus. Eine S-Bahn-Haltestelle in Oberseen ist zwar im Richtplan, aber einen Zeitplan oder konkrete Planungen für die Realisierung gibt es nicht.

Ein neuer Stadtteil mit 4000 bis 5000 Einwohnern erfordert eine hochwertige Erschliessung mit dem ÖV. Konkret würde das eine Stadtbahn oder ein Schnellbus mit dichtem Takt bedeuten.

Dafür fehlt doch auf dem überlasteten Winterthurer Strassennetz schlichtweg der Platz. Dazu müssen separate Spuren für den ÖV reserviert werden, das lässt sich aber nur zulasten des Autoverkehrs umsetzen. Und auch wenn die S-Bahn-Haltestelle gebaut wird, müsste ein stadtbahnähnliches Angebot gefahren werden. Dazu braucht es ein zweites Gleis ab Grüze. Offen ist, ob ein Stadtbahnkonzept auf den SBB-Gleisen angesichts der Kapazitätsengpässe im Knoten Winterthur überhaupt machbar ist. Auch für den Autoverkehr ist die Erschliessung problematisch, da der zusätzliche Verkehr auf dem schon überlasteten Strassennetz abgewickelt werden müsste oder sich einen Weg über Kollbrunn-Weisslingen suchen würde.

Wenn die Stadtregierung vollmundig Steuererträge in zweistelliger

Millionenhöhe verspricht, ist das in Relation zu setzen mit den Investitionen in die Infrastruktur für Verkehr, Schulhäuser und Freizeiteinrichtungen wie ein Schwimmbad. Diese Investitionen und die daraus entstehenden Betriebs- und Unterhaltskosten werden die Steuererträge auf lange Jahre hinaus auffressen.

Die Stadtregierung hat bereits in den vergangenen Jahren ihren Job nicht seriös gemacht, einseitig nur auf Wachstum gesetzt (man wollte ja unbedingt in der Grossstadtliga spielen) und den teuren Ausbau der Infrastruktur sträflich vernachlässigt. Wenn die Regierung jetzt im gleichen Stil weiterpfuschen will, ist der Kollaps programmiert.

Rolf Schenk, VCS Regionalgruppe
Winterthur

8. Nov. 11 Landbote