

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 26. September 2018

823.

Schriftliche Anfrage von Eduard Guggenheim und Michail Schiow betreffend Seilbahn über den Zürichsee zum 150-Jahr-Jubiläum der Zürcher Kantonalbank, zusätzliche Belastung des Seebeckens und der Anliegerquartiere, geplante Massnahmen zur Verhinderung von Lärm- und Verkehrsimmissionen, Vereinbarkeit mit den Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft, Eignung als innerstädtisches Transportmittel und Eingriffe in die Grünanlagen sowie mögliche Rückbaukonzepte

Am 4. Juli 2018 reichten Gemeinderäte Eduard Guggenheim und Michail Schiow (beide AL) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2018/264, ein:

Für die Zeitdauer von 2020 bis 2025 ist zum 150-Jahre-Jubiläum der Zürcher Kantonalbank (ZKB) der Betrieb einer Seilbahn in der Stadt Zürich über den Zürichsee von der Enge nach Riesbach geplant. Zur voraussichtlichen Betriebsdauer von fünf Jahren kommt noch die Dauer der Auf- und Abbauarbeiten hinzu, so dass insgesamt mit einer Dauer von etwa sieben Jahren gerechnet werden muss. Bei der geplanten Seilbahn handelt es sich unwidersprochen um eine reine Vergnügungs- und Touristikbahn ohne Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Für die Bevölkerung der Stadt Zürich resultiert kein direkter Nutzen, die angekündigten Publikumsstarife sind prohibitiv teuer und es ist keine nachhaltige Wirkung in irgend einer Hinsicht ersichtlich.

1. Das Seebecken in der Stadt Zürich gerät schon heute, insbesondere an schönen Sommertagen, hart ans Limit des Fassungsvermögens. Wie kann der Stadtrat vor diesem Hintergrund verantworten, der Bevölkerung während mehr als fünf und voraussichtlich rund sieben Jahren - sofern keine Verlängerung der Betriebsdauer erfolgt - wesentliche Flächenanteile auf der linken Seeseite im und beim Strandbad Mythenquai und auf der Landwiese sowie auf der rechten Seeseite auf der Blatterwiese zu entziehen? Allein das Strandbad Mythenquai wird an Spitzentagen im Sommer von bis zu über 10'000 Personen besucht, dazu kommen weitere tausende Personen in den Anlagen beidseits des Sees und auf der Blatterwiese.
2. Das Stadtzürcher Seebecken ist bereits heute durch eine grosse und ständig noch zunehmende Anzahl öffentlicher Anlässe massiv belastet: Theater-Spektakel, Züri-Marathon, Formel-E-Rennen, Zirkus Knie, etc. Hält es der Stadtrat für sinnvoll und verantwortbar, der Bevölkerung der Anliegerquartiere und den sehr vielen Besucherinnen und Besucher des Strandbades Mythenquai und den Grünflächen der Landwiese und der Blatterwiese nun auch noch diese Veranstaltung mit zusätzlich sehr langer Auf- und Abbauphase (die mit erheblichen Lärm- und Verkehrsimmissionen verbunden ist) zuzumuten?
3. Wie sieht der Stadtrat die Vereinbarkeit der geplanten Seilbahn mit den zwingenden Zielen der 2'000-Watt-Gesellschaft, und wie stellt sich der Stadtrat zur Frage der in jeder Hinsicht fehlenden Nachhaltigkeit für die Bevölkerung?
4. Die Seilbahn wird keinen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme in der Stadt Zürich bringen. Sie wird anlässlich der 150-Jahr-Feier ihrer Gründung als "Geschenk" der ZKB an Zürich angepriesen, allerdings wird der Tarif für eine erwachsene Person pro Fahrt mit Preisen zwischen 10 und 15 Franken veranschlagt. Wie schätzt der Stadtrat die Attraktivität der Seilbahn als innerstädtisches Transportmittel ein? Wie beurteilt er den "Geschenk"-Charakter" von Billett-Preisen, welche den Preis eines Trambilletts um ein Mehrfaches übersteigen?
5. Die Seilbahn ist Aushängeschild und Werbeträgerin für private Firmen, neben der ZKB insbesondere die Seilbahnhersteller und weitere Firmen. Wie stellt sich der Stadtrat zur Frage, einem zwar in staatlicher Hand befindlichen Bankinstitut, das aber rein privatwirtschaftlich orientiert arbeitet, eine derart grosse Plattform im öffentlichen Raum, an Infrastruktur und Dienstleistungen unentgeltlich zur Verfügung zu stellen?
6. Welche Massnahmen sind seitens der Stadt bei der allfälligen Realisierung der Seilbahn im Hinblick auf möglichst grosse Reduktion von Lärm, Bauverkehr etc. vorgesehen?
7. Welche konkreten Massnahmen sind vorgesehen zur Verhinderung von zusätzlich zu erwartendem motorisiertem Individualverkehr durch Parkplatzsuchende in den am stärksten betroffenen Quartieren?
8. Welche Eingriffe sind in den heute unbebauten Boden erforderlich im See und auf dem Land, und was verbleibt nach dem Rückbau bzw. welche Folgen sind zu erwarten?
9. Der Uferbereich im südlichen Teil des Strandbades Mythenquai und an der angrenzenden Landwiese ist heute nicht zugänglich. Es ist ein wertvolles, geschütztes Vogel- und Pflanzen-Biotop. Was ist im Zusammenhang mit dem Seilbahnprojekt in diesem Bereich vorgesehen? Gibt es ein Rückführungskonzept? Was plant die Stadt hier längerfristig?
10. Weshalb sind die mächtigen alten Trauerweiden und andere Bäume am Ufer der Landwiese gefällt worden?

11. Nachdem bereits mit der Erstellung des Chinagartens ein schmerzlicher Eingriff in die Blatterwiese erfolgt war, soll nun ein weiterer Eingriff zu Lasten dieser Erholungs- und Spielfläche erfolgen. Sind weitere Eingriffe in die Grünanlagen auf dieser Seite des Zürichsees geplant? Ist es vorgesehen im Hinblick auf die Realisierung des Projekts Bäume zu fällen?
12. Bestehen Überlegungen, einzelne kleine im Zusammenhang mit der geplanten Seilbahn erstellte Objekte dauernd zu erhalten, wie dies auch in Folge der Landesausstellung 1939 und 1959 der Gartenbauausstellung G 59 erfolgt ist?
13. Bei Umfragen in den direkt betroffenen Quartieren artikuliert sich vernehmbar ein zunehmend grosser und deutlicher Unmut gegenüber dem Seilbahnprojekt. Wie trägt der Stadtrat in seinen Verhandlungen mit der ZKB der in allen Quartieren rund ums Seebecken immer deutlicher werdenden Ablehnung dieses Vorhabens Rechnung?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Die ZüriBahn – die auf fünf Jahre befristete Seilbahn über den Zürichsee – ist eines von drei Projekten, das die Zürcher Kantonalbank (ZKB) anlässlich ihres 150-Jahr-Jubiläums im Jahr 2020 plant. Weitere sind ein ebenfalls temporärer Erlebnisgarten auf der Landiwiese und eine digitale Chronik zur Geschichte der Bank.

Der Stadtrat steht der ZüriBahn der ZKB ebenso wie der Regierungsrat positiv gegenüber. Er glaubt, dass dieses temporäre, auf fünf Jahre beschränkte Projekt den Zürcherinnen und Zürchern und vielen Besucherinnen und Besuchern der Stadt eine Attraktion bieten kann. Die Seilbahn knüpft an die Bahnen der Landi 1939 und der Gartenbauausstellung 1959 an.

Das Projekt ZüriBahn befindet sich in der Planungsphase. Das Gesamtprojekt ZüriBahn wird vom Bundesamt für Verkehr (BAV) auf Basis eines kantonalen Gestaltungsplans mit Umweltverträglichkeitsbericht (Befristung auf fünf Jahre) bewilligt. Zudem wird eine wasserrechtliche Konzession für den Bau der Stützen im See (zuständig: Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft des Kantons) und eine Nutzungsvereinbarung mit der Stadt für den Bau der Stationen benötigt.

Im regionalen Richtplan der Stadt Zürich, dem der Gemeinderat am 6. April 2016 zugestimmt hatte und den der Regierungsrat am 21. Juni 2017 mit einigen Anpassungen festgesetzt hat, besteht ein Eintrag für diese Seilbahn über den Zürichsee, der die zeitliche Befristung auf fünf Jahre festhält. Dieser Eintrag ist nicht im Fokus der hängigen Beschwerde des Gemeinderats gegen den entsprechenden Regierungsratsbeschluss.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Zu Frage 1 («Das Seebecken in der Stadt Zürich gerät schon heute, insbesondere an schönen Sommertagen, hart ans Limit des Fassungsvermögens. Wie kann der Stadtrat vor diesem Hintergrund verantworten, der Bevölkerung während mehr als fünf und voraussichtlich rund sieben Jahren - sofern keine Verlängerung der Betriebsdauer erfolgt - wesentliche Flächenanteile auf der linken Seeseite im und beim Strandbad Mythenquai und auf der Landiwiese sowie auf der rechten Seeseite auf der Blatterwiese zu entziehen? Allein das Strandbad Mythenquai wird an Spitzentagen im Sommer von bis zu über 10'000 Personen besucht, dazu kommen weitere tausende Personen in den Anlagen beidseits des Sees und auf der Blatterwiese.»):

Die Projektverantwortlichen der ZKB waren bezüglich Wahl der Standorte für Masten und Stationen der ZüriBahn in engem Austausch mit Fachexpertinnen und Fachexperten der Stadtverwaltung, des Bundes und des Kantons. Die ZKB hat insgesamt 16 Varianten ausführlich geprüft und hat nach umfangreichen Abklärungen die nun bestimmte Variante mit den beiden Mastenstandorten im See und den entsprechenden Stationsstandorten (linke Seeuferseite: südlicher Bereich Strandbad Mythenquai; rechte Seeuferseite: südöstlicher Rand der Blatterwiese) als beste ermittelt. Der Variante wurde von allen am Prozess Beteiligten zugestimmt. Zudem wurde sie vom Baukollegium der Stadt Zürich favorisiert. Beim Variantenvergleich spielte das Kriterium, bestehende Nutzungen nicht zu verunmöglichen und möglichst wenig zu tangieren, eine wichtige Rolle.

Der Stadtrat hat sich die Ergebnisse dieser Variantenevaluation von Vertretern der Projektleitung der ZKB präsentieren lassen. Er bestätigte ihnen, dass die jetzt bestimmte Variante unter Wertung zahlreicher Kriterien auch für ihn die beste sei.

Zu Frage 2 («Das Stadtzürcher Seebecken ist bereits heute durch eine grosse und ständig noch zunehmende Anzahl öffentlicher Anlässe massiv belastet: Theater-Spektakel, Züri-Marathon, Formel-E-Rennen, Zirkus Knie, etc. Hält es der Stadtrat für sinnvoll und verantwortbar, der Bevölkerung der Anliegerquartiere und den sehr vielen Besucherinnen und Besucher des Strandbads Mythenquai und den Grünflächen der Landiwiese und der Blatterwiese nun auch noch diese Veranstaltung mit zusätzlich sehr langer Auf- und Abbaizeit (die mit erheblichen Lärm- und Verkehrsimmissionen verbunden ist) zuzumuten?»):

Der Stadtrat ist sich bewusst, dass Veranstaltungen und Attraktionen in der Innenstadt ein sensibles Thema darstellen. Auf der einen Seite bringen sie insbesondere für die direktbetroffenen Anwohnenden eine Belastung mit sich. Auf der anderen bereichern sie das Stadtleben und werden von einem grossen Publikum geschätzt. Der Stadtrat prüft Gesuche und Projekte entsprechend sorgfältig und wägt die verschiedenen Interessen im Einzelfall ab.

Die Themen Umwelt, Verkehr und Lärm werden beim Projekt ZüriBahn in einem Umweltverträglichkeitsbericht detailliert behandelt. Dieser Bericht bildet eine wesentliche Grundlage zur Beurteilung der Einhaltung umweltrechtlicher Anforderungen während der Bau- und Betriebsphase im Bewilligungsverfahren.

Der Stadtrat hat der ZKB mitgeteilt, dass der durch die Seilbahn entstehende Mehrverkehr gemäss den Zielen von Stadtverkehr 2025 mit dem öffentlichen Verkehr (öV), dem Velo und dem Fussverkehr bewältigt werden muss. Es sind keine zusätzlichen Parkplätze vorgesehen. Im Rahmen eines Verkehrskonzepts ist im Bewilligungsverfahren durch die ZKB aufzuzeigen, wie der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) minimiert und quartierverträglich abgewickelt werden kann. Zudem sollen möglichst ideale Anbindungen an den öV aufgezeigt sowie die Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr optimiert werden. Die bestehende Durchwegung für den Fuss- und Veloverkehr muss jederzeit, namentlich auch während der Bauzeit, gewährleistet bleiben.

Zu Frage 3 («Wie sieht der Stadtrat die Vereinbarkeit der geplanten Seilbahn mit den zwingenden Zielen der 2'000-Watt-Gesellschaft, und wie stellt sich der Stadtrat zur Frage der in jeder Hinsicht fehlenden Nachhaltigkeit für die Bevölkerung?»):

Beim Bau der Stationen wie auch bei der Fabrikation der Kabinen werden nachhaltige Materialien verwendet (Kreislaufwirtschaft). Als Ergänzung zum befristeten Seilbahnprojekt sollen unbefristete Aufwertungsmassnahmen für die Landiwiese geprüft werden. Diese umfassen den Uferschutz für die Landiwiese und die Saffa-Insel, einen Spielplatz und weitere Ausstattungselemente. Für die Prüfung und Realisierung dieser nachhaltigen Massnahmen im Rahmen eines städtischen Projekts hat die ZKB ihre Mitwirkung und Beteiligung zugesagt.

Zu Frage 4 («Die Seilbahn wird keinen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme in der Stadt Zürich bringen. Sie wird anlässlich der 150-Jahr-Feier ihrer Gründung als "Geschenk" der ZKB an Zürich angepriesen, allerdings wird der Tarif für eine erwachsene Person pro Fahrt mit Preisen zwischen 10 und 15 Franken veranschlagt. Wie schätzt der Stadtrat die Attraktivität der Seilbahn als innerstädtisches Transportmittel ein? Wie beurteilt er den "Geschenk"-Charakter von Billett-Preisen, welche den Preis eines Trambilletts um ein Mehrfaches übersteigen?»):

Die ZüriBahn als Projekt der ZKB ist als temporäres Freizeitangebot konzipiert. Wenn sie zusätzlich die Diskussion zur städtischen Mobilität der Zukunft anregen kann, ist das positiv zu werten.

Die ZKB trägt für das Projekt das volle finanzielle Risiko – auch im Falle einer Nichtbewilligung. Bei der bisher kommunizierten Bandbreite für die Ticketpreise von 10 bis 15 Franken handelt es sich gemäss ZKB um Marktpreise, die auch eine lenkende Wirkung auf den Besuchendenstrom haben sollen. Fahrgäste, die mit dem öV anreisen, werden zudem einen Rabatt erhalten

(vergünstigte ZüriBahn-Ticketpreise an den regulären SBB- und ZVV-Verkaufsschaltern und -automaten bei gleichzeitigem Kauf eines öV-Tickets oder bei Nachweis eines gültigen öV-Abonnements).

Zu Frage 5 («Die Seilbahn ist Aushängeschild und Werbeträgerin für private Firmen, neben der ZKB insbesondere die Seilbahnhersteller und weitere Firmen. Wie stellt sich der Stadtrat zur Frage, einem zwar in staatlicher Hand befindlichen Bankinstitut, das aber rein privatwirtschaftlich orientiert arbeitet, eine derart grosse Plattform im öffentlichem Raum, an Infrastruktur und Dienstleistungen unentgeltlich zur Verfügung zu stellen?»):

Wie einleitend erwähnt, steht der Stadtrat der ZüriBahn der ZKB positiv gegenüber, weil er glaubt, dass dieses temporäre, auf fünf Jahre beschränkte Projekt den Zürcherinnen und Zürchern und vielen Besucherinnen und Besuchern der Stadt eine Attraktion bieten kann.

Für die befristete Nutzung der städtischen Parzellen auf der Blatterwiese und dem Strandbad Mythenquai wird die Stadt mit der ZKB eine Nutzungsvereinbarung abschliessen. In dieser werden alle Bedingungen der Nutzung sowie eine Entschädigung geregelt.

Zu Frage 6 («Welche Massnahmen sind seitens der Stadt bei der allfälligen Realisierung der Seilbahn im Hinblick auf möglichst grosse Reduktion von Lärm, Bauverkehr etc. vorgesehen?»):

Wie bereits erwähnt, findet für die Bewilligung der ZüriBahn durch das BAV ein umfassendes Verfahren statt. Die Themen Lärm und Verkehr werden im Umweltverträglichkeitsbericht, insbesondere im Verkehrskonzept, behandelt und im Gestaltungsplan sowie in Form von Auflagen in der Plangenehmigung und der wasserrechtlichen Konzession geregelt.

Zu Frage 7 («Welche konkreten Massnahmen sind vorgesehen zur Verhinderung von zusätzlich zu erwartendem motorisiertem Individualverkehr durch Parkplatzsuchende in den am stärksten betroffenen Quartieren?»):

Beide Standorte der Stationen sind gut mit dem öV erschlossen. Die ZKB ist in Verhandlungen mit den SBB, die Bahnfahrt als Freizeitleistung über die Vertriebskanäle der SBB anzubieten. Es ist wie erwähnt vorgesehen, dass per öV Anreisende einen Rabatt erhalten können. Zudem wird die ZKB keine verbilligten Retourtickets, sondern nur Einzelfahrten anbieten. Damit wird die Anreise via MIV unattraktiv. Da auch keine zusätzlichen Parkplätze geplant sind, werden keinerlei Anreize für den MIV geschaffen. Zudem plant die ZKB, mittels eines Monitorings die Verkehrs- und Parkplatzsituation laufend zu überwachen. Konkrete Massnahmen werden bereits in der Planung festgelegt und im Verkehrskonzept geregelt.

Zu Frage 8 («Welche Eingriffe sind in den heute unbebauten Boden erforderlich im See und auf dem Land, und was verbleibt nach dem Rückbau bzw. welche Folgen sind zu erwarten?»):

Die Rahmenbedingungen für den Bau der Anlagen der ZüriBahn wird der kantonale Gestaltungsplan regeln, der fünf Jahre Gültigkeit haben wird. Die Bewilligung des Rückbaus erfolgt bereits vorab im Plangenehmigungsverfahren. Grundsätzlich sind beide Stationsstandorte auf den heutigen Stand zurückzubauen. Die Stadt sieht bei beiden Arealen jedoch ein Aufwertungspotenzial. Die konkrete Umsetzung dieser Aufwertung ist Teil eines laufenden Prozesses zwischen der Stadt und der ZKB.

Zu Frage 9 («Der Uferbereich im südlichen Teil des Strandbades Mythenquai und an der angrenzenden Landwiese ist heute nicht zugänglich. Es ist ein wertvolles, geschütztes Vogel- und Pflanzen-Biotop. Was ist im Zusammenhang mit dem Seilbahnprojekt in diesem Bereich vorgesehen? Gibt es ein Rückführungskonzept? Was plant die Stadt hier längerfristig?»):

Es werden wenige, punktuelle Verjüngungsmassnahmen erfolgen. Diese dienen dem ökologischen Wert des Bereichs, verbessern aber auch den visuellen Seebezug auf Ebene Strauchschicht. Die Baumkulisse bleibt erhalten. Es sind keine weiteren mit dem Seilbahnprojekt in Zusammenhang stehenden Massnahmen in diesem Bereich geplant.

Zu Frage 10 («Weshalb sind die mächtigen alten Trauerweiden und andere Bäume am Ufer der Landiwiese gefällt worden?»):

Die Fällungen der Bäume erfolgten alterungsbedingt, infolge Grünastabbrüchen und Sturmschäden (Sturmtief «Burglinde»). Im Zuge des Projekts «Sanierung Uferbereich Landiwiese» werden Baumnachpflanzungen im Uferbereich wie auch landseitig erfolgen.

Zu Frage 11 («Nachdem bereits mit der Erstellung des Chinagartens ein schmerzlicher Eingriff in die Blatterwiese erfolgt war, soll nun ein weiterer Eingriff zu Lasten dieser Erholungs- und Spielfläche erfolgen. Sind weitere Eingriffe in die Grünanlagen auf dieser Seite des Zürichsees geplant? Ist es vorgesehen im Hinblick auf die Realisierung des Projekts Bäume zu fällen?»):

Nein, es sind keine weiteren Eingriffe geplant.

In der Badi Mythenquai werden acht Sandbirken aufgrund des Seilbahnprojekts gefällt werden müssen. Für diese sollen Ersatzpflanzungen vorgenommen werden. Hingegen sind die inventarisierten Bäume nicht betroffen.

Zu Frage 12 («Bestehen Überlegungen, einzelne kleine im Zusammenhang mit der geplanten Seilbahn erstellte Objekte dauernd zu erhalten, wie dies auch in Folge der Landesausstellung 1939 und 1959 der Gartenbauausstellung G 59 erfolgt ist?»):

Nein, eine Erhaltung von Teilen der Seilbahnbauten ist nicht geplant.

Zu Frage 13 («Bei Umfragen in den direkt betroffenen Quartieren artikuliert sich vernehmbar ein zunehmend grosser und deutlicher Unmut gegenüber dem Seilbahnprojekt. Wie trägt der Stadtrat in seinen Verhandlungen mit der ZKB der in allen Quartieren rund ums Seebecken immer deutlicher werdenden Ablehnung dieses Vorhabens Rechnung?»):

Der Stadtrat hat die involvierten Dienstabteilungen angewiesen, das Projekt der ZKB weiterhin so zu begleiten, dass es quartierverträglich umgesetzt werden kann. Sie werden den weiteren Prüf- und den darauffolgenden Bewilligungsprozess eng begleiten und die nötigen Massnahmen einfordern.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti