

## Argumentarium gegen die ZKB-Seilbahn

**Rückwärtsgewandt:** Das Projekt ist nicht zukunftsweisend. Die Seilbahn gäbe es in dritter Auflage nach Landi 39 und Gartenbauausstellung 59. Damals wurde auch immer wieder um Verlängerung gefeilscht, bis dann 1966 mit Rücksicht aufs gestörte Landschaftsbild endgültig aus war.

**Stört das Landschaftsbild:** Die unschöne Seilbahn-Girlande vor Bergkette beeinträchtigt die einmalige Sicht von der Quaibrücke aus zum Alpenkamm. Sie ist das touristische Aushängeschild von Zürich.

**Duridorium:** Die Seilbahn hat 5 Jahre Betriebsbewilligung und muss dann abgebaut werden. Bis dato wurde keine Zusicherung dazu gegeben. Ein ähnliches ‚Gstürm‘ wie damals in den 60er Jahren bei der zweiten Seilbahn ist auch für 2025 bei der dritten zu erwarten. Man wird nicht verstehen, weshalb eine teure, funktionstüchtige Seilbahn abgebrochen werden muss. Der Weg zum „Duridorium“ ist vorgespurt.

**Nicht innovativ:** Anders als behauptet ist die zu erwartende Technologie wie gehabt. Gemäss den aktuellsten Visualisierungen und den angestrebten Kapazitäten sind hässliche Grosskabinen zu erwarten, wie wir sie von den grossen Ski-Destinationen kennen. Auch die von der ZKB ins Feld geführte Seilbahn über den Rhein bei Koblenz vermag diesen Eindruck nicht zu ändern (TA, 18. 07. 2018, S. 13)

**Nicht nachhaltig:** Die ZKB ist unsere Staatsbank. Viele Zürcherinnen und Zürcher sind auch Kunden. Sie interessiert nicht nur der wirtschaftliche Einsatz ihrer Einlagen, sondern auch ob die Bank ihrem [Nachhaltigkeitsauftrag](#) folgt. Das Seilbahnprojekt löst diesen Anspruch nicht ein. Eigentlich sind die Regierungen von Kanton und Stadt gehalten, dieses Gebot zu überwachen.

**Geldverschwendung:** Eine Investition von 50 bis 80 Millionen Franken für ein Projekt, das nach fünf Jahren abgebrochen wird, ist wirtschaftlich nicht nachhaltig. Es müsste auch den vielen ZKB-Anlegerinnen und Anlegern ein Dorn im Auge sein.

**Keine Verkehrslösung:** Von Verbindung der beiden Seeufer ist die Rede. Doch als befristetes Projekt ist es per Definition kein Beitrag zu einer langfristigen und damit nachhaltigen Verkehrslösung. Im Gegenteil sie generiert lediglich Zubringer-Mehrverkehr. Die behauptete nachhaltige Wirkung des Projekts wird durch die befristete Laufzeit zunichte gemacht.

**Sinnlose Linienführung:** Bei der geplanten Seilbahn handelt es sich um eine reine Vergnügungs- und Touristikbahn ohne Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Die Bewilligung stützt sich zwar auf den temporären Eintrag im Regionalen Richtplaneintrag ab. Doch ursprünglich war eine Verbindung zwischen den S-Bahnhöfen Wollishofen und Tiefenbrunnen angedacht. Die jetzige Linienführung hat keinen verkehrspolitischen Gehalt.

**Nicht familientauglich:** Die Tarife müssen die Kosten decken. die angekündigten Publikumstarife sind prohibitiv teuer. Der von der Bank zuerst genannte Preis von 15 Franken pro Fahrt dürfte daher realistisch sein. Das ist kein ÖV-Tarif und weder sozialverträglich noch familienfreundlich; ergo auch nicht sozial nachhaltig.

**Ökologisch fragwürdig:** Die Vereinbarkeit der geplanten Seilbahn mit den zwingenden Zielen der 2'000-Watt-Gesellschaft wurde nicht erhoben und ist wahrscheinlich nicht gegeben. Zu beachten ist auch die graue Energie, die in die Infrastruktur einfließt, welche schon nach fünf Jahren abgebaut werden soll.

**Beschädigtes Seeufer:** Die Wahrung des biologisch und geologisch intakten Seegrundes und Ufergebiets ist ein hohes Gut. So ist etwa der Uferbereich im südlichen Teil des Strandbades Mythenquai und an der angrenzenden Landwiese heute nicht zugänglich. Es ist ein wertvolles, geschütztes Vogel- und Pflanzen-Biotop. Neue Projekte auf Seegrund werden in der Regel vom Kanton kaum bewilligt oder haben eine sehr lange Vorlaufzeit (vgl. Fischerstube oder Marina Tiefenbrunnen). Trotz den eingeleiteten Abklärungen ein grosses Risiko, dass das sensible Gebiet beschädigt wird.

**Spielverderber:** Die Seilbahn soll Spass bereiten. In Tat und Wahrheit beeinträchtigt sie das bestehende, lebhaftere Freizeitvergnügen an den Seeufern. Sie bedrängt die beiden beliebten Spielwiesen; die Blatterwiese im Seefeld und die Spielwiese der Badi Mythenquai. Beide Orte sind von gesamtstädtischer und regionaler Bedeutung.

**Beeinträchtiger Badeplausch:** Die öffentliche und hochfrequentierte Stadt-Badi Mythenquai wird mutwillig um ca. einen Drittel seiner Fläche verkleinert. Die Station kommt in die Nähe des heute idyllisch gelegenen und sehr beliebten Planschbeckens für die kleinen Kinder!!

**Indiskret:** Die Station kommt direkt neben der Badi Mythenquai zu liegen. Für dieses Gebiet herrscht aus berechtigten Gründen ein Fotoverbot. Dieser Datenschutz ist mit der Bahn nicht mehr gewährleistet.

**Nicht Leitbild-konform:** Das Projekt widerspricht dem Geist des von Kanton und Stadt 2009 erarbeiteten und 2018 überarbeitete [Leitbild Seebecken](#). Es hält u.a. fest, dass das Seebecken mit der vorhandenen Nachfrage und Nutzungsdichte die Grenze der Gesamtbelastbarkeit erreicht hat. Überdies soll dessen Nutzung für Beteiligte und Betroffene verträglich sein und die Veranstaltungen seien daher nachhaltig in Bezug auf Gesellschaft, Natur und Umwelt sowie Wirtschaft zu organisieren (Leitbild Seebecken, S. 22).

**Belastungsgrenze erreicht:** Schon um die Jahrtausendwende nutzten 70'000 Menschen bei schönen Tagen die Seeanlage täglich. Heute dürften es etwa doppelt so viele sein. Die Förderkapazität ist auf 2'000 Fahrgäste pro Stunde und Weg ausgelegt. Das entspricht 80'000 Personen pro Wochenende, welches ins bereits überbelastete Gelände drängen.

**Nicht Quartier-verträglich:** Die Seeufer sind keine reinen Quartierparks, aber sie werden von der angrenzenden Bewohnerschaft rege mitgenutzt und beobachtet. Entsprechend gross ist die Sensibilität für die Übernutzungs-Problematik. Der Unmut in den betroffenen Quartieren wächst. Die Quartiervereine Riesbach (MV 9.4.2018 mit 79 zu 3 Stimmen) und Enge haben sich deutlich gegen das Projekt ausgesprochen.

**Vier Grossbaustellen:** Die Stationsgebäude (21 Meter hoch und ca. 50 Metern lang) benötigen wegen der riesigen Zugkräfte (Seillänge ca. 1,3 km.; 18 Grosskabinen für max. 40 Personen) und wegen des sehr schlechten Baugrundes (Auffüllungszone), gewaltige Widerlager oder sehr tiefe Bohrpfähle. Diese technisch kaum zu bewältigende Aufgabe ist noch nicht gelöst. 50 Meter vom Ufer entfernt, werden je eine riesige, 77 Meter hohe Doppelstütze in den weichen Seegrund gebohrt.

**Baubelastung:** Auf- und Abbau der Seilbahn und die Grossbaustellen (Station und Masten) an beiden Seeufnern bringen eine zusätzliche Belastung mit sich. Möglicherweise fällt der Aufbau mit der Sanierung der Bellerivestrasse zusammen. 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.

**Sicherheitsrisiko Zeitdruck:** Angesichts des grossen Zeitdrucks und des hohen Prestiges, dass für Grossbank, Stadt und Kanton mit dem Projekt verbunden sind, ist zu befürchten, dass Bedenken bezüglich Sicherheit nicht genügend ernst genommen werden.

**Verkehrsbelastung:** Die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr wird postuliert, aber ist nicht garantiert. Das Projekt wird auch motorisierte Verkehrsteilnehmende und entsprechend Parkplatzsuchende anziehen.

**Kein Geschenk:** Einerseits wird die Seilbahn als Geschenk an die Zürcher Bevölkerung präsentiert, was den Unmut von Anlegern auf sich zieht. Andererseits wird es als Investition dargestellt, dass sich vollständig über die Einnahmen finanziert (Dominique Friedli, Co-Projektleiter anlässlich der Informationsveranstaltung vom 27. 6. 2018).

**Enger Zeitplan:** Die ZKB teilte den betroffenen Quartiervereinen mit, dass eine weiteres geologisches Gutachten erstellt werden muss. Das Plangenehmigungsverfahren kann demnach frühestens Ende 2018 eingeleitet werden. Es wird also zeitlich immer enger für die ZKB.

**Kein Jubiläumsbeitrag:** Das Projekt wird als Jubiläumsbeitrag zusammen mit andere Massnahmen lanciert. Nun heisst es plötzlich, dass eine Realisierung auch noch später ins Auge gefasst werde, falls der Zeitplan nicht eingehalten werden könne (Projektleiter Rolf Rufer in der NZZ vom 30. 6. 2018).

**Zusätzlicher Grossevent:** Mit Züri-Marathon, Formel-E-Rennen, Zirkus Knie, Kino am See und Theater-Spektakel konzentrieren sich bereits heute viele Grossevents auf diesen Raum.

**Privatisierter öffentlicher Grund als Werbefläche:** Die Seilbahn ist Aushängeschild und Werbeträgerin für private Firmen, neben der ZKB insbesondere die Seilbahnhersteller und weitere Firmen. Es stellt sich die Grundsatzfrage, ob und wieviel öffentlicher Grund für private Selbstdarstellung zur Verfügung stehen soll. Tatsache ist, dass die ZKB eine monopolistische Werbefläche über dem See für CHF 50-80 Millionen kauft, welche sie sich mit Fahrkarteneinnahmen bezahlen lässt.

**Artfremde Investition:** Die ZKB wird Seilbahnbetreiberin für 5 Jahren. Dies ist eine artfremde Investition. Die Kantonalbank hat keinen kantonalen Auftrag hierzu und soll sich auf ihr Kerngeschäft als Bank fokussieren.

**ZKB US-Strafzahlungen:** Die ZKB weiss bis heute nicht, wie viele Millionen Busse sie den US-Behörden aufgrund der strafrechtlichem Untersuchung wegen aktiver Hilfe zu Steuerhinterziehung von US-Kunden (Kategorie 1 Banken) bezahlen muss. Die ZKB gibt darüber auch keine Auskunft. Jetzt CHF 50-80 Millionen für Werbefläche auszugeben kann den Kanton (Steuerzahler) im Nachhinein nochmals viel kosten. Im Vergleich: Julius Bär CHF 547 Mio., Bank Leumi 400 Mio., Credit Suisse CHF 2'600 Mio, Wegelin CHF 74 Mio (Betrieb eingestellt).

### **Es gibt Alternativen!**

In der Vergangenheit wurden von verschiedenen Parteien und Quartiervereinen in Petitionen und parlamentarischen Vorstössen eine dauerhafte Schiffverbindung zwischen Bahnhof Tiefenbrunnen und Wollishofen gefordert (Petition von Grüne und FDP des Kreis 2 und unterstützt von den Quartiervereinen Wollishofen und Riesbach; Postulate der CVP in Kantons- und Gemeinderat vom 12. 06., bzw. 14. 07. 2010). Das Anliegen besteht weiterhin. Die ZKB könnte einer solchen Linie den An Schub geben. Zu denken wäre z.B. an solarbetriebene Fahrzeuge mit Bodenfenstern und weitem innovativen Elementen, die dem doppelten Anspruch gerecht würden, sowohl ein attraktives Vergnügungsangebot als auch eine sinnvolle Verkehrsverbindung zu sein.

**Wer die Seilbahn verhindert, ist keine Spassbremse, sondern setzt sich ein für wirklich nachhaltige Lebensfreude.**