

Einschreiben

Baudirektion Kanton Zürich
Amt für Raumentwicklung
Stampfenbachstrasse 12
CH-8090 Zürich

Zürich, 24. Januar 2019

Einwendung zum Entwurf „Kantonaler Gestaltungsplan Seilbahn Mythenquai – Zürichhorn (ZüriBahn)“

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren

Wir beziehen uns auf die Publikation des Gestaltungsplanentwurfs im Amtsblatt des Kantons Zürich vom 9. November 2018 und erheben innert der Auflagefrist (9. November 2018 bis 24. Januar 2019) eine

Einwendung mit folgendem Antrag zuhanden der Baudirektion:

Auf die Festsetzung eines kantonalen Gestaltungsplans für eine Seilbahn Mythenquai – Zürichhorn (ZüriBahn) ist ersatzlos zu verzichten.

Begründung:

1. Unstatthafte Belastung des Quartiers durch ein unwillkommenes ‚Geschenk‘

1.1. Unterlaufen langjähriger Bemühungen von Kanton und Stadt zur umwelt- und quaterverträglichen Bewirtschaftung der Parkanlagen

In gutem Einvernehmen mit Stadt und Kanton Zürich beobachtet der Quartierverein seit Jahrzehnten die Entwicklungen in den Parkanlagen am See und hat es sich zur Aufgabe gemacht, seinen Beitrag zur sinnvollen Nutzung dieses wertvollen Naherholungsraums zu leisten und diesem Sorge zu tragen. Spätestens seit der Inbetriebnahme der S-Bahn anfangs der 90er Jahre liess sich ein sprunghafter Anstieg der Besucher am See beobachten. Das Seebecken wurde fast schlagartig als zentrales Naherholungsgebiet für Menschen aus dem ganzen Kanton und aus umliegenden Gebieten beliebt. Damit stiegen auch die Begehrlichkeiten

vieler Event-Veranstalter ihre Aktivitäten auf diesen Raum zu fokussieren. Die Übernutzung dieser Areale mit seinen unliebsamen Folgeerscheinungen wie Lärm und Littering wurde zum notorischen Problemfeld, das auch die städtischen Stellen, welche mit der Pflege des Gebietes betraut sind, stark in Beschlag nahm. 1995 gab das damalige Gartenbauamt ein Studie in Auftrag, die Bedeutung und Nutzung des Zürichhorns in Bezug auf Abfall und Reinigung am rechten Seeufer untersuchte. Sie mass schon damals an Auffahrt (25. 5. 1995) 30'000 bis 40'000 Besucher und Besucherinnen an einem Tag (S. 6) und hielt unter anderem fest: *„In einer öffentlichen Anlage muss die Nutzung für alle offen sein. (. . .) Es ist deshalb darauf zu achten, dass Nutzungsmöglichkeiten durch weitere monofunktionale Anlagen eingeschränkt werden. Territoriale Inbesitznahme durch Bauten oder durch (halb)privatisierte Bereiche wirken in einer öffentlichen Anlage, welche nach dem Grundsatz der Nutzung für alle unterhalten wird, ausschliessend.“* (S. 14) Offensichtlich erkannte man damals nicht nur die unliebsame Magnetwirkung die von solchen Inbesitznahmen des öffentlichen Raums ausgehen, sondern bekannte sich auch dazu, diesen Raum gegen solche privaten Zugriffe zu verteidigen. Jedenfalls lebte die Stadt Zürich in den folgenden Jahren den Empfehlungen dieses Berichts nach. Um die Jahrtausendwende wurden grossen Efforts zur besseren amtsinternen Kooperation unternommen. Kampagnen zur Öffentlichkeitsarbeit wurden zudem lanciert (die gelben Fässer in der Badi Tiefenbrunnen sind historische Zeugen dafür) und der benachbarten Bevölkerung wurde Gehör geliehen. In der Folge fanden während etwa 12 Jahren regelmässige, teils vierteljährliche sogenannte SiSa-Sitzungen zur Sicherheit und Sauberkeit am See statt, zu denen auch der Quartierverein eingeladen war und in die er sich aktiv einbrachte. Verschiedene Massnahmen wie Grillstellen und grosse Müllschlucker fanden ihren Ursprung in diesen Besprechungen. Gewissermassen als Krönung dieser langjährigen Bestrebung, in der Seeanlage ein gutes Nutzungs-Gleichgewicht zu finden, kann das Leitbild von 2009 gelten, welches Stadt und Kanton sich gemeinsam gegeben haben und das 2018 leicht revidiert worden ist. Darin heisst es unter Punkt 6: *„Das Seebecken ist ein hochwertiger Frei- und Naherholungsraum in der sich stetig verdichtenden Stadt. Das Seebecken ist für die Zürcher Bevölkerung in erster Linie ein Naherholungsraum von hohem ökologischem Wert. Zudem ist die Wasserfläche für Flora und Fauna von besonderer Bedeutung. Diese Werte sollen durch einen sorgfältigen Umgang erhalten und weiterentwickelt werden.“* Zwar spricht das Leitbild auch davon, dass das Seebecken ein „Veranstaltungsort“ sein will und „vielseitige Angebote“ aufweisen soll. Doch mit Züri-Marathon, Formel-E-Rennen, Zirkus Knie, Kino am See und Theater-Spektakel konzentrieren sich bereits heute viele Grossevents, bzw. Zusatznutzungen auf diesen Raum. Und gewiss ist eine fünfjährige „Veranstaltung“ in den Dimensionen der Züribahn nicht mit dem Leitbild vereinbar.

Mit Blick über die letzten vier Jahrzehnte zeigt sich eine von Kanton und Stadt (und auch im Quartierverein) breit abgestützte Haltung, welche die Beliebtheit der Parkanlage zum Ausgangspunkt nimmt und deren lebhaftige Nutzung befürwortet. Besucher und Besucherinnen aus dem weiten Umkreis der Stadt sind

willkommen. Kurzum, in den letzten Jahren haben die städtischen Ämter insgesamt einen guten Umgang mit der prekären Nutzungssituation am See gefunden und sie sollten in diesem Bestreben, den Ort gleichzeitig offen zu bewirtschaften und das respektvolle Miteinander zu fördern, weiterhin unterstützt werden. Damit sei die unschöne Kehrseite des bunten Treibens am See nicht aus der Welt geredet. Dieses Treiben wird ja auch regelmässig in den Medien negativ diskutiert (vgl. auch NZZ vom 22. 9. 2018; „Schnaps und Schlägereien am Seebecken“). Seitens der Stadt ist man bestrebt, den Auswüchsen zu begegnen. Noch 2016 hat das städtische ERZ eine Sensibilisierungskampagne (Badtuchaktion mit Guinness-Book Eintrag) zur Sauberkeit auf der Blatterwiese initiiert. Heute hat man die Situation am See zweifellos besser im Griff als auch schon. Doch lässt sich nach wie vor sagen: Die Anlagen sind sehr stark genutzt und an den schönen Tagen klar übernutzt. Ein Seilbahnprojekt, das just an diesen Tagen zusätzliche Touristenströme in dieses Gebiet lockt, passt da denkbar schlecht ins Bild. Dies erst recht, wenn man bedenkt, dass das Stationsgebäude, welches einen grossen Teil der Blatterwiese in Beschlag nimmt, den öffentlichen Aufenthaltsraum zusätzlich einschränkt. Das Projekt – so darf vermutet werden - minimiert das Freizeitvergnügen für alle und maximiert Übernutzung und Littering auf der reduzierten Fläche. Es war daher unverantwortlich und widersinnig, dass man ausgerechnet seitens der obersten Instanzen von Kanton und Stadt dieser Seilbahn ein frühes Plazet erteilte. Vielmehr hätte es den beiden Regierungen gut angestanden, sich in Fortsetzung ihrer bisherigen Praxis weiterhin vorbehaltlos zu nicht kommerzialisiertem Spielen und Erholen zu bekennen. In der dichter werdenden Stadt gilt es mehr noch als in den 90er Jahren, die öffentlichen Freiräume gegenüber dem Zugriff privater Nutzungen zu verteidigen. Dies bestätigt auch Stadtrat André Odermatt, wenn er mit Blick auf den kommunalen Richtplan meint, die Weichen müssen so gestellt werden, „*dass wir genügend Freiräume sichern. Ruhige Parks genauso wie belebte Plätze*“ (Tagblatt vom 19. 9. 2018).

1.2. Gigantisches Verkehrsaufkommen wird die angrenzenden Quartiere stark belasten

In besonderem Masse wird das Quartier, speziell das Seefeld, durch das zu erwartende Verkehrsaufkommen belastet sein. Die von der Bank angegebenen Durchschnittszahlen dürfen da aus verschiedenen Gründen nicht einfach zum Nennwert genommen werden. Erstens handelt es sich lediglich um Schätzungen. Zweitens sind nicht die Durchschnittszahlen von Interesse, sondern die Spitzenwerte und diese kumulieren sich mit den Zahlen der übrigen Nutzungen, die bereits heute sehr viel Parkplatzsuchverkehr in den angrenzenden Quartierstrassen generieren. Die Bank geht davon aus, dass die vorhandenen Kapazitäten der Seilbahn nur zu 10% ausgeschöpft würden. Es ist jedoch zu vermuten, dass genau diese Kapazitäten von Touristikunternehmen als Berechnungsgrundlage für ihre Angebote genommen werden. Die Bahn vermag bis zu 2'000 Fahrgäste pro Stunde und Richtung zu transportieren, also 4'000 pro Stunde oder ca. 16'000 an einem schönen Sommersonntag Nachmittag. Die Bestrebungen, diese Besucherströme mittels vergünstigter Zugtickets auf den öffentlichen Verkehr zu lenken,

werden ihre Wirkung nur unvollkommen entfalten. Ebenso wenig taugt das Versprechen, nur Einwegfahrten anzubieten. Vielmehr ist zu befürchten, dass Carunternehmen, auch aus dem benachbarten Ausland, grosse Besuchermassen an den See bringen werden. Dem Dilemma nicht vorhandener Parkplätze werden sie entgehen, indem sie ihre Gäste auf der einen Seite aussteigen lassen und nach einer Fahrt rund ums Seebecken auf der anderen Seite wieder abholen werden.

1.3. Eine Schiffsverbindung über den See wäre eine angemessene und quartierverträgliche und nachhaltige Jubiläumsidee

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, 2007; 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 Anschub geben. Zu denken wäre z.B. an solarbetriebene Schiffe mit Bodenfenstern und weiteren zukunftsweisenden und umweltschonenden Elementen, die dem doppelten Anspruch gerecht würden, sowohl ein attraktives Vergnügungsangebot als auch eine sinnvolle Verkehrsverbindung darzustellen. Als Sponsorin des Theater-Spektakel-Schiffs hätte die Bank an ihre eigene erfolgreiche Tradition anknüpfen können.

2. Problematische Legitimation des Projekts

2.1. Eigenartige Richtplandebatte

Eine Seilbahnlinie über den Zürichsee ist im regionalen Richtplan des Kantons festgehalten. Darauf stützt sich die ZKB. In früheren Fassungen hatte es sich allerdings um die Option auf eine permanente Verbindung zwischen den S-Bahnhöfen Tiefenbrunnen und Wollishofen gehandelt. In wenig durchsichtigen Manövern, wurde die erste - verkehrspolitisch durchaus diskussionswürdige - Variante in die heutige rein touristische und befristete Linienführung umgewandelt. Der Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich nährt die Vermutung, dass die Bank anders als in öffentlichen Veranstaltungen dargelegt (z.B. 27. 6. 2018 in Riesbach) nicht einen bereits bewilligten Richtplaneintrag als Anstoss für die Seilbahnidee genommen hat, sondern vielmehr den Regierungsrat aktiv dazu motiviert hat, diesen Eintrag im Sinne der bereits bestehenden Jubiläums-Idee zu ‚korrigieren‘. Gleich nach der vom Regierungsrat protokollierten Behauptung, für eine dauerhafte Seilbahnverbindung über den See fehle der *„Nachweis des Bedarfs, der Wirtschaftlichkeit und der Auswirkungen auf das Erscheinungsbild im unteren Seebecken“*, heisst es: *„Die Zürcher Kantonalbank feiert 2020 ihr 150-Jahr-Jubiläum. Die öffentlich-rechtliche Institution hat im Dienste des Kantons wesentlich zum Wohlstand eines der heute weltweit besten Standorte für Mensch und Wirtschaft beigetragen.“* (Auszug auf dem Protokoll des Regierungsrates Sitzung vom 21. Juni 2017, 576. Regionaler Richtplan, Stadt Zürich, Gesamtüberarbeitung, Festsetzung). Dies ist insgesamt eine doch recht eigentümliche

Begründung für einen Richtplaneintrag unter der Rubrik „Öffentlicher Verkehr“. Solche Einträge dienen normalerweise dem Zweck, Handlungsspielräume für die Zukunft offen zu halten und nicht um halbgegorene Ideen im Eilzugverfahren abzusegnen. Dem geschilderten Vorgehen soll zwar nicht die formale Rechtmässigkeit abgesprochen werden. Doch Gespräche mit Gemeinderäten legen die Vermutung nahe, dass diese letzte Wendung in der Richtplanvorlage manchen darum entgangen ist, weil man sich in der Debatte ganz von der eigentlichen Frage nach der Wünschbarkeit von Seilbahnen als Träger des öffentlichen Verkehrs hat leiten lassen. Kein Wunder also, dass im Zürcher Gemeinderat das Bedürfnis nach einer späten Richtigstellung des politischen Willens aufkam. Jedenfalls belegt die Abstimmung im Gemeinderat vom 9. Januar 2019 über den Beschlussantrag zur Züribahn, dass dort nie die Vorstellung herrschte, der Rat sei zu diesem Projekt gefragt worden und das Projekt der ZKB hätte zur Debatte gestanden. Das Stimmenverhältnis von 71 zu 39 bei 2 Enthaltungen gegen die Seilbahn zeugt nicht nur vom breiten Unmut über das Projekt an sich, sondern auch über das problematische Verfahren, das mit den eiligen, befürwortenden Stellungnahmen der beiden Exekutiven einem schnellen Abschluss auf der politischen Ebene zugeführt werden sollte.

2.2. Fragwürdige Beliebtheitsumfragen vermitteln ein falsches Bild

Anstelle fairer politischer Mitwirkungs- und Entscheidungsprozesse bleiben lediglich die Beliebtheitsumfragen der Betreiberin. Laut mündlicher Auskunft wurde eine solche im Sommer 2017 unter 1'000 Befragten durchgeführt, wobei die Zustimmungsrate bei 95% gelegen haben soll. Schon im Sommer 2018 wurde diese Zahl auf 85% korrigiert. Eine zweite Umfrage wurde im Herbst 2018 durchgeführt. Sie ergab ebenfalls laut mündlichem Vernehmen eine Ablehnungsrate von bereits 25% kantonsweit und einem Drittel in den betroffenen Stadtquartieren. Über den Wortlaut der gestellten Frage gibt die ZKB keine Auskunft. Auffallend ist jedoch, dass die verbleibenden 75%, bzw. 66,6% der Befragten als indifferent bis zustimmend taxiert werden (mündliche Auskünfte der Projektverantwortlichen der Züribahn vom 10. 1. 2019). Dass hier keine präzisere Aufschlüsselung kommuniziert wird, lässt vermuten, dass der Anteil jener, die sich noch keine Meinung bildeten, erheblich ist. Im Rahmen einer ordentlichen Volksabstimmung hätten sich wohl sehr viele indifferente Stimmen im Laufe der öffentlichen Diskussion ins ablehnende Feld bewegt. Ohnehin – so zeigen die genannten Zahlen - bahnt sich ein Stimmungsumschwung in diese Richtung ab und Betreiberin wie Regierungen müssten sich der Frage stellen, ob sie mit dem Festhalten am Projekt nicht einen noch grösseren Reputationsschaden erleiden werden.

2.3. Mangelhafter Einbezug der Bevölkerung; Stadtratsentscheid läuft der Vereinbarung mit den Quartiervereinen zuwider

Ergänzend und aus Sicht des Quartiervereins ist dazu noch anzumerken, dass dieses rasante Vorgehen im Bewilligungsprozess auch dem Geist der Vereinbarung widerspricht, welche die Stadt mit den Quartiervereinen eingegangen ist. Dort wird nämlich festgehalten: «Bei der Vorbereitung von Projekten der

öffentlichen Hand, welche das Aussehen oder die Funktionalität des Quartiers in erheblicher Weise verändern können, wird der jeweilige Quartierverein frühzeitig informiert. Er erhält die Möglichkeit, sich dazu zu äussern“ (Vereinbarung zwischen Stadt und den Quartiervereinen, vom 24. 8. 2011). Die Quartiervereine wurden lediglich von der ZKB orientiert und dies zu einem Zeitpunkt, als der Grundsatzentscheid bereits gefällt worden war. Demgegenüber agierte der Quartierverein stets offen und transparent. Er stellte das Projekt an seiner Mitgliederversammlung vom 9. April 2018 auf dem damaligen Stand des Wissens zur Diskussion. Mit 79 zu 3 Stimmen sprach sich die Versammlung sehr deutlich dagegen aus. Später musste er die Bank dazu drängen, noch vor der Sommerpause endlich öffentlich zu orientieren und bot dabei Hand zur Informationsveranstaltung vom 27. Juni 2018, an der sich ebenfalls nur Gegner zu Wort meldeten. Zusammen mit dem Verein Pro Badi Mythenquai sammelte der Quartierverein über die Sommermonate in kurzer Zeit 2'200 Unterschriften und überreichte diese am 19. September der Stadtpräsidentin, auch zu Händen der kantonalen Bewilligungsinstanzen. Des Weiteren wurde eine online-Petition gestartet, die bis dato (20. 1. 2019) von 8'786 Personen gezeichnet worden ist.

3. Grundsätzliche und regionale Bedeutung der Einwendungen

Die bisherigen Ausführungen lassen bereits erkennen, dass Riesbach, wie auch die gegenüberliegenden Stadtquartiere von der Seilbahn und deren Aufbau und Betrieb stark betroffen sein werden. Doch angesichts der besonderen Lage greift die Thematik weit über das Lokalpolitische hinaus. So wirft das Projekt etwa grundlegende Fragen zum Umgang mit dem öffentlichen Raum auf. Wohl wird auf die Einzigartigkeit des Vorhabens und seine zeitliche Befristung hingewiesen, doch erkennt der Quartierverein darin auch eine gefährliche Präzedenzwirkung, was die Behandlung späterer, ähnlich gelagerter Anliegen privater und halbstaatlicher Grossfirmen und Akteure anbelangt. Diese werden in Zukunft auf Gleichstellung mit der ZKB pochen, wenn es gilt, ebenfalls einen runden Geburtstag zu feiern. Der Quartierverein hat sich in all den Jahren – gerade auch hinsichtlich der Sorge um die Seeanlage – nie nur als Verteidiger der unmittelbaren Interessen von Riesbachs Bewohnerschaft verstanden. Er sah und sieht sich mindestens so sehr als Hüter der öffentlichen Belange, die sich zwar im Perimeter des Kreises 8 abspielen, aber die Interessen der Gesamtstadt oder des ganzen Kantons tangieren. So ist auch der nachfolgende Katalog von Einzelbegründungen gegen das Seilbahnprojekt stets aus Sicht des ganzen Kantons zu würdigen.

3.1. Rückwärtsgewandt und mit ungewissem Verfallsdatum

Das Projekt ist entgegen frühen Aussagen der Bank alles andere als 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 erst ein Machtwort des Bundesrates für den Abbruch sorgte. Entgegen ständig wiederholter Äusserungen, die Bahn hätte sich damals einhelliger Beliebtheit erfreut, zeigt der Blick in

die Zeitungs-Archive, dass dem keineswegs so war. Als Beleg mag ein Kommentar in der NZZ vom 18. Juni 1966 dienen. Darin heisst es: *„Die Gondelbahn ist verschwunden! Bis es soweit war, hat es reichlich gedauert. Der Entscheid des Bundesrates, dass das Gefährt über den See in Zürich weder verkehrstechnisch gerechtfertigt noch landschaftlich tragbar ist und daher zu verschwinden hat, ist vor etlichen Monaten gefallen. Es brauchte beim Eigentümer Nachhilfe durch Behörde und Presse, und vor allem brauchte es die Aufmerksamkeit des ad hoc gebildeten Komitees zum Schutze des Landschaftsbildes am Zürichsee, bis man sich endlich anschickte, dem Abbruchentscheid des Bundesrates wirklich nachzuleben.»* Es ist wohl wahr, dass im Unterschied zu damals heute ein Richtplaneintrag die Betriebsbewilligung auf fünf Jahre befristet. Doch ist zu befürchten, dass dann die mächtige Staatsbank ihren weitverzweigten Einfluss auf wichtige Entscheidungsträger geltend machen wird. Wenn die erwarteten Kosten von 50 bis 60 Millionen Franken nicht eingespielt werden können, ist absehbar, dass der Wunsch nach Betriebsverlängerung, oder Kostenbeteiligung durch den Steuerzahler, als „Lösung“ vorgeschlagen würde (ungeddeckte Kosten waren auch in den 60er Jahren ein wichtiges Motiv für die Ausweitung der Betriebsdauer). Niemand weiss, wie neu zusammengesetzte Entscheidungsgremien in sechs Jahren entscheiden würden. Einen Vorgeschmack auf den flexiblen Umgang mit gesetzten Normen lieferte ZKB-CEO Martin Scholl anlässlich der Pressekonferenz vom 2. November, als er in Aussicht stellte, die Bahn würde bei allfälligen Verzögerungen auch nach dem Jubiläumsjahr erstellt! (u.a. Zürichsee-Zeitung vom 3. 11. 2018; auch bereits Projektleiter Rolf Rufer in der NZZ vom 30. 6. 2018). – Einen Unterschied zu den Vorgängerbahnen gilt es allerdings anzuerkennen. Diese erfüllten seinerzeit eine nachvollziehbare Funktion, weil sie Ausstellungsgelände beidseits des Sees miteinander verbanden. Die Züribahn lässt keinen solchen Zweck erkennen.

3.2. Gestörtes Landschaftsbild, durchschnittener Alpenkamm

Die unschöne Seilbahn-Girlande vor Bergkette beeinträchtigt die einmalige Sicht von der Quaibrücke aus zum Alpenkamm. Sie ist das touristische Aushängeschild von Zürich. Auch die heutige wundervolle Sicht auf den See, die Uferzonen und die Berge vom Badestrand aus, würde durch die beiden riesigen 88 Meter hohen Masten sehr stark behindert (diese entsprechen der Höhe des Sunrise-Towers in Zürich Örlikon und überragen die Grossmünstertürme um 24 Meter). Von den 18 Grosskabinen werden deren 9 permanent vor dem Alpenkamm zu sehen sein. Auch dies steht im Widerspruch zum Leitbild Seebecken, welches besagt: *«Die Lage der Stadt am See gehört zu den bedeutendsten Standortfaktoren. Landschaftlich reizvoll gelegen, erfreut sich Zürich dank (. . .) dem Blick über den See und in die Alpen einer grossen Beliebtheit.»* (Leitbild Zürcher Seebecken, 2009/18, Punkt 1). Und auch hier zeigt sich eine Parallele zur Bahn von 1959, wie besagte NZZ-Kommentar belegt: *«Das untere Seebecken ist schmal, die Ufer liegen nahe beisammen, und die schweren Seile, die gebündelt von einem Ufer zum anderen hingen, verkleinerten optisch die Distanz noch mehr. Auch zerschnitten sie den Horizont (. . .). Dass und wie sehr (diese Tatsache) bestand, das nimmt*

man erst jetzt, nach dem die Bahn verschwunden ist, so recht wieder wahr. Der Ausblick ist frei geworden!“

3.3. Wirtschaftlich nicht nachhaltig

Die ZKB ist eine 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. Eine Investition von 50 bis 60 Millionen Franken für ein Projekt, das nach fünf Jahren abgebrochen wird, ist wirtschaftlich nicht nachhaltig, sondern eine Ressourcen- und Geldverschwendung. Eigentlich sind die Regierungen von Kanton und Stadt gehalten, dieses Gebot zu überwachen, statt voreilige Bewilligungen zu erteilen. Zu erwarten sind auch Mindereinnahmen des Strandbades. Wird die ZKB die Stadt für die Einnahmefälle während den Bau- und Abbrucharbeiten entschädigen? Kommt hinzu, dass aufgrund der strafrechtlichen Untersuchung wegen aktiver Hilfe zu Steuerhinterziehung von US-Kunden der ZKB kürzlich von den US-Behörden eine Busse von 100 Millionen Franken erteilt worden ist. Vor diesem Hintergrund nehmen sich die Millionen für die Seilbahn als teures Ablenkungs- und Beschönigungsmanöver aus (TA vom 18. 08. 2018, S. 39f).

3.4. Ökologisch fragwürdig und nicht nachhaltig:

Die Vereinbarkeit der geplanten Seilbahn mit den zwingenden städtischen Zielen der 2'000-Watt-Gesellschaft wurde nicht erhoben und ist wahrscheinlich nicht gegeben. Zu beachten ist neben dem Energieverbrauch für den Antrieb der Seilbahn, welche schon nach fünf Jahren abgebaut werden soll, auch die graue Energie, die in die Infrastruktur sowie die Bau- und Abbrucharbeiten einfließt. Geboten ist zudem ein sorgfältiger Umgang mit der natur- und umweltgeschützten Uferlandschaft. Ein solches Bauwerk kann diesem Anspruch gar nicht gerecht werden. Die 88 Meter hohen Masten werden mit je 60, über 30 Meter in den geschützten Seegrund gebohrten Stangen verankert. Dass dieser brachiale Eingriff geltenden Normen entsprechen soll, erstaunt ortskundige Laien umso mehr, als just einige Meter davon entfernt der Neubau der sanierungsbedürftigen Fischstube über Jahre unter anderem deshalb stagnierte, weil mit dem Kanton um eine Erweiterung der Terrassenfläche über dem Seegrund gerungen werden musste (ein Ansinnen, dem schliesslich nicht um einen Quadratzentimeter stattgegeben wurde). Neue Projekte auf Seegrund werden in der Regel vom Kanton gar nicht bewilligt oder haben eine sehr viel längere Vorlaufzeit als die Seilbahn. Die Wahrung des biologisch und geologisch intakten Seegrundes und Ufergebiets ist ein hohes Gut, daher sollten die Massstäbe überall gleich angelegt werden. Auch der Uferbereich im südlichen Teil des Strandbades Mythenquai und an der angrenzenden Landwiese ist heute zu recht nicht zugänglich. Er ist ein wertvolles, geschütztes Vogel- und Pflanzen-Biotop. Schliesslich sind auch beim Baumschutz Zweifel am Platz. Wurde anfänglich in Aussicht gestellt, dass keine Bäume gefällt werden müssen, so musste der Stadtrat auf eine gemeinderätliche schriftliche Anfrage im September 2018 antworten, dass in der Badanlage Mythenquai acht Sandbirken aufgrund

des Seilbahnprojekts gefällt und später ersetzt werden müssten. Die inventarisierten Bäume beidseits des Sees seien jedoch nicht betroffen. Angesichts der schwierigen Bauausführungen in unmittelbarer Nähe von schützenswerten Bäumen ist es jedoch schwer vorstellbar, dass deren Wurzelwerke nicht Schaden nehmen werden.

3.5. Auch sozial nicht nachhaltig; beeinträchtigter Spass am See

Die Belastung der Blatterwiese wurde oben bereits dargelegt. Die gegenüberliegende Badi Mythenquai, das beliebteste Bad in der Stadt, verzeichnete 2018 über 300'000 Eintritte (über 40'000 mehr als 2017). An einem Spitzentag waren es gegen 10'000 Menschen! Wegen der Klimaerwärmung sind auch in den kommenden Jahren viele Besucher zu erwarten. Statt einer Verkleinerung der Badi- Fläche wäre deren Vergrösserung angezeigt. Auch der beliebte Stehpaddelbot-Verleih müsste wahrscheinlich eingestellt werden. Diese hochfrequentierte Stadt-Badi wird mutwillig um 10 bis 20 Prozent seiner Fläche verkleinert. Die Station kommt auf der Spielwiese im heutigen Areal der Badanstalt zu stehen. Hier herrscht aus berechtigten Gründen ein Fotoverbot. Dieser Datenschutz ist mit der Bahn nicht mehr gewährleistet. Abgesehen davon wird die Bahn einigen Lärm verursachen, welcher die Erholungssuchenden stört. Wer aus diesen Gründen das Bad meidet und stattdessen eine Seilbahnfahrt mit der ganzen Familie in Betracht zieht, wird bei einem Einweg-Ticket zum Preis von 14 Franken schnell mal 50 Franken ausgeben müssen. Kurzum, die Bahn ist nicht familientauglich. Sie 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.

3.6. Weder innovative noch zukunftsweisende Verkehrslösung in Sicht

Anders als behauptet, ist die zu erwartende Technologie wie gehabt. Es sind keine „Gondeli“, sondern Grosskabinen zu erwarten, bei aller Schönrederei nicht so unähnlich denjenigen, die man von den grossen Ski-Destinationen kennt. 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). Es handelt sich dort um eine viel kleinere Bahn. Stütze und Station der Talstation sind unaufdringlich hinter Bäumen platziert. Bei der Züribahn handelt es sich um eine reine Vergnügungs- und Touristikbahn ohne Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Ursprünglich war eine Verbindung zwischen den S-Bahnhöfen Wollishofen und Tiefenbrunnen angedacht. Die jetzige Linienführung hat jedoch keinen verkehrspolitischen Gehalt. Als befristetes Projekt ist es per Definition kein Beitrag zu einer langfristigen und damit zukunftsweisenden Verkehrslösung. Im Gegenteil sie generiert lediglich Zubringer-Mehrverkehr. Wahrscheinlich wird die ZKB entgegen eigenen Beteuerungen dann doch an Spitzentagen Pendelbusse einsetzen müssen. Wie vor diesem Hintergrund die Bahn dazu anregen soll, *«über Verkehrsfragen nachzudenken, die zu den grossen Gesellschaftsfragen von heute und morgen gehören»* (Presstext der ZKB vom 6. 7. 2017), bleibt im Dunkeln.

3.7. Baubelastung durch vier Grossbaustellen und Sicherheitsrisiken

Auf- und Abbau der Seilbahn und die Grossbaustellen (Station und Masten) an beiden Seeufern bringen eine zusätzliche Belastung mit sich. 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. Während der Bauzeit ist an den beiden Seeufern wegen den aufwändigen Arbeiten mit Lärm, Staub, verschmutzten und/oder gesperrten Wegen zu rechnen. Die notwendige Bauplatzinstallation mit Spund-Wänden, Verankerungen der Plattformen, Zufahrtsbrücken, Rammböcken, Bohrmaschinen, Betonaufbereitung, Pumpen, Kränen etc. dürften beträchtlich sein. 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.

3.8. Privatisierter öffentlicher Grund als Werbefläche

Die Seilbahn ist Aushängeschild und Werbeträgerin für eine Firmen, die zwar im Staatsbesitz ist, die aber im Wettbewerb mit privaten Geschäftsbanken steht. Unter dem Aspekt der Gleichbehandlung stellt sich daher die Grundsatzfrage, ob öffentlicher Grund für private Selbstdarstellung zur Verfügung stehen soll. Die fünfjährige Präsenz der Seilbahn an prominentester Lage stellt jedenfalls eine Werbeplattform von unschätzbarem Wert dar.

Zum Schluss sei noch vermerkt, dass der Quartierverein die Projektverantwortlichen bei der ZKB als umgänglich und fair erlebt hat. Gleichwohl mussten wir auch erfahren, dass es sich bei dieser Bank um eine einschüchternde Gegenspielerin handelt, die als Kreditgeberin, Sponsorin und Bauherrin über so viel Macht verfügt, dass sich manche Kritiker und Kritikerinnen nur hinter vorgehaltener Hand zu äussern getrauten. Umso mehr hoffen wir, dass sich der die betreffenden Verwaltungsstellen des Kantons den vorliegenden Einwendungen unvoreingenommen annehmen werden. Ebenfalls wurde uns zugetragen, dass die Ämter bei Stadt und Kanton dazu angehalten worden seien, die diversen Prüfungen speditiv an die Hand zu nehmen. Gegen eine zügige Behandlung anstehender Amtsgeschäfte ist nichts einzuwenden, solange dies nicht auf Kosten ihrer ordentlichen Abwicklung vonstatten geht. In dem Sinne bedanken wir uns schon jetzt für die eingehende und sorgfältige Behandlung und Würdigung unserer Einwendungen und freuen uns auf Ihren ausführlichen Bescheid.

Freundliche Grüsse

Urs Frey
Präsident Quartierverein Riesbach