

Argumentarium gegen die ZKB-Seilbahn

Zusammengestellt vom Verein Pro Badi Mythenquai und von den Quartiervereinen Enge und Riesbach

Rückwärtsgeandt: 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. Auch die heutige wundervolle Sicht auf den See, die Uferzonen und die Berge vom Badestrand aus, würde durch den riesigen 77 Meter hohen Pylon, und die 18 (!) grossen Kabinen (Platz für jeweils 40 Personen!) sehr stark behindert.

Duridorium: Die Seilbahn hat 5 Jahre Betriebsbewilligung und muss dann abgebaut werden. Bis dato wurde keine Zusicherung dazu gegeben. Ein ähnliches ‚Gsturm‘ 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. Wenn die ZKB die Seilbahn selbst baut und betreibt, steht zu befürchten, dass die Kosten von genannten Fr. 50 - 60 Millionen (!) in den 5 Jahren nicht wie geplant „verdient“ werden können. Es ist deshalb absehbar, dass der Wunsch nach Betriebsverlängerung, oder Kostenbeteiligung durch den Steuerzahler, als „Lösung“ vorgeschlagen würde. Niemand weiss, wie neu zusammengesetzte Entscheidungsgremien in 6 Jahren entscheiden würden.

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). Es handelt sich dabei um eine viel kleinere Bahn. Stütze und Station der Talstation sind unaufdringlich hinter Bäumen platziert.

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. Bis anhin hat die ZKB Alternativvorschläge, wie: Jubiläumsgaben an ihre Kunden, % auf Kundengelder, nachhaltige Aufforstungen, Schaffung von Naturreservaten, Anschub einer Fährverbindung zwischen den Bahnhöfen Wollishofen und Tiefenbrunnen, etc. abgelehnt.

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. Wahrscheinlich wird die ZKB entgegen eigenen Beteuerungen dann doch an Spitzentagen Pendelbusse einsetzen müssen.

Sinnlose Linienführung: Bei der geplanten Seilbahn handelt es sich um eine reine Vergnü- gungs- 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 Publikumsstarife 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 neben dem Energieverbrauch für den Antrieb der Spass-Seilbahn, welche schon nach fünf Jahren abgebaut werden soll, auch die graue Energie, die in die Infrastruktur sowie die Bau- und Abbrucharbeiten einfließt.

Baumschutz gefährdet: Laut [Antwort des Stadtrates](#) auf eine gemeinderätliche schriftliche Anfrage müssen in der Badi Mythenquai acht Sandbirken aufgrund des Seilbahnprojekts gefällt und später ersetzt werden. Die inventarisierten Bäume seien jedoch nicht betroffen. Angesichts der schwierigen Bauausführungen in unmittelbarer Nähe von schützenswerten Bäumen ist es schwer vorstellbar, dass diese nicht Schaden nehmen werden.

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 Landiwiese 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, lebhaftes 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.

Beeinträchtigt Badeplausch: Die öffentliche und hochfrequentierte Stadt-Badi Mythenquai wird mutwillig um 10 bis 20 Prozent seiner Fläche verkleinert. Die Station kommt in die Nähe des heute idyllisch gelegenen und sehr beliebten Planschbeckens für die kleinen Kinder!! Die 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. Auch das Restaurant Hiltl könnte während der Bau- und Abbruchzeit aus hygienischen Gründen kaum betrieben werden.

Indiskret: Die Station kommt direkt in der Badi Mythenquai zu liegen. Für dieses Gebiet herrscht aus berechtigten Gründen ein Fotoverbot. Dieser Datenschutz ist mit der Bahn nicht mehr gewährleistet. Tausende von Bahnbenützern würden direkt neben der Badi auf ihren Einstieg warten. Der in Richtung Badi verschobene Zaun müsste undurchsichtig sein!? Von der erhöhten Station und von den Gondeln aus dürfte kein Einblick ins Gelände möglich sein. Hinzu kommen die Störungen durch das im Minutentakt geplante Ein- und Ausfahren der Kabinen und das Surren der Zugseile und Motoren. Auch ist mit Elektrosmog aus der Station zu rechnen, die fast direkt neben dem Kinderbad zu stehen käme.

Mindereinnahmen des Strandbades : Wird die ZKB die Stadt für die Einnahmehausfälle während den Bau- und Abbrucharbeiten entschädigen? Was passiert mit den Saisonabon-

nementen für die Stammgäste im Falle einer zeitweisen Unbenützbarkeit des Badeareales?

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.

Getrickster Richtplan: Ein 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 nicht ganz durchsichtigen Manövern, die den meisten Kantonsräten entgangen ist, wurde der erste verkehrspolitisch immerhin diskussionswürdige Variante in die heutige rein touristische und befristete Linienführung umgewandelt.

Öffentlicher Freiraum besetzt: In der dichter werdenden Stadt gilt es erst recht, die öffentlichen Freiräume gegenüber dem Zugriff privater Nutzungen zu verteidigen. Auch der erstmalig aufgelegte kommunale Richtplan folgt dieser Maxime. Laut Stadtrat Odermatt müssen die Weichen so gestellt werden, „dass wir genügend Freiräume sichern. Ruhige Parks genauso wie belebte Plätze“ ([Tagblatt vom 19. 9. 2018](#)).

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. Entsprechend lang wird der Schattenwurf sein. Wie und wie lange würden die Abbrucharbeiten dauern? Werden die Bohrpfähle und Installationen im Seegrund und Boden belassen. Wie lange würden diese Arbeiten Passanten und Besucher behindern? Wie gross sind die Lärmimmissionen? Wie lange muss die Schifffahrt während der Kabellegung eingestellt werden?

Baubelastung: 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 dem 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.

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. Die heute vorhandenen Parkplätze im Bereich der Badi Mythenquai und der Landiwiese sind im Sommer jeweils total belegt. Ein Parking-Chaos bis in die Wohnquartiere ist abzusehen!

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.

Fragwürdige Touristenattraktion: Die Seilbahn ist als reine Touristenattraktion konzipiert. Nicht bedacht wird jedoch, dass sowohl die Seeufer, als auch die Badi wichtige Touristenattraktionen sind, die durch die Seilbahn mehr gestört als ergänzt würden?

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: Aufgrund der strafrechtlichem Untersuchung wegen aktiver Hilfe zu Steuerhinterziehung von US-Kunden (Kategorie 1 Banken) erhielt die ZKB kürzlich von den US-Behörden eine Busse von 100 Millionen Franken. Vor diesem Hintergrund nehmen sich die 50-80 Millionen für die Seilbahn als teures Ablenkungsmanöver aus (TA vom 18. 08. 2018, S. 39f).

Erfahrungen aus der Unterschriftensammlung:

Grosse Medien haben sehr zurückhaltend über den Widerstand gegen die Seilbahn berichtet. Aus Rücksicht auf die mächtige ZKB? - Jedenfalls glaubten viele Leute, die um eine Unterschrift angegangen wurden, dass ein ‚Seilbähkli‘ wie in früheren Jahren geplant sei. Konfrontiert mit dem Ausmass und der Lage der riesigen Bahnanlage sind die meisten erschrocken und haben die Petition sofort unterschrieben. Die 2'200 Unterschriften sind in kurzer Zeit während den Ferien zusammengekommen. Erschwert wurde die Aktion durch das

Sammelverbot innerhalb der Badanstalt. Vereinzelt wurden unsere Visualisierungen der 77-Meter hohen Pylonen kritisiert. Die Baugespanne werden beweisen, dass diese stimmen.

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 Anstoss geben. Zu denken wäre z.B. an solarbetriebene Fahrzeuge mit Bodenfenstern und weiteren 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.