

Medienkonferenz „Start Projektauflage Zooseilbahn“ vom 26. Mai 2009

Referat von Peter Gasser, F. Preisig AG, Projektleiter Zooseilbahn

Meine Damen und Herren

Am 20. November vergangenen Jahres sind wir in Begleitung einer kleinen Kamelkarawane beim Bundeshaus „eingefahren“ und haben unser Plangenehmigungsgesuch für die Zooseilbahn beim Bundesamt für Verkehr deponiert. Sie können sich dieses Gesuch als „Päckli“ mit mehreren hundert Seiten vorstellen. In diesem Dossier findet sich unter anderem der bereits von Herrn Hohl erwähnte Umweltverträglichkeitsbericht mit Verkehrsbericht als Grundlage für die Umweltverträglichkeitsprüfung. Dazu gehören aber beispielsweise auch ein geologischer Bericht oder ein Rettungskonzept. Umlaufseilbahnen der neuesten Generation - das nur als Randbemerkung zum Thema Sicherheit - sind auch sicherheitstechnisch auf dem neuesten Stand. So werden beispielsweise bei einer Panne die Kabinen in die Station zurückgefahren. Rettungsaktionen in luftiger Höhe sind nicht mehr vorgesehen.

All diese Unterlagen wurden in den letzten Monaten beim Bundesamt für Verkehr auf ihre Vollständigkeit hin geprüft. Die Rückmeldungen waren positiv. Das BAV spricht von einem vollständigen und exemplarischen Dossier, sodass wir startklar für die Auflage sind.

Parallel dazu wurde von der Zürcher Baudirektion ein kantonaler Gestaltungsplan erarbeitet. Dieser Gestaltungsplan schafft die nutzungsplanerische Grundlage für die im kantonalen Richtplan festgeschriebene Seilbahn. Er beinhaltet beispielsweise Hinweise zur Terraingestaltung oder zu den Nutzungs- und Bauvorschriften.

Erlauben Sie mir an dieser Stelle einige Bemerkungen zum Thema Parkplätze und Verkehr im Bereich der geplanten Talstation Stettbach. Wir haben für den Verkehrsbericht als Bestandteil des Umweltverträglichkeitsberichtes die Situation von Verkehrsingenieuren untersuchen lassen. Diese gehen in einem kaum wahrscheinlichen Maximalszenario an einem Spitzentag von einem Bedarf in der Grössenordnung von maximal ca. 60 Parkplätzen aus. An Tagen mit durchschnittlichem Besucheraufkommen sind es noch einmal deutlich weniger. Dieser Bedarf kann im Rahmen des bisherigen Parkplatzangebotes problemlos abgedeckt werden. Ich zitiere aus dem Bericht: „Der Parkplatzbedarf der MIV-Umsteiger (MIV = Motorisierter Individual-Verkehr) kann im Rahmen des bestehenden Parkplatzangebotes am Bahnhof Stettbach als gelöst betrachtet werden.“ Die Auswirkungen der zusätzlichen Zu- und Wegfahrten auf das Strassennetz im Raum Stettbach/Dübendorf sind laut Bericht Zitat „vernachlässigbar gering.“ So beurteilen Fachleute die Lage.

Am 2. Juni startet die öffentliche Auflage von Plangenehmigungsgesuch und Gestaltungsplan. Beide Dossiers werden beim Tiefbauamt der Stadt Zürich, im Stadthaus Dübendorf sowie beim kantonalen Amt für Raumordnung und Vermessung öffentlich aufgelegt. Die Auflage dauert beim Plangenehmigungsgesuch 30 Tage, beim Gestaltungsplan 60 Tage.

Natürlich haben wir parallel zur Erarbeitung des Gesuchs auch ausführliche Unterlagen für die direkt betroffenen Grundeigentümer erarbeitet. Der Grad der Betroffenheit ist dabei natürlich sehr unterschiedlich. Sie müssen sich vorstellen, dass 19 verschiedene Grundeigentümer bzw. deren Land in irgendeiner Art und Weise tangiert sind. Darunter befinden sich auch Erbgemeinschaften oder Flurgemeinschaften. Grundeigentum haben

auch die Städte Zürich und Dübendorf, der Kanton Zürich sowie der Zoo selbst. Von diesen Grundeigentümern benötigt die Zoo Seilbahn AG sogenannte Dienstbarkeiten. In erster Linie geht es dabei um die Erlaubnis, auf Landparzellen Stützen aufzustellen oder das Land zu „überfahren“. Die Seilbahn braucht aber beispielsweise auch Verkabelungen, die im Boden verlegt werden. Alle Grundeigentümer wurden im Vorfeld der Auflage informiert und mit Plänen dokumentiert.

Die Zooseilbahn bekommt nun auch eine räumliche Dimension. Bestandteil der Projektauflage ist die öffentliche Aussteckung. Konkret bedeutet das, dass entlang der Linienführung die Seilbahnstützen ausgesteckt und in ihren räumlichen Dimensionen sichtbar werden. Diese Aussteckung ist in der Praxis nicht immer ganz einfach. An der Station Stettbach beispielsweise sind im Moment umfangreiche Bauarbeiten im Rahmen der Glattalbahn im Gang. Logischerweise können wir in diesem sensiblen Gebiet mit zahlreichen Oberleitungen nicht einfach mit Visierstangen „herumfuchteln.“ Hier ist dann etwas Flexibilität gefragt. Wir haben mit der Aussteckung begonnen und arbeiten uns nun in den nächsten Tagen sukzessive nach unten, sodass am 2. Juni mit Start der Auflage auch die Aussteckung vollständig getätigt ist.

Ich werde Ihnen gleich im Anschluss direkt vor Ort am Standort der geplanten Bergstation noch nähere Informationen zur Aussteckung und zu technischen Aspekten der Seilbahn geben.

Wie läuft das Bewilligungsverfahren nun konkret weiter ab:

Rein formal ist der nächste Schritt die Plangenehmigung und Konzessionserteilung durch das Bundesamt für Verkehr. Diese Genehmigung ist dann die Voraussetzung für Ausschreibung und Ausführung.

Wie dies auf der Zeitachse aussieht, ist im Moment schwierig zu beurteilen und hängt natürlich davon ab, ob die Rekursinstanzen, also das Bundesverwaltungsgericht oder sogar das Bundesgericht, ins Spiel kommen. Wir sind in unserer Schätzung daher einmal davon ausgegangen, dass die Seilbahn Mitte des kommenden Jahrzehntes gebaut ist.

Der eigentliche Bau der Seilbahn ist mit Blick auf die zeitlichen Dimensionen des Gesamtprojekts ein „Klacks“. Sie kennen das aus den Berggebieten: Da werden weit grössere Bahnen in der Regel in der relativ kurzen Zeit von Ende der alten bis zu Beginn der neuen Wintersaison realisiert.