



Zoo Zürich

Zürichbergstrasse 221

CH-8044 Zürich, Switzerland

Telefon: +41 (0)44 254 25 00

Telefax: +41 (0)44 254 25 10

E-Mail: zoo@zoo.ch; medien@zoo.ch

Web: www.zoo.ch/medien;

www.zooseilbahn.ch

NOTIZEN ZUM AUSSERORDENTLICHEN PRESSE-APÉRO VOM 4. NOVEMBER 2008

Zooerschliessung: Nachhaltige ÖV-Lösungen statt Flickwerk

Die unbefriedigende Verkehrssituation beim Zoo erfordert bedarfsgerechte und nachhaltige Lösungen. Ende November wird der Zoo deshalb beim Bundesamt für Verkehr das Plangenehmigungsgesuch für eine Seilbahn vom Bahnhof Stettbach zum Zoo einreichen. Die Zooseilbahn soll den Zoo als neue ÖV-Achse umweltgerecht, schnell und komfortabel erschliessen. Laut Umweltbericht ist davon auszugehen, dass das Projekt in allen wesentlichen Punkten die gesetzlichen Bestimmungen zum Schutz der Umwelt erfüllt. Die am 30. November zur Abstimmung gelangende Initiative „Mit dem Tram direkt zum Zoo“ lehnt der Zoo ab.

Der Zoo als meistbesuchtes Kulturinstitut der Schweiz hat ein Erschliessungsproblem. Die wenig attraktive Anbindung an den öffentlichen Verkehr in Kombination mit einer beschränkten Anzahl Parkplätze führt an besucherreichen Tagen zu unhaltbaren Verkehrszuständen. Bereits heute reisen 4 von 10 Besuchern mit dem öffentlichen Verkehr an. Der Zoo ist schweizweit die Nr. 1 beim RailAway-Angebot der SBB. Durch die schwierige Umsteigesituation in der City und die beschränkten Kapazitäten von Tram und Bus stösst die konsequente ÖV-Förderung des Zoos aber an ihre Grenzen. Mit der Zooseilbahn plant der Zoo eine neue leistungsfähige und attraktive ÖV-Achse vom Bahnhof Stettbach direkt zur Masoala-Halle.

In 7 Minuten von Stettbach zum Zoo

Der Bahnhof Stettbach gehört zu den meistfrequentierten Bahnhöfen der Schweiz. Von hier aus führt die Seilbahn in direkter Linienführung zum Zoo. Die familien- und behindertengerechten achtplätzig Gondeln bewältigen die 160 Meter Höhenunterschied in rund 7 Minuten. Sie können stündlich 1500 Personen befördern. Die An- und Abreise zum und vom Zoo mit dem öffentlichen Verkehr verkürzt sich damit um teilweise mehr als eine halbe Stunde.

Umweltbericht erarbeitet

Die Zooseilbahn ist ein ÖV-Projekt und sieht keinerlei zusätzliche Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr, also auch keine Parkplätze, vor. Die Seilbahn ist leise und verursacht kaum Emissionen. Die Standorte für die Stützen wurden so gewählt, dass nur

minimale bauliche Eingriffe für die Fundamente nötig sind. Die Linienführung wurde gegenüber dem Vorprojekt aus dem Jahr 2004 nochmals optimiert. Dies mit dem Ziel, das Naturschutzgebiet Sagentobel vollständig zu schonen und die Eingriffe in Wald und ökologisch wertvolle Flächen zu minimieren. Laut Umweltbericht ist davon auszugehen, dass die Seilbahn in allen wesentlichen Punkten die gesetzlichen Bestimmungen zum Schutz der Umwelt erfüllt. Der ökologisch grösste Nutzen liegt aber im erwarteten Umsteigeeffekt auf den ÖV.

Private Finanzierung-Breite Abstützung

Mit der Einreichung des Plangenehmigungsgesuches beim Bundesamt für Verkehr beginnt das Plangenehmigungsverfahren nach eidgenössischer Seilbahngesetzgebung. Für die Finanzierung wird eine private Trägerschaft gegründet. Die Zooseilbahn soll in der Bevölkerung breit abgestützt und verankert werden. Die Betriebsaufnahme dürfte Mitte des kommenden Jahrzehnts erfolgen.

Tramverlängerung schadet mehr als dass sie nützt

Der Zoo lehnt die am 30. November zur Abstimmung gelangende VCS-Tramverlängerungsinitiative ab. Die Tramverlängerung würde keinen spürbaren Umsteigeeffekt generieren. Sie ist nicht bedarfsgerecht und führt zum Abbau von über 200 Parkplätzen. Dies kann aus Rücksicht auf Familien und ältere Menschen nicht akzeptiert werden. Bereits heute stehen beim Zoo 250 Parkplätze weniger zur Verfügung als vor rund 15 Jahren. Ausserdem würde die Tramverlängerung die Sackgasse beim Zoo zusätzlich verstopfen und zu einer Erschwernis der betrieblichen Abläufe führen. Der Zoo wird auch im Falle einer Annahme der Tramverlängerung das Zooseilbahn-Projekt weiter vorantreiben.

Für weitere Informationen:

Dr. Alex Rübel, Direktor, Zoo Zürich, Telefon 044 254 25 00

Andreas Hohl, Stv. Direktor, Zooentwickler, Zoo Zürich, Telefon 044 254 25 00

medien@zoo.ch, www.zooseilbahn.ch

Texte und Bilder sind elektronisch erhältlich unter www.zoo.ch/medien und www.zooseilbahn.ch

Die Tramverlängerungsinitiative ist keine Alternative zur Zooseilbahn

Dr. Alex Rübel, Zoodirektor

Herzlich willkommen hier bei uns im Zoo. Wir informieren Sie heute nicht über „Tierisches“ aber gleichwohl über ein für uns „tierisch“ wichtiges Thema, die Verkehrserschliessung. Dabei geht es in erster Linie um unser Projekt für die Seilbahn vom Bahnhof Stettbach zum Zoo, das planmässig voranschreitet. Wir werden Ende dieses Monats in Bern beim Bundesamt für Verkehr das Plangenehmigungsgesuch für die Zooseilbahn einreichen können. Andreas Hohl und Peter Gasser werden Ihnen gleich im Anschluss das Projekt näher erläutern und auch deutlich machen, dass die Zooseilbahn im Einklang mit den Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes betrieben werden kann.

Der Zoo hat ein Erschliessungsproblem, das an Spitzentagen zu unhaltbaren Zuständen führt. Unhaltbar für alle Beteiligten; für unsere Kunden genauso wie für unsere Nachbarn, den Standort Zürich und den Zoo selbst. Hier klafft eine grosse Lücke zwischen Anspruch und Realität. Mit der Zooseilbahn, so sind wir überzeugt, können wir diese Lücke füllen und den Zoo so erschliessen, wie es für das meistbesuchte Kulturinstitut der Schweiz angemessen ist.

Die Zooseilbahn ist **bedarfsgerecht**, weil wir flexibel auf den Bedarf reagieren können und nicht Infrastruktur auf Vorrat schaffen. Sie ist **umweltverträglich**, weil die Bahn weder Lärm noch Emissionen verursacht. Sie ist **bequem**, weil die komfortablen Achtergondeln viel Platz bieten, unter anderem für Familien mit Kindern, Kinderwagen und Rollstühle. Sie ist **schnell**, weil sich die Anreisezeiten aus der ganzen Schweiz um teilweise mehr als eine halbe Stunde verkürzen. Und sie bietet ausserdem **Erlebnis** und weckt Vorfreude auf weitere Erlebnisse im Zoo.

Mit der Zooseilbahn packen wir das Erschliessungsproblem an der Wurzel und schaffen eine neue ÖV-Achse zum Zoo. Mit Flickwerk ist niemandem gedient.

Flickwerk ist das Stichwort für das zweite Thema der heutigen Information, der Tramverlängerung, über die im Kanton Zürich Ende Monat abgestimmt wird.

Es ist eher unüblich und für uns auch ungewohnt, das wir als Zoo klar und dezidiert zu einer Abstimmungsvorlage Stellung beziehen. In diesem Fall erachten wir es aber als richtig, weil dieses politische Geschäft uns direkt tangiert. Wir lehnen die Tramverlängerung ab und haben dafür unsere Gründe: Es ist nicht an uns, zu beurteilen, wie viel Geld man für ein solches Projekt einsetzt. Aber wir kennen die Verhältnisse hier vor unserer Haustüre und wir kennen die Zoobesucherinnen und Zoobesucher. Untersuchungen und Kundenbefragungen des Zoos zeigen, dass ein überwiegender Teil der Zoobesuchenden, die mit dem Tram anreisen, primär die erschwerten Umsteigemöglichkeiten von der Bahn aufs Tram kritisieren. Nur ein sehr geringer Anteil der Befragten hat den rund 300 Meter langen Fussweg von der Endhaltestelle des Trams zum Zooeingang als zu lang beanstandet. Dies erstaunt kaum mit Blick auf die Tatsache, dass ein durchschnittlicher Zoobesuch rund 3 Stunden dauert. Während dieser Zeit legt ein Zoobesucher mehrere Kilometer zu Fuss zurück.

Die Tramverlängerung ist auch nicht attraktiv genug, um einen spürbaren Umsteigeeffekt zu generieren. Genau dies muss aber das Ziel sein. Befragungen von Automobilisten legen den Schluss nahe, dass nur gerade vier Prozent bei einer Tramverlängerung allenfalls auf den öffentlichen Verkehr umsteigen würden. An Spitzentagen mit über 5'000 Zoobesuchenden wären dies gerade einmal 120 Personen, die zusätzlich mit dem öffentlichen Verkehr statt dem eigenen Auto anreisen. An normalen Tagen sogar deutlich weniger. Von einem spürbaren

Umsteigeeffekt kann also keine Rede sein. Im Gegenteil: Wir handeln uns mit einer Tramverlängerung noch mehr Probleme ein. Ich spreche von zusätzlichen Verkehrsbehinderungen in der Zoo-Sackgasse, von längeren Wartezeiten an den Kassen, von der Notwendigkeit des Baus eines neuen Eingangs bei der Masoala Halle und weiteren Erschwernissen der betrieblichen Abläufe.

Unsere Hauptsorge gilt aber der Parkplatzfrage. Die Tramverlängerung vernichtet 217 Parkplätze und benachteiligt dadurch unserer Hauptzielgruppen, die Familien und ältere oder gehbehinderte Menschen. Sie sind auf eine angemessene Anzahl Parkplätze angewiesen.

Erlauben Sie mir an dieser Stelle einen kurzen Blick zurück: Mitte der 90er Jahre wurde mit der Erarbeitung eines Masterplans der Grundstein für die jüngere Zooentwicklung gelegt. Teil dieses Prozesses war ein Umweltverträglichkeitsbericht, der übrigens auf freiwilliger Basis erfolgte und auch ein Parkplatzangebot als Planungsgrundlage definierte. Mit einer gewissen Ernüchterung müssen wir nun feststellen, dass heute, rund 15 Jahre nach Erarbeitung des Masterplans, 250 Parkplätze weniger zur Verfügung stehen als damals. Wo sind sie geblieben? Einige davon fielen diversen Bauprojekten zum Opfer. Andere wurden in blaue Zone umgewandelt. Auch wenn der Zoo Zürich mit all seinen Mitteln den öffentlichen Verkehr unterstützt, man kann das Ziel des Umsteigens nicht allein dem Zoo aufbürden. Die Forderung des Zoos nach Besitzstandwahrung in Sachen Parkplätze ist kein Selbstzweck, sondern erfolgt aus einem echten und nachgewiesenem Bedürfnis der Zoobesucher heraus. Sollte die Tramverlängerung am 30. November eine Mehrheit finden und damit 217 Parkplätze wegfallen, werden wir Ersatz einfordern. Hier geht es nicht zuletzt um eine Frage der Verlässlichkeit, auf die wir als Zoo angewiesen sind.

Meine Damen und Herren, wir sind nicht gewillt, die Hände in den Schoß zu legen nach dem Motto: „Wir kümmern uns um die Tiere, der Rest interessiert uns nicht.“ Wir haben in den letzten Jahren viel Energie und Herzblut in unser Projekt für die Zooseilbahn investiert. Nicht aus Plausch an einem „Seilbähnli“, sondern aus der Überzeugung heraus, mit der Zooseilbahn als neue ÖV-Achse die Weichen für die Zukunft richtig zu stellen.

Ich sage es daher nochmals in aller Deutlichkeit: Wir brauchen diese neue ÖV-Achse. Wir brauchen die Zooseilbahn und wir brauchen sie selbst dann, wenn die Tramverlängerungs-Initiative angenommen würde. Die Tramverlängerung ist keine Alternative zur Zooseilbahn.

Die Zooseilbahn schafft eine neue ÖV-Achse zum Zoo

Andreas Hohl, stv. Zoodirektor

Der Zoo Zürich ist – und darauf dürfen wir stolz sein – eine Erfolgsstory. Mit 1,8 Millionen Besuchern jährlich sind wir das meistbesuchte Kulturinstitut der Schweiz. Die aktuellen Zahlen deuten darauf hin, dass der Zoo auch 2008 diese Position weiterhin halten kann.

Herr Rübel hat unsere Strategie erwähnt. Wir entwickeln uns nicht zufällig sondern einer Strategie folgend, zu einem Naturschutzzentrum von internationaler Bedeutung und Ausstrahlung. Das ist unser Anspruch, darauf arbeiten wir hin. Der Masoala-Regenwald war ein bedeutender Meilenstein. Weitere folgten und werden mit dem Pantanal und dem Elefantenpark noch folgen.

Diese erfreuliche und vom Publikum honorierte Entwicklung kann nicht über unser Erschliessungsproblem hinwegtäuschen. Der Zoo liegt exponiert am Berg, umgeben von Wohngebieten und weiteren Nutzungen. Wir haben im engeren Zoobereich rund 500 Parkplätze, zieht man den Kreis etwas weiter bis zu 1 Kilometer Entfernung sind es nochmal soviel. Es sind aber immer noch deutlich weniger – Herr Rübel hat es erwähnt – als vor 15 Jahren.

Es war und ist uns bewusst, dass diese Situation besondere Anstrengungen in der Förderung des öffentlichen Verkehrs bedeuten. Marketingmassnahmen sind das eine, eine gute Zusammenarbeit mit den ÖV-Anbietern VBZ und SBB das andere. Wir sind im Railway-Angebot der SBB schweizweit seit 5 Jahren die Nummer eins. Vier von zehn Zoobesuchenden reisen mit dem ÖV an. Das darf sich sehen lassen.

Aber glauben Sie mir, es reicht nicht. Wir stossen bei der ÖV-Förderung an Grenzen, weil das System falsch ist. So lieb wir – wie die meisten Zürcherinnen und Zürcher – unsere Trams haben, so deutlich wird, dass die Trammerschliessung nicht genügt. Die momentane Anreise über den Zürcher HB mit Umsteigen ins Tram ist mühsam und wenig komfortabel. In Kombination mit einer geringen Anzahl Parkplätze sind die Folgen klar: Verärgerte Zoonachbarn, verärgerte Besucher, Potenzial, das verloren geht und schlussendlich ein nicht zu unterschätzender Imageschaden. Es ist mit Optimierungen nicht mehr getan. Wir brauchen eine neue, leistungsfähige und attraktive ÖV-Achse zum Zoo.

2004 haben die VBZ ein Vorprojekt für die Zooseilbahn vom Bahnhof Stettbach zum Zoo ausgearbeitet. Seither sind wir daran, dieses Projekt zu konkretisieren und zu verfeinern. Wir dürfen mit grosser Genugtuung feststellen, dass der Zürcher Kantonsrat das Projekt in den kantonalen Verkehrsrichtplan eingetragen hat. Diese politische Akzeptanz freut uns. Grundsätzlich unterliegt die Seilbahn aber eidgenössischer Gesetzgebung. Dazu später mehr.

Warum Stettbach? Einerseits ist der Bahnhof Stettbach optimal an das S-Bahnnetz angebunden. Ich erinnere daran, dass Stettbach schweizweit bezüglich Fahrgastaufkommen Platz 15 aller Bahnhöfe belegt. Wir haben hier im Norden von Zürich einen leistungsstarken ÖV-Knoten. Und wir haben einen Bahnhof, der eine direkte Linienführung für unsere Seilbahn zum Zoo ermöglicht. Das Tram muss im Zickzack-Kurs den Zürichberg bewältigen, die Seilbahn braucht nur rund 7 Minuten. Daraus resultiert eine erhebliche Zeitersparnis von zum Teil mehr als einer halben Stunde aus weiten Teilen der Schweiz. Zweimal eine halbe Stunde weniger Anreise bedeutet eine ganze Stunde mehr Zooerlebnis.

Wie müssen Sie sich die Zooseilbahn vorstellen? Es handelt sich um eine Einseil-Umlaufbahn mit achtplätzigem Komfortgondeln. Die Bahn ist Kinderwagen- und Rollstuhltauglich. Sie wird auf einer Länge von gut zwei Kilometern einen Höhenunterschied von 160 Metern bewältigen und dafür 7 Minuten benötigen. Die Bahn hat eine Förderkapazität von rund 1'500 Personen pro Stunde.

Die Seilbahn ist ein sehr umweltfreundliches öffentliches Verkehrsmittel. Herr Gasser vom zuständigen Planungsbüro F. Preisig AG wird sich gleich anschliessend zu den Umweltaspekten äussern. Eines voraus: Wir haben alles Mögliche vorgekehrt, um die Bahn im Einklang mit den Interessen des Umweltschutzes realisieren zu können.

Wie geht es weiter? Ende November werden wir beim Bundesamt für Verkehr das Plangenehmigungsgesuch für die Zooseilbahn einreichen. Damit startet das Plangenehmigungsverfahren nach eidgenössischer Gesetzgebung, konkret nach Seilbahngesetz und Seilbahnverordnung. Dieses Verfahren wird einiges an Zeit beanspruchen. Wir sind realistisch und gehen davon aus, dass ein Baubeginn beziehungsweise rund ein Jahr nach Baubeginn die Eröffnung der Bahn kaum vor Mitte des nächsten Jahrzehnts erfolgen wird.

Wer bezahlt wie viel? Wir gehen in unserer Planung nach wie vor von Kosten in der Grössenordnung von 17 Millionen Franken aus. Für die Finanzierung werden wir eine Trägerschaft gründen. Wir möchten das Projekt privat finanzieren. Selbstverständlich sind wir auch offen gegenüber Partnerschaften mit der öffentlichen Hand. Ganz sicher möchten wir das Projekt in der Bevölkerung breit abstützen. Der Zoo ist in der Bevölkerung stark verankert. Das soll und wird so bleiben.

Die Zooseilbahn: Ein umweltfreundliches öffentliches Verkehrsmittel

Peter Gasser, Projektleiter

Eine Seilbahn in urbanem Gebiet ist in unseren Breitengraden noch ungewöhnlich. Wir kennen allerdings viele Beispiele aus dem Ausland, in denen sich die Seilbahn als städtisches ÖV-Mittel bestens bewährt. Als Beispiel nenne ich Madrid, Singapur, Dallas oder auch die albanische Hauptstadt Tirana.

Selbstverständlich hat das Thema Umwelt uns Planer stark beschäftigt. Dazu gehörte auch immer wieder „Feldarbeit“. Neben den zuständigen Amtsstellen bei Bund und Kanton waren auch weitere Stellen, wie z.B. der Kreisförster, ein Geologe oder ein Wildhüter in den Prozess involviert. Ich darf Ihnen nun einige Punkte, die Herr Hohl bereits angesprochen hat, noch vertiefen. Eines voraus: Wir haben allen Grund zur Annahme, dass wir diese Seilbahn im Einklang mit den berechtigten Anliegen des Umweltschutzes betreiben können. Und wir haben allen Grund zur Annahme, dass uns dies über die geplante Umweltverträglichkeitsprüfung auch bescheinigt wird. Teil des Plangenehmigungsgesuchs, das wie erwähnt noch im November in Bern eingereicht wird, ist auch ein ausführlicher Umweltbericht. In diesem Bericht, der bis auf wenige Details vorliegt, werden sämtliche umweltrelevanten Faktoren aufgegriffen. Er bildet die Grundlage für die spätere UVP. Gemäss Bericht erfüllt das Projekt nach bisherigem Stand des Wissens sämtliche gesetzlichen Bestimmungen zum Schutz der Umwelt.

Man kann es nicht genug wiederholen: Wir planen mit der Zooseilbahn ein ÖV-Projekt. Auch wenn dies hierzulande noch etwas exotisch wirkt: Die Zooseilbahn bildet eine neue ÖV-Anbindung des Zoos an das S-Bahnnetz. Hier sehen wir den Hauptnutzen des Projekts für die Umwelt. Es wird uns gelingen, durch die Seilbahn einen spürbaren Umsteigeeffekt zu generieren. Wir haben daher in Stettbach auch keinerlei zusätzliche Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr vorgesehen, auch keine zusätzlichen Parkplätze. Wir sind überzeugt, dass die Seilbahn mit der Anbindung an den ÖV-Knoten Stettbach so attraktiv ist, dass die Zoobesucher ihr Auto daheim lassen. Wir werden dies auch mit geeigneten Marketingmassnahmen kommunizieren. Wir sehen auch flankierende Massnahmen zur Verkehrssteuerung vor. Selbstverständlich wird es darum gehen, die Situation genau zu beobachten und allenfalls zusammen mit unseren Partnern weitere Massnahmen zu treffen.

Soviel zum Thema Verkehr. Ganz grundsätzlich ist eine Seilbahn, sei es in den Bergen oder hier im urbanen Gebiet, ein umweltfreundliches Verkehrsmittel. Das hat natürlich in erster Linie mit dem Elektroantrieb zu tun, der leise ist und kaum Emissionen verursacht. Eine Seilbahn beansprucht aber auch wenig Land. Im Fall der Zooseilbahn sind nur minimale Baueingriffe für die Masten-Fundamente nötig. Berg- und Talstation liegen auf bisher schon bebauten Flächen. Ein kleiner Vergleich: Die von den Stützen gesamthaft beanspruchte Fläche ist so gross wie diejenige, die ein durchschnittliches Einfamilienhaus beansprucht.

Die Linienführung und die Lage und Zahl der Masten ist gegenüber dem Vorprojekt aus dem Jahr 2004 optimiert worden. Dies mit der Zielsetzung, das Naturschutzgebiet Sagentobel vollständig zu schonen und die Eingriffe in Wald und ökologisch wertvolle Flächen nochmals zu minimieren. Wir haben dieses Ziel erreicht. Diese Optimierungen bedingen zum Teil höhere Stützen. Gleichzeitig wurde aber auch die Anzahl Stützen von 11 auf 10 reduziert. Sämtliche Stützen stehen übrigens an vorhandenen Wegen, neue befahrbare Wege sind nicht notwendig.

Ich habe es eingangs erwähnt: Der Umweltbericht legt den Schluss nahe, dass die Zooseilbahn alle gesetzlichen Bestimmungen zum Schutz der Umwelt erfüllt. Selbstverständlich ist uns klar, dass es neben den gesetzlichen Bestimmungen auch individuelle Wahrnehmungen gibt. Eine Seilbahn ist nicht unsichtbar. Die Stützen reichen aus den meisten Blickwinkeln zwar kaum je über die Horizontlinie, aber sie sind sichtbar. Das mag die einen stören, andere weniger. Aus der Gesamtsicht heraus sind wir überzeugt, dass der Nutzen der Zooseilbahn – auch bezüglich der ökologischen Aspekte – die nötigen Eingriffe bei weitem rechtfertigt.