

Seilbahn: Zoo wirft Gegnern «Stimmungsmache» vor

Der Zoo steckt die Seilbahn nach Stettbach aus und wehrt sich gegen die Kritik aus dem Tal. Neu wird FDP-Stadtrat Andres Türler für die Gondeln weibeln.

Zürich. – Lange war sie nur ein Luftschloss. Doch nun nimmt die 2,1 Kilometer lange Seilbahn zum Bahnhof Stettbach, mit der der Zoo sein Verkehrsproblem lösen will, Gestalt an. Die Bergstation zwischen Masoala-Halle und Haupteingang ist ausgesteckt. Zwei Tennisplätze müssten dafür weichen. Zehn weitere Stangen zeigen an, wo die Masten stehen werden. Die Achtergondeln sollen auf ihrer siebenminütigen Fahrt das Naturschutzgebiet Sagentobel in bis zu 70 Meter Höhe überqueren. Für die Umriss der Talstation braucht es noch Fantasie. «Der Bahnhof Stettbach ist derzeit eine grosse Baustelle. Dort konnten wir nicht einfach mit Visierstangen herumfuchteln», sagte Planer Peter Gasser gestern vor den Medien.

Nächsten Dienstag soll die ganze Tragweite des Bauvorhabens sichtbar sein. Dann beginnt die 30-Tages-Frist, in der die Pläne für die Seilbahn in Zürich und Dübendorf und beim Kanton öffentlich einsehbar sind. Gleichzeitig liegt für 60 Tage der kantonale Gestaltungsplan auf, der ebenfalls Voraussetzung für den Bau ist. Vors Volk muss die Seilbahn nicht. Aber

die 19 Grundeigentümer – darunter Dübendorf und Zürich, diverse Flurgenossenschaften und Private – sowie weitere Betroffene können sich bis vor Bundesgericht dagegen wehren. Der Zoo rechnet mit Rechtsstreitigkeiten. «Die Gondeln werden wohl erst 2015 fahren», sagt Vize-Direktor Andreas Hohl.

Den grössten Widerstand gibt es aus dem Tal: Der Dübendorfer Stadtrat bekämpft die Seilbahn und will nicht, dass «der Zoo sein Verkehrsproblem zu uns verlagert». Er befürchtet, dass 300 neue

Parkplätze nötig wären, um den Ansturm zu bewältigen. Hohl tut das als reine «Stimmungsmache» ab: «Diese Zahl ist völlig aus der Luft gegriffen.» An Spitzentagen brauche es für die Seilbahn maximal 60 Parkplätze, sagt auch Gasser. «Ein Bedarf, der mit den 120 bestehenden P+R-Parkplätzen problemlos abgedeckt ist.»

Rund 17 Millionen Franken wird die Gondelbahn kosten. Geld, das die Zoo Seilbahn AG (Aktienkapital: 950 000 Franken) als neue Trägerschaft grösstenteils privat auf-treiben will. Hohl: «Ich wäre aber nicht un-

glücklich, wenn uns die öffentliche Hand unterstützt.» Für das Projekt lobbyieren wird auch der Zürcher FDP-Stadtrat Andres Türler, der «als Privatmann» Verwaltungsrat der neuen AG wird. Das ist nicht ohne Brisanz. Denn Türler ist nicht nur oberster Chef der VBZ, welche die Trambahn zum Zoo betreiben, sondern auch Verkehrsrat. Er sitzt damit im obersten Entscheidungsgremium des ZVV. Dieser hat sich bisher deutlich gegen die Seilbahn ausgesprochen – und denkt nicht daran, sie in seinen Tarifverbund aufzunehmen. (pak)

Gondelbahn zum Zoo



Zittern um das Geld von der Stadt

Am Montag hat der Kantonsrat 9,8 Millionen aus dem Lotteriefonds dem Zoo zugesprochen, um den neuen Elefantentempel und eine afrikanische Savanne mit-zufinanzieren. Das Geld fliesst unter der Bedingung, dass das Zürcher Stadtparlament bald nachzieht und dieselbe Summe bewilligt. Dort regt sich allerdings Widerstand gegen den Investitionsbeitrag, wie die NZZ berichtet: SP und Grüne wollen nur zustimmen, wenn der Zoo seine Hausaufgaben mache und endlich seine Verkehrsprobleme löse. Die Grünen schlagen vor, dass ein Parkplatz von Anfang an 5 bis 6 Franken statt 50 Rappen pro Stunde kosten soll.

Zoo-Vize-Direktor Andreas Hohl bestätigt, dass in der laufenden Vorbereitung linke Parlamentarier auf ein strengeres Verkehrskonzept gedrängt haben. «Wir bemühen uns seit Jahren, unsere Besucher zum Umsteigen zu bewegen.» So sei der Zoo das beliebteste Railway-Angebot der SBB, und ab Pfingsten fahre neu ein VBZ-Shuttlebus zum Parkhaus Irchel. Noch attraktiver werde die ÖV-Benützung mit der Seilbahn. Hohl: «Wir sind längst daran, unsere Probleme zu lösen.» Er hofft darum, dass das Parlament den Zustupf an den Zoo knapp bewilligt. «Wenn nicht, ist der Elefantentempel gefährdet.» (pak)