

Sitzung vom 20. August 2008

**1295. Interpellation (Erschliessung des Zürcher Zoos  
mit einer Seilbahn)**

Die Kantonsräte Willy Germann, Winterthur, Peter Reinhard, Kloten, und Antoine Berger, Kilchberg, haben am 30. Juni 2008 folgende Interpellation eingereicht:

Der Zoo gilt bereits heute als eine der grössten und beliebtesten Freizeitstätten im Kanton Zürich. Als solche trägt er nicht unwesentlich zur Standortattraktivität des Grossraums Zürich bei.

Trotz seiner eher ungünstigen Lage ist eine weitere Entwicklung des Zoos zu erwarten und auch wünschbar. Damit wachsen aber auch die Erschliessungsprobleme. Eine Verlängerung des Trams kann diese nicht lösen, noch weniger ein grösseres Parkraumbangebot.

In mehreren ausländischen Städten wurden Seilbahnen als effizientes und flexibles Mittel einer öffentlichen Erschliessung errichtet. Im Richtplan ist eine solche bereits eingetragen. Die Realisierung müsste politisch gefördert werden.

Wir fragen deshalb den Regierungsrat an:

1. Welche kurzfristigen Alternativen zu einer Tramverlängerung sind möglich? Parkraumbewirtschaftung, Gestaltungsmassnahmen der Endstation zum Zoo, weiterer Zooeingang, bessere Information, neue Linienführung des Busses von Stettbach, Shuttle an Spitzentagen?
2. Wie beurteilt der Regierungsrat eine Seilbahn von Stettbach zum Zoo als eine zukunftsfruchtige Erschliessung des Zoos?
3. Wie kann die Realisierung der Seilbahn auf Bundes- und Kantons-ebene politisch unterstützt werden?
4. Welche Bedeutung wird der Bahnhof Stettbach im Vergleich zu andern Zürcher Bahnhöfen künftig einnehmen? Welche Regionen würden mittel- bis langfristig direkt an den Bahnhof Stettbach angeschlossen?
5. Wie könnte der Regierungsrat darauf hinwirken, dass eine Seilbahn nicht mehr Freizeit-MIV nach Stettbach generiert (flankierende Massnahmen)?
6. Wie könnte der Regierungsrat Einfluss nehmen darauf, dass eine Seilbahn das Landschaftsbild nicht erheblich beeinträchtigt? Welche Auflagen könnte der Regierungsrat machen, dass eine Seilbahn höchsten gestalterischen Anforderungen genügt (Design-Wettbewerb)?

7. Wann ist eine Taste «Zürcher Zoo» bei den Ticketautomaten des ZVV zu erwarten?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Interpellation Willy Germann, Winterthur, Peter Reinhard, Kloten, und Antoine Berger, Kilchberg, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Der Zoo und die umliegenden Wohngebiete sind heute durch den öffentlichen Verkehr genügend erschlossen. Der Haupteingang liegt mit rund 300 m Entfernung zur Endhaltestelle der Tramlinien 5 und 6 deutlich innerhalb des Radius von 400 m, den die Angebotsverordnung vom 14. Dezember 1988 (LS 740.3) für eine genügende Erschliessung vorsieht.

Die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) haben 2006 anlässlich der Festsetzung der Strategie für die Tramnetzentwicklung festgestellt, dass sich eine Verlängerung der heutigen Tramlinie wirtschaftlich nicht rechtfertigen liesse. Kundenbefragungen haben zudem gezeigt, dass eine überwiegende Mehrheit der Kundinnen und Kunden den Fussweg zum Zoo als wenig problematisch einstufen und das zusätzliche Fahrgastpotenzial daher als sehr gering einzustufen wäre.

Unter diesen Voraussetzungen sind alternative Massnahmen nicht in erster Linie aufgrund der Möglichkeit einer kurzfristigen Umsetzung zu prüfen, sondern hinsichtlich ihrer Wirkung. Zur Verbesserung des Reisekomforts planen die VBZ den Einsatz von Cobratrams auf der Linie 6 Bahnhof Enge-Zürich HB-Zoo, vorerst beschränkt auf die Wochenenden. Mit dieser Massnahme können die Kapazitäten sowie die Platzverhältnisse für Familien mit Kinderwagen spürbar verbessert werden. Die Tramendhaltestelle Zoo ist auf die heutigen betrieblichen Anforderungen ausgerichtet. Die Ausstiegskante wurde in einem Teilbereich erhöht, damit der stufenfreie Zugang für Behinderte ins Tram sichergestellt ist.

Ein Shuttle-Bus ab Hauptbahnhof zum Zooeingang wäre ein Parallelangebot zum Tram und daher als nicht zweckmässig einzustufen. Bei Kapazitätsengpässen wäre eine Taktverdichtung beim Tram naheliegender. Auch eine Veränderung der Linienführung der Buslinie 751 (Stettbach-Kirche Fluntern) ist nicht sinnvoll. Die VBZ hatten die Linie 751 zwischen 1997 und 2004 an Sonntagen über die Tramendhaltestelle Zoo geführt, damit Zoobesucherinnen und -besucher, die über Stettbach anreisen, direkter zum Zoo gelangen konnten. Die Benutzerfrequen-

zen waren gering und der starke Individualverkehr zum Zoo führte zu grossen Verspätungen der Busse, sodass diese Linienführung wieder aufgegeben wurde.

Heimkehrende Zoobesucherinnen und -besucher können sich schon heute an den dynamischen Anzeigen beim Zooeingang und bei der Masoalohalle über die aktuellen Abfahrtszeiten orientieren. Die Installation einer zusätzlichen dynamischen Information an der Haltestelle ist deshalb nicht angezeigt. Weitergehende Massnahmen wie zusätzliche Zooeingänge müssten von Dritten geprüft und finanziert werden.

Eine geänderte Parkraumbewirtschaftung könnte sinnvoll sein, müsste aber von der Stadt Zürich in Angriff genommen werden, da sie für Änderungen an der heutigen Bewirtschaftung und für die Durchsetzung eines veränderten Parkierungskonzeptes zuständig wäre.

Zu Frage 2:

Die Erschliessung des Zoos mit einer Seilbahn vom Bahnhof Stettbach her befürworten in erster Linie die Stadt Zürich und der Zoo. Aus verkehrsplanerischer Sicht drängt sie sich auch bei weiter steigenden Besucherzahlen nicht auf. Die heutige Haupterschliessungsachse mit der Tramlinie 6 vermag die Nachfrage unter Inkaufnahme von Stehplätzen auch an Spitzentagen abzudecken. Sollten Kapazitätsengpässe auftreten, könnten die Taktintervalle auf der Linie 6 bedarfsgerecht verdichtet werden.

Zu Frage 3:

Mit dem Beschluss des Kantonsrates zur Aufnahme der Seilbahn Stettbach–Zoo in den kantonalen Verkehrsrichtplan wurden in erster Linie die raumplanerischen Grundlagen geschaffen. Aufgrund der oben dargelegten Gründe besteht aber zurzeit kein Anlass, das Vorhaben auf Kantonsebene politisch voranzutreiben.

Zu Frage 4:

Mit der Inbetriebnahme der 3. Etappe der Glattalbahn wird das Angebot im Bahnhof Stettbach Ende 2010 qualitativ verbessert und der Bahnhof wird baulich aufgewertet. Damit werden die Benutzerfrequenzen zunehmen. Bei der S-Bahn wird das Angebot mit den Ausbauten der 4. Teilergänzung leicht verbessert. Heute verkehren halbstündlich Züge der S-Bahn-Linien S3, S9 und S12. Dies ergibt tagsüber ohne Zusatzzüge sechs Abfahrten pro Stunde und Richtung. Mit den geplanten Ausbauten der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich kommt die halbstündlich verkehrende S11 hinzu. Nach Abschluss der Bauarbeiten (etwa 2018) werden folgende Regionen umsteigefrei mit dem Bahnhof Stettbach verbunden: Winterthur mit Verlängerungen nach Schaffhausen, Seuzach, Wil SG und ins untere Tösstal sowie die Strecke Uster–Düben-

dorf. Reisende vom Limmattal und vom Zürcher Unterland weisen zwar künftig eine direkte Verbindung nach Stettbach auf, benutzen aber mit zeitlichem Vorteil die Tramverbindung ab Zürich HB.

Zu Frage 5:

Die geplante Talstation der Seilbahn hätte einen guten Anschluss an die S-Bahn. Es ist jedoch anzunehmen, dass die Seilbahn ebenfalls von Besucherinnen und Besuchern benutzt wird, die mit dem Auto anreisen. Im kantonalen Richtplaneintrag für die Seilbahn Stettbach–Zoo wird deshalb auf die Notwendigkeit von flankierenden Massnahmen in Stettbach hingewiesen. Grundsätzlich könnte der Besucherverkehr am wirksamsten über die Einschränkung des Parkplatzangebots im Gebiet der Talstation gesteuert werden. Die Standortgemeinde Dübendorf könnte die Qualität des Parkplatzangebotes über die kommunale Parkplatzverordnung mitbestimmen. Auch könnte eine Beurteilung der Parkplatzfrage Bestandteil einer Umweltverträglichkeitsprüfung für die Luftseilbahn sein.

Zu Frage 6:

Das Bundesamt für Verkehr ist für die Plangenehmigung zuständig. Aus heutiger Sicht kann davon ausgegangen werden, dass die Seilbahn einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden müsste. In diesem Fall ist davon auszugehen, dass der Einbettung der Anlage ins Landschaftsbild genügend Rechnung getragen wird und keine weitergehenden Auflagen nötig sind.

Zu Frage 7:

Der ZVV bereitet zurzeit die Einführung von neuen Ticket-Automaten mit Touchscreen und grösserem Ticketsortiment vor. Mit den neuen Automaten wird es möglich werden, ein Kombiticket für eine Fahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln einschliesslich Zooeintritt ins Sortiment aufzunehmen. Der Zeitpunkt der Inbetriebnahme kann wegen Verzögerungen beim Systemlieferanten noch nicht genau bestimmt werden.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**