

# Zoo-Seilbahn ist zweite sinnvolle ÖV-Achse

Seilbahnen sind weltweit mit steigendem Erfolg auch in Stadträumen als öffentliche Verkehrsmittel anzutreffen und sie sind eine sinnvolle Ergänzung des Verkehrssystems! Sie sind leise, effizient, flexibel, energieeffizient, Platz sparend und zuverlässig.

Davon sind Verkehrsexperten und -wissenschaftler überzeugt. Als im Kantonsrat 2007 diese Seilbahn im Richtplan eingetragen wurde, argumentierte ich so: «Der Zürcher Zoo müsse optimal von zwei Seiten mit öffentlichen Transportmitteln erschlossen sein, weil es nicht sinnvoll ist, alles über den Flaschenhals Hauptbahnhof zu erschliessen.»

Seit Dezember 2010 ist der Bahnhof Stettbach eine der grössten ÖV-Dreh-scheiben im Kanton Zürich: Drei S-Bahnlinien, die Stadtbahn, das Tram und Busse sind hier optimal miteinander verknüpft – und es wird noch mehr

geben. Und darum macht es Sinn, den Zoo von hier aus direkt zu erschliessen – mit einer Seilbahn. Nun braucht es natürlich Rahmenbedingungen, damit ein solches Transportmittel optimal genutzt wird und störende Einflüsse minimiert werden. Hauptargumente gegen diese Seilbahn sind befürchteter Suchverkehr, eine Übernutzung durch eine Eventbahn oder die mangelnde Auslastung ausserhalb der Spitzenzeiten sowie die landschaftliche Einbettung.

Zur Verhinderung des Suchverkehrs rund um den Bahnhof Stettbach sind rigorose flankierende Massnahmen gefragt. Einerseits braucht es eine Parkplatzbewirtschaftung, die diesen Namen verdient. Hier hat die Stadt Zürich bereits reagiert: die Zoo-Parkplätze sind seit dem 1. April 2012 massiv teurer. Der Zoo als eine verkehrsentensive Grosseinrichtung soll

nicht mehr praktisch kostenlos erreicht werden können. Und hier müsste auch die Stadt Dübendorf ansetzen. Aber der Stadtrat verhält sich defensiv und lenkt von weit wichtigeren Verkehrs- und Landschaftsproblemen in Dübendorf ab, die bis jetzt einer Lösung harren. Andererseits sollte sich der Zoo kreative Billettmodelle überlegen: Jedenfalls sollte ein Zoeeintritt mit Zooseilbahn für ÖV-Benutzer günstiger sein als für Autobenutzer.

Und damit zur Auslastung der Seilbahn: Wenn es langfristig mehr sein soll als ein Zoo-Zubringer – also ein städtisches Verkehrsmittel, welches werktags auch von Pendlern als Transportmittel benützt wird, dann ist die Seilbahn bei Betriebsaufnahme in das ZVV-System zu integrieren und die Betriebszeit über die Zoo-Öffnungszeiten hinaus auszudehnen. Zur Beeinträchtigung der Landschaft soviel: Ja

leben wir jetzt im städtischen Raum, der durchaus sehr grün ist oder in einem schützenswerten Naturpark? Manche Seilbahn in der hehren Bergwelt ist landschaftlich schlechter integriert, als es die Zoo-Seilbahn sein wird.

Die Talstation im Bahnhof Stettbach hat optimale ÖV-Anschlüsse. Wir sollten die Chance nicht vergeben, eine Seilbahn ins urbane Umfeld zu integrieren. Anstatt viel Energie in die Ablehnung eines beschlossenen Projektes zu investieren, wären der Verein «Zoo ohne Seilbahn» und der Stadtrat Dübendorf gut beraten, diese Seilbahn konstruktiv zu begleiten.

Es wäre schön, wenn in ein paar Jahren ein heute noch ungewohntes öffentliches Transportmittel zwischen dem Glattal und dem Quartier Fluntern verkehren würde.

*Peter Anderegg, Dübendorf*