Von Stettbach aus per Gondelbahn zum Zoo hinaufschweben – so möchte die Zoo-Leitung mittelfristig das Verkehrsproblem entschärfen. (ü)

Dübendorf/Zürich Zoo möchte Gondelbahn statt Tramverlängerung – Dübendorfs Stadtrat wehrt sich

Konzessionsgesuch für die Seilbahn

Keine Tramverlängerung, stattdessen eine Seilbahn von Stettbach her – so möchte die Leitung des Zoos die Verkehrsprobleme lösen. Auf Kosten der Stadt Dübendorf, befürchtet deren Stadtrat.

Manuel Reimann

Eigentlich soll die Initiative «Mit dem Tram direkt zum Zoo», über welche am 30. November abgestimmt wird, die unhaltbare Verkehrssituation beim Zoo entschärfen. Beim Zoo selbst verspricht man sich von dieser Variante aber keine Entlastung – im Gegenteil. «Um die Tramlinie verlängern zu können, müssten 250 Parkplätze aufgehoben werden», erklärte Zoodirektor Alex Rübel gestern Nachmittag den Medien.

Ungefähr 50 Spitzentage gebe es im Jahr, beispielsweise an Ostern, sagte Rübel weiter. «Besonders viele Familien besuchen an solchen Tagen den Zoo. In einer Tramkomposition haben aber höchstens acht Kinderwagen Platz, und auch das Umsteigen beim Hauptbahnhof aufs Tram ist recht umständlich.»

Umweltbericht liegt vor

Eine deutliche Entlastung verspricht sich Rübel von einer Seilbahn hinunter zum Bahnhof Stettbach: Bis 1500 Personen pro Stunde könnten mit so einer Bahn befördert werden; in einer Gondel hätten acht Personen Platz – «alles Sitzplätze» –, Kinderwagen wie Rollstühle könnte man bestens in den Gondeln unterbringen, und schliesslich sei eine Seilbahnfahrt ja auch ein Erlebnis, so der Zoodirektor.

Sagentobel nicht beeinträchtigt …

Der Zoo setzt also auf die Luftseilbahn als neue ÖV-Achse. Ende November wird er beim Bundesamt für Verkehr ein entsprechendes Planungsgenehmigungsgesuch einreichen. Bereits erarbeitet hat man einen Umweltbericht. Projektleiter Peter Gasser betonte gestern, dass eine Seilbahn im Landschaftsbild natürlich sichtbar sei, ansonsten würde das Projekt sämtliche gesetzlichen Bestimmungen erfüllen. Das Naturschutzgebiet Sagentobel werde nicht beeinträchtigt, ergänzte Zoovizedirektor Andreas Hohl.

… oder etwa doch?

Eine ganz andere Haltung zum Seilbahnprojekt hat der Dübendorfer Stadtrat – er ist nämlich dagegen. Dass das Sagentobel nicht beeinträchtigt wird, bezweifelt er: Beim nun vorgestellten, weiterbearbeiteten Projekt hätte man aus Dübendorfer Sicht keine wesentlichen neuen Aspekte ausgemacht, welche die bis anhin bestehenden schweren Bedenken entschärfen würden, schreibt der Stadtrat in einer ebenfalls gestern verschickten Medienmitteilung. «Das Seilbahnprojekt stellt nach wie vor einen gravierenden Eingriff sowohl in das Landschaftsbild des Zürichbergs als auch in das geschützte Ortsbild des Weilers Stettbach dar und beeinträchtigt das ausserordentlich wertvolle Naturschutzgebiet des Sagentobels aufs Schwerste.» Unbeantwortet bleibe zudem die Frage der Erschliessung der Seilbahn-Talstation am Bahnhof Stettbach für den Individualverkehr, moniert der Stadtrat weiter.

«Es gibt keinerlei Parkplätze in Stettbach», bekräftigte gestern Projektleiter Gasser. Die Seilbahn sei «ein reines ÖV-Projekt». Der Bahnhof Stettbach würde im wahrsten Sinne des Wortes zu einer Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs mit S-Bahn, Glattalbahn, Tram, Bus und der Seilbahn. Dann räumte er aber doch ein, dass man die Situation in Stettbach an Spitzentagen genau beobachten und gegen wildes Parkieren allenfalls Massnahmen, wie blaue Parkzonen oder restriktives Bussenverteilen an Sonntagen, ergreifen müsse.

Dübendorf befürchtet Suchverkehr

Argumente, die der Dübendorfer Stadtrat in seiner Stellungnahme als «Augenwischerei» bezeichnet: «Es ist auch eine von der Zoodirektion selber anerkannte Tatsache, dass ein grosser Teil der Zoobesuchenden – namentlich Familien mit Kindern – mit dem Auto zum Zoo beziehungsweise gemäss Seilbahn-Vision zur Zubringer-Attraktion fahren wird.»

Mit der Realisierung der Seilbahn-Idee sei der Suchverkehr in den Dübendorfer Quartieren Hochbord und Stettbach vorprogrammiert, glaubt der Stadtrat.

160 Höhenmeter in sieben Minuten

Beim aktuellen Projekt der Zooseilbahn handelt es sich um eine Einseilumlaufbahn mit kuppelbaren Klemmen und achtplätzigen, geschlossenen Gondeln. Der Antrieb befindet sich in der Bergstation. Zum Einsatz kommen behindertengerechte Komfortgondeln mit Platz für acht Personen.

Die 2155 Meter lange Seilbahn überwindet vom Bahnhof Stettbach bis zum Zoo eine Höhendifferenz von 160 Meter. Insgesamt sind zehn Stützen – acht Stahlrohr- und zwei Gittermasten – vorgesehen, die Fahrzeit beträgt rund sieben Minuten. Für die Finanzierung wird eine private Trägerschaft gegründet. Sollte diese Seilbahn wirklich realisiert werden können, so ist eine Inbetriebnahme im Jahr 2015 denkbar, Baubeginn wäre dann im Jahre 2014.

Schneller als mit dem Tram

Zoodirektor Alex Rübel zeigte sich gestern überzeugt, dass die Fahrt vom Hauptbahnhof aus zum Zoo via Stettbach und Seilbahn schneller wäre als über die bestehende Tramlinie 6. «In einer Viertelstunde würde man es schaffen; das Tram benötigt heute hingegen 18 Minuten – und zwar nur von der Haltestelle Hauptbahnhof bis zur Haltestelle Zoo. Die Seilbahn dagegen würde direkt bei der Masoala-Halle enden, also unmittelbar beim Zooeingang.» (mre)

Uster

Englische Schule prüft Standort

Die Inter Community School in Zumikon hat Platznöte und will bauen. Sie prüft unter anderen einen Standort beim Bildungszentrum Uster.

Bettina Sticher

«Wir müssen eine neue Schule bauen», bestätigt auf Anfrage Linda Elzvik-Harris, Kommunikationsverantwortliche der internationalen englischsprachigen Schule Inter Community School (ICS) Zürich in Zumikon, die auf den Stufen Primary und Secondary School über 800 Kinder und Jugendliche unterrichtet. «Wir suchen aktiv nach einer Möglichkeit und prüfen Standorte im Grossraum Zürich, so auch Uster.»

Noch keine Entscheidung gefallen

Bis jetzt sei aber noch keine Entscheidung gefallen. Daher will sie zurzeit nicht mehr sagen. Der Standort Maur komme für die ICS aber nicht mehr in Frage, weil sich hierfür bereits die internationale französische Schule Lycée Français entschieden habe.

Das Lycée Français, dessen Schule in Gockhausen ebenfalls aus allen Nähten platzt, will neben dem Oberstufenschulhaus Looren in Maur bauen. Über den Landverkauf der Gemeinde an die Schule soll an der nächsten Gemeindeversammlung im Dezember entschieden werden. In einem Teil der Bevölkerung herrscht gegen die Baupläne aber eine grosse Abwehrhaltung, wie sich an einem Informationsabend zeigte sowie in den Leserbriefspalten der regionalen und lokalen Zeitungen klar wird.

Stein des Anstosses ist das befürchtete grössere Verkehrsaufkommen. Inzwischen wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet. Dieses wird morgen in Zürich an einer Medienorientierung vorgestellt.

Standort beim Bildungszentrum

Das Lycée Français hatte neben Maur ebenfalls den Standort in Uster geprüft. Hier wäre wie in der Looren Maur ebenfalls eine Art Anschluss an bestehende Schulen möglich, nämlich ans Bildungszentrum mit Berufs- und Mittelschule im Quartier Hohfuren. Dieser Ort hat somit den Vorteil, dass Synergien geschaffen werden können, beispielsweise indem man sich Turnhallen oder Aularäume oder eine Mensa teilt.

«Uster würde Schule begrüssen»

Usters Stadtpräsident Martin Bornhauser, der auch als Vorsitzender der Arbeitsgruppe für Ansiedlungen in dieser Sache zuständig ist, bestätigt, dass es für das Gebiet beim Bildungszentrum diverse Anfragen, auch noch von anderen Schulen, gibt. «Das Interesse der Schulen ehrt uns.» Ansonsten gibt er sich in dieser Frage verhalten. «Grundsätzlich ist dieses Gebiet für Ansiedlungen interessant», und die Stadt Uster begrüsse es, wenn eine internationale Schule nach Uster komme. Man sei aber noch in der Projektphase. Es sei noch nicht einmal ein Vorentscheid gefallen.

Anzeige