



Referenz-Nr.: ARES-BATK3D / ARE 19-0456

Kontakt: Julia Wienecke, Gebietsbetreuerin Richt-/Nutzungsplanung, Stampfenbachstrasse 12, 8090 Zürich
Telefon +41 43 259 43 11, www.are.zh.ch

1/5

Kantonaler Gestaltungsplan «Seilbahn Mythenquai-Zürhorn» (ZüriBahn) – Festsetzung

Gemeinde **Zürich**

Lage Kat.-Nrn. RI4672, RI4671, RI4449, EN2569, WO5560, EN2567 und R15126

- Massgebende - Situationsplan und Längenprofil im Mst. 1:2500 vom 25. März 2019
- Unterlagen - Detailplan im Mst. 1:500 vom 25. März 2019
- Gestaltungsplanvorschriften (GPV) vom 25. März 2019
 - Bericht im Sinne von Art. 47 RPV vom 25. März 2019
 - Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen vom 25. März 2019

Zuständigkeit

Mit der am 21. Juni 2017 vom Regierungsrat festgesetzten Gesamtrevision des regionalen Richtplans der Stadt Zürich (RRB Nr. 576/2017) wurde der Eintrag Nr. 61 «Seilbahn / Gondelbahn Bereich Landiwiese / Belvoirpark bis Zürichhorn» als eine auf maximal fünf Jahre befristete Seilbahnverbindung über den See eingetragen. Damit ist die Baudirektion gemäss § 2 lit. b des Planungs- und Baugesetzes (PBG) für die Festsetzung eines Gestaltungsplanes nach § 84 Abs. 2 PBG zuständig.

Sachverhalt

Ausgangslage Die Zürcher Kantonalbank (ZKB) feiert 2020 ihr 150-jähriges Jubiläum. Zu diesem Anlass plant sie eine temporäre Seilbahn zwischen den Gebieten Mythenquai und Zürichhorn über den Zürichsee. Die Seilbahn soll für eine Dauer von längstens fünf Jahren betrieben werden. Sie wird anschliessend rückgebaut. Die durch die Bahn beanspruchten Flächen werden wiederhergestellt. Die Seilbahn dient als Freizeitverbindung und touristische Attraktion und soll der Zürcher Bevölkerung sowie Touristen ein einmaliges Erlebnis vermitteln.

Die Seilbahn soll ferner als Impulsgeber für ein neues Verkehrssystem im urbanen Raum dienen und im Sinne einer verkehrstechnischen Vision in die Zukunft weisen. Das Projekt knüpft an die beliebten Seilbahnen der Vergangenheit (der Landesausstellung 1939 und der Gartenbauausstellung 1959) an. Die Seilbahn wird von der ZüriBahn AG erstellt, betrieben und rückgebaut.

Projekt Das Projekt umfasst zwei Seilbahnstationen, eine davon im südlichen Teil des Strand-



bads Mythenquai und eine im südöstlichen Teil der Blatterwiese. Die beiden Stützen mit einer Höhe von je 78 bis 88 m werden etwa 50 bis 80 m vom Seeufer entfernt errichtet und im Seegrund fundiert. Neben Stationsgebäuden und Stützen sind im Umfeld der Stationen weitere Anlagen wie Erschliessungs- und Aufenthaltsflächen für die Fahrgäste, Veloabstellanlagen sowie Manövrier- und Umschlagsplätze für die Anlieferung und den Unterhalt vorgesehen.

Anlass und Zielsetzung der Planung Mit dem kantonalen Gestaltungsplan sollen die grundeigentümergebundenen Grundlagen für das Seilbahnprojekt ZüriBahn geschaffen werden.

Erwägungen

A. Formelle Prüfung

Die massgeblichen Unterlagen sind vollständig. Die Pläne und Vorschriften in elektronischer Form liegen vor.

B. Materielle Prüfung

Zusammenfassung der Vorlage Mit dem kantonalen Gestaltungsplan «Seilbahn Mythenquai – Zürichhorn» (ZüriBahn) nach § 84 Abs. 2 PBG wird das im regionalen Richtplan eingetragene Vorhaben einer temporären Seilbahn über den Zürichsee grundeigentümergebunden gesichert.

Kantonaler Richtplan Da das Vorhaben auf eine Betriebsdauer von längstens fünf Jahren befristet ist und die beanspruchten Flächen anschliessend wiederhergestellt werden, sind die Auswirkungen auf Raum und Umwelt weniger erheblich als bei einer dauerhaften Anlage. Ein Eintrag im kantonalen Richtplan ist aus diesem Grund nicht notwendig. Stattdessen erfolgt der Eintrag im regionalen Richtplan der Stadt Zürich. Der kantonale Richtplan weist das Zürichseeufer als allgemeines Erholungsgebiet aus.

Regionaler Richtplan Der Regierungsrat setzte mit Beschluss vom 21. Juni 2017 den regionalen Richtplan der Stadt Zürich fest (RRB Nr. 576/2017). Der Regierungsrat änderte die Vorlage des Gemeinderats der Stadt Zürich in einzelnen Punkten. Gegen den Beschluss des Regierungsrats erhob der Gemeinderat der Stadt Zürich am 4. September 2017 beim Verwaltungsgericht des Kantons Zürich Beschwerde. Der festgesetzte Richtplan enthält den Eintrag Nr. 61 «Seilbahn / Gondelbahn Bereich Landiwiese / Belvoirpark bis Zürichhorn», welcher die richtplanerische Grundlage für die Seilbahn bildet. Der Eintrag ist mit Ablauf der Beschwerdefrist unangefochten in Rechtskraft getreten. Im Übrigen wies das Verwaltungsgericht mit Urteil VB.2017.00562 vom 7. März 2019 die Beschwerde des Gemeinderats vollumfänglich ab. Die Beschwerde des Gemeinderats richtete sich nicht gegen den Eintrag Nr. 61 respektive die Änderung des entsprechenden Eintrags durch den Regierungsrat.

Nach § 39 PBG werden kantonale Freihaltezonen nach Bedarf für Flächen eingesetzt, die nach den entsprechenden Richtplänen überwiegend der Erholung dienen oder ein Objekt des Natur- und Heimatschutzes bewahren sollen. Die für eine Seilbahn notwendigen Bauten und Anlagen sind in den beidseits des Sees bestehenden kantonalen Freihaltezonen nicht zonenkonform. Der regionale Richtplan bezeichnet die Seeanlagen als Erholungsgebiet. Dauerhafte Bauten und Anlagen sind daher im Rahmen eines Gestaltungsplanes nur dann zulässig, wenn sie Erholungsnutzungen mit einem engen Bezug zum See beinhalten. Als Anlage, die der Erholung dient, ist der kantonale Gestaltungsplan mit dem



grundsätzlichen Zweck der kantonalen Freihaltezone vereinbar.

ISOS, Ortsbild Die Baubereiche der Seilbahnstationen liegen im ISOS-Perimeter des schützenswerten Ortsbilds der Stadt Zürich, in der Umgebungszone II. Die bestehenden Anlagen sind ein unerlässlicher Teil des Ortsbilds und sollen in ihrer Beschaffenheit als Freiflächen erhalten werden. Die ZüriBahn tritt aufgrund ihrer Dimensionen im Landschafts- und Ortsbild prominent in Erscheinung und wird während ihrer Betriebsphase das Bild des Zürcher Seebeckens mitprägen. Da die Betriebsdauer auf fünf Jahre beschränkt wird und die Anlage anschliessend rückgebaut wird, sind die Auswirkungen auf das schützenswerte Ortsbild nicht als erhebliche Beeinträchtigung einzustufen. Das Inventarobjekt bleibt nach dem Rückbau ungeschmälert erhalten.

Wesentliche Festlegungen und Vorschriften Im Abschnitt A der Vorschriften werden Zweck und Bestandteile des Gestaltungsplans geregelt, wonach die Seilbahn anlässlich des 150-Jahr-Jubiläums der ZKB für eine befristete Dauer von fünf Jahren erstellt wird und als Freizeitverbindung und touristische Attraktion dient. Die zulässige Ausdehnung der zwei Stationen (Mythenquai und Zürichhorn), der zwei Stützen (West und Ost) und des Kabeltrassees wird durch die im Situationsplan festgelegten Baubereiche und die festgelegten maximalen Höhenkoten bestimmt. Der Detailplan stellt die Baubereiche grossmassstäblich dar.

Abschnitt B definiert die pro Baubereich jeweils zulässige Nutzweise sowie die ausserhalb der Baubereiche zulässigen Anlagen. Ferner werden für Bauten und Anlagen Gestaltungsvorgaben gemacht, um einen sorgfältigen Umgang mit den Inventaren der schützenswerten Gärten und Anlagen zu gewährleisten. Zudem ist geregelt, dass der Baumbestand zu erhalten ist. Der Detailplan bildet die zu fällenden Bäume ab und legt die vorzunehmenden Ersatzpflanzungen fest.

Abschnitt C regelt Gestaltungsvorgaben, wonach im Zusammenhang mit der baulichen und landschaftlichen Umgebung eine besonders gute Gesamtwirkung der Seilbahnanlage zu sichern ist. Ferner sind nur geringfügige, einen harmonischen Geländeverlauf sicherstellende Terrainveränderungen zulässig.

Abschnitt D legt umfassende verkehrliche Vorgaben fest. Diese umfassen, neben den Bestimmungen zum Fuss- und Veloverkehr, auch Parkierungsvorgaben sowie insbesondere detaillierte Massnahmen zur Verhinderung unerwünschter verkehrlicher Auswirkungen. So sind die Seilbahnstationen durch direkte und behindertengerechte Wege an das bestehende Fuss- und Veloverkehrsnetz anzubinden und an den Stationen je mindestens 160 Veloabstellplätze zu erstellen. Es dürfen keine Motorfahrzeugabstellplätze für Fahrgäste oder Angestellte erstellt oder zur Verfügung gestellt werden. Zudem ist geregelt, dass die Betreiberin in einem Monitoring die verkehrlichen Auswirkungen durch Fahrgäste in den an die Seilbahnstationen angrenzenden Quartieren dokumentiert.

Abschnitt F regelt den befristeten Betrieb sowie den Rückbau mit Ausnahme der Stützfundamenten sämtlicher Bauten und Anlagen der Seilbahn auf Kosten der Eigentümerin.

Öffentliche Auflage und Anhörung Der Gestaltungsplan «Seilbahn Mythenquai – Zürichhorn» lag zusammen mit dem Bericht nach Art. 47 RPV gestützt auf § 7 Abs. 2 PBG vom 9. November 2018 bis zum 24. Januar



2019 während insgesamt 60 Tagen öffentlich auf. Die Anhörung der Stadt Zürich sowie der Region Stadt Zürich (nach § 7 Abs. 1 PBG) erfolgte parallel zur öffentlichen Auflage.

Verfahrenskoordination: Die Gesuchsunterlagen einschliesslich Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) der ZüriBahn AG im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens (PGV) und das Gesuch zur Erteilung einer wasserrechtlichen Konzession wurden parallel während 30 Tagen vom 9. November 2018 bis zum 10. Dezember 2018 öffentlich aufgelegt.

Einwendungen Im Rahmen der öffentlichen Auflage gingen insgesamt 32 Einwendungen ein, davon zehn von Verbänden oder Vereinen sowie 22 von Privatpersonen. Einige der vorgebrachten Einwendungen konnten ganz oder zumindest teilweise berücksichtigt werden, indem die Vorschriften angepasst oder der Planungsbericht ergänzt wurde. Über die nicht berücksichtigten Einwendungen im Sinne von § 7 Abs. 3 PBG gibt der separate Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen Auskunft.

Im Rahmen der Anhörung gemäss § 7 Abs. 1 PBG beantragte die Stadt Zürich verschiedene Anpassungen an der Vorlage. Diese wurden inhaltlich vollumfänglich berücksichtigt.

Einigungsverhandlung Eine Einigungsverhandlung nach § 84 Abs. 2 PBG wurde nicht verlangt.

Ergebnis

Rechtmässigkeit Die Vorlage entspricht § 84 Abs. 2 PBG und enthält die gesetzlich erforderlichen Angaben. Der Festsetzung des kantonalen Gestaltungsplans steht nichts entgegen.

Mit dem kantonalen Gestaltungsplan «Mythenquai – Zürihorn» wird die planungsrechtliche Grundlage für das im regionale Richtplan enthaltene Projekt geschaffen. Der Gestaltungsplan respektiert die über- und nebengeordneten Planungen sowie das übergeordnete Recht und entspricht den Zielen und Grundsätzen von Art. 1 und 3 RPG bzw. § 18 PBG.

Die Baudirektion verfügt:

- I. Der kantonale Gestaltungsplan «Seilbahn Mythenquai – Zürihorn» (ZüriBahn), bestehend aus den Gestaltungsplanvorschriften, dem Situationsplan und Längenprofil im Mst. 1:2500, dem Detailplan im Mst. 1:500, dem Bericht im Sinne von Art. 47 RPV sowie dem Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen, alle datiert 25. März 2019, wird festgesetzt.
- II. Der Gestaltungsplan steht bei der Stadt Zürich (Amt für Städtebau, Lindenhofstrasse 19, 8001 Zürich) sowie der Baudirektion (Amt für Raumentwicklung, Stampfenbachstrasse 12, 8090 Zürich) jedermann zur Einsicht offen.
- III. Gegen diese Verfügung kann innert 30 Tagen, von der öffentlichen Bekanntmachung an gerechnet, beim Baurekursgericht schriftlich Rekurs erhoben werden. Die Rekurschrift muss einen Antrag und dessen Begründung enthalten. Die angefochtene Verfügung ist beizulegen oder genau zu bezeichnen. Die angerufenen Beweis-



mittel sind genau zu bezeichnen und soweit möglich beizulegen. Rekursentscheide des Baurekursgerichtes sind kostenpflichtig; die Kosten hat die im Verfahren unterliegende Partei zu tragen.

IV. Das Amt für Raumentwicklung wird angewiesen

- Dispositiv I bis III zu veröffentlichen
- die Änderungen im Kataster der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkungen (ÖREB-Kataster) nachführen zu lassen
- nach Eintritt der Rechtskraft das Inkrafttreten zu publizieren.

V. Die Stadt Zürich wird eingeladen

- diese Verfügung zusammen mit dem kantonalen Gestaltungsplan aufzulegen

VI. Mitteilung an

- Stadtrat Zürich, Stadthausquai 17, 8001 Zürich (unter Beilage von einem Dossier)
- Amt für Städtebau der Stadt Zürich, Lindenhofstrasse 19, 8001 Zürich (unter Beilage von fünf Dossiers)
- Baurekursgericht (unter Beilage von zwei Dossiers)
- Amt für Raumentwicklung (unter Beilage von zwei Dossiers)
- Zürcher Kantonalbank (ZKB), Projektleitung ZüriBahn, VMC, 8010 Zürich (unter Beilage von einem Dossier)
- Stadt Zürich, Geomatik und Vermessung, Weberstrasse 5, 8004 Zürich (Katasterbearbeiterorganisation KBO)

Baudirektion

VERSENDET AM 14. MAI 2019



Stadt Zürich

Kantonaler Gestaltungsplan Seilbahn Mythenquai - Zürichhorn (ZüriBahn)

gemäss § 84 Abs. 2 PBG

Situations- und Längenprofilplan 1:2'500

[Originalplan A1]

Erstellungsdatum 25.03.2019

Druckdatum 25.04.2019

Von der Baudirektion festgesetzt am: 26. April 2019

Für die Baudirektion:

BDV-Nr. 0456/19

Stadt Zürich
**Kantonaler Gestaltungsplan
Seilbahn Mythenquai - Zürichhorn
(ZüriBahn)**

gemäss § 84 Abs. 2 PBG

Situations- und Längenprofilplan 1:2'500
[Originalplan A1]

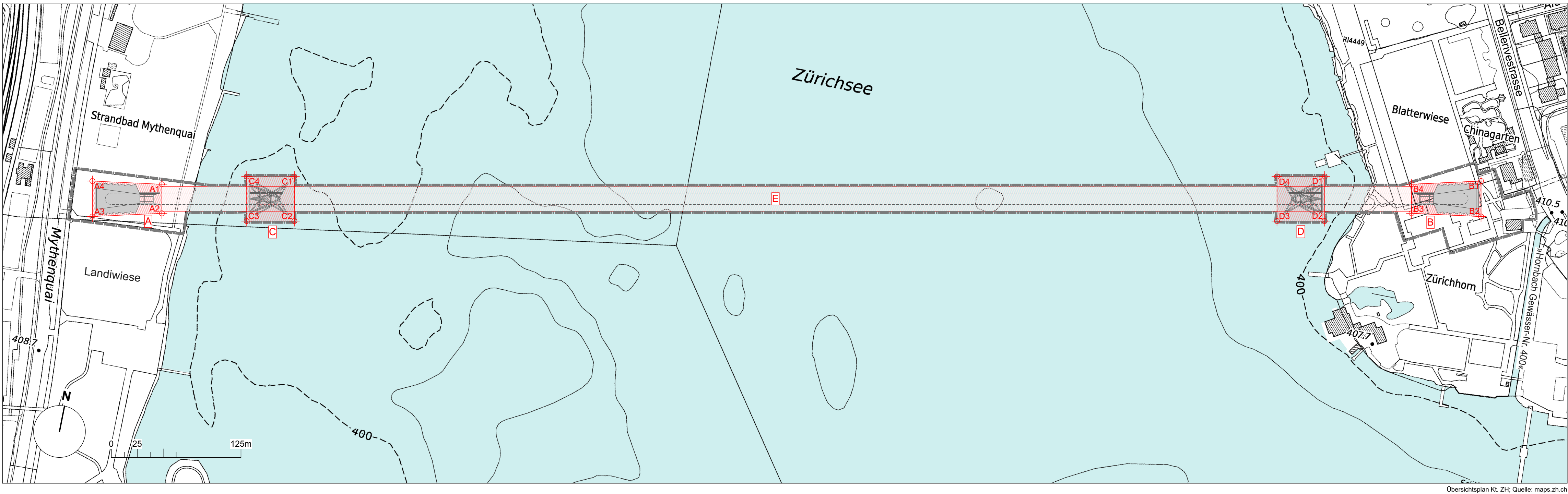
Erstellungsdatum 25.03.2019

Druckdatum

Von der Baudirektion festgesetzt am:

Für die Baudirektion:

BDV-Nr.



Situationsplan

Festlegungen

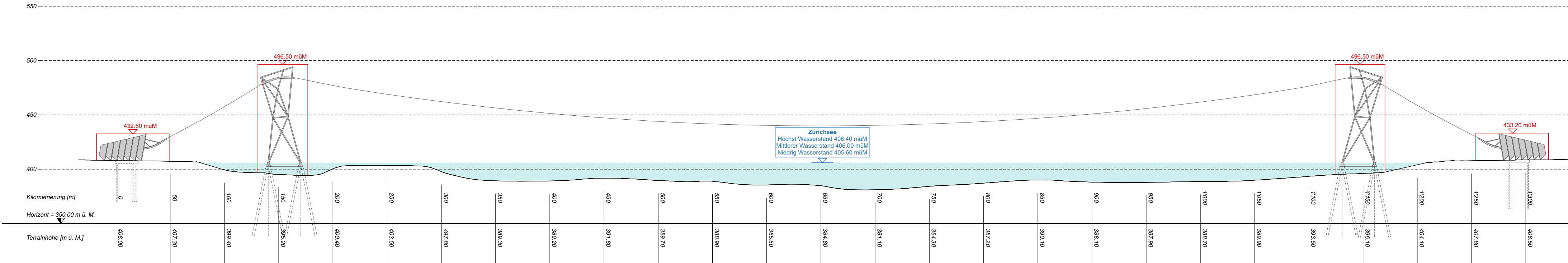
-  Geltungsbereich Art. 2
-  Bereich für Kabeltrasse Art. 4
-  Baubereiche für Stationen und Stützen Art. 5
-  Mantellinie mit max. Höhenkote Art. 5
-  Koordinatenpunkte Baubereiche Art. 5

Koordinaten Baubereiche [Amtl. Vermessung LV95]

Station Mythenquai	E Koordinate	N Koordinate
A1	2'682'870.42	1'245'194.29
A2	2'682'875.86	1'245'166.78
A3	2'682'810.74	1'245'150.72
A4	2'682'804.09	1'245'184.31
Station Zürichhorn		
B1	2'684'117.44	1'245'444.36
B2	2'684'124.10	1'245'410.78
B3	2'684'057.77	1'245'400.80
B4	2'684'052.32	1'245'428.31
Stütze Mythenquai		
C1	2'682'994.28	1'245'226.44
C2	2'683'002.64	1'245'184.26
C3	2'682'957.51	1'245'175.32
C4	2'682'949.16	1'245'217.50
Stütze Zürichhorn		
D1	2'683'968.71	1'245'419.38
D2	2'683'977.06	1'245'377.20
D3	2'683'931.94	1'245'368.26
D4	2'683'923.59	1'245'410.44

Informationsinhalt

-  Übersichtsplan
-  Gewässer
-  Geplante Bauten und Anlagen der ZüriBahn
-  Unterirdische Fundationen



Längenprofilplan



Kanton Zürich
Baudirektion

Stadt Zürich

Kantonaler Gestaltungsplan Seilbahn Mythenquai - Zürichhorn (ZüriBahn)

gemäss § 84 Abs. 2 PBG

Detailplan 1:500

[Originalplan A1]

Erstellungsdatum 25.03.2019

Druckdatum 25.04.2019

Von der Baudirektion festgesetzt am: 26. April 2019

Für die Baudirektion:

BDV-Nr. 0456/19

Stadt Zürich
Kantonaler Gestaltungsplan
Seilbahn Mythenquai - Zürichhorn
(ZüriBahn)

gemäss § 84 Abs. 2 PBG

Detailplan 1:500
[Originalplan A1]

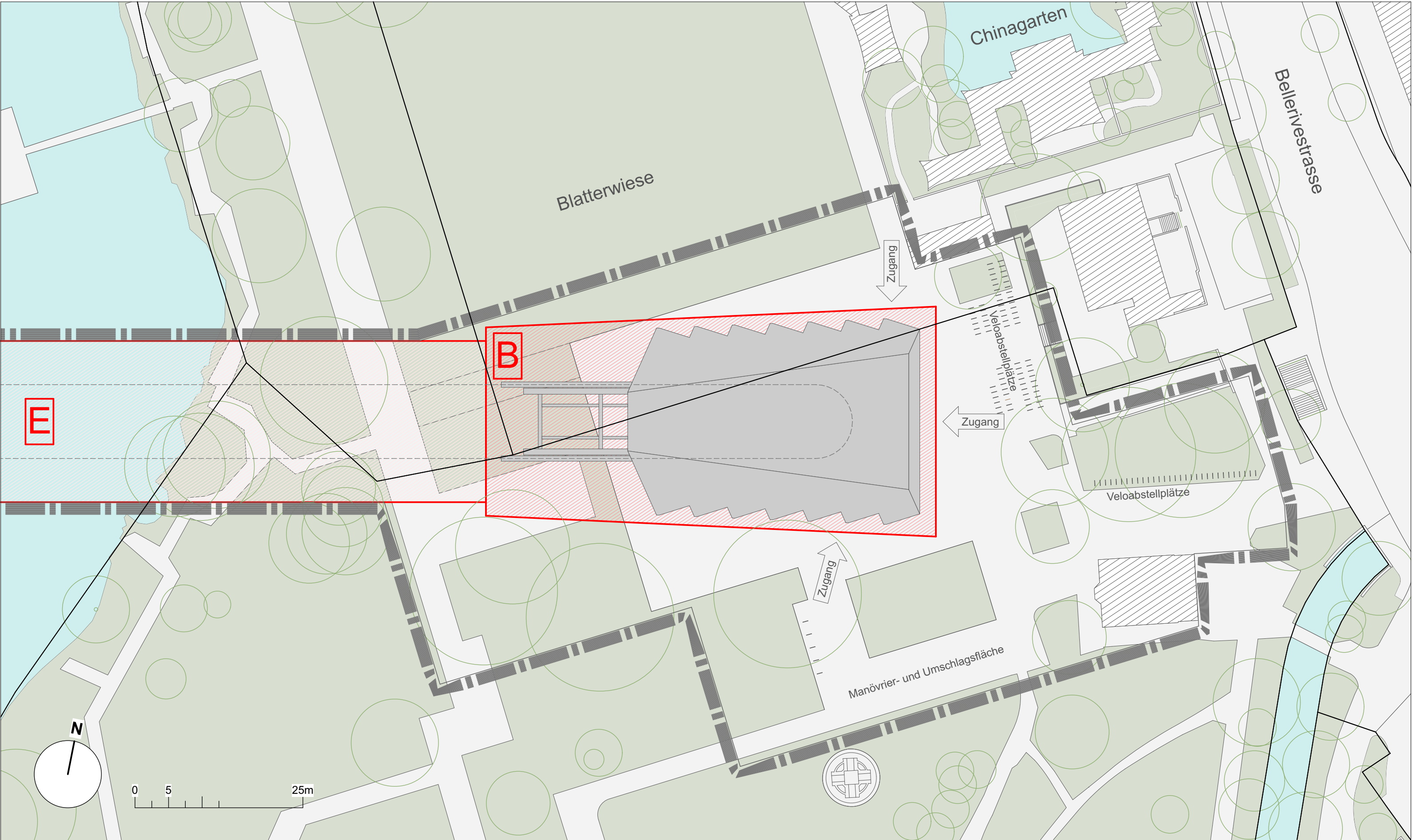
Erstellungsdatum 25.03.2019

Druckdatum

Von der Baudirektion festgesetzt am:

Für die Baudirektion:

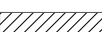
BDV-Nr.

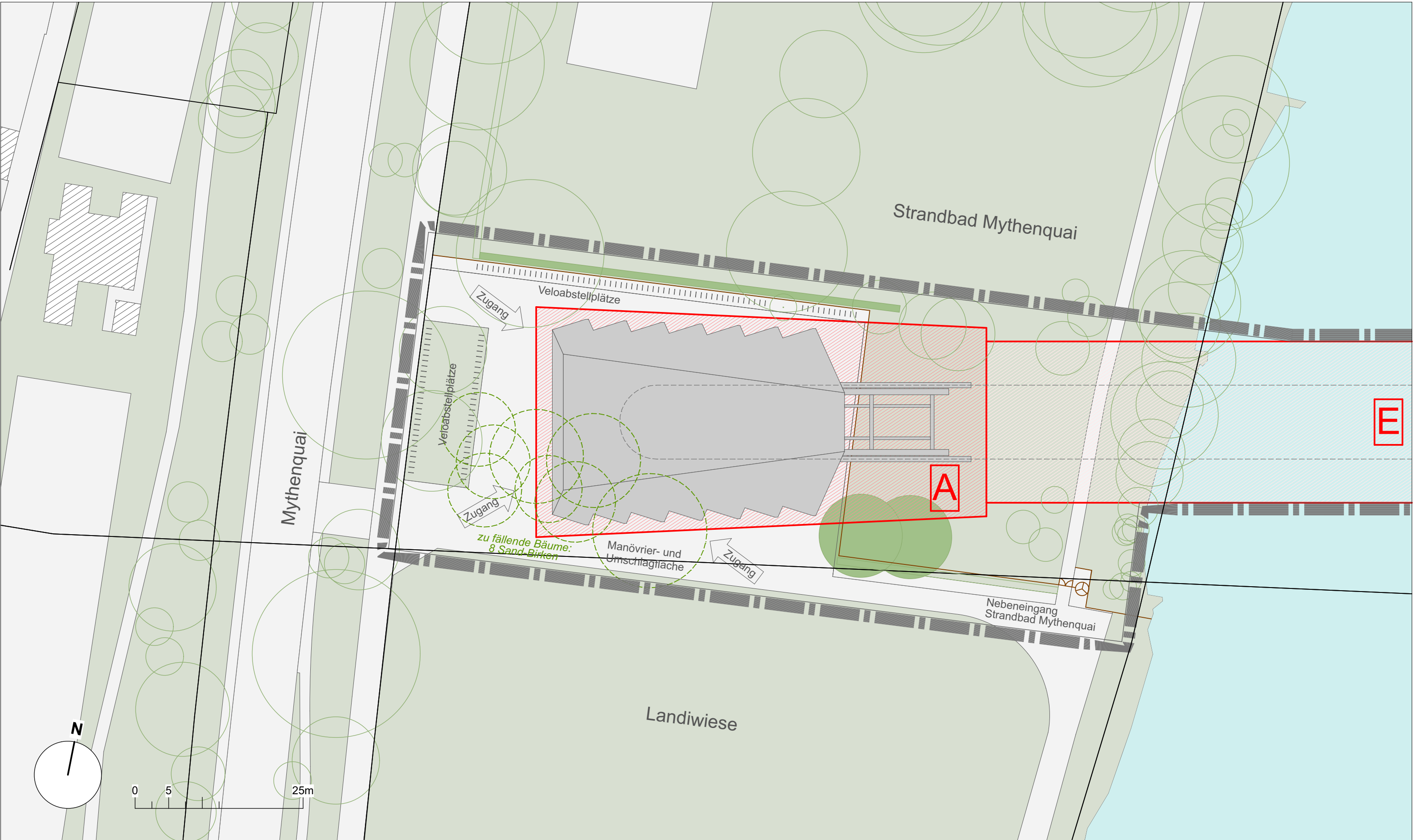


Grundlagen: AV-Daten vom 03.05.2017

Detailplan Station Zürichhorn

Festlegungen		
	Geltungsbereich	Art. 2
	Bereich für Kabeltrasse	Art. 4
	Baubereiche für Stationen und Stützen	Art. 5
	Zu fallende Bäume	Art. 8
	Bäume Ersatzpflanzung [Lage schematisch]	Art. 8

Informationsinhalt		
	Geplante Bauten und Anlagen der ZuriBahn	
	Bestehende Gebäude	
	Gewässer	
	Befestigte Flächen	
	Nicht befestigte Flächen	
	Veloabstellplätze [Lage schematisch]	
	Bäume bestehend	
	Hecke bestehend	
	Hecke neu	
	Einzäunungen und Durchgänge neu	
	Parzellengrenzen	



Grundlagen: AV-Daten vom 03.05.2017

Detailplan Station Mythenquai



Kanton Zürich
Baudirektion

Kantonaler Gestaltungsplan Seilbahn Mythenquai – Zürichhorn (ZüriBahn)

gemäss § 84 Abs. 2 PBG

Vorschriften

Festsetzung

25.03.2019

Von der Baudirektion festgesetzt am:

26. April 2019

Für die Baudirektion:

BDV-Nr.

0456/19



Präambel

Gestützt auf § 84 Abs. 2 des Planungs- und Baugesetzes des Kantons Zürich (PBG) vom 7. September 1975 wird der kantonale Gestaltungsplan Seilbahn Mythenquai – Zürichhorn (ZüriBahn) festgesetzt. Die Festsetzung erfolgt durch die Baudirektion, gestützt auf den regionalen Richtplan der Stadt Zürich, Kap. 4.3.2. Die Seilbahn wird während fünf Jahren befristet betrieben und anschliessend wieder rückgebaut. Die durch die Seilbahn beanspruchten Flächen – inklusive allfällig vorgenommenen Terrainveränderungen – sollen nach dem Rückbau wiederhergestellt und gegenüber dem ursprünglichen Zustand ökologisch und gestalterisch aufgewertet werden.

A. Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Zweck

- ¹ Der Gestaltungsplan schafft die nutzungsplanerische Grundlage für die Seilbahn Mythenquai – Zürichhorn (ZüriBahn). Er konkretisiert das im regionalen Richtplan der Stadt Zürich festgesetzte Vorhaben «Seilbahn / Gondelbahn Bereich Landiwiese / Belvoirpark bis Zürichhorn». Die Seilbahn dient als Freizeitverbindung und touristische Attraktion und wird anlässlich des 150-Jahr-Jubiläums der Zürcher Kantonalbank für eine befristete Dauer von fünf Jahren betrieben.

Art. 2 Bestandteile und Geltungsbereich

- ¹ Der kantonale Gestaltungsplan besteht aus den folgenden rechtsverbindlichen Bestandteilen:
 - Vorschriften
 - Situations- und Längenprofilplan im Massstab 1:2'500
 - Detailpläne für Stationen im Massstab 1:500
- ² Der Planungsbericht im Sinne von Art. 47 der Raumplanungsverordnung (RPV) ist Bestandteil des Gestaltungsplans und hat orientierenden Charakter.
- ³ Der kantonale Gestaltungsplan gilt für den im Situationsplan 1:2'500 bezeichneten Geltungsbereich.

Art. 3 Verhältnis zum übergeordneten Recht

- ¹ Soweit der kantonale Gestaltungsplan nichts anderes bestimmt, gelten die Bestimmungen der Bau- und Zonenordnung (BZO) der Stadt Zürich sowie die Baubegriffe des

Planungs- und Baugesetzes (PBG) des Kantons Zürich vom 7. September 1975 in der Fassung bis zum 28. Februar 2017 samt zugehörigen Verordnungen.

- ² Der Geltungsbereich des Gestaltungsplans wird der Empfindlichkeitsstufe III gemäss Art. 43 der eidgenössischen Lärmschutzverordnung zugewiesen.
- ³ Das übergeordnete eidgenössische und kantonale Recht bleibt vorbehalten.

B. Nutzungs- und Bauvorschriften

Art. 4 Nutzung, zulässige Bauten und Anlagen

- ¹ Im Geltungsbereich des Gestaltungsplans sind alle für die Erstellung und den Betrieb der Seilbahn notwendigen und üblichen Bauten und Anlagen, samt Betriebseinrichtungen und Nebenanlagen, Erschliessungs- und Aufenthaltsflächen sowie Manövrier- und Umschlagsplätze für die Anlieferung und den Unterhalt der Anlage zulässig. Dies sind insbesondere:
 - a) In den Baubereichen A (Station Mythenquai) und B (Station Zürichhorn): Die Stationsgebäude mit integrierten Verkaufsflächen für Tickets und Kioskartikel, Technik- und Personalräumen sowie WC-Anlagen.
 - b) In den Baubereichen C (Stütze West) und D (Stütze Ost): Die für die Seilbahn notwendigen Stützen.
 - c) Im Bereich für Kabeltrasse (Bereich E): Die für die Seilbahn erforderlichen Seile samt Zwischenaufhängungen und Übertragungsleitungen.

Art. 5 Baubereiche

- ¹ Die maximal zulässige Ausdehnung der Stationsgebäude sowie der Stützen werden durch die im Situationsplan 1:2'500 festgelegten Baubereiche und die nachstehenden maximalen Höhenkoten in m. ü. M. bestimmt.
- ² Die Baubereiche und die jeweiligen Höhenkoten bilden zusammen die Mantellinien. Die Stationsgebäude und Stützen müssen – mit Ausnahme von Art. 5 Abs. 3 sowie Art. 6 – innerhalb der Mantellinien angeordnet werden.



Baubereich	max. Höhenkote [m. ü. M.]
A (Stationsgebäude Mythenquai)	432.6
B (Stationsgebäude Zürichhorn)	433.2
C (Stütze West)	496.5
D (Stütze Ost)	496.5

- ³ Kleinere technisch bedingte Aufbauten dürfen die maximale Höhenkote gemäss Art. 5 Abs. 2 überschreiten.
- ⁴ Innerhalb der Baubereiche und Mantellinien dürfen Bauten und Anlagen unbeachtlich der minimalen Grenz- und Gebäudeabstände gemäss §§270-274 PBG erstellt werden.

Art. 6 Anlagen ausserhalb der Baubereiche

- ¹ Folgende Anlagen dürfen über die Baubereiche und Mantellinien hinausreichen oder ausserhalb der Baubereiche und Mantellinien erstellt werden:
- Unterirdische Foundationen der Stützen
 - Ungedeckte Veloabstellanlagen für Fahrgäste sowie für Angestellte
 - Sitzgelegenheiten und Abfallkübel
 - Einzäunungen mit den notwendigen Durchgängen sowie Hecken
 - Versorgungsinfrastrukturen für Wasser, Abwasser, Elektrizität

Art. 7 Denkmalschutz

- ¹ Die Bauten und Anlagen sind so auszugestalten, dass der sorgfältige Umgang mit den im Inventar der schützenswerten Gärten und Anlagen von kommunaler Bedeutung bezeichneten Objekten gewährleistet ist.

Art. 8 Umgang mit Bäumen

- ¹ Der Baumbestand ist mit Ausnahme der im Detailplan 1:500 bezeichneten Bäume zu erhalten. Für die zu fällenden Bäume sind nach Möglichkeit bereits während des Betriebs angemessene Ersatzpflanzungen vorzunehmen.



C. Gestaltung

Art. 9 Gestaltung und Einordnung

- ¹ Die gesamte Seilbahnanlage ist für sich und im Zusammenhang mit der baulichen und landschaftlichen Umgebung so zu gestalten, dass eine besonders gute Gesamtwirkung entsteht. Diese Anforderung gilt auch für Materialien, Farben, Beleuchtung und Beschriftungen/Reklame.

Art. 10 Terraingestaltung

- ¹ Im Geltungsbereich des Gestaltungsplans sind geringfügige Terrainveränderungen soweit zulässig, als dies die Erstellung der Bauten und Anlagen sowie der dazugehörigen Ausstattung und Ausrüstung erfordert und ein harmonischer Geländeverlauf sichergestellt ist.

D. Erschliessung

Art. 11 Fuss- und Veloverkehr

- ¹ Die Seilbahnstationen sind durch direkte, sichere und behindertengerechte Zugänge an das bestehende Fuss- und Veloverkehrsnetz anzubinden. Die Durchlässigkeit der bestehenden Wegverbindungen ist dauernd aufrecht zu erhalten.
- ² Es sind bei den beiden Stationsgebäuden je mindestens 160 Veloabstellplätze zu erstellen. Die Anzahl der Veloabstellplätze kann bei Bedarf reduziert oder auf je bis zu maximal 200 Veloabstellplätze erhöht werden.

Art. 12 Parkierung, Anlieferung und Warenumschlag

- ¹ Es dürfen keine Motorfahrzeugabstellplätze für Fahrgäste und Angestellte erstellt oder zur Verfügung gestellt werden. Weiter dürfen keine Zufahrts- und Anhaltemöglichkeiten für Fahrgäste erstellt oder zur Verfügung gestellt werden.
- ² Bei den beiden Seilbahnstationen ist auf den im Detailplan 1:500 bezeichneten Flächen eine Manövrier- und Umschlagsfläche für die Anlieferung und den Unterhalt der Anlage zulässig.

Art. 13 Monitoring

- ¹ Die Eigentümerin der Seilbahn dokumentiert in einem Monitoring die durch die Seilbahn ausgelöste Verkehrsnachfrage sowie die verkehrlichen Auswirkungen durch Fahrgäste in den an die Seilbahnstationen angrenzenden Quartieren.

Art. 14 Verhinderung unerwünschter verkehrlicher Auswirkungen

- ¹ Zur Verhinderung unerwünschter verkehrlicher Auswirkungen sind durch die Eigentümerin der Seilbahn folgende Massnahmen ab Inbetriebnahme der Seilbahn zu ergreifen bzw. zu veranlassen:
 - Erstellung der Veloabstellplätze gemäss Art. 11 Abs. 2
 - Massnahmen zur Sicherstellung einer ausreichenden Kapazität im ÖV in Absprache mit den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ) und dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)
 - Betriebliche und kommunikative Massnahmen
- ² Treten durch die Fahrgäste trotz der gemäss Abs. 1 ergriffenen Massnahmen unerwünschte verkehrliche Auswirkungen auf, sind durch die Eigentümerin der Seilbahn in Absprache mit den zuständigen Stellen der Stadt Zürich und dem ZVV insbesondere folgende weitere Massnahmen zu prüfen und gegebenenfalls zu ergreifen bzw. zu veranlassen:
 - Realisierung von zusätzlichen Veloabstellplätzen gemäss Art. 11 Abs. 2
 - Erhöhung der ÖV-Kapazität durch Verstärkung der Regelkurse, Taktverdichtung oder (zusätzliche) Shuttle-Angebote
 - Einsetzung eines Verkehrsdiensts zur Lenkung des MIV
 - Verstärkung von Kontrollen der Parkdauer durch die Polizei in der blauen Zone der an die Seilbahnstationen angrenzenden Quartiere
 - Zusätzliche betriebliche oder kommunikative Massnahmen
- ³ Die Eigentümerin der Seilbahn bildet vor Inbetriebnahme der Seilbahn ein Gremium, das sich aus Vertreterinnen und Vertretern der Eigentümerin der Seilbahn, der betroffenen Dienstabteilungen der Stadt Zürich und des ZVV zusammensetzt. Das Gremium entscheidet über die Notwendigkeit zur Umsetzung der Massnahmen gemäss Abs. 2. Es ist so zu organisieren, dass die Massnahmen möglichst rasch umgesetzt werden können.
- ⁴ Die Entscheidung zur Ergreifung der in Abs. 2 beschriebenen Massnahmen erfolgt auf Grundlage des Monitorings gemäss Art. 13.

E. Umwelt

Art. 15 Lichtemissionen

- ¹ Bei Bau und Betrieb der Aussen- und Wegbeleuchtungen sind Massnahmen zur Vermeidung unnötiger Lichtemissionen gemäss den Empfehlungen von Bund und Kanton, bzw. den Grundsätzen der Norm SN 586 491 SIA «Vermeidung unnötiger Lichtemissionen im Aussenraum» vorzusehen. Die Beleuchtung muss den Grundsätzen des «Plan Lumière» der Stadt Zürich entsprechen.

F. Befristung und Rückbau

Art. 16 Befristung

- ¹ Die Konzessionierung und Betriebsbewilligung der Seilbahn ist auf fünf Jahre zu befristen. Der Betrieb der Seilbahn ist anschliessend definitiv einzustellen.

Art. 17 Rückbau

- ¹ Mit Ausnahme eines Teils der Foundationen im Seegrund sind nach Einstellung des Betriebs sämtliche in Zusammenhang mit der Seilbahn erstellten Bauten und Anlagen auf Kosten der Eigentümerin der Seilbahn zu entfernen.
- ² Die für die Konzessionierung und Betriebsbewilligung zuständige Behörde entscheidet, inwieweit der ursprüngliche Zustand wiederherzustellen bzw. aufzuwerten ist.

G. Schlussbestimmungen

Art. 18 Inkrafttreten

- ¹ Der Gestaltungsplan tritt mit Rechtskraft des letzten Rechtsmittelverfahrens in Kraft.
- ² Der Gestaltungsplan ist nach erfolgtem Rückbau ausser Kraft zu setzen.



Kanton Zürich
Baudirektion

Kantonaler Gestaltungsplan Seilbahn Mythenquai – Zürichhorn (ZüriBahn)

gemäss § 84 Abs. 2 PBG

Planungsbericht

im Sinne von Art. 47 RPV

Festsetzung

25.03.2019



Versionenübersicht

Version	Datum	Kommentar / Mutation	Status
V0.1	19.02.2018	-	Berichtsraster
V0.2	12.04.2018	-	Erster Entwurf
V0.3	29.05.2018	-	Überarbeiteter Entwurf
V1.0	01.06.2018	-	Entwurf für die Vorprüfung
V1.1	19.09.2018	-	Überarbeiteter Entwurf nach Vorprüfung
V2.0	26.10.2018	-	Entwurf für die Anhörung und öffentliche Auflage
V3.0	25.03.2019	-	Festsetzung

Impressum

Auftraggeberin

ZüriBahn AG
c/o Zürcher Kantonalbank
Bahnhofstrasse 9
8001 Zürich

Auftragnehmerin

EBP Schweiz AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich
T +41 44 395 16 16 | www.ebp.ch
Lukas Beck
Jonas Hunziker

Zuerich_kant_GP_ZueriBahn_Bericht_nach_Art_47__Festsetzung.docx

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	4
1.1	Projekt ZüriBahn.....	4
1.2	Kantonaler Gestaltungsplan und weitere Verfahren	5
1.3	Zweck und Inhalt des Planungsberichts	5
2	Ausgangslage und Rahmenbedingungen.....	6
2.1	Richt- und Nutzungsplanung	6
2.2	Ortsbild und Denkmalpflege	11
2.3	Weitere raumplanerische und umweltrechtliche Grundlagen	14
2.4	Einbettung in weitere Verfahren zur Realisierung der Seilbahn	15
3	Kantonaler Gestaltungsplan	17
3.1	Rechtsgrundlagen und Bestandteile	17
3.2	Parallele Erarbeitung von Plangenehmigungsgesuch und GP.....	17
4	Erwartete Auswirkungen des Projekts	18
4.1	Wahl des Standorts	18
4.2	Ortsbild und Denkmalpflege	18
4.3	Archäologie.....	19
4.4	Verkehr	19
4.5	Umwelt.....	21
5	Erläuterung der Gestaltungsplanvorschriften.....	22
5.1	Präambel	22
5.2	A: Allgemeine Bestimmungen	22
5.3	B: Nutzungs- und Bauvorschriften	23
5.4	C: Gestaltung.....	25
5.5	D: Erschliessung.....	25
5.6	E: Umwelt	28
5.7	F: Befristung und Rückbau.....	29
5.8	G: Schlussbestimmungen	29
6	Übereinstimmung mit übergeordnetem Recht	30
7	Verfahren.....	31
7.1	Übersicht Verfahrensablauf.....	31
7.2	Kantonale Vorprüfung	31
7.3	Öffentliche Auflage	31



7.4	Anhörung Stadt Zürich	31
7.5	Festsetzung	31

1 Einleitung

1.1 Projekt ZüriBahn

Im Jahr 2020 feiert die Zürcher Kantonalbank (ZKB) ihr 150-jähriges Jubiläum. Zu diesem Anlass plant sie eine temporäre Seilbahn zwischen den Gebieten Mythenquai und Zürichhorn über den Zürichsee. Die Seilbahn ist das Hauptprojekt des Jubiläums und soll für eine Dauer von längstens fünf Jahren betrieben werden. Sie wird anschliessend rückgebaut und die durch die Bahn beanspruchten Flächen werden wiederhergestellt. Die Seilbahn dient als Freizeitverbindung und touristische Attraktion. Sie soll der Zürcher Bevölkerung sowie Touristen aus dem In- und Ausland ein einmaliges Erlebnis vermitteln. Daneben soll sie im Sinne einer verkehrstechnischen Vision in die Zukunft weisen und als Impulsgeber für ein neues Verkehrssystem im urbanen Raum dienen. Gleichzeitig knüpft das Projekt an die beliebten Seilbahnen, welche anlässlich der Landesausstellung 1939 sowie der Gartenbauausstellung 1959 erstellt wurden, an und schlägt somit einen Bogen zu Zürichs Vergangenheit. Die Seilbahn wird von der ZüriBahn AG erstellt, betrieben und rückgebaut.

Das Projekt umfasst zwei Seilbahnstationen, eine davon im südlichen Teil des Strandbads Mythenquai (Gebiet «Mythenquai») und eine im südöstlichen Teil der Blatterwiese (Gebiet «Zürichhorn»). Die beiden Stützen mit einer Höhe von je 78 bis 88 m werden etwa 50 bis 80 m vom Seeufer entfernt errichtet und im Seegrund fundiert. Neben Stationsgebäuden und Stützen sind im Umfeld der Stationen weitere Anlagen wie Erschliessungs- und Aufenthaltsflächen für die Fahrgäste, Veloabstellanlagen sowie Manövrier- und Umschlagsplätze für die Anlieferung und den Unterhalt vorgesehen.

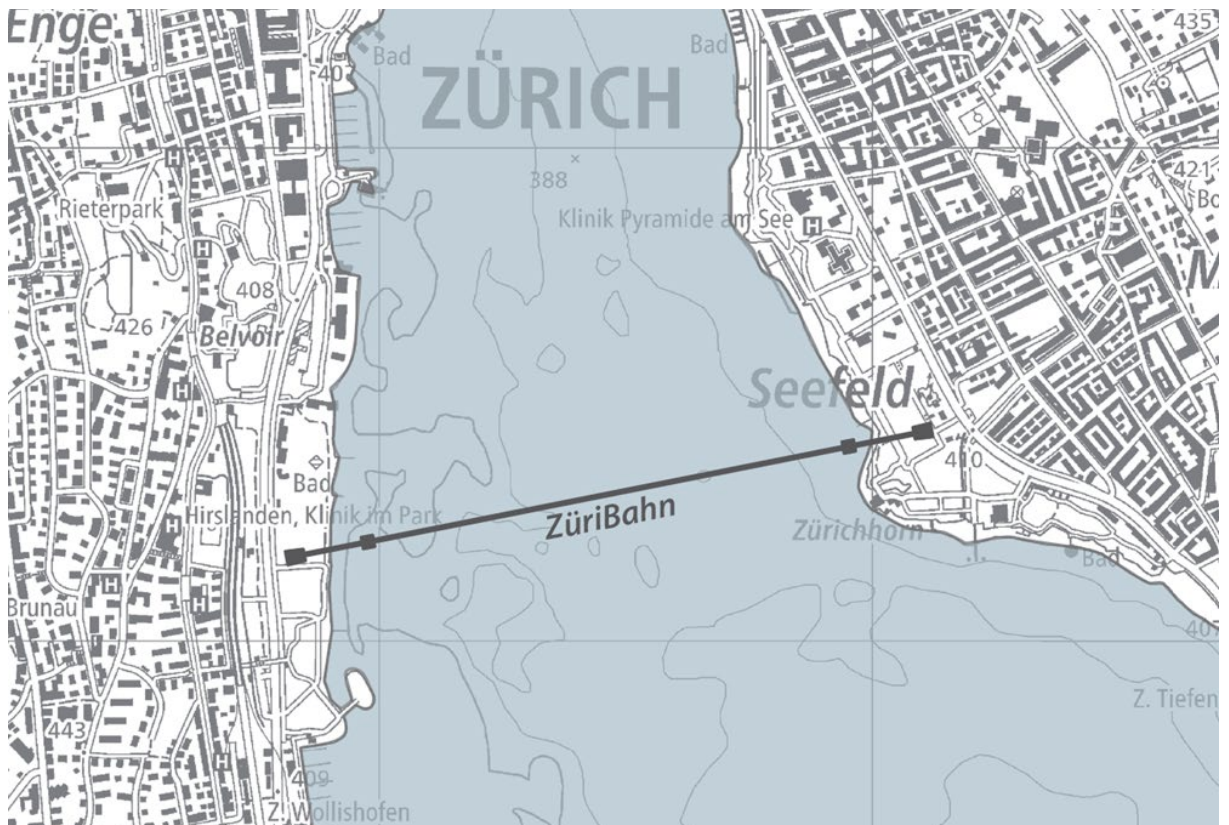


Abbildung 1: Schematische Linienführung der ZüriBahn (Daten: Übersichtsplan, maps.zh.ch)

Die für eine Seilbahn notwendigen Bauten und Anlagen sind in den beidseits bestehenden kantonalen Freihaltezonen nicht zonenkonform. Entsprechend ist eine Revision der Nutzungsplanung notwendig. Zu diesem Zweck wird ein kantonaler Gestaltungsplan erarbeitet, der die nutzungsplanerische Grundlage für den Bau und Betrieb der Seilbahn schafft.

1.2 Kantonaler Gestaltungsplan und weitere Verfahren

Für die Erarbeitung eines kantonalen Gestaltungsplans ist ein wesentliches öffentliches Interesse erforderlich. Dieses wird mit dem Eintrag im regionalen Richtplan der Stadt Zürich nachgewiesen. Das Vorhaben Nr. 61 «Seilbahn / Gondelbahn Bereich Landiwiese / Belvoirpark bis Zürichhorn» wurde im Rahmen der Richtplanrevision 2017 durch den Regierungsrat des Kantons Zürich festgesetzt.

Gemäss § 84 Abs. 2 des Zürcher Planungs- und Baugesetzes (PBG, LS 700.1) werden Gestaltungspläne für Vorhaben, die im regionalen Richtplan eingetragen sind, durch die zuständige Direktion – in diesem Fall die Baudirektion des Kantons Zürich – festgesetzt. Die Erarbeitung des Gestaltungsplans erfolgt durch die ZüriBahn AG in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen kantonalen Fachstellen und der Stadt Zürich.

Die Bewilligung des Baus und des Betriebs der Seilbahn erfolgt im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens (PGV) durch das Bundesamt für Verkehr (BAV). Daneben müssen für die Seilbahn eine kantonale wasserbaurechtliche Konzession sowie eine kommunale Nutzungsbewilligung (Sondernutzungskonzession) für den öffentlichen Grund erteilt werden (siehe Kapitel 2.4).

1.3 Zweck und Inhalt des Planungsberichts

Der vorliegende Planungsbericht erläutert die Inhalte des kantonalen Gestaltungsplans «ZüriBahn» und dokumentiert die im Rahmen der Erarbeitung erfolgten Abklärungen sowie die getroffenen Interessenabwägungen. Die weiteren Verfahren, die im Zusammenhang mit der Seilbahn notwendig sind (PGV, Konzessionen), bilden nicht Gegenstand der Erläuterungen des vorliegenden Berichts. Zur Erläuterung bestimmter Sachverhalte wird aber an verschiedenen Stellen auf den Bericht über die Umweltverträglichkeit (UVB) sowie auf das Verkehrskonzept verwiesen. Diese Berichte sind Bestandteil des Plangenehmigungsgesuchs (PGG) bzw. des PGV und haben für das Gestaltungsplanverfahren rein orientierenden Charakter.

2 Ausgangslage und Rahmenbedingungen

2.1 Richt- und Nutzungsplanung

2.1.1 Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan enthält keinen Eintrag zur ZüriBahn. Da das Vorhaben auf eine Betriebsdauer von längstens fünf Jahren befristet ist und die beanspruchten Flächen anschliessend wiederhergestellt werden, sind die Auswirkungen auf Raum und Umwelt weniger erheblich als bei einer dauerhaften Anlage. Ein Eintrag im kantonalen Richtplan ist deshalb nicht notwendig. Der Eintrag erfolgt stattdessen im regionalen Richtplan (siehe Kapitel 2.1.2).

Das Zürichseeufer wird gemäss kantonalem Richtplan als allgemeines Erholungsgebiet bezeichnet. In diesen Gebieten ist der Erholungsnutzung gegenüber anderen Nutzungen besondere Bedeutung beizumessen. Wenn Bauten und Anlagen für die Erholungsnutzung erstellt werden sollen, bildet der Richtplaneintrag «Erholungsgebiet von kantonomer Bedeutung» ein wichtiges Argument für deren Standortgebundenheit.

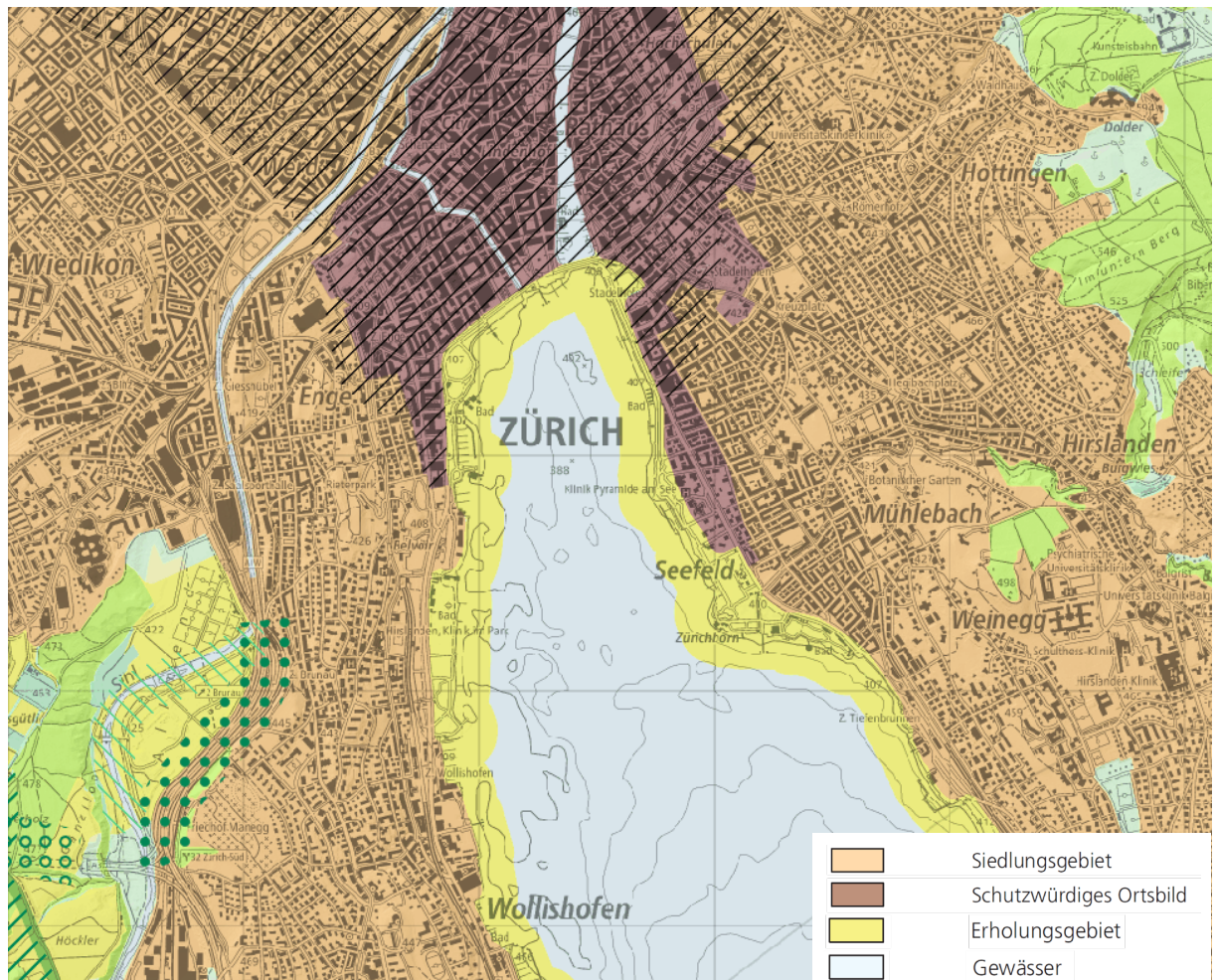


Abbildung 2: Ausschnitt kantonomer Richtplan ZH, Teil Siedlung (Stand: vom Kantonsrat festgesetzt am 7. Juli 2017; Quelle: maps.zh.ch)

2.1.2 Regionaler Richtplan Stadt Zürich

Am 6. April 2016 verabschiedete der Gemeinderat der Stadt Zürich den gesamtüberarbeiteten Richtplan zuhanden des Regierungsrats zur Festsetzung. Mit Beschluss vom 21. Juni 2017 setzte der Regierungsrat den regionalen Richtplan fest (RRB Nr. 576/2017). Dabei änderte er die Vorlage des Gemeinderats der Stadt Zürich in einzelnen Punkten. Der Gemeinderat der Stadt Zürich hat am 30. August 2017 beschlossen, gegen den Beschluss des Regierungsrats des Kantons Zürich beim Verwaltungsgericht des Kantons Zürich Beschwerde zu erheben. Mit Beschwerde vom 4. September 2017 liess der Gemeinderat dem Verwaltungsgericht beantragen, dass der Beschluss des Regierungsrats aufzuheben sei. Zudem sei der Regierungsrat anzuweisen, gewisse einzeln bezeichnete Kapitel im Wortlaut gemäss Verabschiedung des Gemeinderats vom 6. April 2016 festzusetzen.

Der vom Regierungsrat festgesetzte Richtplan enthält unter anderem den Eintrag Nr. 61 «Seilbahn / Gondelbahn Bereich Landiwiese / Belvoirpark bis Zürichhorn», der die richtplanerische Grundlage für die Seilbahn darstellt (in der ursprünglich beantragten Version Objekt Nr. 65). Der Eintrag ist – wie die anderen unangefochtenen Teile des Richtplans – mit Ablauf der Beschwerdefrist unangefochten in Rechtskraft getreten. Im Übrigen wies das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich mit Urteil (VB.2017.00562) vom 7. März 2019 die Beschwerde des Gemeinderats vollumfänglich ab. Die Beschwerde des Gemeinderats richtete sich nicht gegen den Eintrag Nr. 61 respektive die Änderung des entsprechenden Eintrags durch den Regierungsrat.

Das Seilbahn-Vorhaben ist im Kapitel 4.3 des regionalen Richtplans (Kapitel öffentlicher Verkehr) eingetragen:

Nr.	Objekt/Strecke	Funktion	Vorhaben	Realisierungs-horizont
61	Seilbahn / Gondelbahn Bereich Landiwiese / Belvoirpark bis Zürichhorn	Seilbahntangentiale	auf max. 5 Jahre befristete Seilbahnverbindung vom Bereich Landiwiese / Belvoirpark bis Zürichhorn über den See	kurzfristig

Tabelle 1: Eintrag im regionalen Richtplan der Stadt Zürich für Seilbahn (Stand: Beschluss des Regierungsrats vom 21. Juni 2017).

Im entsprechenden Regierungsratsbeschluss wird der Eintrag folgendermassen begründet:

«Für eine dauerhafte Seilbahnverbindung über den See fehlen der Nachweis des Bedarfs, der Wirtschaftlichkeit und der Auswirkungen auf das Erscheinungsbild im unteren Seebecken. Diese Grundlagen sind jedoch für eine Abschätzung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses und letztlich für eine Interessenabwägung nötig.

Die Zürcher Kantonalbank feiert 2020 ihr 150-Jahr-Jubiläum. Die öffentlich-rechtliche Institution hat im Dienste des Kantons wesentlich zum Wohlstand eines der heute weltweit besten Standorte für Mensch und Wirtschaft beigetragen. Diesen «runden Geburtstag» möchte die Bank mit der gesamten Zürcher Bevölkerung feiern. Beim «Projekt See», der Vision einer Seilbahn über den Zürichsee, befasst sich die Kantonalbank mit der Zukunft. Sie soll Ausdruck eines lebendigen und zukunftsorientierten Lebens- und Wirtschaftsraums im Kanton Zürich sein. Als temporäre Anlage eröffnet die Seilbahn Perspektiven auf die Stadt und den Kanton Zürich, analog der Schwebebahn im Rahmen der Landi von 1939 bzw. der Gondelbahn im Rahmen der Gartenbauausstellung von 1959. Das Projekt soll einerseits als verkehrstechnische Vision einen Beitrag zum Diskurs liefern, inwieweit Seilbahnen im urbanen Umfeld in der Schweiz geeignet sind, zukünftigen Herausforderungen im öffentlichen Verkehr zu begegnen. Andererseits werden mit der Bahn der Zürichsee und sein Uferbereich als einzigartiger Landschafts- und Siedlungsraum besser erlebbar gemacht. Die Standorte der Anfangs- und Endstationen, insbesondere am linken Seeufer, sind noch im Detail und im Hinblick auf deren räumlichen Auswirkungen zu klären und in den nachgelagerten Verfahren entsprechend festzulegen.

Das Vorhaben ist auf eine Betriebsdauer von längstens fünf Jahren befristet. Eine verlängerte Betriebsdauer wäre nur dann möglich, wenn die richt- und nutzungsplanerischen Grundlagen sowie die seilbahnrechtlichen Verfahren neu erarbeitet und den zuständigen Gremien zur Beschlussfassung unterbreitet würden. Vorgängig dazu müssten insbesondere der Nachweis des Bedarfs, der Wirtschaftlichkeit und der Auswirkungen auf das Erscheinungsbild im unteren Seebecken geklärt werden.»

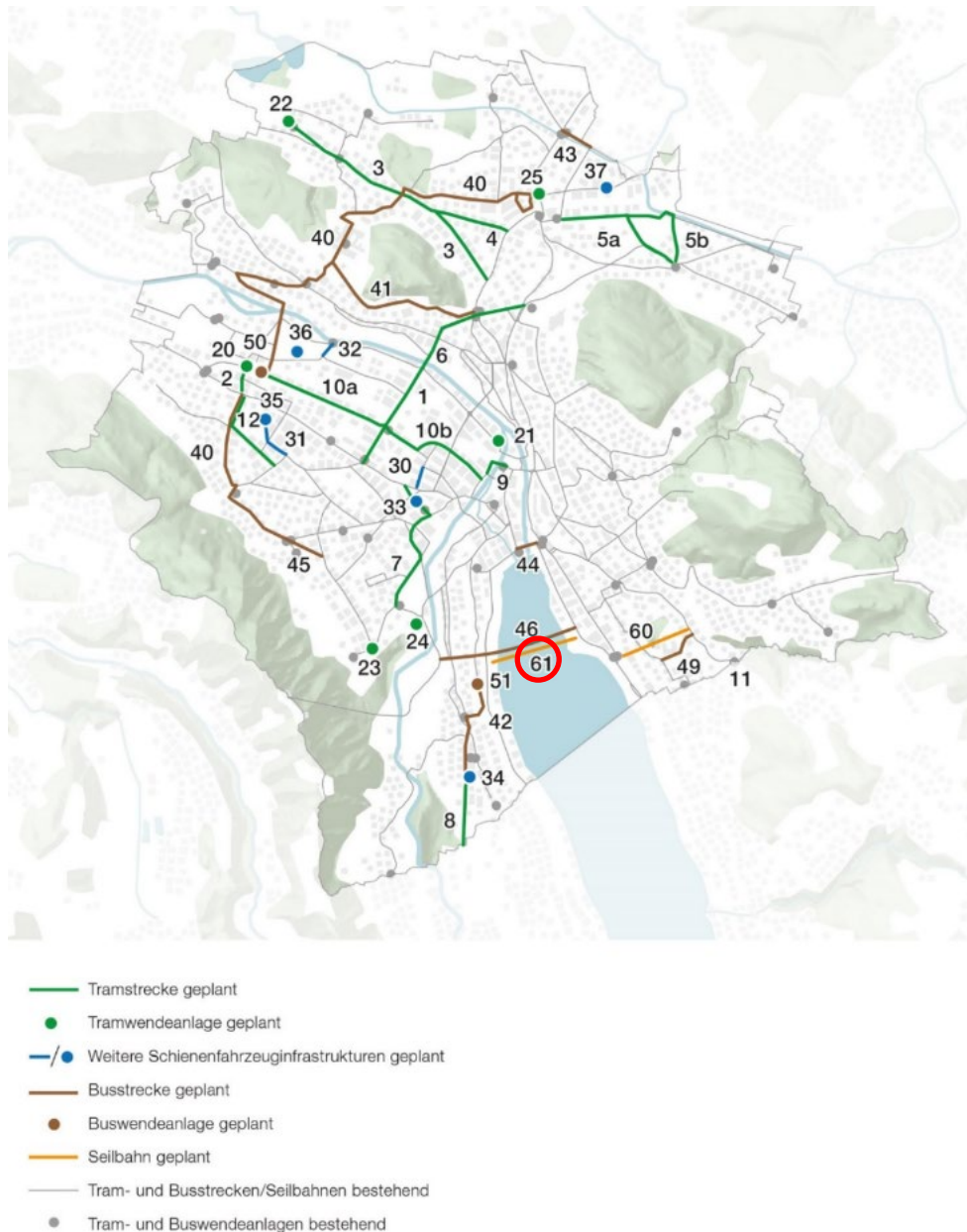


Abbildung 3: Ausschnitt regionaler Richtplan Stadt Zürich (Textkarte öffentlicher Verkehr)
(Stand: Beschluss des Regierungsrats vom 21. Juni 2017)

Neben dem Eintrag der Seilbahn, bezeichnet der regionale Richtplan die Seeanlagen als Erholungsgebiet (Eintrag Nr. 30). Gemäss Richtplantext sind in diesen Gebieten der freie Zugang zum See – mit Ausnahme der Badeanlagen während der Badesaison – zu gewährleisten und die Sicht auf den See freizuhalten. Dauerhafte Bauten und Anlagen sind nur dann zulässig, wenn sie Erholungsnutzungen mit einem engen Bezug zum See beinhalten.

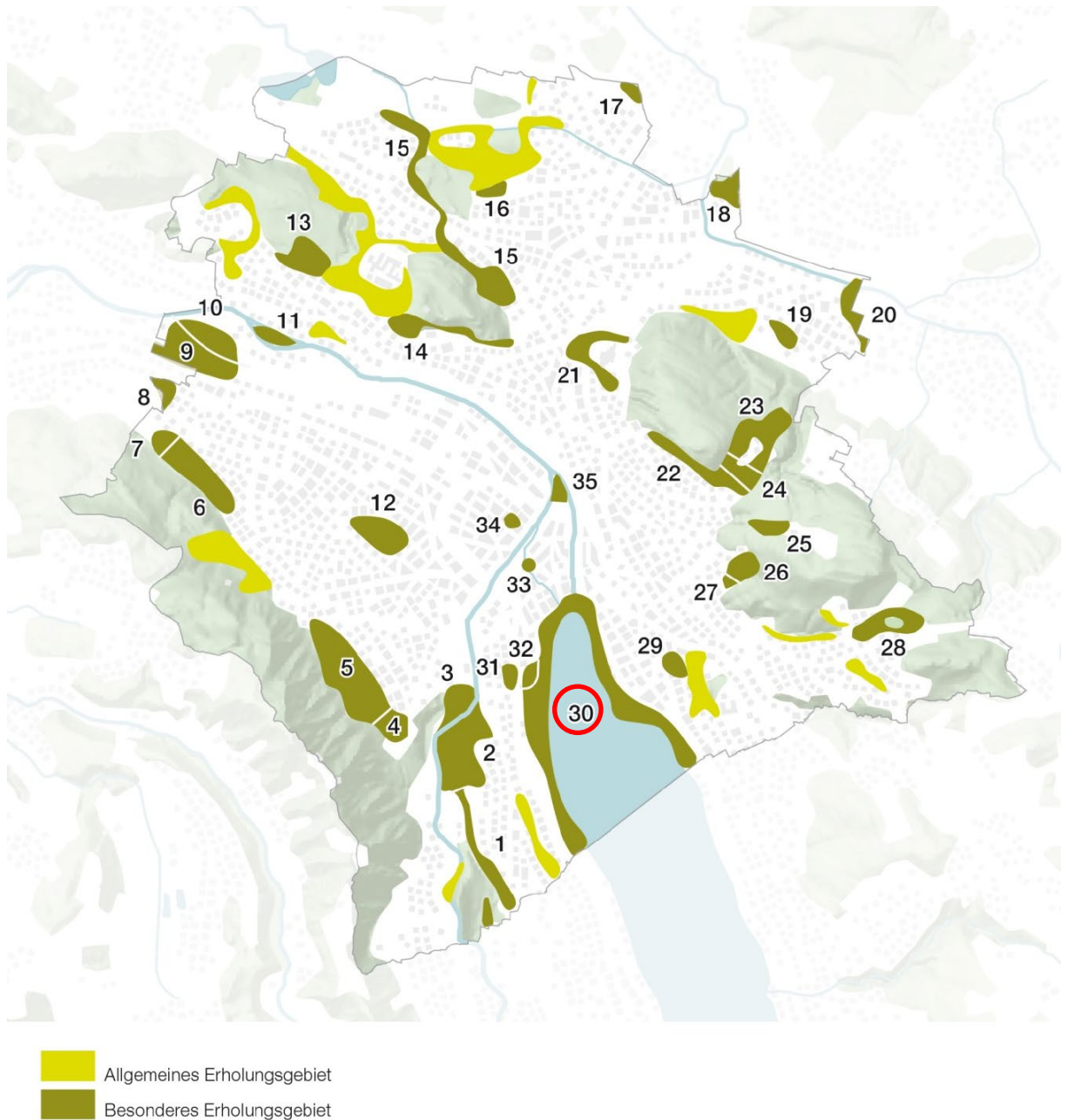


Abbildung 4: Ausschnitt regionaler Richtplan Stadt Zürich (Textkarte Erholung) (Stand: Beschluss des Regierungsrats vom 21. Juni 2017)

2.1.3 Kantonale Nutzungszone

Der Bereich, in dem die Seilbahnstationen erstellt werden, befindet sich in einer kantonalen Freihaltezone. Nach § 39 PBG werden kantonale Freihaltezonen nach Bedarf für jene Flächen eingesetzt, die nach den entsprechenden Richtplänen überwiegend der Erholung dienen oder ein Objekt des Natur- und Heimatschutzes bewahren sollen. Die Freihaltezonen müssen dabei dem regionalen und kantonalen Richtplan entsprechen. Gemäss § 40 PBG sind Bauten und Anlagen in den kantonalen Freihaltezone zulässig, solange sie der Bewirtschaftung oder unmittelbaren Bewerbung der Freiflächen dienen und den Zonenzweck nicht schmälern. Die kantonale Freihaltezone am Zürichseeufer enthält keine spezifische Zweckbestimmung. Der Zonenzweck richtet sich damit nach dem regionalen und kantonalen Richtplan. Als Anlage, die der Erholung dient, ist die ZüriBahn bzw. der kantonale Gestaltungsplan mit dem grundsätzlichen Zweck der kantonalen Freihaltezone vereinbar.

Die kantonalen Freihaltezonen werden keiner Empfindlichkeitsstufe (ES) gemäss Lärm-schutzverordnung (LSV) zugewiesen. Der Überfahrbereich der Seilbahn wird als Gewässer (Zürichsee) bezeichnet.

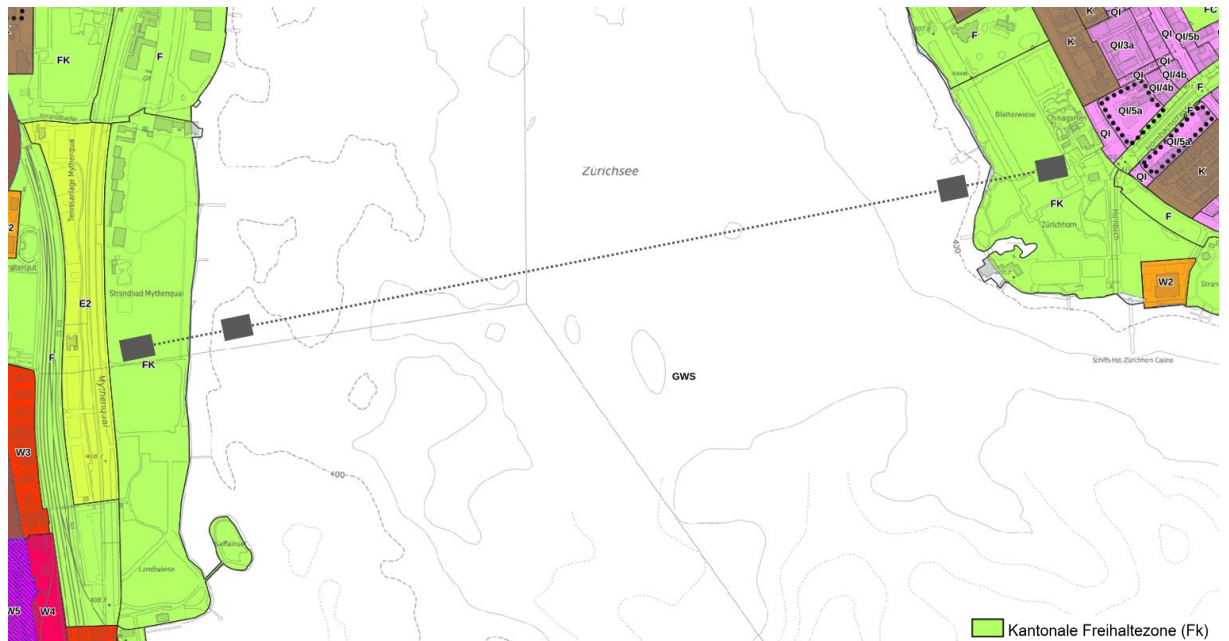


Abbildung 5: Ausschnitt ÖREB-Kataster gesamter Perimeter mit schematisch dargestellter Linienführung der ZüriBahn (Quelle: maps.zh.ch)

2.1.4 Bau- und Zonenordnung der Stadt Zürich

Die Bau- und Zonenordnung (BZO) der Stadt Zürich bildet die kantonale Freihaltezone sowie den Bereich des Gewässers ab. Im Bereich der Station Mythenquai ist die Baulinie entlang des Hornbachs und der Bellerivestrasse zu beachten (AfV Nr. 5160). Die BZO enthält darüber hinaus keine ergänzenden, für den Bau und Betrieb der Seilbahn relevanten Bestimmungen.

Die BZO befindet sich derzeit in Revision. Gegen den Beschluss der Revision durch den Gemeinderat im November 2016 bzw. die Genehmigung der Revision durch die Baudirektion im Juli 2017 wurden verschiedene Rekurse ergriffen. Per 1. November 2018 wurden die nicht von den Rekursen betroffenen Inhalte der BZO in Kraft gesetzt. Die Rekurse haben keine Auswirkungen auf das Vorhaben der ZüriBahn.



Als Anlage, die der Erholung dient, ist die ZüriBahn bzw. der kantonale Gestaltungsplan mit dem grundsätzlichen Zweck der kantonalen Freihaltezone gemäss PBG vereinbar. Die Seilbahn ist darüber hinaus mit den Zielen und Festlegungen des kantonalen Richtplans konform (siehe oben). Mit dem Eintrag der Seilbahnverbindung Mythenquai - Zürichhorn (Eintrag Nr. 61) im regionalen Richtplan ist auch die Übereinstimmung mit der regionalen Richtplanung gegeben.

Insgesamt besteht eine hinreichende Planabstimmung zwischen den Planungsinstrumenten (kantonale und regionale Richtplanung, kantonale Freihaltezone und kantonaler Gestaltungsplan). Die im Rahmen des Gestaltungsplans vorgenommene Interessensabwägung ist stufengerecht.

Das ISOS (Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz) für die Stadt Zürich wurde am 1. Oktober 2016 vom Bundesrat in Kraft gesetzt. Es bezeichnet schützenswerte Dauersiedlungen der Schweiz, welche unterteilt werden in schützenwerte Gebiete, Baugruppen sowie Umgebungszonen und Einzelelemente. Das ISOS ist bei der Erfüllung von Bundesaufgaben zu beachten und in der Nutzungsplanung zu berücksichtigen.

Kriterien der Beurteilung eines Ortsbilds sind die historischen und räumlichen Qualitäten der Bebauung sowie der Zustand, die Bedeutung und das Erhaltungsziel des Ortsteils. Beide Stationsbereiche liegen im Perimeter des schützenswerten Ortsbilds der Stadt Zürich. Die Blatterwiese ist im Objektblatt «Riesbach» erfasst und liegt in der Umgebungszone II, die

das Seeufer und die Quaianlagen umfasst. Umgebungszonen beinhalten Bereiche von begrenzter Ausdehnung wie z. B. Grünflächen, Parkanlagen sowie Areale öffentlicher Bauten, die meist in enger Beziehung zu schützenswerter Bebauung stehen. Der direkt neben der Station Zürichhorn gelegene Chinagarten ist als Einzelobjekt II.0.19 ebenfalls im Inventar erfasst. Das Strandbad Mythenquai ist als Einzelobjekt II.0.12 im Objektblatt «Enge» erfasst und liegt ebenfalls in der Umgebungszone II (Seeufer und Quaianlagen). Die südlich angrenzende Landiwiese ist als Einzelobjekt II.0.13 erfasst.



Abbildung 7: Ausschnitt ISOS Objektblatt Zürich, Teil Riesbach, mit schematisch dargestellter Linienführung der ZüriBahn (Quelle: Bundesamt für Kultur, 2016; map.geo.admin.ch)



Abbildung 8: Ausschnitt ISOS Objektblatt Zürich, Teil Enge, mit schematisch dargestellter Linienführung der ZüriBahn (Quelle: Bundesamt für Kultur, 2016; map.geo.admin.ch)

Art	Nummer	Benennung
U-Zo	II	Objektblatt Enge und Riesbach: Seeufer und Quaianlagen: Abfolge von Promenaden und Parks um das untere Seebecken, meist mit freiem Zugang zum Wasser; grösstenteils durch Aufschüttung entstanden, 1881–87, etappenweise Erweiterung bis Tiefenbrunnen und Wollishofen; wertvoller Begegnungs- und Erholungsraum der Stadt mit mehreren Schiffsanlegestellen, zahlreichen Bootshäfen, Seebädern und Wassersportclubs

Die Umgebungszone II wird mit der Aufnahmekategorie «ab» bezeichnet. Das bedeutet, die Anlagen sind ein unerlässlicher bzw. ein empfindlicher Teil des Ortsbilds. Sie fallen unter das Erhaltungsziel «a» und sollen demnach in ihrer Beschaffenheit als Freifläche erhalten werden.

2.2.2 Kommunale Inventare

Neben dem ISOS sind die folgenden kommunalen Inventare zu beachten:

- **Gartendenkmalpflegeinventar:** Das Inventar der schützenswerten Gärten und Anlagen von kommunaler Bedeutung (Gartendenkmalpflegeinventar) umfasst erhaltens- oder schützenswerte Gartendenkmäler wie Park- und Gartenanlagen, Friedhöfe, Strand- und Freibäder, Schulanlagen, Vorgärten, Bauerngärten oder andere Zeugnisse der Garten- und Landschaftsgestaltung. Das Inventar wurde am 19. Juli 1989 vom Stadtrat der Stadt Zürich festgesetzt. Die Station Zürichhorn liegt im Bereich der Blatterwiese und des Zürichhorns sowie im Bereich der Quaianlagen, die als Gartendenkmäler im Inventar erfasst sind. Die zusammenhängende Parklandschaft in diesem Bereich, mit ihren offenen und zugänglichen Ufern entstand im Rahmen der Gartenbauausstellung «G59» 1959.
- **Inventar der kunst- und kulturhistorischen Schutzobjekte:** In der Nähe der Station Zürichhorn befinden sich die Pumpstation von 1915 und das Schweizerpsalm Denkmal, die als Objekte im Inventar der kunst- und kulturhistorischen Schutzobjekte (Denkmalpflegeinventar) der Stadt Zürich erfasst sind.
- **Inventar der kommunalen Natur- und Landschaftsschutzobjekte:** Die kommunalen Landschaftsschutzobjekte und Aussichtspunkte umfassen besondere Landformen, markante Landschaftselemente oder Landschaftsräume und Orte in der Landschaft mit besonderer Aussicht. Das Inventar wurde am 24. Januar 1990 vom Stadtrat festgesetzt. Es bezeichnet im Bereich des Gestaltungsplanperimeters den Zürichsee als Landschaftsschutzobjekt. Daneben enthält es im Bereich des westlichen Zürichseeufers eine Flachwasserzone.

2.3 Weitere raumplanerische und umweltrechtliche Grundlagen

Weiter sind u. a. die folgenden raumplanerischen oder umweltrechtlichen Grundlagen zu beachten. Im Rahmen des UVB wurden detaillierte Untersuchungen zu sämtlichen umweltrelevanten Aspekten durchgeführt und – wo nötig – entsprechende Massnahmen formuliert.

- **Archäologie:** Das Gebiet der Station Mythenquai sowie der Bereich der westlichen Stütze im See befinden sich in einer archäologischen Zone. Archäologische Zonenpläne stellen einen Verdachtsflächen-Kataster dar. Bauliche Bodeneingriffe innerhalb der Verdachtsflächen sind der Kantonsarchäologie vorgängig zu melden.
- **Störfall:** Die Station Zürichhorn liegt im Konsultationsbereich der Bellerivestrasse, die Station Mythenquai in den Konsultationsbereichen des Mythenquais und der Eisenbahnlinie Kilchberg-Zürich, die aufgrund der Gefahrguttransporte der Störfallverordnung unterstellt sind.
- **Gewässerschutz:** Der Bereich der ZüriBahn befindet sich in einem Gewässerschutzbereich für nutzbare Oberflächengewässer (Zürichsee). Im Bereich des Zürichhorns befindet sich ausserdem ein Gewässerschutzbereich für nutzbare unterirdische Gewässer.
- **Hochwasserschutz:** Gemäss Naturgefahrenkarte befindet sich der Standort Mythenquai in einem Bereich ohne Hochwassergefährdung. Die Station Zürichhorn befindet sich am Rand eines Hinweisbereichs (geringe Gefährdung). Die Ursache für diese Einstufung sind Überflutungen, welche ab einem 100-jährlichen Hochwasserereignis durch den Hornbach verursacht werden.
- **Altlasten:** Der Bereich der Station Mythenquai befindet sich in einem ehemaligen Aufschüttungsgebiet und wird im Kataster der belasteten Standorte (KbS) aufgeführt. Der Standort mit Nr. 0261/D.0015-006 und -007 wird als «belastet, keine schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu erwarten» klassiert. Die Station Zürichhorn liegt im Bereich des Schwemmkegels des Hornbachs. Sie liegt nicht in einem Bereich, der

im KbS verzeichnet ist. Allerdings besteht auch dieser Bereich aus künstlichen Aufschüttungen.

2.4 Einbettung in weitere Verfahren zur Realisierung der Seilbahn

Mit dem kantonalen Gestaltungsplan wird die planungsrechtliche Grundlage für die Seilbahn geschaffen. Für den Bau und Betrieb der Seilbahn sind daneben folgende weiteren Bewilligungen und Konzessionen notwendig:

- **Plangenehmigungsverfahren (PGV) gemäss Seilbahngesetz (SeBG):** Mit der Plangenehmigung des Bundesamts für Verkehr (BAV) wird das Recht erteilt, eine Seilbahn zu bauen. Grundlage dafür bildet der kantonale Gestaltungsplan, d. h. die Plangenehmigung kann entweder erst erteilt werden, wenn der Gestaltungsplan rechtskräftig ist oder unter dem Vorbehalt, dass dieser noch rechtskräftig wird. Ist diese Bedingung erfüllt, werden mit der Plangenehmigung alle für den Bau erforderlichen Bewilligungen erteilt. Die Plangenehmigung umfasst somit die Genehmigung der technischen Pläne, die Erteilung der Konzession für den Betrieb der Seilbahn und die umweltrechtlichen Spezialbewilligungen (u. a. Bewilligungen für technische Eingriffe in Gewässer) und deckt damit alle rechtsrelevanten Sachverhalte wie Sicherheit, Transportrecht, Raumplanungs- und Umweltrecht sowie Baurecht ab. Eine Baubewilligung nach kantonalem Recht ist für die Seilbahn entsprechend nicht mehr erforderlich. Die Plangenehmigung setzt die Nutzungsplanung, also den kantonalen Gestaltungsplan voraus. Die beiden Verfahren müssen daher eng koordiniert werden. Das PGV ist das für die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) massgebliche Verfahren. Entsprechend muss mit dem Plangenehmigungsgesuch ein Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) eingereicht werden. Federführend für das PGV und die UVP ist das BAV.
- **Umweltverträglichkeitsprüfung:** Alle Plangenehmigungen für neue Seilbahnen unterstehen der UVP-Pflicht. Im Rahmen der UVP wird geprüft, ob das Vorhaben den Umweltschutzvorschriften entspricht, d. h. umweltverträglich ist. Das Ergebnis der UVP ist eine der Grundlagen für den Entscheid über ein Vorhaben. Sie bildet kein eigenes Verfahren, sondern fügt sich in das massgebliche Verfahren (Entscheidungsverfahren) – im vorliegenden Fall die Plangenehmigung – ein. Für den Gestaltungsplan muss keine UVP durchgeführt werden. Allerdings muss der Gestaltungsplan auf einer umfassenden Interessensabwägung beruhen. Dies setzt die Kenntnis der wesentlichen Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt in der für den Planungsentscheid notwendigen Tiefe voraus. Die UVP verschafft daneben nicht nur dem Gesuchsteller, der Umweltschutzfachstelle und der zuständigen Behörde, sondern auch den vom Projekt betroffenen Privaten und Organisationen sowie der interessierten Öffentlichkeit einen Überblick über die voraussehbaren Auswirkungen einer projektierten Anlage auf die Umwelt. Für die ZüriBahn wurde eine kommentierte Relevanzmatrix sowie ein UVB erarbeitet.
- **Kantonale wasserrechtliche Konzession:** Sind Bauten im See vorgesehen, ist grundsätzlich eine wasserrechtliche Konzession gemäss § 36 des Wasserwirtschaftsgesetzes des Kantons Zürich notwendig. Federführend in diesem Verfahren ist die Baudirektion des Kantons Zürich. Da das Plangenehmigungsverfahren des BAV massgebend ist, beschränkt sich Konzessionsverfahren auf die wasserwirtschaftlichen Aspekte (Beschränkung des Gemeingebrauchs, Konzessionsgebühr). Alle Umweltaspekte (auch jene betreffend Gewässer) werden im Rahmen des PGV (bzw. des UVB) behandelt.



- **Nutzungsbewilligung der Stadt Zürich:** Für die Beanspruchung der von der Seilbahn tangierten Flächen für die Stationen und ihre Umgebung wird eine Sondernutzungskonzession der Stadt Zürich benötigt. Zuständig ist das Tiefbauamt der Stadt Zürich (TAZ).

3 Kantonaler Gestaltungsplan

3.1 Rechtsgrundlagen und Bestandteile

Grundlage für den Erlass von kantonalen Gestaltungsplänen ist nach § 84 Abs. 2 PBG des Kantons Zürich ein Eintrag im kantonalen oder im regionalen Richtplan. Mit dem Eintrag im regionalen Richtplan der Stadt Zürich, der das wesentliche öffentliche Interesse am geplanten Vorhaben dokumentiert, ist diese Voraussetzung erfüllt (siehe Kapitel 2.1.2).

Der kantonale Gestaltungsplan ZüriBahn besteht aus den folgenden Bestandteilen:

- Vorschriften
- Situations- und Längenprofilplan 1:2'500, Detailplan 1:500
- Planungsbericht (vorliegend)

3.2 Parallele Erarbeitung von Plangenehmigungsgesuch und GP

Die Erarbeitung des Gestaltungsplans ist zeitlich und inhaltlich eng mit dem Planungs- und Bewilligungsverfahren für das definitive Bauprojekt abgestimmt. So erfolgt die öffentliche Auflage des Gestaltungsplans gleichzeitig mit der öffentlichen Auflage des Plangenehmigungsgesuchs. Im Unterschied zu anderen kantonalen Gestaltungsplänen ist die konkrete Ausgestaltung des Projekts damit bereits zum Zeitpunkt der Festsetzung des Gestaltungsplans weitgehend klar. Die Bestimmungen des Gestaltungsplans (Vorschriften, Baubereiche, Mantellinien, etc.) können so spezifisch auf das Bauprojekt angepasst werden, ohne dass der erforderliche Spielraum für die Projektierung gemäss § 83 Abs. 2 PBG unverhältnismässig eingeschränkt wird.

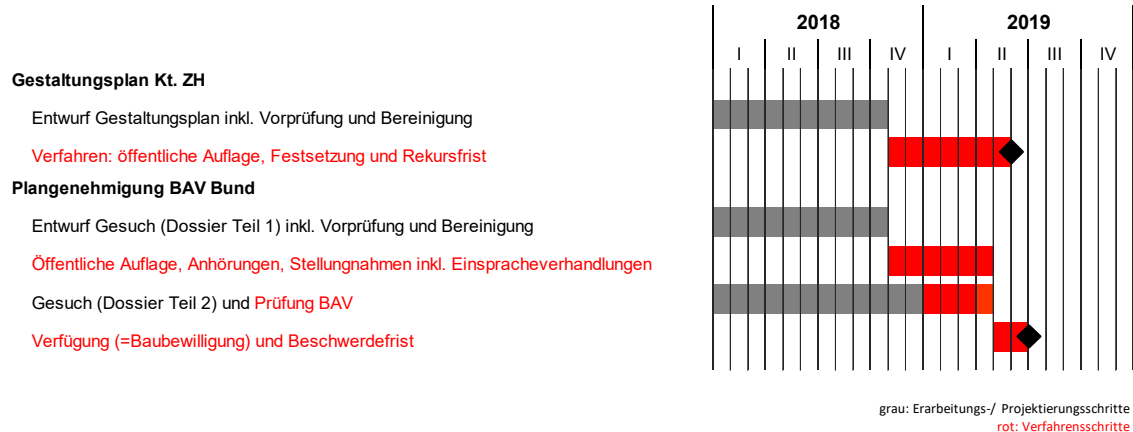


Abbildung 9: Schematischer Zeitplan

4 Erwartete Auswirkungen des Projekts

Gemäss Anhang 1 Ziffer 60.1 der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) sind Seilbahnen mit Bundeskonzession UVP-pflichtig. Die Umweltauswirkungen der ZüriBahn wurden daher im Zusammenhang mit der UVP vertieft untersucht. Im Rahmen eines separaten Verkehrskonzepts wurde zudem analysiert, welche verkehrlichen Auswirkungen durch die ZüriBahn zu erwarten sind. Wo nötig wurden im Rahmen des UVB und des Verkehrskonzepts Massnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Auswirkungen der Seilbahn auf die Umwelt formuliert. Die relevanten Inhalte dieser Abklärungen sind direkt in das Seilbahnprojekt und wo notwendig in die Gestaltungsplanvorschriften und Situationspläne eingeflossen. In den nachfolgenden Abschnitten werden die wesentlichen Bereiche der erwarteten Auswirkungen zusammenfassend erläutert. Die detaillierten Erkenntnisse sind im UVB sowie im Verkehrskonzept umfassend dokumentiert.

4.1 Wahl des Standorts

Im Rahmen der Projektierung der Seilbahn wurde ein umfassender Variantenvergleich zur Linienführung der ZüriBahn durchgeführt. Der Prozess der Variantenevaluation wurde von verschiedenen Fachstellen von Stadt, Kanton und Bund begleitet und unterstützt.

Die qualitative Evaluation wurde anhand von vorgängig definierten Zielen, u. a. «Umweltbelastung minimieren», «Erlebniswert maximieren», «Kosten minimieren», «finanzielle Belastung der Öffentlichkeit vermeiden», «Beeinträchtigung Dritter minimieren» etc., vorgenommen. Die Bestvariante besticht im Vergleich zu den anderen untersuchten Varianten durch die nachfolgenden wesentlichen Vorteile:

- Attraktive Wartezonen in Parkanlagen mit Seebezug
- Aus städtebaulicher Sicht optimale Platzierung von Masten und Stationen
- Minimaler Eingriff in die Parkanlage und keine Beeinträchtigung inventarisierter Bauten im Strandbad Mythenquai; gute Vereinbarkeit mit der Parkanlage und der inventarisierten Pumpstation auf der Blatterwiese
- Geringe Beeinträchtigung des heute nicht intensiv genutzten südlichen Bereichs des Strandbads Mythenquai; im Vergleich zu anderen Standorten geringste Beeinträchtigung der heute intensiv genutzten Blatterwiese
- Kein Absterben von Ufervegetation im Sinne von Art. 21 des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG).
- Beide Stationsstandorte weisen für die zukünftige Nutzung nach dem Rückbau der Seilbahnanlage Potenzial für eine Aufwertung auf.

4.2 Ortsbild und Denkmalpflege

Die ZüriBahn tritt aufgrund ihrer Dimensionen (Stützenhöhe von rund 80 bis 90 m, Gesamtlänge von rund 1'300 m über den Zürichsee und die Uferbereiche) im Landschafts- und Ortsbild prominent in Erscheinung und wird während ihrer Betriebsphase das Bild des Zürcher Seebeckens mitprägen. Sie stellt sich als seeüberspannende Anlage in den Blick vom Seebecken auf die dahinterliegende See-, Hügel- und Alpenlandschaft.

Die ZüriBahn ist nicht die erste Anlage ihrer Art an diesem Ort. Während der Landesausstellung («Landi») 1939 und der Gartenbauausstellung (G59) 1959 wurden ebenfalls Luftseilbahnen über den Zürichsee betrieben. Die Landiwiese ist als Teil der letzten Aufschüttungen am linken Seeufer Zeugin für die landschaftlichen Gestaltungen, die im Zuge der Landesaussstellung 1939 umgesetzt wurden.

Für den Bau der beiden Stationen müssen im Bereich der Station Mythenquai mehrere Sand- bzw. Weissbirken gefällt werden (siehe Detailplan 1:500, Station Mythenquai). Diese werden teils bereits während dem Betrieb durch Ersatzpflanzungen, teils nach dem Rückbau der Station durch Neupflanzungen ersetzt. Die Lage der Stationen wurde so gewählt, dass möglichst wenig Baumfällungen notwendig sind. Prägende Grossbäume und geschützte Einzelbäume müssen nicht gefällt werden.

Die Parkanlage wird im Bereich der Station Zürichhorn temporär umgestaltet. Die Objekte im Denkmalpflegeinventar der Stadt Zürich (Pumpstation von 1915 sowie das Schweizerpsalm-Denkmal) werden dabei nicht tangiert und bleiben in ihrem Zustand erhalten.

Denkmalschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung sind im unmittelbaren Umfeld der ZüriBahn keine vorhanden. Die Nahbereiche der umliegenden Objekte wie etwa die Villa Egli oder das Centre LeCorbusier werden vom geplanten Vorhaben nicht tangiert.

Mit dem Rückbau der ZüriBahn werden die Parkanlagen sowohl im Bereich der Blatterwiese als auch im Strandbad Mythenquai entsprechend ihrem heutigen Zustand wiederinstandgesetzt. Damit verbleiben nach dem Rückbau der ZüriBahn keine negativen Auswirkungen auf die Landschaft und das Ortsbild der Stadt Zürich inkl. Seebecken.

Die Auswirkungen der Seilbahn auf das Orts- und Landschaftsbild wurden mit den Fachstellen des Bundes (Bundesamt für Kultur) und des Kantons (Amt für Raumentwicklung) besprochen. Aufgrund der Tatsache, dass die Betriebsdauer auf 5 Jahre beschränkt wird und die Anlage anschliessend rückgebaut wird, sind die Auswirkungen auf das schützenswerte Ortsbild nicht als erhebliche Beeinträchtigung einzustufen. Ein Gutachten der eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission ist darum nicht erforderlich. Durch die sorgfältige Ausgestaltung der Stationen, Stützen und Kabinen werden die verbleibenden temporären Auswirkungen auf das Ortsbild minimiert.

4.3 Archäologie

Das Gebiet der Station Mythenquai sowie der Bereich der westlichen Stütze im See befinden sich in einer archäologischen Zone. Die Station im Gebiet Zürichhorn befindet sich nicht in einer archäologischen Zone. Das Gebiet weist jedoch ein hohes archäologisches Potenzial auf. Archäologische Befunde/Funde sind an beiden Standorten nicht auszuschliessen. Es werden deshalb vor und während des Bauablaufs archäologische Massnahmen (Sondierungen, Baubegleitungen) eingeplant. Bei den geplanten Stützenstandorten sind aufgrund der Seetiefe keine archäologischen Funde zu erwarten.

4.4 Verkehr

Im Rahmen des UVB wurde ein separates Verkehrskonzept erstellt, in welchem die Herleitung des verkehrlichen Mengengerüsts sowie die notwendigen Massnahmen zu dessen Bewältigung dargestellt werden.

Während den fünf Jahren Betriebsdauer der ZüriBahn werden rund 7.8 Mio. Gäste erwartet. Im Mittel ergibt dies eine Nachfrage von rund 4'300 Personen pro Tag. Gemäss Verkehrskonzept wird der Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel (Anteil der Fahrten) für die Anreise ins unmittelbare Umfeld der Seilbahnstationen wie folgt geschätzt:

- Öffentlicher Verkehr (ÖV): ca. 64 %
- Motorisierter Individualverkehr (MIV): ca. 10 %
- Car / Busse: ca. 3 %
- zu Fuss und mit dem Velo: ca. 23 %

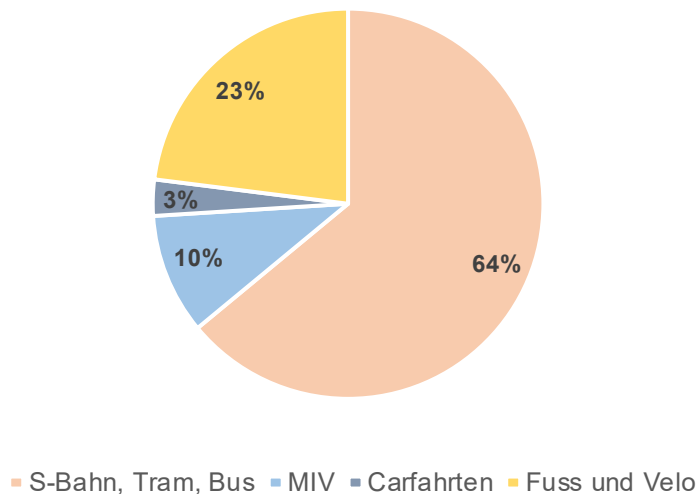


Abbildung 10: Anteile der verwendeten Verkehrsmittel (Fahrten) der Fahrgäste für die Anreise ins Umfeld der beiden Seilbahnstationen

Basierend auf diesen Annahmen wird der Mehrverkehr des MIV an einem durchschnittlichen Tag im Umfeld der Stationen auf insgesamt rund 360 Fahrten mit dem MIV (inkl. Carfahrten) geschätzt. Für die gesamte Stadt Zürich wird von einem Mehrverkehr von insgesamt rund 880 Fahrten pro Tag ausgegangen. Darin enthalten sind zusätzlich jene Fahrten von Personen, welche mit dem MIV in die Stadt Zürich reisen, aber mit dem ÖV, zu Fuss oder mit dem Velo ins unmittelbare Umfeld der Stationen gelangen. Die Zahl der Fahrgäste erhöht sich an den Wochenenden und dann, wenn weitere öffentliche Veranstaltungen im Umfeld der ZüriBahn wie etwa das Theater Spektakel, stattfinden.

Die Abschätzungen zur erzeugten Verkehrsnachfrage zeigen, dass im ÖV Kapazitätsengpässe an den Wochenenden und insbesondere bei gleichzeitig stattfindenden Veranstaltungen wie dem Theater Spektakel zu erwarten sind. Die Kapazitätsengpässe betreffen vor allem die Buslinie 161/165 zwischen Landiwiese und Bürkliplatz. Vereinzelt kann es während des Theater Spektakels auf den S-Bahn-Linien S8 und S24 sowie auf der S6 und S16 zu hoch belasteten Kursen kommen.

Die zusätzlich erwartete Verkehrsbelastung durch den MIV ist im Umfeld der Stationen gering. Die zur Verfügung stehenden gebührenpflichtigen Parkplätze im Umfeld der Stationen sind heute schon stark genutzt. In unmittelbarer Nähe der Stationen ist das Angebot an Parkplätzen knapp. In den Quartieren sind zwar weitere Parkplätze in den blauen Zonen vorhanden, doch der Parkierungsdruck ist bereits heute sehr hoch. Diese Parkplätze sollen von ZüriBahn-Fahrgästen nicht genutzt werden und werden daher auch nicht kommuniziert.

Mit verschiedenen Massnahmen sollen allfällige unerwünschte verkehrliche Auswirkungen wie z. B. Kapazitätsengpässe im öffentlichen Verkehr, Parkplatzsuchverkehr oder eine Verknappung des Angebots an Parkplätzen im Umfeld der Stationen, verhindert werden. Das Verkehrskonzept beschreibt dazu einerseits Massnahmen, welche bereits ab Inbetriebnahme der Bahn ergriffen werden. Andererseits sind im Verkehrskonzept weitere Massnahmen aufgeführt, welche erst zu einem späteren Zeitpunkt geprüft werden. Das ist dann der Fall, wenn sich im Seilbahnbetrieb zeigen sollte, dass trotz der bereits ergriffenen Massnahmen unerwünschte Auswirkungen auftreten.

Die durch die Fahrgäste ausgelösten verkehrlichen Auswirkungen werden in einem Monitoring beobachtet. Die verkehrlichen Massnahmen sowie die Pflicht zur Erstellung eines Monitorings werden in den Gestaltungsplanvorschriften verbindlich festgehalten (siehe Art. 13ff.).

4.5 Umwelt

4.5.1 Luft und Lärm

Die wesentlichen Umweltauswirkungen auf die Luft und durch Lärm treten während der Bau- und Rückbauphase der ZüriBahn auf. Sie werden im UVB dokumentiert. In der Betriebsphase wird mit einem Mehrverkehr von insgesamt rund 360 Fahrten pro Tag im Umfeld der beiden Stationen ausgegangen. Die daraus resultierenden Luft- und Lärmbelastungen sind gering und können verglichen mit der bestehenden Belastung vernachlässigt werden. Durch den Betrieb der Anlage sind keine Lärmemissionen zu erwarten, welche die relevanten Grenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung überschreiten.

4.5.2 Gewässerschutz

Die Bauten und Anlagen der ZüriBahn befinden sich in einem Gewässerschutzbereich für nutzbare oberirdische Gewässer sowie zusätzlich auf Seite Zürichhorn in einem Gewässerschutzbereich für unterirdische Gewässer. Die öffentlichen Kanäle, welche permanent umgelegt werden, erfordern Massnahmen unterhalb des mittleren Grundwasserspiegels und gegebenenfalls innerhalb des provisorisch festgelegten Gewässerraums. Mit den zu ergreifenden Massnahmen gemäss UVB sind keine relevanten Umweltauswirkungen von Einbauten auf das Grundwasser zu erwarten. Mit den Massnahmen wird ausserdem das Risiko einer Beeinträchtigung der Gewässer in der Bauphase, z. B. durch eine unsachgemässe Baustellenentwässerung, auf ein Minimum reduziert.

4.5.3 Naturschutz

Durch die Seilbahnstationen werden keine geschützten oder schützenswerten Lebensräume tangiert. Die Bauarbeiten an den Stützen tangieren die Flachwasserzone, welche im kommunalen Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte verzeichnet ist. Detaillierte Untersuchungen, welche im Rahmen des UVB vorgenommen wurden, zeigen jedoch, dass die Bewuchsdichte der Vegetation in diesem Bereich so gering ist, dass keine Ufervegetation im Sinne des eidgenössischen Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) vorliegt.

5 Erläuterung der Gestaltungsplanvorschriften

Die nachfolgenden Erläuterungen dienen dem Verständnis der Gestaltungsplanvorschriften.

5.1 Präambel

Die Präambel enthält einleitende Informationen zum kantonalen Gestaltungsplan. Gemäss § 84 Abs. 2 PBG werden Gestaltungspläne für Bauten und Anlagen, die im kantonalen oder in einem regionalen Richtplan enthalten sind, durch die zuständige Direktion festgesetzt. Im vorliegenden Fall ist die Baudirektion zuständig. Die Seilbahn Mythenquai – Zürichhorn (ZüriBahn) wurde mit der Gesamtrevision 2017 in den regionalen Richtplan der Stadt Zürich aufgenommen.

Der Betrieb der Seilbahn ist – in Übereinstimmung mit der Festlegung im regionalen Richtplan – auf fünf Jahre ab dem Zeitpunkt der öffentlichen Inbetriebnahme befristet. Entsprechend sind die im Zusammenhang mit der Seilbahn erstellten Bauten und Anlagen nach Ablauf dieser Frist durch die Eigentümerin der Seilbahn (die ZüriBahn AG) zurückzubauen.

Der Rückbau der Bauten und Anlagen richtet sich nach dem Seilbahngesetz (SebG). Gemäss SebG entscheidet die zuständige Behörde – in diesem Fall das BAV –, inwieweit der ursprüngliche Zustand wiederherzustellen ist. Die verbindlichen Vorgaben zum Rückbau werden in der Plangenehmigungsverfügung festgehalten. Darin werden auch die konkreten Bestimmungen zu den rückzubauenden Anlagen und der Frist, in welcher der Rückbau zu erfolgen hat, festgehalten. Das BAV genehmigt den Rückbau in Absprache mit der Stadt Zürich.

Mit dem Rückbau der Bauten und Anlagen soll eine ökologische und gestalterische Aufwertung des Gebiets erfolgen. In Absprache mit der Stadt Zürich wird bis zum Rückbau geklärt, welche Aufwertungsmassnahmen realisiert oder mitfinanziert werden sollen.

5.2 A: Allgemeine Bestimmungen

5.2.1 Art. 1 Zweck

Der Gestaltungsplan schafft die rechtliche Grundlage für den Bau und den auf fünf Jahre befristeten Betrieb der ZüriBahn. Bau und Betrieb der Bahn sind ein Projekt der ZüriBahn AG. Die Bahn wird anlässlich des 150-Jahr-Jubiläums der Zürcher Kantonalbank erstellt. Die ZüriBahn ist eine Erlebnisbahn und touristische Attraktion. Die Anlage hat keine Erschliessungsfunktion und bildet keinen Bestandteil und keine Ergänzung des bestehenden ÖV-Systems. Strecken-, Verbund-, Halbtax- und Generalabonnement sind bei der ZüriBahn nicht gültig. Es ist geplant, über alle Vertriebskanäle der SBB sowie des ZVV eine Freizeitleistung als «dynamisches Kombi» anzubieten. Wer beim Kauf eines ZüriBahn-Tickets ein gültiges ÖV-Ticket vorweisen kann respektive ein ÖV-Ticket löst, wird von einem Rabatt auf das ZüriBahn-Ticket profitieren können.

5.2.2 Art. 2 Bestandteile und Geltungsbereich

Der Gestaltungsplan besteht aus den Vorschriften und den dazugehörigen Plänen, welche zusammen die rechtsverbindlichen Vorgaben für die Seilbahn enthalten.

Die Vorschriften des Gestaltungsplans gelten innerhalb des im Situationsplan 1:2'500 bezeichneten Geltungsbereichs. Ausserhalb des Geltungsbereichs werden keine Bauten und Anlagen für die Seilbahn erstellt.

Der vorliegende Planungsbericht hat orientierenden Charakter. Er wird im Rahmen der Festsetzung zwar berücksichtigt, jedoch nicht durch die Baudirektion festgesetzt.

5.2.3 Art. 3 Verhältnis zum übergeordneten Recht

Soweit der kantonale Gestaltungsplan nichts anderes vorgibt, gelten die Bestimmungen der jeweils geltenden BZO der Stadt Zürich sowie die Baubegriffe des Planungs- und Baugesetzes des Kantons Zürich vom 7. September 1975 in der Fassung bis zum 28. Februar 2017.

samt zugehöriger Verordnungen. Das zwingende übergeordnete Recht geht dem Gestaltungsplan vor.

Die kantonalen Freihaltezonen, in denen die beiden Seilbahnstationen erstellt werden, sind nicht mit einer Empfindlichkeitsstufe gemäss Art. 43 der eidgenössischen Lärmschutzverordnung bezeichnet. Der Gestaltungsplanperimeter wird darum der Empfindlichkeitsstufe III zugewiesen.

5.3 B: Nutzungs- und Bauvorschriften

5.3.1 Art. 4 Nutzung, zulässige Bauten und Anlagen

Innerhalb des Geltungsbereichs des Gestaltungsplans sind Bauten und Anlagen erlaubt, die für die Erstellung und den Betrieb der Seilbahn notwendig sind. Dies umfasst ausserhalb der Seilbahnstationen und des Bereichs der Stützen (d. h. ausserhalb der Baubereiche A, B, C und D gemäss Art. 5) auch die Erstellung von Erschliessungs- und Aufenthaltsflächen sowie Manövrier- und Umschlagsplätzen für die Anlieferung und den Unterhalt der Anlage. Darunter fallen weiter auch die unterirdischen Fundamente und Stützen, die Veloabstellanlagen, Sitzgelegenheiten und Abfallkübel sowie Einzäunungen und Hecken, sowie die Versorgungsinfrastrukturen für Wasser, Abwasser und Elektrizität, welche in Art. 6 explizit benannt werden.

Der Geltungsbereich sowie die Baubereiche sind direkt abgestimmt auf das erarbeitete Projekt gemäss Plangenehmigungsgesuch. Der Geltungsbereich wird in vier Baubereiche sowie einen Bereich für Kabeltrasse unterteilt, in denen die zulässigen Bauten und Anlagen explizit benannt werden:

- Baubereich A (Station Mythenquai) und B (Station Zürichhorn): Innerhalb der Seilbahnstationen sind neben der eigentlichen Seilbahninfrastruktur auch Verkaufsflächen für Tickets und Kioskartikel, Technik- und Personalräume und WC-Anlagen vorgesehen. Die Verkaufsnutzungen stehen nicht im Vordergrund des Projekts ZüriBahn. Sie umfassen inkl. Ticketschalter eine Fläche von je etwa 40 m². Zum Verkauf angeboten werden neben den Tickets einzelne Kiosk- sowie Souvenirartikel. Ebenfalls innerhalb der Seilbahnstationen werden Räume zur Unterbringung von Entsorgungscontainern angeordnet.
- Baubereiche C (Stütze West) und D (Stütze Ost): Innerhalb dieser Baubereiche sind die für die Seilbahn notwendigen Stützen zulässig.
- Bereich E: In diesem Bereich sind die für die Seilbahn notwendigen Seile samt Zwischenaufhängungen und allfälligen Markierungen sowie Leitungen zulässig. Die Anlagen beschränken sich auf den Luftraum.

5.3.2 Art. 5 Baubereiche

Die Baubereiche bilden in Kombination mit den jeweiligen Höhenkoten die Mantellinie. Die Mantellinien geben die maximal zulässige Ausdehnung der Bauten und Anlagen vor. Sie gehen den minimalen kantonalen Grenz- und Gebäudeabständen vor.

Aufgrund der abgeschrägten Bauweise der Stützen beschreiben die Baubereiche und Mantellinien einen grösseren Bereich, als diese tatsächlich einnehmen.

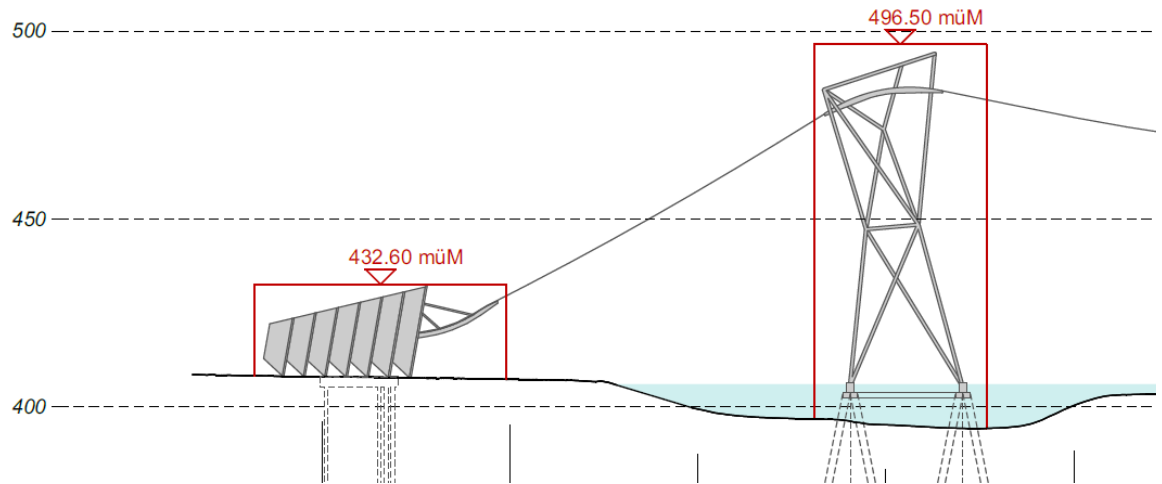


Abbildung 11: Mantelbereich (rot) auf der Seite des Stationsgebäudes Mythenquai und Stütze West mit maximaler Höhenkote gemäss Längsprofilplan 1:2'500

In Anlehnung an § 292 PBG können kleinere technisch bedingte Aufbauten (Kamine, Entlüftungsauslässe und dergleichen), Oblichter sowie Anlagen für die Nutzung und Umwandlung von erneuerbarer Energie über den im Situationsplan festgelegten Höhenkoten erstellt werden. Unter «kleinere technisch bedingte Aufbauten» fallen untergeordnete Aufbauten, die nicht dauernd als Teil der Gebäudekubatur in Erscheinung treten dürfen.

5.3.3 Art. 6 Anlagen ausserhalb der Baubereiche

Da die Fundationen der Stützen schräg im Seegrund verankert werden, reichen sie über die Abmessungen der Baubereiche gemäss Art. 5 hinaus. Art. 6 hält fest, dass eine Überschreitung des Baubereichs für die unterirdischen Fundationen der Stützen zulässig ist.

Daneben sollen weitere Anlagen ausserhalb der Baubereiche erstellt werden. Zum einen sind mehrere ungedeckte Veloabstellanlagen für Fahrgäste sowie für Angestellte (siehe Art. 11 Abs. 2), Sitzgelegenheiten und Abfallkübel vorgesehen. Zum anderen wird die bestehende Hecke, welche heute das Strandbad Mythenquai zur Landiwiese abgrenzt, teilweise durch eine neue Hecke und einen Zaun samt neuem Durchgang mit Drehkreuz ersetzt. Die Anlagen sind im Detailplan 1:500 als Informationsinhalt dargestellt. Die notwendigen Versorgungsinfrastrukturen werden teilweise ebenfalls ausserhalb der Baubereiche erstellt. Es handelt sich dabei um unterirdische Leitungen für Wasser, Abwasser, Elektrizität und dergleichen. Diese werden permanent umgelegt.

5.3.4 Art. 7 Denkmalschutz

Die Bauten und Anlagen sind so auszugestalten, dass der sorgfältige Umgang mit den im Inventar der schützenswerten Gärten und Anlagen von kommunaler Bedeutung bezeichneten Objekten gewährleistet ist.

5.3.5 Art. 8 Umgang mit Bäumen

Beim Bau des Stationsgebäudes Mythenquai müssen 8 Sand- beziehungsweise Weissbirken gefällt werden. Prägende Grossbäume und geschützte Einzelbäume sind nicht betroffen. Weitere Baumfällungen sind nicht notwendig. Die zu fällenden Bäume werden im Gestaltungsplan explizit bezeichnet. Für zwei gefällte Bäume werden bereits beim Bau der Seilbahn Ersatzpflanzungen vorgenommen (siehe Detailplan Station Mythenquai, 1:500). Die übrigen gefällten Bäume werden mit dem Rückbau der Station durch Neupflanzungen ersetzt.

5.4 C: Gestaltung

5.4.1 Art. 9 Gestaltung und Einordnung

Gemäss Art. 9 ist die gesamte Seilbahnanlage für sich und im Zusammenhang mit der baulichen und landschaftlichen Umgebung so zu gestalten, dass eine besonders gute Gesamtwirkung entsteht. Diese Anforderung gilt auch für Materialien, Farben, Beleuchtung und Beschriftungen sowie Reklame. Die Gestaltung und Einordnung wurde bereits im Rahmen der Projekterarbeitung durch das Baukollegium der Stadt beurteilt. Das Baukollegium äusserte sich am 6. April 2018 positiv zur Gestaltung und Einordnung der Seilbahn.

5.4.2 Art. 10 Terraingestaltung

Im Geltungsbereich des Gestaltungsplans sind geringfügige Terrainveränderungen soweit zulässig, als dies die Erstellung der Bauten und Anlagen sowie der dazugehörigen Ausstattung und Ausrüstung erfordert und ein harmonischer Geländeverlauf sichergestellt ist.

Für den Bau der Seilbahn ist eine geringfügige Geländekorrektur im Bereich der Stationsgebäude notwendig. Sie beträgt ca. 20 cm und ist von Auge nicht erkennbar. Die Geländekorrektur wird so gestaltet, dass keine bestehenden Bäume tangiert werden.

5.5 D: Erschliessung

5.5.1 Art. 11 Fuss- und Veloverkehr

Die Fahrgäste der Bahn sollen möglichst zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem öffentlichen Verkehr zur Seilbahn anreisen. Die Erschliessung der Seilbahnstationen für den Fuss- und Veloverkehr hat entsprechend über die direkten Zugänge von den bestehenden Fuss- und Velowegen entlang des Mythenquais und der Bellerivestrasse sowie zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zu erfolgen. Bauliche Anpassungen an den bestehenden Fuss- oder Velowegen sind – ausser in unmittelbarer Umgebung der Stationen – keine nötig.

Die Seilbahn ist eine öffentliche Anlage. Entsprechend ist sie gemäss § 239 PBG in Verbindung mit Art. 3 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) so zu gestalten, dass sie für Menschen mit Behinderungen zugänglich und benützbar ist.

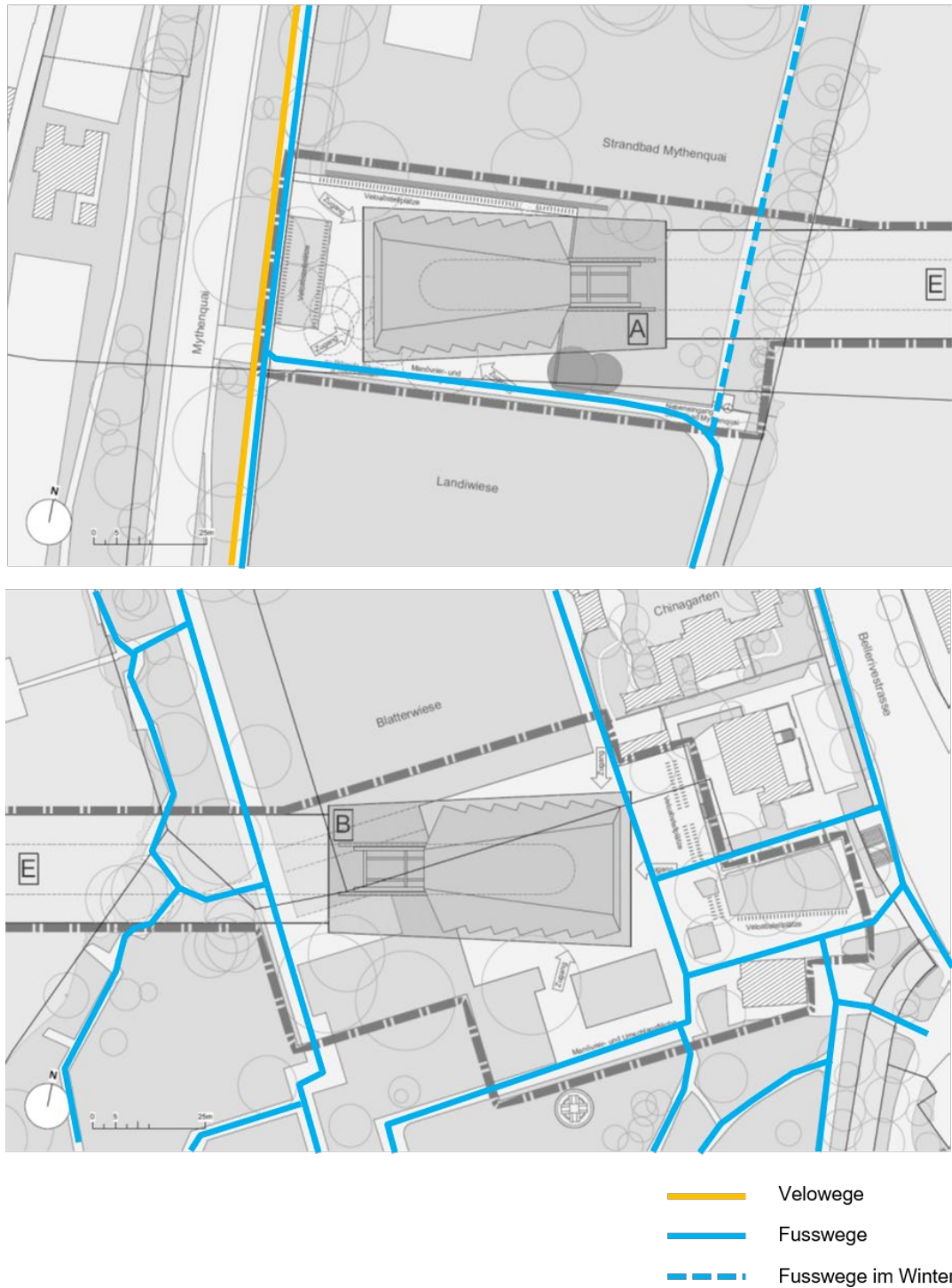


Abbildung 12: Bestehende Fuss- und Velowege

Abstellplätze für Velos werden innerhalb des Geltungsbereichs, im unmittelbaren Umfeld der Stationsgebäude erstellt. Die vorgesehene Lage der Abstellplätze ist schematisch im Detailplan 1:500 dargestellt. Da die benötigte Anzahl an Veloabstellplätzen zum heutigen Zeitpunkt nicht abschliessend eingeschätzt werden kann, besteht mit der Vorschrift in Art. 11 Abs. 2 die Möglichkeit, die Anzahl bei Bedarf zu reduzieren oder auf maximal 200 Abstellplätze pro Seilbahnstation zu erhöhen. Das Monitoring gemäss Art. 13 gibt Aufschluss darüber, ob Bedarf für eine Erhöhung oder Reduktion der Abstellplätze besteht.

5.5.2 Art. 12 Parkierung, Anlieferung und Warenumschlag

Um die Benützung des motorisierten Individualverkehrs für die Anreise zu minimieren, ist die Erstellung von Motorfahrzeugabstellplätzen für die Fahrgäste der Seilbahn sowie für Angestellte nicht zulässig. Motorfahrzeugabstellplätze dürfen daneben auch nicht anderweitig zur Verfügung gestellt werden, wie z. B. durch das Anmieten bestehender Parkplätze.

Daneben dürfen auch keine speziell für die Seilbahn vorgesehenen Zufahrts- oder Anhaltmöglichkeiten für Fahrgäste erstellt werden. Zufahrts- oder Anhaltmöglichkeit für Angestellte (z. B. Techniker, Serviceleute, etc.) sind hingegen mit den gemäss Art. 4 vorgesehenen Manövrier- und Umschlagsflächen für die Anlieferung und Technik sowie für den Unterhalt vorgesehen. Die Manövrier- und Umschlagsflächen befinden sich auf jenen Flächen, die auch als Zugänge oder Aufenthaltsflächen dienen.

5.5.3 Art. 13 Monitoring

Zur Beurteilung, ob Massnahmen zur Vermeidung von unerwünschten verkehrlichen Auswirkungen notwendig sind, erstellt die ZüriBahn AG ein Monitoring. Sie dokumentiert damit die durch die Seilbahn ausgelöste Verkehrsnachfrage sowie die verkehrlichen Auswirkungen durch Fahrgäste in den an die Seilbahnstationen angrenzenden Quartieren. Im Rahmen des Monitorings werden folgende Auswertungen und Erhebungen durchgeführt:

- die Auswertung der Passagierfrequenzen und Ticketverkäufe
- die stichprobenhafte Erhebung der Verkehrsmittelwahl bei den ZüriBahn-Fahrgästen
- die Erhebung der Auslastung der Velo-Abstellplätze
- die Erhebungen zur Auslastung von S-Bahn, Tram und Bus durch die ÖV-Betreiber
- die Erhebung der Auslastung der Parkplätze für MIV
- die Erhebung des Parksuchverkehrs

Damit die Wirkung der ZüriBahn gemessen werden kann, wird vor Inbetriebnahme der Ausgangszustand erhoben. Die Details des Monitorings werden im Verkehrskonzept dargelegt, welches Bestandteil des UVB und des Plangenehmigungsgesuchs ist. Vor Inbetriebnahme der Seilbahn wird ausserdem ein detailliertes Monitoringkonzept erarbeitet.

5.5.4 Art. 14 Verhinderung unerwünschter verkehrlicher Auswirkungen

Damit das bestehende Verkehrsangebot (für den MIV, ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr) die durch die ZüriBahn erzeugte Nachfrage befriedigen kann, werden vor der Inbetriebnahme der Seilbahn je 160 Veloabstellplätze im Umfeld der beiden Stationsgebäude erstellt. Daneben sollen gemäss dem Verkehrskonzept Kapazitätserhöhungen oder Taktverdichtungen im ÖV – namentlich bei den Linien 161/165 – vorgenommen werden.

Weiter sind von Beginn weg verschiedene betriebliche und kommunikative Massnahmen vorgesehen, die einen möglichst umweltfreundlichen Modal Split fördern sollen:

- Kein Angebot an preislich reduzierten Retourtickets: Macht den MIV aufgrund des Ausstiegs aus der ZüriBahn und des erneuten Ticketkaufs zwischen An- und Rückfahrt weniger attraktiv
- Angebot von kombinierten ÖV-Tickets: Fördert An- und Rückfahrt mit dem ÖV
- Mitnahmemöglichkeit von Velos: Fördert An- und Rückfahrt mit dem Velo
- Kommunikationsmassnahmen mit Hinweisen auf die oben erwähnten Massnahmen, die gute ÖV-Anbindung, das fehlende Angebot an MIV-Parkplätzen sowie die vorhandenen Veloabstellanlagen, etc.

Die durch die Seilbahn ausgelöste Verkehrsmenge ist schwierig abzuschätzen. Es bestehen in der Schweiz kaum Erfahrungen mit Seilbahnen dieser Art. Aus diesem Grund werden in Art. 14 der Gestaltungsplanvorschriften weitere Massnahmen definiert, die zur Verhinderung von unerwünschten verkehrlichen Auswirkungen wie z. B. Kapazitätsengpässen, Parksuchverkehr oder eine Verknappung des Angebots an Parkplätzen in den an die ZüriBahn angrenzenden Quartieren beitragen. Es handelt sich dabei um die folgenden Massnahmen:

- Realisierung von zusätzlichen Veloabstellplätzen im Umfeld der Stationsgebäude

- Erhöhung der ÖV-Kapazität durch Verstärkung der Regelkurse, Taktverdichtung oder zusätzliche Shuttle-Angebote, Verstärkung von Kontrollen der Parkdauer durch die Polizei in der blauen Zone der an die Seilbahnstationen angrenzenden Quartiere
- Zusätzliche betriebliche oder kommunikative Massnahmen: Darunter fällt eine differenzierte Preisgestaltung z. B. mit höheren Ticketpreisen in den Spitzenstunden mit zeitlich begrenzten Tickets. Weiter besteht die Möglichkeit einer Verkürzung der Fahrzeit in den Spitzenstunden. Weil das Erlebnis bei einer längeren Fahrzeit auf der ZüriBahn attraktiver ist, können mit der Verkürzung der Fahrzeit in den Spitzenstunden die Verkehrsspitzen reduziert werden. Es besteht zudem die Möglichkeit, die Parkdauer in der blauen Zone in den angrenzenden Quartieren auch am Sonntag zeitlich zu beschränken. Weiter könnten Ticketkombinationen (z. B. mit Velomiete) geprüft werden.

Im Verkehrskonzept werden die Massnahmen präzisiert. Ob die Ergreifung dieser Massnahmen notwendig ist, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht entschieden werden. Es ist aus diesem Grund vorgesehen, dass die ZüriBahn AG vor Inbetriebnahme der Seilbahn ein Gremium bildet, das aus Vertreterinnen und Vertretern der ZüriBahn AG, der betroffenen Dienstabteilungen der Stadt Zürich (Tiefbauamt, Dienstabteilung Verkehr, Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ)) sowie des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) besteht. Das Gremium hat die Aufgabe, die Ergebnisse des Monitorings gemäss Art. 13 zu beurteilen und basierend darauf zu entscheiden, ob und welche Massnahmen gemäss Art. 14 ergriffen werden sollen. Das Gremium ist so zu organisieren, dass die Massnahmen - falls nötig - möglichst rasch umgesetzt werden können. Der konkrete Entscheidungsmechanismus ist im Gremium festzulegen. Es ist zu prüfen, ob je nach Massnahmenart unterschiedliche Entscheidungsmechanismen definiert werden sollen. Das Gremium trifft sich periodisch, zu Beginn – bis erste konsolidierte und damit verlässliche Erkenntnisse vorliegen – ca. monatlich, danach nur bei Bedarf.

Die Massnahmen sind durch die ZüriBahn AG umzusetzen bzw. bei Bedarf zu finanzieren. Massnahmen im ÖV sind, sofern sie nicht durch den ZVV abgegolten werden, durch die ZüriBahn AG zu finanzieren. Verstärkte Polizeikontrollen müssen von der Stadt in Absprache mit der ZüriBahn AG veranlasst werden.

5.6 E: Umwelt

5.6.1 Art. 15 Lichtemissionen

Bei Bau und Betrieb der Aussen- und Wegbeleuchtungen sind Massnahmen zur Vermeidung unnötiger Lichtemissionen gemäss den Empfehlungen von Bund und Kanton, bzw. den Grundsätzen der Norm SN 586 491 SIA «Vermeidung unnötiger Lichtemissionen im Aussenraum» vorzusehen. Im Rahmen der Projektierung der ZüriBahn wurden verschiedene Massnahmen geprüft, um den geltenden Normen sowie den erwähnten Empfehlungen (Vollzugshilfe Lichtemissionen des BAFU) Rechnung zu tragen. Das Vorsorgeprinzip des Umweltschutzgesetzes wird damit berücksichtigt. Das Beleuchtungskonzept wurde zudem mit den Vorgaben des Plan Lumière, Bereich Seebecken, sorgfältig abgestimmt.

Die vorgesehenen Massnahmen beinhalten die Verwendung von entblendeten oder abgeschirmten Leuchten mit präziser Leistungs-Dosierung und Ausstrahlungs-Charakteristik sowie die sorgfältige Leuchtenausrichtung und -platzierung. Aufgrund von Sicherheitsüberlegungen wird der Bereich der Stationsgebäude zu Randzeiten minimal beleuchtet. Es ist keine Weg-, Vegetations- oder Fassadenbeleuchtung der Stationen vorgesehen. Es soll eine warmweisse Lichtfarbe eingesetzt werden. Die minimalen emittierenden Licht-Auswirkungen sind auf die Betriebsdauer von 5 Jahren beschränkt.

5.7 F: Befristung und Rückbau

5.7.1 Art. 16 Befristung

Die Befristung des Betriebs wird mit der Plangenehmigungsverfügung bzw. der Konzessionierung verbindlich festgelegt. Der Gestaltungsplan hält dazu fest, dass die Konzessionierung und Betriebsbewilligung der Seilbahn, in Übereinstimmung mit dem regionalen Richtplan, auf 5 Jahre zu befristen ist. Der Betrieb der Seilbahn ist anschliessend definitiv einzustellen.

5.7.2 Art. 17 Rückbau

Mit der definitiven Betriebseinstellung hat gemäss Art. 19 SebG der Rückbau der Anlage auf Kosten der Eigentümerin der Seilbahn zu erfolgen. Gemäss SebG entscheidet die zuständige Behörde – in diesem Fall das BAV –, inwieweit der ursprüngliche Zustand wiederherzustellen ist. Das BAV genehmigt das Rückbauprojekt in Absprache mit der Stadt Zürich.

Im Falle der ZüriBahn ist vorgesehen, dass die Foundationen im See rund 1 m unterhalb des Seegrunds abgetrennt und entfernt werden. Die tiefer im Seegrund liegenden Bestandteile bleiben bestehen, da deren Rückbau technisch nur schwierig, mit sehr grossem Aufwand und unter erheblicher Beeinträchtigung der Umwelt möglich wäre. Für die im Seegrund verbleibenden Bestandteile der Foundationen können negative Umweltauswirkungen ausgeschlossen werden.

Zudem ist vorgesehen, dass nach dem vollständigen Rückbau eine ökologische und gestalterische Aufwertung des Gebiets erfolgt. In Absprache mit der Stadt Zürich wird bis zum Rückbau geklärt, welche Aufwertungsmassnahmen realisiert oder mitfinanziert werden sollen (siehe auch Präambel).

5.8 G: Schlussbestimmungen

5.8.1 Art. 18 Inkrafttreten

Der Gestaltungsplan tritt mit Rechtskraft des letzten Rechtsmittelverfahrens in Kraft. Der Gestaltungsplan ist nach erfolgtem Rückbau ausser Kraft zu setzen. Die Ausserkraftsetzung erfolgt durch die Baudirektion.

6 Übereinstimmung mit übergeordnetem Recht

Der kantonale Gestaltungsplan Seilbahn Mythenquai – Zürichhorn (ZüriBahn) schafft die nutzungsplanerische Grundlage für das Vorhaben einer temporären Seilbahn über den Zürichsee. Die Erarbeitung des Gestaltungsplans erfolgte gleichzeitig mit der Erarbeitung des Plan-genehmigungsgesuchs samt UVB und Verkehrsbericht. Die relevanten Erkenntnisse aus diesen Untersuchungen wurden in die Gestaltungsplanvorschriften und/oder in das Plange-nehmigungsgesuch integriert.

Der vorliegende Planungsbericht dokumentiert die Übereinstimmung des Gestaltungsplans mit den übergeordneten Gesetzen sowie mit den relevanten kantonalen, regionalen und kommunalen Vorgaben.

- Der Gestaltungsplan ist namentlich mit der Umweltschutzgesetzgebung sowie dem Planungs- und Baurecht von Bund und Kanton Zürich konform.
- Der Gestaltungsplan entspricht den Zielen und Grundsätzen der Raumplanung (Art. 1 und 3 RPG). Die Berücksichtigung der Anregungen der Bevölkerung (Art. 4 Abs. 2 RPG) erfolgte im Anhörungs- und Auflageverfahren.
- Der Gestaltungsplan berücksichtigt die Vorgaben des regionalen Richtplans indem er sich auf das darin bezeichnete Vorhaben Nr. 61 «Seilbahn / Gondelbahn Bereich Landiwiese / Belvoirpark bis Zürichhorn» bezieht. Der kantonale Richtplan enthält keine Bestimmungen, welche für den Gestaltungsplan direkt relevant sind.
- Der Gestaltungsplan trägt dem ISOS sowie den kommunalen Denkmalschutzinventaren Rechnung, indem er einen sorgfältigen Umgang mit den darin bezeichneten Objekten vorschreibt. Die übrigen Vorschriften, insbesondere die Platzierung der Baubereiche, tragen dazu bei, dass Denkmalschutzobjekte oder inventarisierte Objekte lediglich minimal tangiert werden. Durch den befristeten Betrieb der Anlage und dem anschliessenden Rückbau entstehen keine permanenten Beeinträchtigungen.
- Den besonderen Anforderungen des Umweltschutzes trägt der Gestaltungsplan Rechnung, indem er Vorgaben zur Parkierung, zur Verhinderung unerwünschter verkehrlicher Auswirkungen sowie zur Verhinderung unnötiger Lichtemissionen trifft. Die Übereinstimmung des Bauprojekts mit den besonderen Anforderungen des Umweltschutzgesetzes wird im UVB dokumentiert.

7 Verfahren

7.1 Übersicht Verfahrensablauf

Der kantonale Gestaltungsplan wird durch die ZüriBahn AG ausgearbeitet und mit den betroffenen kantonalen Fachstellen sowie der Stadt Zürich abgestimmt. Die Baudirektion des Kantons Zürich übernimmt die Funktion der Vorprüfungsbehörde und der Festsetzungsinstanz.

7.2 Kantonale Vorprüfung

Der kantonale Gestaltungsplan ZüriBahn wurde vom Amt für Raumentwicklung (ARE) vorgeprüft.

Im Rahmen der kantonalen Vorprüfung sind die Unterlagen auch der Stadt Zürich zur Stellungnahme eingereicht worden. Anträge und Hinweise sind, wo möglich und sinnvoll, im Rahmen der Überarbeitung integriert worden.

7.3 Öffentliche Auflage

Die öffentliche Auflage und Anhörung gemäss § 7 PBG fand vom 9. November 2018 bis am 24. Januar 2019 statt. Während der Auflage konnte sich jedermann zur Vorlage äussern und schriftliche Einwendungen dazu vorbringen. Gemäss § 7 PBG ist in einem Bericht zu den Anliegen Stellung zu nehmen.

Während der Auflagefrist gingen zum kantonalen Gestaltungsplan insgesamt 32 Einwendungen ein, davon 10 von Verbänden oder Vereinen sowie 22 von Privatpersonen. Unter den Einwendungen befanden sich mehrere gleichlautende Anträge.

Einige der vorgebrachten Einwendungen konnten ganz oder zumindest teilweise berücksichtigt werden, indem die Vorschriften angepasst oder der Planungsbericht ergänzt wurde. Die nicht berücksichtigten Einwendungen werden in einem separaten Bericht dokumentiert und der Entscheid begründet.

7.4 Anhörung Stadt Zürich

Gemäss § 7 Abs. 1 PBG sind nachgeordnete Planungsträger bei der Aufstellung von Nutzungsplänen rechtzeitig anzuhören. Die Anhörung der Stadt Zürich erfolgte gleichzeitig mit der öffentlichen Auflage. Die Stadt Zürich hat mit Schreiben des Hochbaudepartements vom 18. Dezember 2018 zum kantonalen Gestaltungsplan im Rahmen der Anhörung gemäss § 7 PBG Stellung genommen.

Mit Ausnahme eines Antrags wurde allen Anträgen der Stadt bei der Überarbeitung der Dokumente vollumfänglich entsprochen. Einem Antrag wurde nicht wortwörtlich, aber sinngemäss entsprochen, dies nach Rücksprache mit der zuständigen Dienststelle der Stadt.

7.5 Festsetzung

Im Anschluss an die öffentliche Auflage wird der kantonale Gestaltungsplan ZüriBahn festgesetzt.



Kanton Zürich
Baudirektion

Kantonaler Gestaltungsplan Seilbahn Mythenquai – Zürichhorn (ZüriBahn)

gemäss § 84 Abs. 2 PBG

Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen

nach Art. 47 RPV und § 7 PBG

Festsetzung

25.03.2019



Versionenübersicht

Version	Datum	Kommentar / Mutation	Status
V 1.0	25. März 2019	-	Festsetzung

Impressum

Auftraggeberin

ZüriBahn AG
c/o Zürcher Kantonalbank
Bahnhofstrasse 9
8001 Zürich

Auftragnehmerin

EBP Schweiz AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich
T +41 44 395 16 16 | www.ebp.ch
Lukas Beck
Jonas Hunziker

Zuerich_kant_GP_ZueriBahn_Bericht_nichtber_Festsetzung.docx



Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	3
1.1	Übersicht Verfahrensablauf.....	3
1.2	Öffentliche Auflage	3
1.3	Anhörung Stadt Zürich	3
1.4	Umgang mit Anliegen	3
2	Dokumentation der nicht berücksichtigten Einwendungen.....	4
2.1	Allgemeine Anträge	4
2.2	Anträge zu den Vorschriften.....	5
2.3	Anträge auf Nichtfestsetzung	6

1 Einleitung

1.1 Übersicht Verfahrensablauf

Der kantonale Gestaltungsplan wird durch die ZüriBahn AG ausgearbeitet und mit den betroffenen kantonalen Fachstellen sowie der Stadt Zürich abgestimmt. Die Baudirektion des Kantons Zürich übernimmt die Funktion der Vorprüfungsbehörde und der Festsetzungsinstanz. Die Erarbeitung des kantonalen Gestaltungsplans wurde zeitlich und inhaltlich eng mit dem Planungs- und Bewilligungsverfahren für das definitive Bauprojekt abgestimmt. So erfolgte die öffentliche Auflage des kantonalen Gestaltungsplans gleichzeitig mit der öffentlichen Auflage des Plangenehmigungsgesuchs sowie der kantonalen wasserbaurechtlichen Konzession. Der kantonale Gestaltungsplan bildet die nutzungsplanerische Grundlage für die anschliessende Erteilung der Plangenehmigung.

Der kantonale Gestaltungsplan ZüriBahn wurde im Sommer 2018 vom Amt für Raumentwicklung (ARE) vorgeprüft. Im Rahmen der kantonalen Vorprüfung sind die Unterlagen auch der Stadt Zürich zur Stellungnahme eingereicht worden. Anträge und Hinweise wurden, wo möglich und sinnvoll, in den kantonalen Gestaltungsplan integriert.

1.2 Öffentliche Auflage

Die öffentliche Auflage und Anhörung gemäss § 7 des Zürcher Planungs- und Baugesetzes (PBG) fand vom 9. November 2018 bis am 24. Januar 2019 statt. Während der Auflage konnte sich jedermann zur Vorlage äussern und schriftliche Einwendungen dazu vorbringen.

Während der Auflagefrist gingen zum kantonalen Gestaltungsplan insgesamt 32 Einwendungen ein, davon 10 von Verbänden oder Vereinen sowie 22 von Privatpersonen. Unter den Einwendungen befanden sich mehrere gleichlautende Anträge.

1.3 Anhörung Stadt Zürich

Gemäss § 7 Abs. 1 PBG sind nachgeordnete Planungsträger bei der Aufstellung von Nutzungsplänen rechtzeitig anzuhören. Die Anhörung der Stadt Zürich erfolgte gleichzeitig mit der öffentlichen Auflage. Die Stadt Zürich hat mit Schreiben des Stadtrats vom 18. Dezember 2018 zum kantonalen Gestaltungsplan Stellung genommen.

Mit Ausnahme eines Antrags wurde allen Anträgen der Stadt bei der Überarbeitung der Dokumente vollumfänglich entsprochen. Einem Antrag wurde nicht wortwörtlich, aber sinngemäss entsprochen, dies nach Rücksprache mit der zuständigen Dienststelle der Stadt.

1.4 Umgang mit Anliegen

Sämtliche Einwendungen zum kantonalen Gestaltungsplan wurden eingehend geprüft. Anträge, die angenommen wurden, sind direkt in die Überarbeitung der Pläne und Vorschriften oder des Planungsberichts eingeflossen.

Gemäss § 7 PBG wird über die nicht berücksichtigten Einwendungen gesamthaft bei der Festsetzung entschieden. Der vorliegende Bericht dokumentiert die nicht berücksichtigten Anträge und begründet den Entscheid.

2 Dokumentation der nicht berücksichtigten Einwendungen

2.1 Allgemeine Anträge

Jemand beantragt, dass die Linienführung angepasst werden muss. Die Linienführung sei so zu wählen, dass die Bahn komplett ins bestehende Netz des öffentlichen Verkehrs eingebunden wird und damit die Einschnitte für Mensch und Natur minimiert werden und die Bahn zur Verkehrsentslastung beiträgt.

Jemand beantragt, dass die Seilbahnstationen in Richtung Bahnhof Wollishofen oder Tiefenbrunnen verschoben werden, damit diese einen verkehrstechnischen Nutzen stiftet und nicht rein zu touristischen Zwecken verwendet wird.

Jemand beantragt eine Anpassung der Linienführung, so dass die Seilbahnstationen nicht in den kantonalen Freihaltezonen bei der Blatterwiese und der Badi Mythenquai, welche heute schon stark genutzt sind, zu liegen kommen. Beispielsweise könnten die Stationen in Richtung Bahnhof Tiefenbrunnen und Wollishofen verschoben werden.

Im Rahmen der Projektierung der Seilbahn wurde ein umfassender Variantenvergleich zur Linienführung der ZüriBahn durchgeführt. Der Prozess der Variantenevaluation wurde von verschiedenen Fachstellen von Stadt, Kanton und Bund begleitet und unterstützt. Die Wahl der Linienführung wurde unter Berücksichtigung einer Vielzahl von Kriterien, welche sich an den drei Nachhaltigkeitskriterien orientieren, optimiert. Die Attraktivität des Zugangs mit dem öffentlichen Verkehr bildete dabei eines der Kriterien. Die Minimierung der Beeinträchtigung von Naturwerten an Land und im Wasser sowie die Minimierung der Beeinträchtigung von Parkanlagen waren weitere Kriterien. Die im kantonalen Gestaltungsplan festgelegte Variante hat sich dabei insgesamt als vorteilhafteste Variante erwiesen (vgl. auch separater, mit dem Plangenehmigungsverfahren öffentlich aufgelegter Bericht «ZüriBahn: Variantenvergleich Linienführung, Bericht zur Herleitung der Bestvariante», Dokument T1_04.4_a).

Jemand beantragt eine Anpassung des kantonalen Gestaltungsplans, so dass die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ausreichend ist.

Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr wird als ausreichend eingestuft. Das Verkehrskonzept, das Bestandteil des Plangenehmigungsgesuchs ist, dokumentiert die Erschliessung ausführlich.

Die ZüriBahn-Station Zürichhorn wird demgemäss durch die Bushaltestelle «Chinagarten» in unmittelbarer Nähe der ZüriBahn-Station von den Buslinien 912 und 916 je nach Wochentag bzw. Tageszeit zwei bis acht Mal pro Stunde bedient, an Werktagen jedoch nur in Fahrtrichtung stadtauswärts. Die Tram- und Bushaltestelle «Fröhlichstrasse» befindet sich in rund 500 m Entfernung von der geplanten Station. Die Tramlinien 2 und 4 sowie die Buslinie 33 verkehren montags bis samstags im 7.5-Minuten-Takt, an Sonntagen im 10-Minuten-Takt. Der Bahnhof Tiefenbrunnen befindet sich in rund 900 m Entfernung von der geplanten ZüriBahn-Station. Die zwei S-Bahnlinien S6 und S16 verkehren im 30-Minuten-Takt.

Die ZüriBahn-Station Mythenquai wird primär durch die Bushaltestelle «Landiwiese» mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Haltestelle befindet sich in rund 150 m Entfernung von der geplanten ZüriBahn-Station. Mit den Buslinien 161 und 165 stehen pro Stunde und Richtung vier Kurse von bzw. bis «Bürkliplatz» zur Verfügung (an Werktagen zu den Spitzenzeiten acht Fahrten pro Stunde und Richtung). Der Bahnhof Wollishofen befindet sich rund 600 m von der geplanten Station entfernt. Er wird von den S-Bahnlinien S8 und S24 im 30-Minuten-Takt bedient. Ausserdem bedient die Tramlinie 7 entlang der Seestrasse die Haltestellen «Bahnhof Wollishofen» (Distanz zur ZüriBahn-Station 650 m) und «Billoweg» (550 m) im 7.5-Minuten-Takt, am Sonntag im 10-Minuten-Takt.

Jemand beantragt eine Anpassung der Linienführung, so dass die Seilbahnstationen nicht in den kantonalen Freihaltezonen bei der Blatterwiese und der Badi Mythenquai, welche heute schon stark genutzt sind, zu liegen kommen. Beispielsweise könnten die Stationen in Richtung Bahnhof Tiefenbrunnen und Wollishofen verschoben werden.

Im Rahmen der Projektierung der Seilbahn wurde ein umfassender Variantenvergleich zur Linienführung der ZüriBahn durchgeführt. Der Prozess der Variantenevaluation wurde von verschiedenen Fachstellen von Stadt, Kanton und Bund begleitet und unterstützt. Die Wahl der Linienführung wurde unter Berücksichtigung einer Vielzahl von Kriterien, welche sich an den drei Nachhaltigkeitskriterien orientieren, optimiert. Die im kantonalen Gestaltungsplan festgelegte Variante hat sich dabei insgesamt als vorteilhafteste Variante erwiesen (vgl. auch separater, mit dem Plangenehmigungsverfahren aufgelegter Bericht «ZüriBahn: Variantenvergleich Linienführung, Bericht zur Herleitung der Bestvariante», Dokument Nr. T1_04.4_a).

Jemand beantragt, dass ein Gutachten der eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) zu den landschaftlichen Auswirkungen eingeholt wird.

Die Notwendigkeit eines ENHK-Gutachtens werden durch die zuständigen Bundesämter für Fragen zu den Auswirkungen auf Inventarobjekte des Bundes – das Bundesamt für Kultur (BAK) sowie das Bundesamt für Umwelt (BAFU) – beurteilt. Die beiden Ämter wurden im Rahmen der Erarbeitung des Plangenehmigungsgesuch einbezogen. Im Fall der ZüriBahn sind das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) und das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN) zu beachten. Das BAK vertritt die Auffassung, dass durch die temporäre Anlage eine lediglich geringe Beeinträchtigung des ISOS-Objekts «Stadt Zürich» zu erwarten ist. Durch den Rückbau der Anlage nach Ablauf der fünfjährigen Betriebsdauer ist von einer ungeschmälerten Erhaltung des Inventarobjekts auszugehen. Das BAFU gelangt zur Einschätzung, dass das BLN-Gebiet «Albiskette-Rep-pischthal» durch die Seilbahn ebenfalls nicht erheblich beeinträchtigt wird. Beide Bundesämter erachten aus diesem Grund ein Gutachten der ENHK nicht als notwendig.

Auch im Rahmen des seilbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens haben verschiedene Einsprechende eine Begutachtung durch die ENHK und durch die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD) beantragt. Die beiden Kommissionen kommen mit Schreiben vom 18. März 2019 gestützt auf Art. 7 Abs. 1 Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG) zum Schluss, dass eine Begutachtung nach Art. 7 Abs. 2 NHG durch die beiden Kommissionen nicht notwendig sei, da die zuständigen keine erhebliche Beeinträchtigung der Bundesinventare erwarten. Die Kommissionen haben entschieden, im aktuellen Stand des Verfahrens auch keine fakultative Begutachtung gemäss Art. 8 NHG zu erstatten. Dies namentlich deshalb, weil sie mit der Anwendung von Art. 8 NHG nicht die in Art. 7 NHG vorgesehene Triage durch die zuständigen Fachstellen unterlaufen wollen.

2.2 Anträge zu den Vorschriften

Jemand beantragt, dass die ZüriBahn AG im kantonalen Gestaltungsplan dazu verpflichtet wird, die 14 Bojen zu ersetzen, welche aufgrund des Baus der Stützen aufgehoben werden müssen.

Für die betroffenen Bojen werden Ersatzstandorte bereitgestellt. Die Ersatzstandorte werden im Plangenehmigungsgesuch (Plan Dokument Nr. T1_02.1_r) dargestellt. Mit der Plangenehmigungsverfügung wird der Ersatz der betroffenen Bojen verbindlich geregelt. Eine Verpflichtung im kantonalen Gestaltungsplan ist nicht nötig.

Jemand beantragt, dass der kantonale Gestaltungsplan mit Bedingungen und Auflagen betreffend die Verwendung erneuerbarer Solarenergie und Kompensation von CO₂-Emissionen ergänzt wird: So sei mindestens 110 % des Energieverbrauchs der Seilbahnanlage mit Solarenergie zu decken, die Seilbahnanlage sei mit Solaranlagen zu versehen, es seien so weit möglich rezyklierbare Materialien zu verwenden und die entstehenden CO₂-Emissionen seien zu kompensieren.

Im Rahmen der Planung des Seilbahnprojekts wurden diverse Aspekte betreffend die Nutzung von erneuerbarer Energie sowie hinsichtlich der Rezyklierbarkeit der Anlage abgeklärt und verschiedene Massnahmen getroffen (vgl. Umweltverträglichkeitsbericht Kapitel 7.11). Das 3S Seilbahnsystem, welches die ZüriBahn aufweist, gilt als energieeffizientestes Seilbahnsystem für Luftseilbahnen. Der Energieverbrauch beträgt je nach Geschwindigkeit minimal 160 kW bis maximal 280 kW. Die ZüriBahn AG hat sich im Rahmen der Abklärungen aus bautechnischen und gestalterischen Gründen gegen Solaranlagen auf den Seilbahnstationen oder den Stützen entschieden. Sie strebt im Rahmen der Planung des Seilbahnprojekts an, dass die Materialien, die für die ZüriBahn verwendet werden, zu einem überwiegenden Teil rezykliert oder an anderen Orten erneut eingesetzt werden.

Es besteht keine gesetzliche Grundlage, mit der die ZüriBahn AG zur Erzeugung und Verwendung erneuerbarer Solarenergie oder zur Kompensation von CO₂-Emissionen verpflichtet werden kann.

2.3 Anträge auf Nichtfestsetzung

Mehrere Einwendende beantragen, dass der kantonale Gestaltungsplan nicht festgesetzt wird. Die vorgebrachten Gründe werden nachfolgend summarisch wiedergegeben und beantwortet.

2.3.1 Richt- und Nutzungsplanung

Mehrere Einwendende argumentieren, dass der Eintrag im regionalen Richtplan nicht rechtskräftig ist. Die planungsrechtliche Grundlage fehle damit. Der kantonale Gestaltungsplan könne aus diesem Grund nicht festgesetzt werden.

Der kantonale Gestaltungsplan respektive die Seilbahn bedarf einer richtplanerischen Grundlage. Am 6. April 2016 verabschiedete der Gemeinderat der Stadt Zürich den gesamtüberarbeiteten Richtplan zuhanden des Regierungsrats zur Festsetzung. Mit Beschluss vom 21. Juni 2017 setze der Regierungsrat den regionalen Richtplan fest (RRB Nr. 576/2017). Dabei änderte er die Vorlage des Gemeinderats der Stadt Zürich in einzelnen Punkten. Der Gemeinderat der Stadt Zürich hat am 30. August 2017 beschlossen, gegen den Beschluss des Regierungsrats des Kantons Zürich beim Verwaltungsgericht des Kantons Zürich Beschwerde zu erheben. Mit Beschwerde vom 4. September 2017 liess der Gemeinderat dem Verwaltungsgericht beantragen, dass der Beschluss des Regierungsrats aufzuheben sei. Zudem sei der Regierungsrat anzuweisen, gewisse einzeln bezeichnete Kapitel im Wortlaut gemäss Verabschiedung des Gemeinderats vom 6. April 2016 festzusetzen.

Der vom Regierungsrat festgesetzte Richtplan enthält unter anderem den Eintrag Nr. 61 «Seilbahn / Gondelbahn Bereich Landiwiese / Belvoirpark bis Zürichhorn», der die richtplanerische Grundlage für die Seilbahn darstellt (in der ursprünglich beantragten Version Objekt Nr. 65). Der Eintrag ist – wie die anderen unangefochtenen Teile des Richtplans – mit Ablauf der Beschwerdefrist unangefochten in Rechtskraft getreten. Im Übrigen wies das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich mit Urteil (VB.2017.00562) vom 7. März 2019 die Beschwerde des Gemeinderats vollumfänglich ab. Die Beschwerde des Gemeinderats richtete sich nicht gegen den Eintrag Nr. 61 respektive die Änderung des entsprechenden Eintrags durch den Regierungsrat (VB.2017.00562, a.a.O., E. 11.3 f.).

Mehrere Einwendende argumentieren, dass der Eintrag im regionalen Richtplan als planungsrechtliche Grundlage nicht ausreiche. Die Seilbahn benötige stattdessen einen Eintrag im kantonalen Richtplan.

Der regionale Richtplan umfasst die gleichen Bestandteile und ordnet sinngemäss die nämlichen Sachbereiche wie der kantonale Richtplan; er kann bei Bedarf weitergehende Angaben enthalten (§ 30 Abs. 2 des Planungs- und Baugesetzes Kanton Zürich; PBG).

Bei der ZüriBahn handelt es sich um eine innerkommunale Planung, das heisst, die Planung ist im Hoheitsgebiet nur einer Kommune (Stadt Zürich) angesiedelt. Entsprechend ist von dieser Planung auch nur die Region Zürich als zuständige Planungsregion betroffen.

Aufgrund dieses räumlich auf die Stadt Zürich begrenzten Planungssperimeters sowie aufgrund der befristeten Betriebsdauer der Anlage von fünf Jahren stellt der Eintrag auf Stufe des regionalen Richtplans eine hinreichende Grundlage dar. Das Verfahren für die Festlegung eines entsprechenden Richtplaneintrags auf regionaler Stufe ist nachgerade in Bezug auf die Information und Mitwirkung der Bevölkerung (§ 7 PBG) sowie den Rechtsschutz (vgl. § 19 Abs. 2 PBG) identisch mit dem kantonalen Richtplan.

Das PBG sieht vor, dass öffentliche Gestaltungspläne festgesetzt werden können, wenn daran ein wesentliches öffentliches Interesse besteht (§ 84 Abs. 1 PBG). Für die Bekundung des öffentlichen Interesses an einem kantonalen Gestaltungsplan für Bauten oder Anlagen ist als planungsrechtliche Grundlage ein Eintrag entweder im kantonalen oder — wie im Fall der ZüriBahn — im regionalen Richtplan notwendig (§ 84 Abs. 2 PBG).

Jemand argumentiert, dass der Seilbahn-Eintrag im regionalen Richtplan verschiedenen Festlegungen, Zielen und Grundsätzen des kantonalen Richtplans widerspreche, so etwa der Festlegung des Zürichseeufers als Erholungsgebiet.

Im Rahmen der Interessensabwägung wurden die Auswirkungen auf die Seeufer als untergeordnet und insbesondere aufgrund der befristeten Betriebsdauer als hinnehmbar beurteilt. Die öffentliche Zugänglichkeit der Ufer wird durch die Bauten und Anlagen der Seilbahn nicht eingeschränkt, sondern bleibt durchgehend erhalten. Im kantonalen Gestaltungsplan wird zudem — in Übereinstimmung mit dem regionalen Richtplan — grundeigentümergebunden geregelt, dass nach Ablauf der Betriebsdauer und nach Rückbau der Anlage der ursprüngliche Zustand der Freiflächen wiederherzustellen ist. Die Zielsetzungen des kantonalen Richtplans werden mit der ZüriBahn nicht umgangen. In Anbetracht des langfristigen Planungshorizonts des kantonalen Richtplans von zwanzig bis dreissig Jahren behalten die Stossrichtungen auch nach Ablauf der auf fünf Jahre befristeten Betriebsdauer ihre Gültigkeit.

Mehrere Einwendende argumentieren, dass das Projekt dem Zweck der kantonalen Freihaltezone widerspreche. In der Freihaltezone seien Bauten und Anlagen nicht zonenkonform. Mit der Festsetzung des kantonalen Gestaltungsplans werde die kantonale Freihaltezone auf unzulässige Weise ausgehebelt. Die Grundordnung würde damit ihres Sinngehalts entleert.

Der Bereich, in dem die Seilbahnstationen erstellt werden, befindet sich in einer kantonalen Freihaltezone. Gemäss § 39 des Zürcher Planungs- und Baugesetzes (PBG) können kantonale und regionale Freihaltezonen für Flächen eingesetzt werden, die überwiegend der Erholung der Bevölkerung dienen oder ein Objekt des Natur- und Heimatschutzes bewahren. Die Freihaltezonen müssen dabei dem regionalen und kantonalen Richtplan entsprechen. Gemäss § 40 PBG sind Bauten und Anlagen in den kantonalen Freihaltezone zulässig, solange sie der Bewirtschaftung oder unmittelbaren Bewerbung der Freiflächen dienen und den Zonenzweck nicht schmälern. Die kantonale Freihaltezone am Zürichseeufer enthält keine spezifische Zweckbestimmung. Der Zonenzweck richtet sich damit nach dem regionalen und kantonalen Richtplan.

Als Anlage, die der Erholung dient, ist die ZüriBahn bzw. der kantonale Gestaltungsplan mit dem grundsätzlichen Zweck der kantonalen Freihaltezone gemäss PBG vereinbar. Die Seilbahn ist darüber hinaus mit den Zielen und Festlegungen des kantonalen Richtplans konform (siehe oben). Mit dem Eintrag der Seilbahnverbindung Mythenquai - Zürichhorn (Eintrag Nr. 61) im regionalen Richtplan ist auch die Übereinstimmung mit der regionalen Richtplanung gegeben. Von einer Sinnentleerung der kantonalen Freihaltezone kann nicht die Rede sein.

Insgesamt besteht eine hinreichende Planabstimmung zwischen den Planungsinstrumenten (kantonale und regionale Richtplanung, kantonale Freihaltezone und kantonaler Gestaltungsplan). Die im Rahmen des Gestaltungsplans vorgenommene Interessensabwägung ist stufengerecht.

Jemand argumentiert, dass eine Beurteilung und Bewilligung nach dem Fischereigesetz notwendig seien, da mit dem Projekt der aquatische Lebensraum betroffen sei.

Es ist eine Bewilligung für technische Eingriffe an Gewässern gemäss Art. 8 des Bundesgesetzes über die Fischerei (BGF) notwendig. Mit der Plangenehmigung werden sämtliche für den Bau der Seilbahn erforderlichen Bewilligungen koordiniert erteilt. Die Auswirkungen auf den aquatischen Lebensraum wurde im Umweltverträglichkeitsbericht untersucht.

2.3.2 Inventarobjekte

Mehrere Einwendende argumentieren, dass das Projekt einen schwerwiegenden Eingriff in das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) darstelle. Die zeitliche Befristung würde nicht zu einer geringeren Beeinträchtigung der betroffenen Inventarobjekte führen.

Die Projektauswirkungen auf das Ortsbild sind im Planungsbericht sowie in den Unterlagen zum parallel aufgelegten Plangenehmigungsgesuch nachvollziehbar beschrieben. Die ZüriBahn tritt aufgrund ihrer Dimension vor allem durch die Stützen im Landschafts- und Ortsbild stark in Erscheinung und wird das Bild des Zürcher Seebeckens temporär verändern. Als seeüberspannende Anlage stellt sie sich in den Blick vom Seebecken aus auf die dahinterliegende See-, Hügel- und Alpenlandschaft. Die Stationen werden innerhalb der Umgebungszone II Seeufer und Quaianlagen erstellt, welche im ISOS als unerlässlicher/empfindlicher Teil mit Bedeutung für das Ortsbild aufgeführt ist. Die Anlage stellt entsprechend einen Eingriff in die Parkanlagen am Seeufer dar. Durch die Anlage ist zudem eine gewisse visuelle Beeinträchtigung des Ortsbildvordergrunds zu erwarten.

Die zeitliche Befristung der Anlage wird für die Beurteilung der Eingriffe in das öffentliche Interessen als wesentlich beurteilt. Insbesondere der Umstand, dass nach dem Rückbau keinerlei bleibende Beeinträchtigungen von Inventarobjekten zu erwarten sind, ist für die Einschätzung, ob eine wesentliche Beeinträchtigung vorliegt, zentral.

Die Standortevaluation sowie die Erarbeitung des Plangenehmigungsprojekt erfolgte in engem Austausch mit den kantonalen und städtischen Fachstellen. Das Projekt wurde aus Sicht Ortsbildschutz und Städtebau als ortsbildverträglich beurteilt. Die temporäre Veränderung des Ortsbildes kann sowohl aus der Fern- wie auch aus der Nahwirkung betrachtet akzeptiert werden.

Das Bundesamt für Kultur (BAK) wurde ebenfalls in die Erarbeitung eingebunden. Gemäss der Einschätzung des BAK ist aufgrund der temporären Anlage lediglich eine geringe Beeinträchtigung des ISOS-Objekts zu erwarten. Der Eingriff in das Ortsbild wird darum als vertretbar eingestuft.

Mehrere Einwendende argumentieren, dass Objekte des Inventars der schützenswerten Gärten und Anlagen von kommunaler Bedeutung (Gartendenkmalpflegeinventar, GDI) beeinträchtigt werde.

Zu beachten sind der Seeuferweg (Objekt-Nr. 46.081) sowie die Quaianlagen, Zürichhorn (Objekt-Nr. 46.080). Die Objekte sind inventarisiert, jedoch nicht formell geschützt. Am Seeuferweg entsteht durch die Seilbahn kein Eingriff. Hingegen wird die Quaianlage durch den Bau der Station Zürichhorn tangiert. Die Parkbäume und die wesentlichen baulichen Elemente bleiben jedoch erhalten. Die betroffenen Flächen der Quaianlagen werden zudem vollständig wiederhergestellt. Damit werden nach dem Rückbau keinerlei bleibende Beeinträchtigungen an den Inventarobjekten verbleiben.

Mehrere Einwendende argumentieren, dass Objekte des Inventars der kommunalen Natur- und Landschaftsschutzobjekte (KSO) der Stadt Zürich beeinträchtigt werde.

Der Seegrund am linken Seeufer ist im KSO als Naturschutzobjekt bezeichnet. Es handelt sich gemäss Objektblatt Nr. 45.16 um wertvolle Flachwasserzonen und Ufermauern. Die Position der Stütze Mythenquai wurde so optimiert, dass sie ausserhalb der inventarisierten Flachwasserzone zu liegen kommt. Zudem wurden detaillierte Seegrunduntersuchungen vorgenommen. Demnach beträgt der Deckungsgrad der Ufervegetation im Bereich der Stützen weniger als ein Prozent. Es ist damit nicht von einer geschützten Ufervegetation im Sinne des NHG auszugehen. Es kommen auch keine anderen geschützten oder gefährdeten Pflanzen vor (vgl. Umweltverträglichkeitsbericht Kapitel 7.14). Der Seegrund am rechten Seeufer ist nicht im Inventar verzeichnet.

Der Zürichsee ist im KSO zudem als Landschaftsschutzobjekt bezeichnet (Objekt-Nr. 32.00). Die Beschreibung im Objektblatt – insbesondere die Beschreibung der Schutzziele – befasst sich in erster Linie mit der Erhaltung der Flachwasserzone und den Ufermauern. Eine Schutzverordnung mit spezifischen Schutzzielen gibt es für das Objekt nicht. Die Flachwasserzonen sind durch die ZüriBahn wie oben erwähnt nicht betroffen. Auch Ufermauern werden nicht tangiert. Da es sich um ein Inventarobjekt des Landschaftsschutzes handelt, kann vermutet werden, dass es auch um den Erhalt der Parkanlagen als solche sowie des Sees als offene, unverbaute Fläche geht. Im Objektblatt wird dieser Aspekt aber nicht explizit erwähnt. Zum Landschaftsschutz ist festzuhalten, dass es sich um eine temporäre Anlage handelt. Der Eingriff in das Landschaftsbild wird nach dem Rückbau der Seilbahn also wieder vollständig behoben. Bei der Gestaltung der Seilbahn wurde zudem darauf geachtet, dass diese für sich und im Zusammenhang mit der baulichen und landschaftlichen Umgebung eine besonders gute Gesamtwirkung erzielt (vgl. Vorschriften zum GP). Die Gestaltung des Plangenehmigungsprojekts wurde in Absprache mit dem Baukollegium der Stadt Zürich mehrfach angepasst und durch dieses positiv beurteilt.

2.3.3 Natur- und Landschaftsschutz im Allgemeinen

Mehrere Einwendende argumentieren, dass das Projekt eine schwerwiegende Beeinträchtigung des Landschaftsbilds zur Folge hätte.

Die ZüriBahn wirkt sich aufgrund ihrer Dimension und Lage unbestritten auf das Landschaftsbild aus. Aufgrund der Tatsache, dass die Seilbahn sorgfältig gestaltet wird, die Betriebsdauer der Seilbahn auf fünf Jahre beschränkt und die Anlage anschliessend vollständig rückgebaut wird, werden die Auswirkungen auf das Landschaftsbild als hinnehmbar beurteilt. Der kantonale Gestaltungsplan schreibt vor, dass die Seilbahn für sich und im Zusammenhang mit der baulichen und landschaftlichen Umgebung eine besonders gute Gesamtwirkung erzielen muss. Die Gestaltung des Plangenehmigungsprojekts wurde in Absprache mit dem Baukollegium der Stadt Zürich mehrfach angepasst und durch dieses positiv beurteilt.

Jemand argumentiert, dass durch das Projekt in einem Gebiet, in dem die Grenzwerte jetzt schon überschritten würden, zusätzlicher Mehrverkehr generiert wird, mit dem auch eine höhere Umweltbelastung bezüglich Feinstaub, Stickoxid und Ozon verbunden sei.

Jemand argumentiert, dass insbesondere aufgrund der Bauarbeiten mit einer grossen Lärmbelastung zu rechnen sei. Insbesondere die notwendigen Helikopterflüge und die Verankerung der Pfähle im Seegrund würden das Seebecken und die angrenzenden Quartiere stark belasten.

Die Umweltauswirkungen des Projekts wurden im Rahmen des Umweltverträglichkeitsberichts (UVB) umfassen analysiert und dokumentiert. Mit den Massnahmen gemäss UVB wird sichergestellt, dass während der Bauphase keine übermässigen Belastungen entstehen. Auch in der Betriebsphase tragen Massnahmen dazu bei, den durch das Projekt verursachten Mehrverkehr und damit auch die Lärm- und Luftbelastung zu minimieren. Die Anforderungen der Umweltschutzgesetzgebung werden eingehalten.

Mehrere Einwendende argumentieren, dass aufgrund des Projekts mehrere Bäume gefällt werden müssen. Aufgrund der schwierigen Bauausführung sei zudem nicht auszuschliessen, dass noch weitere Bäume – allenfalls auch inventarisierte – gefällt werden müssten.

Das Projekt wurde so geplant, dass möglichst wenige Bäume auf Seite Mythenquai gefällt werden müssen. Die zu fällenden Bäume sind nicht geschützt. Die zu fällenden Bäume werden teilweise direkt nach dem Bau, teilweise nach dem Rückbau der Anlage ersetzt (vgl. Planungsbericht). Für die Bäume in der Umgebung werden während den Bauarbeiten Schutzmassnahmen getroffen. Es wurden Wurzelsondierungen vorgenommen, um sicherzustellen, dass durch die Bauarbeiten keine weiteren Bäume beeinträchtigt werden.

Mehrere Einwendende argumentieren, dass das Projekt einen schwerwiegenden Eingriff in die Flora und Fauna des Sees darstelle. Zum einen würde die gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG) geschützte Ufervegetation beeinträchtigt. Es sei möglich, dass die gemäss Seegrunduntersuchung heute sehr unterschiedliche, lückige Vegetationsbedeckung sich auch verändern kann oder gerade aufgrund der geringen Bedeckung andere Lebensraumfunktionen ausübe. Zum anderen sei der Lebensraum des Seeufers durch die dort zu erstellenden Stützen – insbesondere im Bau und Rückbau – generell beeinträchtigt und stelle etwa auch für Fische eine schwere Störung dar.

Die Positionen der Stützen wurden so optimiert, dass sie ausserhalb der inventarisierten Flachwasserzone zu liegen kommen. Zudem wurden detaillierte Seegrunduntersuchungen vorgenommen. Demnach beträgt der Deckungsgrad der Ufervegetation im Bereich der Stützen nachweislich weniger als ein Prozent. Ausserdem kommen keine anderen geschützten oder gefährdeten Pflanzen vor. Es ist damit nicht von einer geschützten Ufervegetation im Sinne des NHG auszugehen. Massgeblich für die Beurteilung ist der bestehende Zustand der Ufervegetation im Beurteilungszeitpunkt und grundsätzlich nicht das Entwicklungspotential.

Darüber hinaus werden gemäss dem Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) verschiedene Massnahmen getroffen, um den Lebensraum des Seeufers bestmöglich zu schonen. Insbesondere wird möglichst auf Rammpfähle verzichtet. Die Dauer der Bauarbeiten sind zudem zeitlich beschränkt. Aufgrund des Bauprogramms lässt es sich nicht vermeiden, dass z.T. während der Schonzeiten der Fische Bauarbeiten im See ausgeführt werden müssen. Gemäss Absprache mit der Fischerei- und Jagdverwaltung des Kantons Zürich bestehen jedoch diesbezüglich keine Bedenken (vgl. UVB Kapitel 7.7).

Mehrere Einwendende argumentieren, dass ein natürlicher See grundsätzlich als schützenswerter Lebensraum nach Art. 18 Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG) aufzufassen sei. Bauliche Eingriffe in Form der beiden massiven Stützen sind grundsätzlich in solchen Lebensräumen unerwünscht, unabhängig der Dauer und Art der Beeinträchtigung.

Massgeblich dafür, ob der Zürichsee als solcher als schützenswert zu betrachten ist, sind die Inventare. An anderer Stelle wird dargelegt, dass die relevanten Inventare nicht betroffen sind oder die Eingriffe als nicht erheblich betrachtet werden. Zudem konnte aufgezeigt werden, dass keine Ufervegetation im Sinne des NHG tangiert wird und auch keine anderen geschützten oder gefährdeten Pflanzen vorkommen (vgl. Umweltverträglichkeitsbericht Kapitel 7.14).

Jemand argumentiert, dass der Einfluss des Projekts auf das Grundwasser nicht klar sei. Die Pfähle für die Stützen und Stationen, welche nach dem Rückbau der Seilbahn im Boden bzw. im Seegrund belassen werden, könnten das Grundwasser beeinträchtigen.

Die Umweltauswirkungen des Projekts wurden im Rahmen des Umweltverträglichkeitsberichts (UVB) umfassend analysiert und dokumentiert. Die Durchflusskapazität des Grundwassers bleibt mit den vorgesehenen Massnahmen erhalten. Die Fundationen für die Stützen bestehen aus Stahlbeton. Dieser verhält sich weitgehend inert. Eine Carbonatisierung des Betons und die Korrosion des Eisens ist aus Umweltsicht unproblematisch.

Mehrere Einwendende argumentieren, dass das Projekt erheblich in ökologisch wertvolle Lebensräume eingreife. So sei etwa die Grünanlage der Badi Mythenquai als «von besonderer Bedeutung, potenziell inventarwürdig» klassiert.

Die Badi Mythenquai wird gemäss der Biotoptypenkartierung (BTK) der Stadt Zürich als «von besonderer Bedeutung, potenziell inventarwürdig» klassiert. Die BTK weist jedoch lediglich Hinweischarakter auf und die verschiedenen Bereiche der Badi weisen eine unterschiedliche ökologische Qualität auf. Die Station selbst kommt im Bereich einer Liegewiese zu liegen, die stark genutzt wird und eine geringe ökologische Qualität aufweist. Zwar müssen gleichzeitig einige Bäume gefällt werden, was für die lokale Fauna jedoch keine wesentliche Beeinträchtigung bedeutet. Der Grossteil des Baumbestandes im Bereich der Badi Mythenquai bleibt bestehen und die gefällten Bäume werden wieder ersetzt, jedoch auf einen Kunstrasen und nicht auf eine Naturwiese gestellt. Wertvolle Baumbestände werden durch die Seilbahn nicht tangiert.

Jemand argumentiert, dass mit dem Projekt ein erhebliches Risiko von Kollisionen von Wasservogelarten nachts mit den Tragseilen über dem See besteht. Die Markierungen, Reflektoren oder Warnlichtern, welche zur Verbesserung der Sichtbarkeit der Seilbahn für Vögel sowie für den Flugverkehr vorgesehen sind, würden wiederum das Landschaftsbild stören.

Was die Gefahr des Vogelschlages angeht, wurde diese soweit technisch und betrieblich möglich, berücksichtigt. Ein Kollisionsrisiko für Vögel kann damit zwar nicht völlig ausgeschlossen werden, das Anbringen von zusätzlichen Markierungen oder einer Beleuchtung ist jedoch entweder aus betrieblichen Gründen nicht möglich (kein Kommunikationsseil oder Stromkabel vorhanden, Aufhängungen am Zug- oder Tragseil sind technisch nicht möglich) oder steht in Konflikt mit anderweitigen Umweltschutzinteressen (Landschaftsschutz, Schutz vor Lichtimmissionen usw.).

2.3.4 Weitere planerische Grundlagen

Mehrere Einwendende argumentieren, dass der kantonale Gestaltungsplan dem Leitbild Seebecken («Seebecken der Stadt Zürich – Leitbild und Strategie», Stadt Zürich 2009, 2018) widerspreche, u. a. der Aussage des Leitbilds, dass das Seebecken allseits öffentlich sei, dass die öffentlich zugänglichen Liegewiesen und Parks zum Baden der Bevölkerung zum Baden offen stehen oder dass die Auf-/Abbauzeiten, in welchen die Anlagen der Öffentlichkeit nicht zur Verfügung stehen, kurz gehalten werden.

Die Seilbahn steht nicht im Widerspruch zum Leitbild Seebecken. Gemäss Leitbild stellt das Seebecken sowohl einen hochwertigen Frei- und Naherholungsraum dar, soll aber auch eine hohe Erlebnismultifunktionalität und ein vielseitiges Angebot zur Verfügung stellen.

Bauten und Anlagen sind gemäss Leitbild nicht ausgeschlossen. Bei der Seilbahn handelt es sich um eine Anlage, die auf fünf Jahre befristet ist. Darüber hinaus hält das Leitbild fest, dass an Bauten und Anlagen qualitativ hohe Anforderungen gestellt werden. Die Anforderung widerspiegelt sich in den Gestaltungsplanvorschriften, wonach die Seilbahn für sich und im Zusammenhang mit der baulichen und landschaftlichen Umgebung eine besonders gute Gesamtwirkung erzielen muss. Die Gestaltung des Plangenehmigungsprojekts wurde in Absprache mit dem Baukollegium der Stadt Zürich mehrfach angepasst und durch dieses positiv beurteilt.

Das Seebecken bleibt auch mit der Seilbahn öffentlich zugänglich. Die Liegewiesen und Parks stehen weiterhin für andere Erholungsnutzungen zur Verfügung. Die Auf- und Abbauzeiten der Seilbahn werden kurzgehalten und möglichst auf die weniger intensiv genutzte Periode konzentriert.

Die Beanspruchung der heutigen öffentlich nutzbaren Flächen beschränkt sich auf einige wenige Bereiche. Die Beanspruchung erscheint vertretbar, zumal die Seilbahn ebenfalls der Erholung dient. Die Stationen werden zudem auf vergleichsweise weniger intensiv genutzten Flächen realisiert.

Jemand argumentiert, dass das Projekt einen schwerwiegenden Eingriff in die archäologische Schutzzone im Gebiet der Seilbahnstation Mythenquai bzw. in das Gebiet mit hohem archäologischem Potenzial im Bereich der Station Zürichhorn darstelle.

Das Gebiet der Station Mythenquai sowie der Bereich der westlichen Stütze im See befinden sich in einer archäologischen Zone (vgl. Planungsbericht). Die Station im Gebiet Zürichhorn befindet sich nicht in einer archäologischen Zone. Das Gebiet weist jedoch ein hohes archäologisches Potenzial auf. Archäologische Befunde/Funde sind an beiden Standorten nicht auszuschliessen. Zum Schutz von allfälligen archäologischen Befunden/Funden werden vor und während der Bauarbeiten archäologische Massnahmen (Sondierungen, Baubegleitungen) eingeplant. Treten während der Bauarbeiten spontan archäologische Fundstücke zu Tage, werden die entsprechenden Bauarbeiten gestoppt und die Kantonsarchäologie informiert (vgl. Umweltverträglichkeitsbericht Kapitel 7.18).

2.3.5 Erholung- und Lebensraum

Mehrere Einwendende argumentieren, dass wichtige Erholungsräume durch das Projekt empfindlich verkleinert würden, darunter die Badi Mythenquai, die Landiwiese und die Blattewiese. Diese Erholungsräume seien zudem heute bereits stark genutzt und belastet.

Mehrere Einwendende argumentieren, dass diese Erholungsräume durch die Seilbahn noch zusätzlich belastet würden. Zum einen durch die Bauarbeiten während dem Auf- und Abbau. Zum anderen durch zusätzliche Personen oder den durch sie verursachten Verkehr, Lärm oder Littering. Dies führe zu einer erheblichen Schmälerung der Aufenthaltsqualität der betroffenen Gebiete. Zudem könnte sich der Nutzungsdruck auf andere Erholungsräume ausdehnen.

Die Beanspruchung der heutigen öffentlich nutzbaren Flächen beschränken sich auf einige wenige Bereiche. Die Stationen werden zudem auf vergleichsweise weniger attraktiven und weniger intensiv genutzten Flächen realisiert. Die Auf- und Abbauzeiten der Seilbahn werden kurzgehalten und möglichst auf die weniger intensiv genutzte Periode konzentriert. Die (zusätzliche) Beanspruchung erscheint vertretbar, zumal die Seilbahn ebenfalls der Erholung dient und es sich bei den Seeanlagen nicht um ein sensibles oder ruhiges Erholungsgebiet handelt. Im Rahmen des Projekts wird ein Abfallkonzept erarbeitet.

Mehrere Einwendende argumentieren, dass mit der ZüriBahn, die Privatsphäre der Gäste des Strandbads Mythenquai verkleinert werde. Zudem würde durch fotografierende Fahrgäste das Fotografie-Verbot im Bad missachtet.

Das Risiko, dass das Fotografie-Verbot durch Badegäste selbst missachtet wird, wird als weitaus grösser eingeschätzt, als dass dies durch Fahrgäste der Seilbahn geschieht. Eine allfällige Missachtung der Privatsphäre von Gästen des Strandbads ist nicht Gegenstand des kantonalen Gestaltungsplans.

2.3.6 Öffentliches Interesse

Mehrere Einwendende argumentieren, dass kein öffentliches Interesse an der Bahn vorhanden sei. Die Zürcher Kantonalbank (ZKB) bzw. deren Tochter, die ZüriBahn AG, sei eine private Institution. Die ZüriBahn diene lediglich zu Werbezwecken. Der Eingriff in andere öffentliche Interessen wie der Landschaftsschutz sei damit nicht verhältnismässig.

Die ZKB ist eine selbstständige öffentlich-rechtliche Institution im Dienste des Kantons Zürich. Mit der ZüriBahn möchte die ZKB als eine Zürcher Institution ihr 150-jähriges Jubiläum feiern und der Zürcher Bevölkerung und Touristen ein besonderes Erlebnis ermöglichen. Die Bahn verbindet die beiden Erholungsräume Mythenquai und Zürichhorn und ermöglicht, die Stadt, den See und die Landschaft aus einer einzigartigen Perspektive zu erleben.

Die Seilbahn knüpft an die sehr beliebte Schwebebahn im Rahmen der Landi von 1939 bzw. an die rege genutzte Gondelbahn im Rahmen der Gartenbauausstellung von 1959 an. Das Projekt soll einerseits als verkehrstechnische Vision einen Beitrag zum Diskurs liefern, in-

wieweit Seilbahnen im urbanen Umfeld in der Schweiz geeignet sind, zukünftigen Herausforderungen im öffentlichen Verkehr zu begegnen. Andererseits werden mit der Bahn der Zürichsee und sein Uferbereich als einzigartiger Landschafts- und Siedlungsraum besser erlebbar gemacht. Dies entspricht sowohl den Zielen des kantonalen Richtplans wie auch verschiedener anderer Planungsdokumente.

Der Regierungsrat des Kantons Zürich und der Stadtrat der Stadt Zürich haben mehrmals ihr Interesse an dem Vorhaben ZüriBahn bekundet. Sie unterstützen das Projekt, von dem auch eine weitere Attraktivitätssteigerung im Standortwettbewerb zu erwarten ist. Das öffentliche Interesse an der Bahn wird auch mit dem Eintrag im regionalen Richtplan bekundet. Der Gemeinderat hat in seiner Beschwerde zum vom Regierungsrat festgesetzten Richtplan an das Verwaltungsgericht keinen Einwand gegen den Eintrag Nr. 61 Seilbahn /Gondelbahn Bereich Landiwiese / Belvoirpark bis Zürichhorn eingebracht.

Mit dem Rückbau der Seilbahn werden die beanspruchten Flächen wiederhergestellt und gegenüber dem ursprünglichen Zustand ökologisch und gestalterisch aufgewertet. Die ZüriBahn AG leistet dazu einen Beitrag an die Stadt Zürich für Aufwertungsmassnahmen im Bereich der beiden Standorte der Stationen nach Beendigung des Betriebs. Die ZKB verpflichtet sich darüber hinaus, einen finanziellen Beitrag an das städtische Sanierungs- und Aufwertungsprojekt Landiwiese und Saffa-Insel sowie an der dortigen Sanierung des Uferschutzes zu leisten.

Mehrere Einwendende argumentieren, dass der ZüriBahn AG öffentlicher Raum für private Zwecke und ohne Gegenleistung zur Verfügung gestellt werde. Dies sei eine Vorzugsbehandlung von staatlicher Seite gegenüber ihrer Konkurrenz.

Die Nutzung der Seefläche ist Gegenstand der wasserrechtlichen Konzession und wird durch die ZüriBahn AG vollumfänglich abgegolten. Auch für die Nutzung des öffentlichen Grunds der Stadt Zürich muss eine gebührenpflichtige Sondernutzungskonzession eingeholt werden. Zudem leistet die ZüriBahn im Rahmen der Sondernutzungskonzession eine Entschädigung an das Sportamt der Stadt Zürich für den Ertragsausfall der Badi Mythenquai sowie einen Beitrag an Grün Stadt Zürich für Aufwertungsmassnahmen im Bereich der beiden Standorte der Stationen nach Beendigung des Betriebs. Die ZKB verpflichtet sich darüber hinaus, einen finanziellen Beitrag an das städtische Sanierungs- und Aufwertungsprojekt Landiwiese und Saffa-Insel sowie an der dortigen Sanierung des Uferschutzes zu leisten.

Mehrere Einwendende argumentieren, dass die Akzeptanz des Vorhabens nicht gegeben sei. Der Gemeinderat der Stadt Zürich und das Quartier seien gegen das Vorhaben und hätten dies deutlich zum Ausdruck gebracht. Die Aussagekraft der Umfrageergebnisse, welche die ZüriBahn AG präsentierte und wonach eine Mehrheit der Befragten die Bahn befürworten oder sich gleichgültig gegenüber der Bahn äusserten, sei begrenzt.

Es ist üblich, dass derartige Projekte in Bevölkerung und Politik kontrovers diskutiert werden. Für den kantonalen Gestaltungsplan relevant ist, dass sich der Regierungsrat des Kantons Zürich und der Stadtrat der Stadt Zürich mehrfach hinter das Projekt gestellt haben. Die Erarbeitung des kantonalen Gestaltungsplans und des Plangenehmigungsprojekts wurde eng mit der städtischen Verwaltung abgestimmt.

Mehrere Einwendende argumentieren, dass der Einbezug der Bevölkerung mangelhaft sei.

Die gesetzlich vorgeschriebene Mitwirkung wird mit der öffentlichen Auflage gemäss §7 PBG gewährleistet. Die Stadt Zürich erhielt Gelegenheit, Einigungsverhandlungen gemäss §84 PBG zu verlangen. Es wurden ausserdem mehrere Informationsveranstaltungen in den betroffenen Quartieren durchgeführt. Zudem wurden die städtischen und kantonalen Fachstellen eng in die Erarbeitung des kantonalen Gestaltungsplans sowie in die Erarbeitung des Plangenehmigungsprojekts eingebunden.

2.3.7 Verkehr

Mehrere Einwendende argumentieren, dass die ZüriBahn ungenügend ins Netz des öffentlichen Verkehrs eingebunden sei. Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, insbesondere der S-Bahn und der Trams, befinden sich zu weit weg von der Seilbahn. Aufgrund der prognostizierten Anzahl Fahrgäste habe die Erschliessung mit dem ÖV grösste Bedeutung. Die schlechte ÖV-Erschliessung führe entsprechend zu sehr viel Mehrverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und zu einer starken Belastung der Quartiere.

Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr wird als ausreichend eingestuft. Das Verkehrskonzept, das Bestandteil des Plangenehmigungsgesuchs ist, dokumentiert die Erschliessung ausführlich.

Die ZüriBahn-Station Zürichhorn wird demgemäss durch die Bushaltestelle «Chinagarten» in unmittelbarer Nähe der ZüriBahn-Station von den Buslinien 912 und 916 je nach Wochentag bzw. Tageszeit zwei bis acht Mal pro Stunde bedient, an Werktagen jedoch nur in Fahrtrichtung stadtauswärts. Die Tram- und Bushaltestelle «Fröhlichstrasse» befindet sich in rund 500 m Entfernung von der geplanten Station. Die Tramlinien 2 und 4 sowie die Buslinie 33 verkehren montags bis samstags im 7.5-Minuten-Takt, an Sonntagen im 10-Minuten-Takt. Der Bahnhof Tiefenbrunnen befindet sich in rund 900 m Entfernung von der geplanten ZüriBahn-Station. Die zwei S-Bahnlinien S6 und S16 verkehren im 30-Minuten-Takt.

Die ZüriBahn-Station Mythenquai wird primär durch die Bushaltestelle «Landiwiese» mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Haltestelle befindet sich in rund 150 m Entfernung von der geplanten ZüriBahn-Station. Mit den Buslinien 161 und 165 stehen pro Stunde und Richtung vier Kurse von bzw. bis «Bürkliplatz» zur Verfügung (an Werktagen zu den Spitzenzeiten acht Fahrten pro Stunde und Richtung). Der Bahnhof Wollishofen befindet sich rund 600 m von der geplanten Station entfernt. Er wird von den S-Bahnlinien S8 und S24 im 30-Minuten-Takt bedient. Ausserdem bedient die Tramlinie 7 entlang der Seestrasse die Haltestellen «Bahnhof Wollishofen» (Distanz zur ZüriBahn-Station 650 m) und «Billoweg» (550 m) im 7.5-Minuten-Takt, am Sonntag im 10-Minuten-Takt.

Der kantonale Gestaltungsplan sieht vor, dass bei Bedarf zusätzliche Kapazitäten bereitgestellt werden, damit auch bei grossem Passagieraufkommen eine ausreichende ÖV-Kapazität gewährleistet werden kann. Es werden ausserdem keine Parkplätze angeboten. Somit ist die Konkurrenzierung durch den MIV deutlich geringer. Der kantonale Gestaltungsplan sieht diverse Massnahmen vor, um den MIV-Anteil der Seilbahnbesucher möglichst gering zu halten und um unerwünschte Auswirkungen des Verkehrs in den an die Seilbahnstationen angrenzenden Quartiere zu reduzieren.

Mehrere Einwendende argumentieren, dass das Projekt die Verkehrsbelastung in den ohnehin schon stark belasteten Quartieren noch zusätzlich erhöht. Die Abschätzungen gemäss dem im Zusammenhang mit dem Umweltverträglichkeitsbericht erstellten Verkehrskonzept seien nicht realistisch. Die vorgesehenen Massnahmen seien nicht ausreichend.

Mehrere Einwendende argumentieren, dass das Projekt zu einer prekären Parkplatzsituation in den Quartieren führe und erheblicher Parkplatzsuchverkehr generiere. Die vorgesehenen Massnahmen zur Minderung dieser Problematik seien nicht ausreichend.

Es bestehen in der Schweiz keine Erfahrungen mit Seilbahnen im innerstädtischen Gebiet. Die Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen ist entsprechend schwierig. Die getroffenen Annahmen und Herleitungen wurden von Verkehrsexperten gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern der Stadt, des Kantons und des ZVV getroffen. Der auf dieser Basis abgeschätzte Mehrverkehr erscheint plausibel. Der Mehrverkehr wird als vertretbar eingestuft. Insbesondere auf den Hauptverkehrsachsen ist der durch die Seilbahn ausgelöste Mehrverkehr unerheblich (vgl. Kapitel 5 UVB). Die Annahmen sind aufgrund fehlender Vergleichsprojekte mit Unsicherheit behaftet. Der kantonale Gestaltungsplan schreibt aus diesem Grund vor, dass die Auswirkungen im Rahmen eines Monitorings laufend überprüft werden. Dieses beinhaltet auch die Überprüfung der Parkplatzsituation in den Quartieren (vgl. ebenfalls Kapitel 5 UVB). Die ZüriBahn AG wird mit dem kantonalen Gestaltungsplan dazu verpflichtet, die in den Gestaltungsplanvorschriften bezeichneten Massnahmen zu ergreifen, sollten sich die Annahmen zum Verkehrsaufkommen als unzutreffend erweisen. Es liegt in

der Natur der Sache, dass die Wirkung der vorgesehenen Massnahmen heute nicht mit Sicherheit abgeschätzt werden können. Es erscheint darum nicht sinnvoll, die Massnahmen bereits zum heutigen Zeitpunkt abschliessend festzulegen oder weitergehende Massnahmen zu bestimmen. Der Mechanismus, dass ein separates Gremium basierend auf dem Monitoring über die zu ergreifenden Massnahmen entscheidet wird als effizient und zweckmässig eingeschätzt.

Jemand argumentiert, dass keine attraktiven Fuss- und Veloverbindungen zu den Seilbahnstationen führten. In den Sommermonaten bestehe keine direkte Fusswegverbindung am See entlang zur Seilbahnstation Mythenquai. Die Velowege seien zudem auf beiden Seeseiten im Mischverkehr mit dem Fussverkehr geführt und daher wenig attraktiv.

Jemand argumentiert, dass die geplante Seilbahn der Einschränkungen auf der Veloroute auf Seite Mythenquai zur Folge habe. Durch den Auf-/Abbau der Seilbahn werde die Veloroute, welche bereits durch andere Veranstaltungen regelmässig eingeschränkt wird, zusätzlich behindert.

Die Seilbahnstationen sind für den Fuss- und Veloverkehr sehr gut erschlossen. Der auf Seite Mythenquai für Fussgänger und Velos zur Verfügung stehende Weg ist relativ breit und verläuft von der Strasse getrennt. Konflikte zwischen Fussgängern und Velofahrern sind zwar nicht auszuschliessen, allerdings ist auch an anderen Stellen um das Seebecken eine gegenseitige Rücksichtnahme angezeigt. Es ist nicht erforderlich, Fusswege dem See entlang zu führen.

Die Installationen für den Bau und Rückbau beschränken sich auf die minimal notwendigen Infrastrukturen. Durch die Bauarbeiten sind die Wegbeziehungen je nach Bauphase für den Langsamverkehr kurzzeitig eingeschränkt bzw. über Umwege gewährleistet (vgl. UVB Kapitel 4.5). Die Beurteilung der Einschränkungen obliegt der Stadt. Aus kantonaler Sicht erscheinen sie vertretbar.

2.3.8 Verschiedene Argumente

Mehrere Einwendende argumentieren, dass es keine bindende Zusicherung gibt, dass die Seilbahn nach fünf Jahren tatsächlich wieder rückgebaut wird.

Die befristete Betriebsdauer von fünf Jahren sowie der Rückbau sämtlicher in Zusammenhang mit der Seilbahn erstellten Bauten und Anlagen (mit Ausnahme eines Teils der Fundationen im Seegrund) werden im kantonalen Gestaltungsplan ZüriBahn grundeigentümerverbindlich geregelt. Im Beschluss des Regierungsrats zur Festsetzung des regionalen Richtplaneintrags werden die Voraussetzungen für einen Weiterbetrieb wie folgt aufgeführt: «Eine verlängerte Betriebsdauer wäre nur dann möglich, wenn die richt- und nutzungsplanerischen Grundlagen sowie die seilbahnrechtlichen Verfahren neu erarbeitet und den zuständigen Gremien zur Beschlussfassung unterbreitet würden. Vorgängig dazu müssten insbesondere der Nachweis des Bedarfs, der Wirtschaftlichkeit und der Auswirkungen auf das Erscheinungsbild im unteren Seebecken geklärt werden».

Mehrere Einwendende argumentieren, dass die zeitliche Befristung des Projekts nicht ausreiche, um den Eingriff in die der Seilbahn entgegenstehenden öffentlichen Interessen zu rechtfertigen.

Die zeitliche Befristung der Anlage wird für die Beurteilung der Eingriffe in die öffentlichen Interessen als wesentlich beurteilt. Insbesondere der Umstand, dass nach dem Rückbau keinerlei bleibende Beeinträchtigungen von Inventarobjekten zu erwarten sind, ist für die Einschätzung, ob eine wesentliche Beeinträchtigung vorliegt, zentral. Der befristete Eingriff in die öffentlichen Interessen betrifft darüber hinaus lediglich inventarisierte und keine geschützten Objekte. Die Beeinträchtigung der Inventarobjekte wurde durch die städtischen Fachstellen als hinnehmbar beurteilt. Kantonale Objekte sind nicht betroffen.

Jemand argumentiert, dass die Seilbahnstationen gemäss der Gefahrenkarte Hochwasser der Stadt Zürich direkt oder in unmittelbarer Nähe eines Bereichs mit einer Gefährdung durch Hochwasser liegt.

Mit den im Projekt enthaltenen baulichen Massnahmen können die möglichen Auswirkungen eines Extremhochwassers und die möglichen Auswirkungen von Oberflächenabfluss minimiert werden. Alle Räume befinden sich oberhalb der Schutzzielhöhe (vgl. Umweltverträglichkeitsbericht Kapitel 7.19).

Mehrere Einwendende argumentieren, dass das Projekt nicht den Anforderungen gemäss Seilbahngesetz entspreche. So sei die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr nicht ausreichend und es sei nicht gewährleistet, dass keine wesentlichen öffentlichen Interessen, namentlich der Raumplanung, des Natur- und Heimatschutzes oder des Umweltschutzes dem Projekt entgegenstehen. Zudem sei keine Bedarfsbegründung vorhanden.

Aus Sicht des Kantons bestehen keine offensichtlichen Zweifel daran, dass die Seilbahnrechtlichen Anforderungen nicht eingehalten werden können: Die Erschliessung ist gut. Ebenso wurde aufgezeigt, dass keine wesentlichen öffentlichen Interessen dem Projekt entgegenstehen bzw. dass der Eingriff in diese Interessen nicht schwer wiegt und als verhältnismässig eingestuft wird. Die spezifischen Anforderungen des Seilbahngesetzes sind Gegenstand des Plangenehmigungsverfahrens und sind in diesem Rahmen durch das Bundesamt für Verkehr detailliert zu prüfen.

Mehrere Einwendende argumentieren, dass das Vorhaben nicht nachhaltig sei. Neben dem Energieverbrauch für den Antrieb der Bahn sei auch die graue Energie, die für die Infrastruktur und den Auf- und Abbau der Bahn benötigt werde, zu berücksichtigen. Eine Investition von 50 bis 60 Millionen Franken für ein Projekt, das nach fünf Jahren abgebrochen wird, sei zudem auch wirtschaftlich nicht nachhaltig. Das Projekt sei zudem mit den städtischen Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft nicht vereinbar.

Im Rahmen der Planung des Seilbahnprojekts wurden verschiedene Aspekte betreffend die Nutzung von erneuerbarer Energie sowie hinsichtlich die Rezyklierbarkeit der Anlage abgeklärt und verschiedene Massnahmen getroffen. Gemäss den detaillierten Abklärungen, die im Rahmen des Umweltverträglichkeitsberichts vorgenommen wurden, kann die Umweltschutzgesetzgebung eingehalten werden. Darüber hinaus besteht aus kantonaler Sicht keine Handhabe zur Einforderung weitergehender Nachhaltigkeitsziele. Dies betrifft insbesondere auch die wirtschaftliche Nachhaltigkeit oder die Einhaltung der städtischen Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft.

Mehrere Einwendende argumentieren, dass die ZüriBahn AG eine nicht gerechtfertigte baurechtliche Sonderbehandlung erfährt. Andere Bauvorhaben am Seeufer seien in Vergangenheit von Kanton und Stadt abgewiesen worden.

Es gelten dieselben gesetzlichen und planerischen Vorgaben wie für andere Vorhaben. Wie im Planungsbericht sowie im Umweltverträglichkeitsbericht aufgezeigt wird, werden diese Vorgaben vollumfänglich eingehalten.

Jemand argumentiert, dass die ZKB mit dem Projekt den Leistungsauftrag zur Nachhaltigkeit missachtet.

Die Beurteilung dieses Aspekts (bzw. dessen allfällige Sanktionierung) ist nicht Gegenstand eines kantonalen Gestaltungsplans.

Jemand argumentiert, dass die Seilbahn Schiffe und Passagiere auf dem Zürichsee gefährden könne, z. B. durch Eisschlag oder fallengelassene Gegenstände.

Das Risiko wird als vertretbar eingestuft. In den Kabinen werden ausserdem Hinweise angebracht, dass keine Objekte aus den Fenstern geworfen werden dürfen.