Einschreiben

Kanton Zürich
Amt für Raumentwicklung
Christian Werlen, Fachleiter Sondernutzungsplanung
Stampfenbachstrasse 12
8090 Zürich

Zürich, 30.10.2026

Stellungnahme der SP Stadt & Kanton Zürich zum kantonalen Gestaltungsplan «Zoo Zürich» mit Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und Rodung sowie der Teilrevision des Plans der kantonalen und regionalen Nutzungszonen / statischen Waldgrenzen

Sehr geehrter Herr Werlen, sehr geehrte Damen und Herren,

Die SP Stadt & Kanton Zürich bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum kantonalen Gestaltungsplan «Zoo Zürich» mit Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und Rodung sowie der Teilrevision des Plans der kantonalen und regionalen Nutzungszonen / statischen Waldgrenzen.

Die SP Stadt & Kanton Zürich anerkennen den Zoo Zürich als bekannte und attraktive Freizeitattraktion mit einer wichtigen Bildungsfunktion. Aus diesem Grund stehen wir der qualitätsvollen und nachhaltigen Erweiterung des Zoo Zürich offen gegenüber und lehnen die Pläne zur Weiterentwicklung bezüglich Verkehrs nicht grundsätzlich ab.

Wir begrüssen, dass das künftige Besucher:innenwachstum des Zoos mit dem öffentlichen Verkehr aufgefangen werden soll. Positiv ist auch, dass das Modal-Split-Ziel gegenüber der ersten Vorprüfung ambitionierter festgelegt wurde. Das reicht aber noch nicht: Damit der Zoo seinen Beitrag zu den Klimazielen leisten kann, muss der Autoverkehr nicht nur anteilsmässig, sondern auch absolut sinken. Dem geplanten Parkhaus steht die SP deshalb sehr kritisch gegenüber, es kommt für uns im vorgesehenen Rahmen nicht in Frage. Stattdessen sind wir der Meinung, dass der öffentliche Verkehr über die bestehenden Pläne hinaus substanziell gestärkt werden müsste, um dafür zu sorgen, dass die Zoo-Besucher:innen grossmehrheitlich auf den ÖV umsteigen.

Ein Parkhaus allein verbessert die Erschliessung nicht

Der Gestaltungsplan knüpft die Erweiterung des Zoos an den Bau einer Tiefgarage. Begründet wird dies damit, dass die heutige Erschliessung für das erwartete höhere Besuchsaufkommen nicht ausreicht. Die Tiefgarage schafft aber keine zusätzliche Kapazität, denn sie ersetzt nur bestehende Parkplätze, die gleichzeitig aufgehoben werden. Ihr Nutzen ist lokal: Sie bündelt den Suchverkehr, entlastet das Klösterli-Quartier und macht Flächen frei, u.a. für die Tramverlängerung und die Luftseilbahn. Das zusätzliche Besuchsaufkommen kann hingegen nur der öffentliche Verkehr aufnehmen. Die Erweiterung des Zoos ist

deshalb in erster Linie an den Ausbau des ÖV zu knüpfen. Und weil die Anreise mit dem Auto künftig abnehmen soll, sieht die SP das vorgesehene Parkhaus kritisch.

Heute stehen im weiteren Umfeld des Zoos rund 1'450 öffentliche Parkplätze zur Verfügung, davon rund 750 in unmittelbarer Nähe des Zoos. Mit 1'200 Plätzen orientiert sich das geplante Parkhaus am Maximalbedarf an wenigen Spitzentagen. Diese Auslegung beurteilt auch die Abteilung Luft, Klima und Strahlung der kantonalen Baudirektion kritisch[1]. Aus Sicht der SP müssen sich der Zoo, der Kanton und die Stadt das Ziel setzen, den allergrössten Teil des Besuchsverkehrs mit dem öffentlichen Verkehr bewerkstelligen zu können.

Spitzen mit vorhandenen Parkplätzen abdecken

Eine Tiefgarage mit 1'200 Plätzen würde die zweigeschossige Unterkellerung der gesamten ASVZ-Sportanlage erfordern und dürfte rund 100 Millionen Franken kosten. Das ist fast so viel wie der Kaeng Krachan Elefantenpark und die Lewa-Savanne zusammen. Die volle Kapazität wird aber nur an rund acht Tagen im Jahr benötigt, an den meisten Tagen dürften zwei Drittel der Plätze leer stehen. Sinnvoller wäre es, mehr Mittel in die Förderung des ÖV zu investieren und Spitzen sowohl mit Nachfragesteuerung und mit bestehenden Parkplätzen abzudecken, die an diesen Tagen ohnehin frei sind. So wurde es bisher beim Dolder gehandhabt, und so ist es künftig mit dem Parkhaus Hohe Promenade vorgesehen. Dass Besuchende an Spitzentagen mit dem Shuttlebus zum Zoo fahren, gilt also bereits heute als zumutbar. Eine verstärkte Investition in den öffentlichen Verkehr wäre finanziell wie ökologisch die nachhaltigere Investition, auch mit Blick auf die graue Energie eines grossen Tiefbaus.

Auch Stettbach bietet sich an. Die SP hält es für zumutbar, dort zu parkieren und mit der Seilbahn zum Zoo zu fahren, bis zu deren Inbetriebnahme mit dem Shuttlebus. Der Standort liegt direkt bei einer Autobahnausfahrt, und die bestehenden Tiefgaragen mit Tausenden Plätzen stehen an Wochenenden, Feiertagen und in den Ferien grösstenteils leer. Der Zoo könnte sie über privatrechtliche Vereinbarungen nutzen. Das muss allerdings gezielt und quartierverträglich geschehen, damit Stettbach und Dübendorf nicht zusätzlich mit Verkehr belastet werden. Nur so bleibt auch die Akzeptanz für die Seilbahn in Dübendorf erhalten.

Neubau droht Autoverkehrsaufkommen zu zementieren

Gemäss dem «E-Mobilität Gesamtkonzept» der Stadt Zürich muss der Autoverkehr bis 2050 trotz Elektrifizierung um 37 Prozent sinken, damit die Klimaziele erreicht werden. Die Elektrifizierung allein genügt also nicht: Auch der Autoverkehr zum Zoo muss abnehmen. Ein Parkhaus, das den heutigen Bestand eins zu eins übernimmt, steht diesem Ziel entgegen.

In dieselbe Richtung zielen weitere Grundlagen von Stadt und Kanton. Die Stimmberechtigten der Stadt Zürich haben 2022 das Ziel Netto-Null 2040 beschlossen. Der Kanton strebt gemäss seiner langfristigen Klimastrategie Netto-Null bis 2040, spätestens bis 2050 an, und der Klimaschutz ist seit 2022 in der Kantonsverfassung verankert. Der Verkehr verursacht rund 40 Prozent der Treibhausgasemissionen im Kanton und ist damit der grösste Einzelposten. Gemäss kantonalem Richtplan, Gesamtverkehrskonzept und ZVV-Strategie soll der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modalsplit bis 2040 auf mindestens 40 Prozent steigen. Das Parkplatzangebot am Zielort ist dafür einer der wirksamsten Hebel: Wer sicher mit einem freien Platz direkt beim Eingang rechnen kann, nimmt das Auto. Ein Freizeitziel mit Tramanschluss und künftiger Seilbahn eignet sich besonders gut, um diese Ziele umzusetzen.

Ein grosses Parkhaus würde die Zahl der Parkplätze auf Jahrzehnte festschreiben. Zudem entstünde Druck, es möglichst gut auszulasten, um Investitions- und Betriebskosten zu decken. Deshalb braucht es

[1] Amt für Raumentwicklung (ARE), Beurteilung des Umweltverträglichkeitsberichts und 2. Vorprüfung des Gestaltungsplans, Seite 14

ein klares Bekenntnis dazu, den Autoverkehr zum Zoo im Vergleich zu heute auch absolut zu reduzieren und die Anzahl Parkplätze insgesamt zu reduzieren, sobald das ÖV-Angebot dies erlaubt.

Umweltverantwortung für den Zoo

Neben der direkten Zerstörung von Lebensräumen, etwa durch Abholzung, ist der menschgemachte Klimawandel die Hauptursache dafür, dass so viele Arten bedroht sind – genau jene Arten, die der Zoo schützen und erhalten will. Nimmt der Zoo diese Aufgabe ernst, dürfen sein Betrieb und insbesondere die An- und Abreise seiner Besuchenden das Problem nicht weiter verschärfen. Mit einem Parkhaus im vorgesehenen Rahmen droht jedoch genau dies.

Unser Bild für den Verkehr zum Zoo

Wir stellen uns einen Zoo vor, den die grosse Mehrheit der Besuchenden mit dem öffentlichen Verkehr, mit dem Velo oder zu Fuss erreicht. Das Tram fährt bis zum Haupteingang, und die Seilbahn bringt Gäste von der S-Bahn in Stettbach in wenigen Minuten auf den Zürichberg. Die Quartierstrassen rund um den Zoo sind vom Such- und Parkierverkehr befreit, und wo heute Autos stehen, entstehen Grünflächen und Platz für den Fuss- und Veloverkehr. Beim Eingang gibt es genügend Veloabstellplätze, auch für Lastenvelos. Wer auf das Auto angewiesen ist, findet weiterhin einen Parkplatz. Die Zahl der Autofahrten zum Zoo sinkt aber, auch wenn der Zoo wächst.

Aus dieser Zukunftsskizze ergibt sich die Beurteilung der SP. Die Verlängerung des Trams bis zum Haupteingang und die Seilbahn ab Stettbach müssen vom ZVV gutgeheissen und in seiner mittelfristigen Planung verankert sein. Es braucht zusätzliche zu den bisher vorgesehenen Massnahmen, um die Anreise mit dem ÖV wirklich attraktiv zu machen - beispielsweise ein ausgebautes Kombiticket. Die bisherigen öffentlichen Parkplätze sind verbindlich zu reduzieren. Eine gute Veloabstellinfrastruktur beim Eingang gehört zum Projekt. Und ein konsequentes Monitoring muss überprüfen, ob die Fahrtenzahl und die Ziele des Verkehrskonzepts eingehalten werden, und den Zoo bei Verfehlungen zeitnäher zu wirksamen Massnahmen verpflichten.

Aus diesen Gründen fordert die SP Stadt & Kanton Zürich folgendes:

- Die Planung ist so zu überarbeiten, dass sie ohne ein Parkhaus im vorgesehenen Rahmen auskommt.

Zur konsequenten Förderung des ÖV sind folgende Massnahmen zu ergreifen:

- Die Verlängerung des Trams bis zum Haupteingang mit Wendeschlaufe ist bereits mittelfristig umzusetzen und durch den ZVV in die Planung aufzunehmen

- Mehr Tramkurse zum Zoo, insbesondere an Wochenenden, Feiertagen und in den Ferien (insb. Massnahmen 6 und 8 des Verkehrskonzepts)

- Bau der Seilbahn von Stettbach zum Zoo mit Erweiterungsmöglichkeit, um mehr als 4% des Modalsplits aufzufangen

- ZVV-weite vergünstigte Kombitickets ÖV & Zoo, inkl. Zone 110

- Direkter Shuttle-Bus ab Zürich HB an Spitzentagen, Shuttlebus ab Stettbach bis zur Inbetriebnahme der Zoo-Seilbahn

- Weitere Massnahmen, die nötig sind, um die Erschliessung trotz sinkendem MIV zu gewährleisten

Zusätzlich braucht es Massnahmen zur Reduktion des MIV:

- Grossflächige Aufhebung von öffentlichen Parkplätzen
- Insbesondere Aufhebung der bisherigen oberirdischen Parkplätze an der Zürichbergstrasse, im Klösterli, auf dem PP Masoala sowie an der Forrenweid-, Dreiwiesen- sowie Krähbühlstrasse
- Der Stichtag für die Berechnung der bestehenden Anzahl an Parkplätzen ist auf Ende 2026 festzusetzen (statt 2022)
- Erhalt einzelner Parkplätze für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen in Nähe des Eingangs sowie für die Angestellten soweit zwingend nötig
- Gezielte Nutzung von bestehenden Parkierungsanlagen, insbesondere im Raum Stettbach, mindestens an Spitzentagen
- Parkgebühren zum kostendeckenden Betrieb der Parkierungsanlagen, Nutzung von dynamischen Tarifen zu Zeiten hoher Nachfrage (Massnahme 12 Verkehrskonzept)
- Verstärkung der Schutzmassnahmen für die umliegenden Quartiere vor Fremdparkierer:innen
- Grosszügige Planung von Veloabstellplätzen in unmittelbarer Nähe des Zoo-Eingangs, welche auch den Platzbedürfnissen der wachsenden Bedeutung von Lastenvelos und eCargo-Bikes gerecht werden
- Griffiges Monitoring des Verkehrs und zeitnähere Verpflichtung des Zoos zu Massnahmen, wenn die Fahrtengrenzen nicht eingehalten werden
- Neue Reservationspflicht für Parkplätze, mit deren Anzahl der erforderliche MIV-Anteil am Modalsplit zum Erreichen der Klimaziele gesteuert werden kann (analog Massnahme 18 Verkehrskonzept)
- Weitere spürbare Massnahmen zur Nachfragesteuerung durch den Zoo Zürich, um Spitzen zu brechen (Massnahme 22 Verkehrskonzept)

Der Gestaltungsplan ist gemäss den formulierten Forderungen zu überarbeiten. Die geforderten Verpflichtungen durch den ZVV sind verbindlich einzuholen.

Freundliche Grüsse

Sozialdemokratische Partei
Stadt und Kanton Zürich

Oliver Heimgartner
Präsident SP Stadt

Michèle Dünki-Bättig
Co-Präsidentin SP Kanton

Jean-Daniel Strub
Co-Präsident SP Kanton

Sozialdemokratische Partei Zürich | Gartenhofstrasse 15 | 8004 Zürich | 044 578 10 00 | info@spzuerich.ch | www.spzuerich.ch