

Zürich, den 12. Mai 2010

## **DER STADTRAT VON ZÜRICH**

**an den Gemeinderat**

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 18. November 2009 reichten die Gemeinderäte Robert Schönbächler (CVP) und Mario Mariani (CVP) folgende Motion, GR Nr. 2009/532, ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Vorlage für die Projektierung der Schiffbarmachung von Limmat und Sihl zwischen Landesmuseum bis zum Escher-Wyss-Platz zu unterbreiten.

### **Begründung**

Laut einer Umfrage der «Vereinigung Kulturmeile Zürich-West» bei Personen und Firmen die hier leben und arbeiten, sind über 63 Prozent dafür, dass die Limmatschiffahrt bis Zürich-West ausgedehnt werden könnte. Für das aufstrebende Zürich-West und für die Stadt Zürich wäre dies eine städtebauliche Bereicherung, da die Innenstadt vom Habitus her mit dem neuen Zentrum, Zürich-West, zusammenwachsen würde. Die Schiffbarmachung in diesem Bereich der Limmat / Sihl wäre eine städtebauliche Chance mit viel touristischem Potenzial.

Pläne und Visualisierungen haben aufgezeigt, dass das Ganze technisch machbar ist. Mit einer Variante, die bestehende Niveaumauer beim EWZ Letten weiterzuziehen, könnte bei höheren Pegelständen der Sihl ausserdem mehr Elektrizität produziert werden. Eine weitere Niveaumauer entlang des bestehenden Limmatkanals und das Wipkinger Anpasswehr garantieren auch bei Niedrigstwasser die Schiffbarkeit. Probleme mit Ökologie und Grundwasser in dieser Zone könnten ausgeschlossen werden, da die Situation dem Pegelstand nach mittlerem Regenwetter entspricht.

Bei mittleren Pegelständen ist die Sihl / Limmat stets schiffbar, allerdings mit starken Strömungen. Die Schleusen, das Anpasswehr Wipkingen sowie die Mauern beruhigen den Fluss in der Fahrtrinne. Die eventuell nötige 2. Schleuse könnte auch ein Kreuzungspunkt für 2 Schiffe sein. Die spektakulären Orte sind stets von Fussgängern begehbar, damit die Schiffmanöver beobachtet werden können.

Alle Bauten sind bei Höchstwasser überflutbar, die Schifffahrt ist bei Höchstpegelstand unterbrochen.

Zu prüfen wäre nun, ob die Beton-Mauerelemente einfach ins Flussbett gestellt werden können oder ob grundwassergefährdende Fundamente gegossen werden müssen. Durch die Bauerei und Hochwasserprävention in der Sihl hat die Stadt bereits Erfahrungen mit solchen Mauern und Umleitungen im Fluss. Es müsste auch ein Budget geschätzt werden.

Gemäss Art. 90 GeschO GR wird der Stadtrat mit einer Motion verpflichtet, den Entwurf für den Erlass, für die Änderung oder für die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderates fällt. Lehnt der Stadtrat die Entgegennahme der Motion ab, hat er dies innert sechs Monaten seit Einreichung der Motion schriftlich zu begründen (Art. 91 Abs. 2 GeschO GR).

Der Stadtrat lehnt die Entgegennahme der Motion aus folgenden Gründen ab:

Die Motion hat die Schiffbarmachung der Limmat zwischen dem Landesmuseum und dem Escher-Wyss-Platz zum Gegenstand. Diese Idee erscheint auf den ersten Blick bestechend. Bei näherer Betrachtung zeigt sich jedoch, dass von einer Umsetzung aus verschiedenen Gründen abzusehen ist. Einerseits stellen sich Fragen betreffend der Bewilligungs- und Realisierungsfähigkeit. Andererseits ist davon auszugehen, dass für den Fall, dass eine Umsetzung machbar wäre, diese mit Aufwendungen verbunden wäre und Auswirkungen zeitigen würde, die in keinem Verhältnis zum erzielten Ergebnis stehen.

Rein aus nautischer Sicht erscheint eine Verlängerung der Limmat-Schiffahrt grundsätzlich möglich. Dies würde den Einbau einer Schleuse oder eines Schiffshebewerks im Bereich des Oberwasserkanals des Kraftwerkes Letten, eine Kanalisierung und Regulierung der Limmat zwischen Lettenwehr und Escher-Wyss-Platz sowie ein Wehr unterhalb des Escher-Wyss-Platzes erfordern, in der Motion «Wipkinger Anpasswehr» genannt. Praktische Schwierigkeiten dürften dem Vorhaben die wahrscheinlich unterschiedliche Regulierung der Limmat oberhalb und unterhalb des Lettenwerks bereiten wegen des Zuflusses der sehr unregelmässig wasserführenden Sihl.

Bei Fliessgewässern wie der Limmat handelt es sich um einen sensiblen und rechtlich stark regulierten Bereich. Massgebend sind das Bundesgesetz vom 21. Juni 1991 über den Wasserbau (WBG; SR 721.100) sowie die Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 24. Januar 1991 über den Schutz der Gewässer (Gewässerschutzgesetz, GSchG; SR 814.20). Das soeben revidierte Gesetz sieht neu eine Bestimmung vor, welche den Geschiebehalt regelt. Diese Bestimmung müsste, genau wie die weiteren Bestimmungen des neuen Gewässerschutzgesetzes, eingehalten werden. Von zentraler Bedeutung ist sodann das Bundesgesetz vom 21. Juni 1991 über die Fischerei (BGF; SR 923.0) und die einschlägige kantonale Gesetzgebung. Die nötigen baulichen Massnahmen erfordern eine fischereipolizeiliche Bewilligung. Eine solche würde nur dann erteilt, wenn die freie Fischwanderung sichergestellt werden kann. Ein Gutachten im Zusammenhang mit einem anderen Vorhaben im selben Perimeter legt den Schluss nahe, dass die erforderlichen Verbauungen (Wehr unterhalb Escher-Wyss-Platz, Schleusen im Oberwasserkanal im Bereich Badeanstalt oberer Letten, Weiterziehung der Niveaumauer beim Kraftwerk Letten sowie eine neue Niveaumauer) kaum bewilligungsfähig sind. Allenfalls würde die Bewilligung unter einschneidenden Auflagen erteilt, wie der Erstellung einer geeigneten Fischauf- und Fischabstieghilfe. Ob eine solche Fischauf- und Fischabstieghilfe in Anbetracht der beschränkten räumlichen Verhältnisse überhaupt realisierbar wäre, erscheint zweifelhaft und wäre in jedem Fall mit hohen Investitionen verbunden.

Als problematisch ist auch die Gewährleistung der Hochwassersicherheit einzustufen. Das Amt für Wasser, Energie und Luft des Kantons Zürich (AWEL) ist zurzeit dabei, Massnahmen auszuarbeiten, um die Hochwassersicherheit der Sihl und des Hauptbahnhofes zu verbessern. Der Streckenabschnitt Landesmuseum bis Escher-Wyss-Platz befindet sich bezüglich Hochwassersicherheit in einem sensiblen Perimeter. Gemäss einer ersten groben Einschätzung hält das AWEL die Bewilligungsfähigkeit des Vorhabens wegen der Aus-

wirkungen der damit verbundenen Stauungen auf die Hochwassersicherheit sowie den Naturschutz für fraglich. Auch diesbezüglich ist festzuhalten, dass – sofern ein derartiges Projekt überhaupt bewilligungsfähig wäre – mit hohen Kostenfolgen zu rechnen wäre.

Weiter ist darauf hinzuweisen, dass die Schiffbarmachung zur Folge hätte, dass das Schwimmen in der Limmat im Gebiet der Schleuse in der Badeanstalt oberer Letten untersagt werden müsste.

Die Schiffbarmachung der Limmat hätte im Übrigen erhebliche Auswirkungen auf das Elektrizitätswerk der Stadt Zürich (ewz). Im Jahr 2003 wurde das Kraftwerk Letten erneuert: Die zwei alten Maschinengruppen wurden durch Kaplan-turbinen ersetzt und ein geschlossener Kühlkreislauf eingebaut. Eine Schiffbarmachung der Limmat würde wesentliche Anpassungen an Wehr, Kanal und an den Kraftwerksanlagen erfordern. Das Ausmass der erforderlichen Anpassungen ist ohne Vorliegen eines konkreten Projekts schwierig abzuschätzen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Schiffbarmachung der Limmat bis zum Escher-Wyss-Platz insgesamt ein Investitionsvolumen in der Höhe eines zweistelligen Millionenbetrages verursachen würde.

Neben dem erwähnten Investitionsbedarf ist zu berücksichtigen, dass die Schiffbarmachung der Limmat bis zum Escher-Wyss-Platz entgegen den Ausführungen in der Motion gemäss Ansicht des ewz zu einer erheblichen Produktionseinbusse führen würde. Heute steht dem ewz für das Kraftwerk Letten eine Gefällsstufe von rund 4,5 bis 5,3 m zur Verfügung. Es ist davon auszugehen, dass der mit dem Vorhaben verbundene Einstau bis zum Escher-Wyss-Platz eine Gefällseinbusse von etwa 2 m zur Folge hätte. Dies könnte zu einer Produktionseinbusse von bis zu 50 Prozent, d. h. jährlich rund 10 GWh Strom, führen, was der Hälfte des jährlichen Strombedarfs für die öffentliche Beleuchtung in der Stadt Zürich entspricht.

Es ist weiter zu beachten, dass bei einer gelegentlich erforderlichen Notabstellung des Kraftwerkes, z. B. wegen Netzausfalls oder Maschinenstörungen, ein erheblicher Sunk (Absenkung des Wasserspiegels) entstehen würde, da bei einer Abstellung der Turbinen das Wasser erst zeitlich verzögert über das Platzspitzwehr umgeleitet werden kann. Schlimmstenfalls würden auf dem entsprechenden Streckenabschnitt verkehrende Schiffe wegen des Sunks auf Grund laufen. Um die Auswirkungen des Sunks zu reduzieren, müsste eine Reserve eingeplant werden. Dies würde den Einstau erhöhen und hätte unter Umständen eine noch grössere Produktionseinbusse zur Folge.

Wie bereits erwähnt, ist davon auszugehen, dass für die Umsetzung der Motion insgesamt mit Investitionskosten im zweistelligen Millionenbereich zu rechnen wäre. Es ist absehbar, dass die Kosten einer Erweiterung der Schifffahrt auf der Limmat nicht vom Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) übernommen würden, sondern gemäss § 20 des Gesetzes über den Personenverkehr vom 6. März 1988 (PVG; LS 740.1) als Angebotserweiterung vom Transportunternehmen sowie der Stadt Zürich getragen werden müssten. Seitens Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft AG (ZSG) ist davon auszugehen, dass die dafür erforderlichen finanziellen Mittel nicht aufgebracht werden können. Das bedeutet, die Kosten für Bau und Betrieb müssten vollumfänglich durch die Stadt Zürich getragen werden oder aber die ZSG wäre gezwungen, das bestehende Angebot der ZSG im unteren Seebecken

und auf der Limmat stark ausdünnen. Dies würde das heutige Kapazitätsproblem (volle Schiffe) weiter verschärfen. Beide Varianten, eine vollumfängliche Finanzierung durch die Stadt Zürich sowie eine starke Ausdünnung des ZSG-Angebots im unteren Seebecken und auf der Limmat, erachtet der Stadtrat als unverhältnismässig.

Zusammenfassend sprechen erhebliche rechtliche, betriebliche, finanzielle sowie praktische Gründe gegen eine Schiffbarmachung der Limmat vom Landesmuseum bis zum Escher-Wyss-Platz. Für den Fall, dass eine Umsetzung überhaupt machbar wäre, würde diese Auswirkungen zeitigen, die aus Sicht des Stadtrates in keinem Verhältnis zum erzielten Ergebnis stehen. Der Stadtrat lehnt deshalb die Entgegennahme der Motion ab.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Im Namen des Stadtrates

die Stadtpräsidentin

**Corine Mauch**

der Stadtschreiber

**Dr. André Kuy**