



## Auszug aus dem substanziellen Protokoll

### 35. Ratssitzung vom 18. Januar 2023

1265. 2022/431

**Postulat von Jean-Marc Jung (SVP) und Susanne Brunner (SVP) vom 07.09.2022:  
Dolderbahn, Weiterbetrieb der bisherigen Fahrzeuge**

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe namens des Stadtrats die Entgegennahme des Postulats zur Prüfung ab.

*Jean-Marc Jung (SVP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 585/2022): Im September 2022 haben Sie die Dringlicherklärung leider abgelehnt. Trotzdem bleibt das Anliegen aktuell. Zürich ist hügelig und manchmal steil, sodass nur vertikale Verkehrswege das Quartier und die Naherholungszonen gut erschliessen können. Die Dolderbahn führt auf einer Strecke von 1,3 Kilometern in einen Wald und in ein Naherholungsgebiet und bedient zwei Zwischenstationen. An der Dolderbahn-Betriebs-AG sind die Stadt Zürich und die Dolder Hotel AG zu jeweils 50 Prozent beteiligt und ihr Verwaltungsrat ist gleich gross, wie die Anzahl Mitarbeiter. Die Bahn soll neue Wagen erhalten: zwei Fahrzeuge inklusive Ersatzteile für 10,5 Millionen Franken. Ist das ein Monopolpreis? Es geht nur um zwei kleine, zweiachsige Triebwagen. Eine solche Bestellung liegt zwar in der Kompetenz des Stadtrats, allerdings gibt es hier ein gesteigertes öffentliches Interesse. Es geht nicht nur um die Anschaffung von zwei Tramwagen oder die normale Sanierung eines Tramhäuschens. Eine solche Bahn ist nicht nur in einer Berggemeinde identitätsstiftend, sondern auch in einem Stadtquartier. Man ist stolz auf die Dolderbahn und sie gibt dem Hotelquartier eine besondere Identität. Alle waren von der Bekanntgabe im Juli 2022 überrascht, dass die aktuellen Wagen weg und mit neuen ersetzt werden sollen. Bahnbenutzer und Wanderer rieben sich die Augen: Die Bahn ist doch noch in einem Zustand, der völlig in Ordnung ist. Ob die jetzige Bahn schön ist oder ob die neue schöner sein wird, ist irrelevant. Dass der Chauffeur und die Passagiere mehr Polsterung erhalten sollen, ist ebenfalls nicht wichtig; die Verkehrsbetriebe (VBZ) könnten dies in eigener Kompetenz auch in die alten Wagen einbauen. Die neue Bahn verspricht ein Kundeninformationssystem mit akustischen und visuellen Haltestellenangaben. Auch das kann man gut in die jetzigen Wagen einbauen. Diese sind bereits kinderwagengerecht ausgestattet sowie rollstuhlgängig. Ich selbst konnte die Bahn während mehrerer Jahre nutzen und den Rollstuhl problemlos befestigen. Die nicht denkmalgeschützten Wagen könnte man unter dem Chassis erneuern – wenn der Wille da wäre. Das würde vielleicht nur einen Drittel der 10,5 Millionen Franken kosten. Wir wissen nicht genau, was in den letzten Jahren investiert wurde, ob ein Investitionsstau gezüchtet oder eine sanfte Instandsetzung tatsächlich erwogen wurde. Wir kennen keine Exit-Klausel des Lieferanten. Da der Lieferant Übung im Verkauf von Wagen an staatliche Abnehmer hat, darf man davon ausgehen, dass er über die politischen Risiken solcher Geschäfte im Bild ist und vielleicht eine Kompensation ausgehandelt hat. Soweit wir wissen, ist die Quartierverbundenheit gegeben, darum sollte man mehr Verständnis dafür aufbringen. Die heutigen Wagen sind seit dem Jahr 1973 in Betrieb. Mit 50 Jahren sind sie etwa so*



*alt wie das Tram 2000, das auch noch wunderbar läuft. Es gibt andere vergleichbare Bahnen wie die Pilatusbahn, die zeigen, dass solche Bahnen «in Würde» 80 Jahre alt werden können. Die Wagen der Pilatusbahn haben grössere Belastungen auszuhalten: Die Strecke ist doppelt so steil und um ein Vielfaches länger. Andere gute Beispiele in der Schweiz, wie solche Bahnen unterhalten werden können, sind die Giessbachbahn, die Wengernalpbahn, die Schynige Platte-Bahn und die Brienz Rothorn Bahn. Auch im nahen Ausland gibt es in Städten mit Hügeln – Barcelona, Lyon und Genua sind Beispiele – solche alten Bahnen, die noch hervorragend laufen. Die Dolderbahn gehört wie die sehr gut besuchte Dolder Kunsteisbahn und das Freibad Dolder zum kulturellen Erbe von Zürich. Sowohl die Kunsteisbahn als auch das Dolder Wellenbad werden laufend sanft saniert und hart subventioniert. Eine neue Wellenanlage sorgt für ein Feriengefühl und im Winter hat es bei genügend Schnee sogar einen Kinderteppich; man kann also sagen, dass Zürich ein eigenes kleines Skigebiet hat. Bei all dem handelt sich um ein Ensemble. In der Talstation am Römerhof stehen mehrere Informationsvitrinen, an denen alle Fahrgäste vorbeigehen. Eine grosse Vitrine ist seit Monaten, beziehungsweise seit Jahren beinahe leer, es liegt lediglich ein zerknittertes Papier in der Ecke. In der Talstation herrscht kein Gefühl von fünf Sternen oder Gault-Millau. Vor allem fehlt eine Information der Stadt, der VBZ oder der Aktionäre. Es gibt keine Kontaktangabe für einen Ideenaustausch. Es kann das Gefühl entstehen, dass die Verantwortlichen sich um das Quartier foutieren. Es herrscht reine Behördenwillkür. Es gibt nicht einmal ein A4-Papier über aktuelle Informationen. In einer Stadt, in der so viele millionenteure Analysen – sogenannte Expertisen oder Rechtsgutachten – zum Wegwerfen produziert werden, wird der Quartierbevölkerung keine kleine Information zur Dolderbahn zur Verfügung gestellt. Lassen wir doch die alte Dolderbahn, die immer noch hervorragend läuft, am Leben.*

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe Stellung.

**STR Michael Baumer:** *«Wer nichts verändern will, wird auch das verlieren, was er bewahren möchte.» Das brachte Gustav Heinemann, der deutsche CDU-Bundespräsident, so auf den Punkt. Ich kann nachvollziehen, dass man dieser Bahn nachtrauert. Ich bin durchaus «ferrophil» und besuche gerne das Trammuseum. Meine politische Vergangenheit zeigt auch, dass ich für Seilbahnen zu haben bin. An einem bergigen Ort wie Zürich ist es angebracht, diese Fortbewegungsmittel zu nutzen. Wenn eine solche Bahn weiterhin genutzt und modernisiert werden kann, soll man dies tun. Die Dolderbahn aber müssen wir fit für die Zukunft machen. Sie ist seit 50 Jahren in Betrieb; für solche Fahrzeuge bedeutet es das Ende der Lebensdauer. Das gilt auch für das Tram 2000, das jetzt ausgemustert wird. Die Bahn muss an die Zeit angepasst werden. Darum gibt es verschiedene Gründe für die Neubeschaffung des Rollmaterials – für eine Sanierung gibt es weniger. Eine länger als vorgesehene Nutzung bedeutet, dass die Anfälligkeit für Störungen zunimmt. Diese Ausfälle werden im Quartier gespürt und das wollen Sie kaum, wenn Sie die Bahn am Sonntag oder auch unter der Woche nutzen wollen. Das entspricht einer ungenügenden Qualität des öffentlichen Verkehrs, wenn wir die Zuverlässigkeit nicht garantieren können. Die Seilbahnen dienen nicht nur dem Freizeitverkehr, sondern auch dem Alltagsverkehr. Bei Zahnradbahnen wie der Dolderbahn befindet sich, anders als beispielsweise bei der Seilbahn Rigiblick, die gesamte Antriebstechnik auf*



dem Fahrzeug. Es ist ein anderes Verkehrssystem. So muss nicht nur der Kasten, sondern auch der Motor saniert werden. Nach 50 Jahren Betrieb geht dies nicht mehr ohne grosse Kosten und es kann nicht garantiert werden, dass der Betrieb damit für weitere zwanzig oder dreissig Jahre aufrechterhalten werden kann. Zudem würden die Instandhaltungskosten massiv zunehmen. Daneben bieten die Fahrzeuge nicht die Möglichkeiten, die bei modernen Verkehrsmitteln Standard sind. Es geht um die Barrierefreiheit und um die Gestaltung des Arbeitsplatzes. Die Fahrzeuge haben ihr Lebensende erreicht und jetzt ist der Zeitpunkt für eine Erneuerung. Ich habe sehr viel Verständnis dafür, dass man der altehrwürdigen Dolderbahn nachtrauert. Auch ich habe schöne Erinnerungen an Fahrten zum Dolder. Wir können das Rad der Zeit aber nicht aufhalten oder zurückdrehen, denn seit dem Jahr 1973 haben sich die Anforderungen an ein modernes Verkehrsmittel in der Stadt verändert. Auch sind die Anforderungen an eine zuverlässige Zahnradbahn des Bundes gestiegen. Eine Sanierung der bisherigen Fahrzeuge brächte ein sehr schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis mit sich, wenn sie denn gelingen würde. Ich kann Ihnen versichern, dass der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), der die Kosten übernimmt, uns das Geld für neue Fahrzeuge nicht zugesprochen hätte, wenn eine Sanierung finanziell vertretbar wäre. Die neue Dolderbahn ist grosszügig und barrierefrei gestaltet. Sie hat Platz für zwei Rollstühle und auch Platz für Velos. Es gibt Bereiche zum Verweilen für Familien. Sie bietet mehr Komfort und ein modernes Kundeninformationssystem. Ich bin mir sicher, dass diese Aufwertung nach der Inbetriebnahme der neuen Wagen geschätzt wird und dass auch die Fangemeinde des altehrwürdigen Designs sich mit der neuen Bahn anfreunden wird. Die Geschäftsleitung der Dolderbahn nahm an einer Veranstaltung des Quartiervereins teil. Aber ich nehme gerne entgegen, dass die Information für das Quartier zukünftig besser sein sollte.

Weitere Wortmeldungen:

**Mischa Schiow (AL):** Was ist los am oberen Zürichberg, was ist los mit STR Michael Baumer und seinen Verkehrsbetrieben? Zuerst probt Hottingen den Aufstand gegen den Selecta-Automaten an der Tramhaltestelle Römerhof, jetzt erheben sich Stimme gegen die Erneuerung des Rollmaterials der Dolderbahn. Man könnte sich fragen, ob die FDP in ihrer Hochburg die Bodenhaftung verloren hat. Das Mindeste, das man sagen kann: Die Kommunikation der VBZ kommt nicht gut an. Vielleicht, weil sie nicht stattfindet und die Quartierbevölkerung vor vollendete Tatsachen gestellt wird. Bei der Stadler Rail AG wurden zwei neue Wagen bestellt. Ob der Ersatz tatsächlich erfolgen muss, ist ebenso fragwürdig wie die Tatsache, dass in dieser Stadt reihenweise Häuser abgebrochen werden, die keineswegs baufällig sind. Ich wuchs in Hottingen auf, die Dolderbahn gehört zu meinem Universum. Ich kann mich an die alte Standseilbahn erinnern, die vor 50 Jahren durch die heutige Zahnradbahn ersetzt wurde. Dass die Dolderbahn nostalgisch sein soll, wie im Postulat erwähnt wurde, finde ich ein wenig übertrieben. Ich bezweifle aber vor allem, dass ein Triebwagen nach 50 Jahren in die Alteisensammlung gehört. Wurde das abgeklärt? Tatsache ist, dass die Bahn praktisch ist, weil sie die unterschiedlichen Benutzungszwecke gut erfüllt. Alles hat darin Platz: Kinderwagen, Schlitten, Hunde, Velos, ein fröhliches Miteinander und Durcheinander für die Sechs-Minuten-Fahrt vom Römerhof zur Bergstation Dolder. Es wird das Argument ins Feld geführt, dass es für Menschen mit Mobilitätsbehinderung neue Normen zu beachten gibt. In der Dolderbahn sind



*Menschen im Rollstuhl anzutreffen. Sowohl die Stationen als auch die Bahn sind dafür geeignet. Wenig Flair für den tatsächlichen Geist des Quartiers Hottingen hat der Stadtrat, wenn er in seiner Mitteilung schreibt: «Sie erhalten ein modernes und edles Design. Es kombiniert die klassisch rote Farbgebung mit goldigen Elementen und typischen Motiven aus der Umgebung vom Dolder Grand.» Nein. Das Quartier will nicht eine Bahn für die Reichen, für die Gäste des Grand Hotels. Diese fahren meist per Taxi auf den Berg. Das Quartier will eine Dolderbahn für alle. Eine Petition mit mehreren hundert Unterschriften verlangt, die Notwendigkeit des Ersatzes der Triebwagen ernsthaft zu prüfen. Die AL-Fraktion unterstützt das Postulat.*

**Dr. Balz Bürgisser (Grüne):** *Die Dolderbahn ist tief im Quartier Hottingen verwurzelt, sichtbar am Hottinger Wappen, das auf der Frontseite der roten Triebwagen prangt. Die Zahnradtriebwagen sind 50 Jahre alt, womit sie ihre vorgegebene Einsatzzeit erreicht haben. Die Dolderbahn-Betriebs-AG und die VBZ nahmen ihre Verantwortung wahr: Am 1. November 2017 lösten sie ein Projekt zur Erneuerung der Dolderbahn aus. Der Projektabschluss ist für das Jahr 2024 vorgesehen. Heute stehen wir mitten in der Realisierungsphase des Projekts. Es ist unverständlich, warum die Projektverantwortlichen die Bevölkerung von Hottingen nicht rechtzeitig in diesen Prozess einbezogen haben. Der Vorstand des Quartiervereins Hottingen erfuhr aus der Presse, dass die neuen Triebwagen bestellt wurden. Bei einem solchen Vorgehen ist es kein Wunder, dass es Widerstand aus dem Quartier gibt. Die Stadt schreibt sich die Partizipation der Quartierbevölkerung auf die Fahne – warum tat sie dies bei der Dolderbahn nicht? Die Fachleute bestätigen, dass die Störungsanfälligkeit bei einer Nutzung der beiden Triebwagen über die vorgegebene Einsatzzeit hinaus zunimmt. Das bedeutet eine erhöhte Ausfallwahrscheinlichkeit. Die Folge davon sind steigende Instandsetzungskosten und verärgerte Passagiere. Man muss sich bewusst sein, dass die beiden Fahrzeuge sieben Tage pro Woche im Einsatz stehen und dass es keine Reservefahrzeuge gibt. Die Zuverlässigkeit des Angebots kann mit den heutigen Triebwagen mittelfristig nicht gewährleistet werden. Dazu kommt, dass die bestehenden Fahrzeuge das Behindertengleichstellungsgesetz nicht erfüllen und der Arbeitsplatz für das Fahrpersonal nicht den geltenden Standards entspricht. Die Fahrdienstmitarbeitenden leiden darunter. Mit einer umfassenden Sanierung könnten diese Mängel nur teilweise behoben werden. Eine solche Instandsetzung und Erneuerung wäre gleich teuer, wie eine Neubeschaffung. Mit einer umfassenden Sanierung der bestehenden Fahrzeuge wird das Gewünschte also nicht erreicht. Wir Grünen sind grundsätzlich für die Wiederverwendung und Instandsetzung, anstelle von Abriss. Wir sind aber auch für einen gut ausgebauten und zuverlässigen öffentlichen Verkehr (ÖV). Nur so steigen immer mehr Menschen vom Auto um. Von der Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs hängt es ab, ob wir in der Stadt unsere Umwelt- und Klimaziele erreichen. Gerade die Dolderbahn ist für die ÖV-Erschliessung des Dolder Bads, der Kunsteisbahn und sogar des Zoos wichtig und muss zuverlässig verkehren. Darum sollen die beiden Triebwagen ersetzt werden und im Trammuseum ihre Ruhe finden.*

**Roger Suter (FDP):** *Wir haben den Kontakt zu unseren Wählern im Kreis 7 und 8 nicht verloren. Wir sind die Partei des Fortschritts. Im Gegensatz zu Personen mit Photovoltaik-Träumen, die nicht wirklich machbar sind, stehen wir zu unseren Sachen. Die Kritik, dass zu wenig informiert wurde, nahm unser Stadtrat an. Damit hat sich dies erledigt.*



*Die Dolderbahn liegt auch mir am Herzen. Auch ich ging schon oft im Dolder Eislaufen. Genauso wie es mit der Energie vorwärts geht, muss es auch bei den Schienenfahrzeugen vorwärts gehen. Wer stehen bleibt, kommt nicht vorwärts.*

**Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP):** *Wir lehnen das Postulat vor allem ab, weil uns eine gut funktionierende ÖV-Infrastruktur wichtiger ist, als der Erhalt einer Museumsbahn. Dem von Jean-Marc Jung (SVP) gezeichneten nostalgischen Bild hängen wir nicht nach. Einige von euch mögen sich vielleicht erinnern: Wir sehen Zukunftspotenzial in der Dolderbahn. Im Jahr 2016 forderten wir, dass die Dolderbahn weitergedacht und bis zum Bahnhof Stadelhofen verlängert wird und dass man sogar den Zoo erschliessen könnte. Leider fand das keine Mehrheit. Uns erstaunt der Fokus auf die Goldstreifen und dass von einer Luxuskundschaft gesprochen wird, die bedient werden soll. Unsere Wahrnehmung ist eine andere. Meines Erachtens wird die Dolderbahn primär von der Quartierbevölkerung genutzt, die sich aufgrund der steilen Topografie nicht über ein engmaschiges ÖV-Angebot freuen darf. Andererseits wird die Bahn von allen genutzt, die am Dolder die Naherholung geniessen. Wir gehen davon aus, dass sich diese Nutzergruppe auch in Zukunft nicht verändern und hoffentlich vergrössern wird. Das Postulat beschäftigt sich mit dem neuen Outfit und warnt davor, dass dies die 1970er-Jahre-Bahn, die als Teil des historischen städtebaulichen Ensembles für die Identität des Quartiers sinnstiftend sei, zerstören wird. Mit keinem Wort wird auf das Ausfallrisiko des alten Rollmaterials verwiesen oder darauf, dass Museumsbahnen zwar sympathisch, aber mit zunehmendem Alter weniger zuverlässig sind. Die Unterhaltskosten sind auch nicht bescheiden. Eine legitime Frage ist, welche Ressourcen und wie viel Energie notwendig sind, um eine neue Zahnradbahn zu bauen. Diese Frage lässt sich heute Abend nicht abschliessend beantworten. Die GLP geht davon aus, dass die Investition nachhaltiger ist, als der aufwändige Erhalt einer Museumszahnradbahn, auch wenn sie nicht bis zum Zoo oder Stadelhofen führt. Die Neubeschaffung hätte insgesamt transparenter kommuniziert werden können.*

**Ivo Bieri (SP):** *Die Dolderbahn hat einen hohen Stellenwert im Quartier. Die roten Wagen werden von vielen Bewohnerinnen und Bewohnern sowie Besucherinnen und Besuchern sehr geschätzt. Die vielseitige Nutzung setzt aber eine zuverlässige Bahn voraus, die allen Anforderungen der heutigen Zeit gerecht wird. Für die SP stehen der Zugang für alle, auch mobilitätseingeschränkte Personen, ein nachhaltiges, ökologisches und den heutigen Normen entsprechendes Rollmaterial sowie ein störungsfreier Betrieb im Zentrum. Ob diese Anforderungen mit den bestehenden Treibwagen bei einem gesunden Mitteleinsatz erreicht werden können, bleibt fraglich. Bei einer Sanierung könnte ausser dem äusseren Gehäuse kaum etwas beibehalten werden. Mit neuen Treibwagen können wir sicherstellen, dass die Anforderungen energieeffizient umgesetzt werden und die Bahn wieder viele Jahre lang störungsfrei betrieben werden kann. In einem Punkt kann auch ich den Unmut der Quartierbevölkerung nachvollziehen: Die Kommunikation. Die Gesamterneuerung hätte bereits im Jahr 2021 bei der Vertragsunterzeichnung kommuniziert werden können und nicht erst ein Jahr später. Auch die Optik sorgte für Diskussionsstoff. Geschmack ist subjektiv. Ob sich das «moderne und edle Design» mehr am Quartier oder eher am Dolder Grand ausrichtet, lassen wir im Raum stehen. Das Aussehen von Bahnen ist kein Thema, das wir im Gemeinderat diskutieren müssen.*



6 / 6

**Karin Weyermann (Die Mitte):** *Die Kommunikation hätte besser sein können, was vor allem dazu geführt hätte, dass wir die Bahn zu einem Zeitpunkt diskutiert hätten, als wir noch etwas zu sagen hatten. Die Bahn wurde bestellt und auch unsere Fraktion stellt in den Vordergrund, dass sie zuverlässig funktionieren soll. Als Vertreterin der Kreise 7 + 8 habe auch ich nostalgische Erinnerungen an das Eislaufen im Dolder. Ich war stets froh, dass die Bahn pünktlich unterwegs war, damit ich rechtzeitig zu meinen Kursen und zuverlässig wieder nach Hause kam. Das ist für uns relevant. Wie sie genau aussehen wird, spielt für uns keine Rolle. Relevant ist, dass die Dolderbahn als Verkehrsmittel funktionieren muss. Es ist keine Museumsbahn, sondern ein alltägliches Transportmittel für die Quartierbevölkerung. Das ist wahrscheinlich der Auslöser für die emotionalen Reaktionen nach der Ankündigung. Wir glauben, dass die Neuanschaffung der modernen Bahn nachhaltiger und wohl energetisch sinnvoller als ein Weiterbetrieb der alten Bahn ist.*

Das Postulat wird mit 22 gegen 95 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat