

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom

4.2.2004

2003/429

Antwort des Stadtrates

187. Schriftliche Anfrage von Ueli Nagel betreffend Uetliberg, Auswirkungen des Umbaus auf Uto Kulm. Am 12. November 2003 reichten Gemeinderat Dr. Ueli Nagel (Grüne) und Gemeinderätin Dr. Eva Virag Jansen (Grüne) folgende Schriftliche Anfrage GR 2003/429 ein:

Der Kulm des Uetlibergs, des "Hausbergs" der Zürcherinnen und Zürcher, war in diesem Jahr mit spürbaren Veränderungen konfrontiert. Die erste Sommersaison nach der Wiedereröffnung des Hotels Uto Kulm mit vergrößerter Kapazität und neuem Konzept ist vorbei. Die Erfahrungen sind aus Sicht der Erholungssuchenden überwiegend negativ. Insbesondere hat der motorisierte Verkehr auf der Gratstrasse trotz Fahrverbot merklich zugenommen und wird der Wald zwischen der SZU-Station Uetliberg und dem Hotel Uto Kulm vermehrt und z. t. illegal genutzt.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Gemäss Regierungsratsbeschluss vom 29. Juli 1981 ist der Transport von Personen auf dem Uetliberg nicht gestattet, aber Fahrzeuge des Hotels Uto Kulm fahren häufig zwischen dem Bahnhof und dem Hotel für Personentransporte hin und her. Wie viele Fahrten sind gemäss Vertrag der Stadt Zürich mit dem Besitzer des Hotels Uto Kulm pro Tag für dessen Fahrzeuge (eigene und Angestellten-Fahrzeuge) insgesamt gestattet worden? Welches sind die Kriterien für zusätzliche temporäre Bewilligungen von Fahrten zum Kulm? Wieviele Fahrzeuge haben insgesamt eine permanente Fahrbewilligung auf dem Gebiet zwischen Ringlikon, Uto Kulm und Uto Staffel?
2. Wie kontrolliert die Stadtpolizei beim auf Stadtgebiet liegenden Abschnitt der Gratstrasse die Einhaltung des allgemeinen Fahrverbots? Wie arbeitet sie auf dem Uetliberg mit der Kantonalpolizei und den zuständigen Behörden der anderen Gemeinden (Gemeindegebiet Stallikon und Uitikon) zusammen, um die FussgängerInnen vor den zunehmenden Autofahrten, insb. auf der Gratstrasse zu schützen? Welche neuen Massnahmen werden ergriffen, um die Zunahme des nicht durch den Bau bedingten Verkehrs wieder rückgängig zu machen?
3. Immer wieder kommt es vor, dass unterhalb des Hotels Uto Kulm und im Umfeld des Sendeturms Autos entlang der Strasse und der Waldwege parkiert werden. Gleichzeitig sieht man, dass in der beim Umbau bewilligten Parkgarage des Hotels nicht Autos parkiert sind, sondern Getränke-Harassen gestapelt werden. Ist es erlaubt, entlang der Gratstrasse oder auf den Zufahrten zum Sendeturm zu parkieren? Was gedenkt der Stadtrat gegen diese Missstände zu unternehmen? Bietet der unter 1. erwähnte Vertrag dazu eine Handhabe?
4. Hat das Waldamt der Stadt Zürich für die mitten im Wald stehende - und somit sowohl gegen das Waldgesetz als auch gegen die städtischen Reklameverordnung verstossende - Reklametafel des Hotels Uto Kulm (am Fussweg zwischen SZU-Station und Hotel) eine Bewilligung erteilt? Was gedenkt der Stadtrat gegen diese Gesetzeswidrigkeit zu unternehmen?
5. Auf dem Uto Kulm ist mit dem Umbau ein Helikopter-Landeplatz entstanden, wozu alle Bäume, auch diejenigen unterhalb der Aussichtskanzel im städtischen Wald, gefällt worden sind. Wer hat dies bewilligt? Wurden diese Bäume von der Stadt freiwillig gefällt und ist ihre Beseitigung Gegenstand des Vertrags zwischen Stadt und Hotelbesitzer?
6. Bei der SZU-Station Uetliberg ist das Güterwagen-Abstellgleis aufgehoben worden. An seiner Stelle ist in der städtischen Freihaltezone, direkt neben dem meistbegangenen Wanderweg, ein irregulärer "Parkplatz" entstanden. Wer hat diese Umnutzung eines Bahnareals bewilligt? Ist dies ein Bestandteil des unter 1. erwähnten Vertrages zwischen Stadt und Hotel Uto Kulm? Wie gedenkt der Stadtrat diese zonenwidrige Nutzung rückgängig zu machen?
7. Die SZU, die ja im Besitz der öffentlichen Hand ist (ein Drittel Stadt Zürich), hat vor und nach der breiten Treppe, welche vom Bahnhof zum Kulm führt, für 12 000 Franken massive Barrieren gegen die Wanderer errichtet, damit man das Waldareal, das im Besitz der SZU ist, im Winter nicht auf dem kürzesten Weg durchqueren kann, sondern auf die Strasse ausweichen muss. Die Barrieren dienen dazu, sicherzustellen, dass die Bahn im Falle eines mangelnden Unterhaltes nicht haftpflichtig wird, wenn sich ein Fussgänger verletzt. Dazu stellen sich folgende Fragen: Wie viel hat die SZU in den letzten 10 Jahren an Kosten wegen Fussgänger-Unfällen auf dieser Treppe bezahlen müssen? Wieviel zahlt die Stadt Zürich jährlich wegen Fussgängerunfällen auf dem ganzen städtischen Fusswegnetz und wie viel davon wegen mangelndem Winterdienst ausserhalb des überbauten Geländes?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3:

a) Allgemeines

In den vergangenen Jahren wurden von verschiedener Seite und aus den verschiedensten Gründen wiederholt Massnahmen im Zusammenhang mit dem Uetliberg gefordert. Insbesondere betrafen viele der geforderten Massnahmen das Thema Autoverkehr.

Verschiedene Erholungssuchende fühlten sich in der Ausübung ihrer Freizeitinteressen massgeblich belästigt und eingeschränkt und wandten sich an die Behörden. Im Juli 1990 beantwortete das Polizeidepartement eine Interpellation von Emil Bärtsch und im Mai 1994 bezog die Kantonspolizei Zürich Stellung zum so genannte "Uetliberg-Fahrverbot".

Die Bewilligungserteilung zum Befahren der Gratstrasse wurde in den Jahren 1994 und 1995 durch die Kantonspolizei Zürich geregelt; 1999 wurde dann die Ausfertigung von Bewilligungen zum Befahren des Uetlibergs durch die Gemeinde Stallikon zum Pressethema.

Das Hotel Uto Kulm selbst befindet sich im Besitz eines privaten Eigentümers. Dieser realisierte im Jahr 2002 bauliche Erweiterungen des Hotels, welche auch ein im Eigentum der Stadt Zürich stehendes Grundstück auf dem Gebiet der Gemeinde Stallikon beanspruchten, so dass die Stadt Zürich dem Eigentümer in einem Dienstbarkeitsvertrag ein Baurecht an demselben einräumte. Gemäss diesem Vertrag hat sich der Eigentümer verpflichtet, seinen Betrieb so zu führen, dass pro Woche nicht mehr als 38 Lieferantenfahrten und 35 Beschäftigtenfahrten ausgelöst werden. Das bedeutet indes nicht, dass die für das Gebiet zuständige Kantonspolizei nicht zusätzliche Fahrten bewilligen kann.

Auch der Stadtrat bedauert, dass das Ruhe- und Erholungspotenzial des Uetlibergs in den vergangenen Jahren massiv eingeschränkt worden ist.

b) Kompetenz zur Erteilung von Zufahrtsbewilligungen/Ausnahmebewilligungen vom allgemeinen Fahrverbot

Zuständig und kompetent zur Erteilung von Ausnahmebewilligungen vom allgemeinen Fahrverbot für das Befahren der Gratstrasse mit Fahrzeugen im Rahmen begründeter Gesuche ist die Kantonspolizei Zürich; die Stadtpolizei stellt somit keine entsprechenden Bewilligungen aus.

Kompetenz zur Durchführung von polizeilichen Kontrollen zur Einhaltung des Fahrverbotes und zur Ahndung von Verstössen

Zur Einhaltung des generellen Fahrverbots werden Polizeikontrollen sowohl durch die Stadt- wie auch die Kantonspolizei Zürich und die Polizeiangehörigen der anliegenden Gemeinden in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsgebiet durchgeführt und Verstösse geahndet.

Es bleibt ergänzend darauf hinzuweisen, dass übermässige Kontrollfahrten durch Streifenwagen von vielen Spaziergängern/Spaziergängerinnen aber ebenfalls als unerwünscht und sogar störend empfunden werden. Daher unterstützt stattdessen die Reitertruppe der Stadtpolizei Zürich seit einiger Zeit sporadisch die übrigen in diesem Aufgabenbereich tätigen Polizeikräfte.

Dass beim Sendeturm und auf der Zufahrtsstrasse zum Hotel Kulm oft Fahrzeuge abgestellt wurden, trifft zu. Grün Stadt Zürich hat die Zufahrt zum fraglichen Bereich kürzlich verbarrikadiert und den Missbrauch damit unterbunden.

Zu Frage 4: Die fragliche Reklametafel für das Hotel Uto Kulm neben der Gratstrasse befindet sich auf Privatgrund. Reklametafeln in Freihaltezonen und im Wald werden als bewilligungspflichtige Anlagen behandelt, die nur sehr zurückhaltend bewilligt werden. Bewilligt werden traditionell nur Tafeln, die im Sinne eines Wegweisers auf

Ausflugsrestaurants hinweisen. Für die hier in Frage stehende Tafel wurde kein Gesuch gestellt. Das Hochbaudepartement, Abteilung Reklameanlagen, wird die Bewilligungsfähigkeit prüfen. Immerhin befindet sich die Tafel an der Weggabelung, wo sich die Gratstrasse und die Zufahrt zum Hotel Kulm trennen. Insofern hat die Tafel Hinweisfunktion.

Zu Frage 5: Der Standort Uto Kulm ist im kantonalen Richtplan Landschaft als Aussichtspunkt verzeichnet. Aussichtspunkte sind unter anderem durch geeignete Waldpflege freizuhalten. Nachdem dies in der Vergangenheit etwas vernachlässigt worden war, springen die Eingriffe nunmehr ins Auge, was unterschiedliche Reaktionen hervorruft. Wie immer bei Holzschlägen wird aber nach kurzer Zeit nicht mehr viel vom Eingriff zu sehen sein. Die Holzschläge sind nicht Gegenstand eines Vertrags mit dem Eigentümer des Hotels und mit dem Helikopterlandeplatz haben sie nichts zu tun. Schon vor den Holzschlägen konnten Helikopter beim Uto Kulm landen.

Zu Frage 6: Laut Auskunft der SZU wurde der Bereich beim aufgehobenen Gleis schon früher, als die SZU noch Güter transportierte, als Parkplatz für Autos der Mitarbeitenden des Restaurants im Bahnhofsgebäude genutzt. Weil der Eigentümer des Uto Kulm heute auch Pächter des nunmehr "Gmüetliberg" genannten Restaurants ist, stehen nun teilweise Autos auf dem Platz, die zum Hotel gehören. Ob es sich bei diesem Vorgang um eine baurechtlich bewilligungspflichtige Umnutzung handelt, ist in Prüfung. Bahnhöfe sind grundsätzlich Gegenstand des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens, nicht des ordentlichen Baubewilligungsverfahrens. Wenn die Parkplätze in engem Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb stehen, sind sie nach eisenbahnrechtlichen Gesichtspunkten zu beurteilen. Fest steht, dass diese Nutzung nicht Gegenstand einer vertraglichen Abmachung zwischen der Stadt und dem Hotel Uto Kulm ist.

Zu Frage 7: Nach Angaben der SZU musste in den letzten 10 Jahren keine Haftung für einen Unfall übernommen werden, hingegen kam es wiederholt zu Klagen über den gefährlichen Weg. Die Stadt führt keine Statistik über die Entschädigungen, die im Zusammenhang mit Fussgänger-Unfällen geleistet werden müssen. Erfasst werden bei der Stadt Werk-Haftpflichtfälle und Gemeinde-Haftpflichtfälle. Erstere beschlagen die Werkmangelhaftung von Art. 58 OR, letztere das kantonale Haftungsgesetz. Die genaue Ursache von Entschädigungszahlungen wird nicht erfasst. Unfälle von Fussgängerinnen und Fussgängern, für die die Stadt einstehen muss, hängen in der Regel mit mangelhaftem Unterhalt von Strassen zusammen. Solche Werkhaftpflichtfälle sind selten und finanziell von marginaler Bedeutung. 2001 leistete die städtische Schadensversicherung unter dem Titel Werkhaftpflicht für vier Schadensfälle Fr. 13 542.-- und 2002 für drei Fälle Fr. 7244.--.

In den letzten 10 Jahren musste die Stadt keine Entschädigungen für Unfälle von Fussgängerinnen und Fussgängern leisten, die sich ausserhalb des überbauten Gebiets ereignet haben.

Der Stadtrat hält im Übrigen die Entscheidung der SZU, den besagten Fussweg bei kritischen Bedingungen zu schliessen, für richtig. Der steile, nicht asphaltierte und im Wesentlichen aus Treppen bestehende Weg kann bei Eisglätte nur mit unverhältnismässigem Aufwand fussgängerfreundlich hergerichtet werden. Die Benützung der Waldstrasse anstelle dieser Abkürzung kostet die Spaziergänger kaum zwei Minuten, was die pragmatische Haltung der SZU umso vernünftiger erscheinen lässt.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. Martin Brunner