

Mobilitätskonzept als Kernelement der Nachhaltigkeitsstrategie im Wildnispark Zürich

■ Christian Stauffer
Wildnispark Zürich



Zusammenfassung

Mit der Vision eines 2000 Watt Betriebs hatte der Wildnispark Zürich zum Ziel, sich zu einem vorbildhaften, nachhaltig funktionierenden Betrieb weiterzuentwickeln. Dazu sollte den Energieverbrauch in Analogie zum personenbezogenen Ansatz um 2/3 reduziert und gleichzeitig die CO₂-Emission auf 1/8 des gegenwärtigen CO₂-Ausstosses gesenkt werden, wobei man sich auf Teile des Systems konzentrieren wollte, die direkt beeinflussbar sind. Es zeigte sich allerdings, dass die Besuchermobilität den weitaus grössten Energieverbrauch und den höchsten CO₂-Ausstoss verursacht, weshalb vom ursprünglichen Konzept abgerückt und ein Mobilitätskonzept zum Kernelement der Nachhaltigkeitsstrategie des Wildnispark gemacht wurde.

Der Wildnispark Zürich setzt sich aus zwei Teilgebieten zusammen. Einerseits können die Besucher im Wildnispark Zürich Sihlwald auf über 1000 Hektar die Entstehung eines Naturwaldes mit erleben. Seit 2000 wird im Sihlwald kein Holz mehr geschlagen und es wird ein konsequenter Prozessschutz betrieben. Andererseits hält der Wildnispark Zürich im Langenberg in grossen und naturnahen Anlagen 18 einheimische oder ehemals einheimische Tierarten. Der Ressourcenverbrauch des Wildnispark Zürich ist, im Vergleich mit konventionellen Zoos, relativ gering. Die grösstenteils einheimischen Tiere brauchen keine beheizten Anlagen oder riesige Wasserflächen. Der Wildnispark Zürich achtet im gesamten Betrieb auf einen effizienten Ressourceneinsatz. So werden die Wasserflächen für die Biber und Fischotter direkt aus der Sihl gespiesen. Das Betriebsgebäude im Langenberg wird mit einer Holzschneitzheizung beheizt, ein Teil des Wassers wird mit Solarwärme erhitzt. Liegenschaften, welche sich im Besitz der Stiftung Wildnispark Zürich befinden, werden anhand der Immobilienstrategie energetisch saniert. Dies sind nur einige Massnahmen, welche der Wildnispark Zürich unternimmt um die Nachhaltigkeit im Betrieb zu verbessern. Zudem besteht seit dem Jahr 2008 ein Nachhaltigkeitskonzept, das die Zielsetzungen im Bereich Nachhaltigkeit und die dafür notwendigen Massnahmen definiert. (ROTH, 2008)

Vision 2000 Watt Betrieb

Mit der Vision eines 2000 Watt Betriebs hatte der Wildnispark Zürich zum Ziel, sich zu einem vorbildhaften, nachhaltig funktionierenden Betrieb weiterzuentwickeln. Die Idee war, die Vision einer 2000 Watt Gesellschaft auf einen Betrieb anzuwenden. Ursprünglich ist die 2000 Watt Gesellschaft ein personenbezogener Ansatz mit dem Ziel, den jährlichen pro Kopf Ener-

gieverbrauch auf 2000 Watt zu reduzieren. 2000 Watt entsprechen ungefähr dem Schweizer Pro-Kopf-Energieverbrauch im Jahre 1960. Eine 2000 Watt Gesellschaft bedeutet jedoch nicht, den Lebensstandard auf die Verhältnisse von 1960 zurück zu schrauben, sondern mit gesellschaftlichen Innovationen und innovativen technischen Lösungen die Effizienz des Energieeinsatzes zu verbessern und den Energieverbrauch zu senken. (SPRENG & SEMADENI, 2001)

Die Umsetzung des personenbezogenen Ansatzes auf einen Betrieb schien zunächst einfach. Der Wildnispark Zürich wollte den Energieverbrauch in Analogie zum personenbezogenen Ansatz um 2/3 reduzieren und gleichzeitig die CO₂-Emission auf 1/8 des momentanen CO₂-Ausstosses senken.

Zuerst erfolgte die Definition der Systemgrenzen. Es galt zu klären, welche Bereiche bei der Berechnung des Energieverbrauchs und des CO₂-Ausstosses berücksichtigt werden und welche nicht (Abb.1).

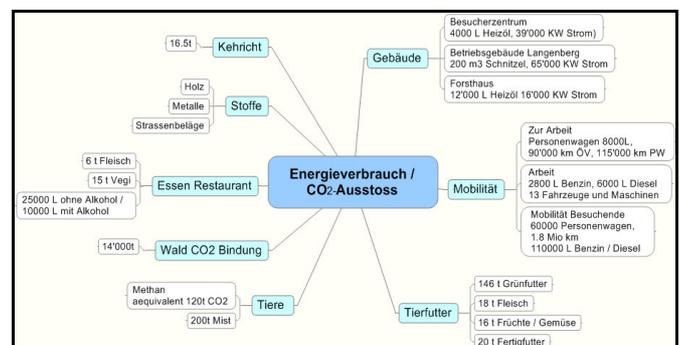


Abb.1: Systemabgrenzung des Energieverbrauchs und des CO₂-Ausstosses im Wildnispark Zürich



Die Diskussion der Systemgrenzen ist eine entscheidende. Auf der einen Seite sollte man sich auf Teile des Systems konzentrieren, die direkt beeinflussbar sind, auf der anderen Seite braucht es eine Gesamtbetrachtung, des durch die Institution Wildnispark Zürich ausgelösten Energieverbrauchs respektive CO₂-Ausstosses.

Die auf der Definition der Systemgrenzen folgende Datenerhebung und Auswertung zu den einzelnen Bereichen zeigte auf, dass die Besuchermobilität den weitaus grössten Energieverbrauch und den höchsten CO₂-Ausstoss verursacht (Abb. 2). Die Mobilität der Besuchenden ist für über 60% des Energieverbrauchs des Wildnisparcs Zürich verantwortlich. Heute besuchen den Wildnispark rund 450'000 Personen und in den nächsten Jahren wird noch mit einer Steigerung des Besucheraufkommens gerechnet.

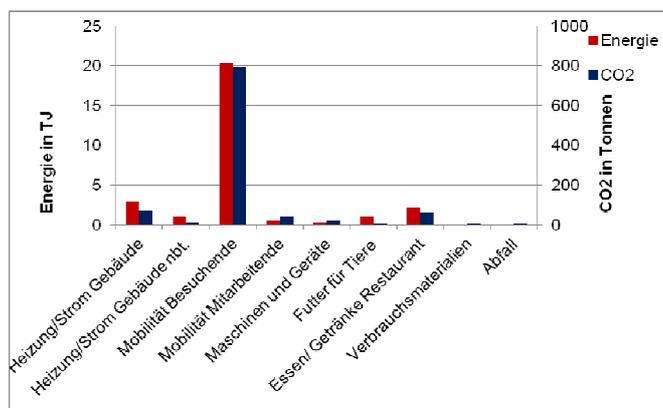


Abb.2: Energieverbrauch und CO₂-Ausstoss der verschiedenen Systeme im Wildnispark Zürich

Vor dem Hintergrund der erhofften Entwicklung der Besucherzahlen ergibt sich ein grundlegendes Dilemma: Der gesamte Energieverbrauch kann unmöglich um 2/3 gesenkt. Im Gegenteil, er steigt bei der erwarteten Steigerung der Besucherzahl deutlich an. Dies trotz verbesserter Energieeffizienz beim motorisierten Individualverkehr und teilweisen Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr. Damit wird die ursprüngliche Vision zur Illusion, respektive wäre sie nur bei einer Einengung der Systemgrenzen umsetzbar gewesen.

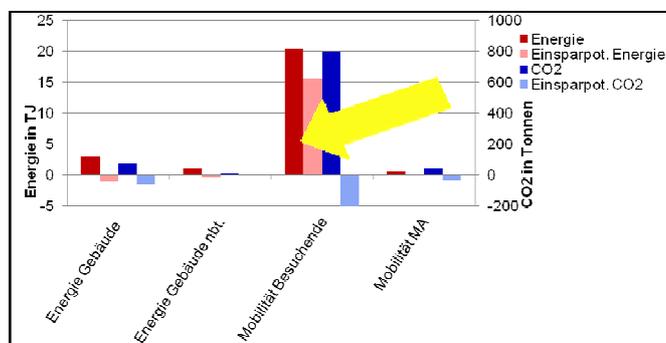


Abb. 2: Einsparpotentiale der verschiedenen Systeme im Wildnispark Zürich

Mobilitätskonzept

Aufgrund der durchgeführten Analyse rückte die Leitung des Wildnisparcs Zürich von der 2000-Watt Vision ab. Sie wäre nur mit einer Reduktion des Besucheraufkommens umsetzbar gewesen und diese hätte jedoch ganz grundlegend den Zielen des Wildnisparcs Zürich widersprochen. Trotzdem ortete die Leitung des Wildnisparcs Zürich die am effektivsten zu realisierenden Einsparungen bei Energie und CO₂ im Bereich der Besuchermobilität. Aus diesem Grund wurde das Mobilitätskonzept zum Kernelement der Nachhaltigkeitsstrategie des Wildnisparcs Zürich.

Dabei setzt sich der Wildnispark Zürich das Ziel, dass die Besucher vermehrt mit dem öffentlichen Verkehr oder dem Langsamverkehr anreisen. Damit dieses Ziel auch umgesetzt wird, gab der Wildnispark Zürich die Ausarbeitung eines Mobilitätskonzeptes in Auftrag. Grundlage dafür bildete eine Wirkungsbilanz aus dem Jahr 2011, bei der über 800 Personen zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt wurden. Die Auswertung der Umfrage machte deutlich, dass eine Mehrheit der Besucher mit dem Auto anreist. Dabei muss jedoch zwischen den drei Standorten Sihlwald, Langenberg und Besucherzentrum unterschieden werden. Knapp 1/3 der Besucher des Besucherzentrums im Sihlwald benützen für den Besuch ein Auto, für den Sihlwald sind es 40%. Klar obenauf schwingt jedoch der Langenberg, wohin 73% der Besucher mit dem Auto anreisen (Abb. 4). Dies liegt zum einen daran, dass den Tierpark sehr viele Familien mit kleinen Kindern besuchen. Zum anderen ist der Wildnispark Zürich Langenberg nicht gut an den Öffentlichen Verkehr angebunden. So fehlt beispielsweise eine eigene Bushaltestelle.

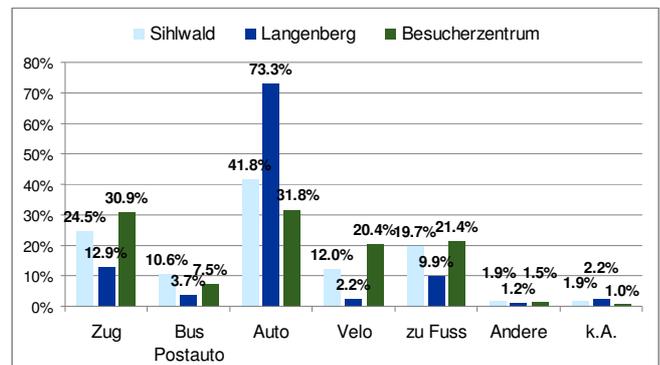


Abb.4: Modal Split der Besucher im Wildnispark Zürich

Mögliche Massnahmen im Mobilitätskonzept

Für die Besucher sollen einerseits Anreize gesetzt werden, vermehrt mit dem Öffentlichen oder mit Langsamverkehr in den Wildnispark Zürich zu reisen. Andererseits soll der Besucher dazu veranlasst werden, sein Auto weniger zu benützen. Abb. 5 zeigt einen Überblick der Massnahmen, welche im Mobilitätskonzept formuliert wurden. Aus diesem Spektrum hat der Stiftungsrat folgende Massnahmen ausgewählt, die mit Priorität umgesetzt werden sollen.



KOSTEN	hoch		Erschliessung Sihlbrugg Langenberg: Bushaltestelle Haupteingang Mobilitätskampagne	Verdichtung Sihltalbahn Partnerschaft ZVV
	mittel	Fahrradraisine / Museumsbahn	E-Bike-Verleih Langenberg: Eingang Höfli	
	tief	Langsam Tag	Schwachstellen Langsamverkehrsnetz Fahrradabstellplätze	Parkplatzbewirtschaftung
		klein	mittel	gross
		WIRKUNG		

Abb.5: Massnahmen zur Förderung des ÖV
und des Langsamverkehrs

Parkplatzbewirtschaftung

Die Parkgebühren im Wildnispark Zürich betragen sowohl für den Standort Sihlwald als auch für den Langenberg Fr. 5.-/Tag. Die Parktickets sind an beiden Standorten gültig. Im Vergleich zum Angebot sind die Parkgebühren im Langenberg eher tief, insbesondere da der Eintritt in den Wildnispark Zürich Langenberg gratis ist. Daher wird eine Erhöhung der Parkgebühren im Langenberg auf Fr. 10.- / Tag geprüft und so die Parkplatzbewirtschaftung bewusst als Steuerungselement wahrgenommen.

Verdichtung Sihltalbahn

Die Sihltalbahn verkehrt zwischen Zürich und Langnau-Gattikon 3 Mal pro Stunde, ab Langnau-Gattikon bis Sihlwald jedoch nur noch im Stundentakt. Der Wildnispark Zürich ist damit relativ schlecht an den öffentlichen Verkehr angebunden. Darum setzt sich der WPZ für eine Verdichtung des Angebotes zwischen Langnau-Gattikon und Sihlwald auf drei Verbindungen pro Stunde ein. Dadurch wird der öffentliche Verkehr für die Besucher aus dem Raum Zürich attraktiver.

Eigene Bushaltestelle Langenberg

Im Langenberg soll eine eigene Bushaltestelle geschaffen und zu dieser eine attraktive Busverbindung mit möglichst direkten Verbindungen zur Stadt Zürich aufgebaut werden

Attraktiverer Zugang für Fahrräder

Zurzeit befinden sich nur wenige Fahrradabstellplätze beim Haupteingang des Langenbergs und beim Besucherzentrum Sihlwald. Durch die Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen an geeigneten Standorten soll der Langsamverkehr im Wildnis-park Zürich gefördert werden. Die Fahrradabstellplätze müssen an einer möglichst zentralen Lage liegen, und in ausreichender Anzahl bereitgestellt werden.

E-Bike-Stationen und Verleih

Die einzelnen Parkteile des Wildnis-parks Zürich (Besucherzentrum, Sihlwald, Langenberg) befinden sich in Raddistanz zueinander aber auch zur Stadt Zürich. Allgemein bietet das Sihltal entlang der Sihl und im Sihlwald attraktive Freizeitrou-ten. Mit E-Bikes können Steigungen, auch für weniger sportliche Personen, einfacher bewältigt werden. Der WPZ prüft daher die Zusammenarbeit mit einem E-Bike Anbieter, um in ein grösseres Netz von E-bike Verleih eingebunden zu werden und auch einen eigenen E-Bike Verleih aufbauen zu können. Besucher des Wildnis-parks können sich stunden- oder tageweise ein E-Bike ausleihen und damit den Wildnis-park erkunden.

Langsam Tag

Die Verkehrsbelastung auf der Sihltalstrasse hat seit der Eröffnung der A4 deutlich abgenommen. Trotzdem ist die Sihltalstrasse für den Langsamverkehr nur mässig attraktiv. Daher setzt sich der Wildnis-park Zürich das Ziel, die Sihltalstrasse ein- bis zweimal im Jahr für den Verkehr zu schliessen und damit für Velofahrer, Inlineskater, oder Fussgänger attraktiv zu machen. Dies soll zur Sensibilisierung der Bevölkerung und zur Bewusstseinsbildung für eine nachhaltige Mobilität beitragen.

Für den Wildnis-park Zürich ist es selbstverständlich, dass für eine Nachhaltige Entwicklung des Parks der Hebel beim grössten Energieverbrauch und somit bei der Mobilität der Besucher angesetzt werden muss. Anhand der präsentierten Massnahmen soll der Energieverbrauch des Wildnis-parks Zürich pro Besucher deutlich reduziert werden.

Literatur:

ROTH, I. (2008): Konzept Nachhaltigkeit, Wildnis-park Zürich.

SPRENG, D. & M. SEMADENI(2001): Energie, Umwelt und die 2000 Watt Gesellschaft, CEPE Working Paper Nr. 11. Quelle: http://www.cepe.ethz.ch/publications/workingPapers/CEPE_WP11.pdf [14.2.2012]

Kontakt:

Christian Stauffer
Stiftung Wildnis-park Zürich
Alte Sihltalstrasse 38
CH-8135 Sihlwald
✉ christian.stauffer@gsz.stzh.

