

Streit und Stillstand

Im Trägerverein von Boldern herrscht ein Seilziehen um die Führung

Die Neuausrichtung des ehemaligen Bildungszentrums Boldern ist seit drei Jahren blockiert.

Eine sogenannte Spurgruppe hat nun den Vorstand des Trägervereins ausmanövriert. Mit welcher Strategie Boldern in die Zukunft geführt werden soll, bleibt offen.

Florian Bissig

Eigentlich scheint gerade wieder Leben einzukehren im Tagungszentrum Boldern. Verschiedene Projekte sind bereits aufgegleist: für betreutes Wohnen, für eine Kinderkrippe, für ein Musikzentrum und für Kaderseminare. Der phantastisch gelegene Ort in Männedorf hoch über dem Zürichsee soll bald wieder intensiver genutzt werden. Solch frischer Wind ist auch bitter nötig.

Das strachelnde Tagungszentrum steht im Schatten seiner eigenen rosigen Vergangenheit. Boldern hatte als christliches Bildungszentrum eine grosse Zeit. Doch seit die reformierte Landeskirche des Kantons Zürich 2011 den Bildungsbereich aus Boldern abgezogen hat, steht das Zentrum ohne Inhalt und ohne gangbare Strategie, aber mit einem defizitären Budget da.

Vorstand ausmanövriert

Die eingangs erwähnten Projekte täuschen nicht darüber hinweg, dass es dem privaten Trägerverein Boldern während dreier Jahre nicht gelungen ist, das Tagungszentrum auf eigene Füsse zu stellen. Vorstand und Mitglieder liegen seit längerem im Clinch miteinander. Anfang April 2014 kam es zum offenen Bruch zwischen den beiden Seiten.

Der Vorstand hatte eine ausserordentliche Mitgliederversammlung bestellend, um ihr den Vorschlag zu unterbreiten, das Tagungszentrum in ein Hotel garni umzuwandeln, also eine Unterkunft ohne Restaurantbetrieb. Ein kompletter Hotelbetrieb ist gemäss den Abklärungen des Vorstands nicht ohne Defizit führbar. Im Streit um diese Pläne waren im Vorfeld drei Personen aus dem Vorstand ausgetreten.

Die Vollversammlung verwarf die Idee für ein Hotel garni. Stattdessen sprach sie einer Gruppe von acht Personen, die sich Spurgruppe nennt, mit grosser Mehrheit das Vertrauen aus. Das Hauptanliegen der Spurgruppe ist, dass für die Sanierung des Tagungshotels Experten beigezogen werden.

Andreas Sarasin, ein Mitglied der Spurgruppe, erklärt auf Anfrage, dass er die Pläne für ein Hotel garni für wertlos halte. «Der Vorstand hat keine Bedarfsabklärung gemacht», sagt er. Die Spurgruppe hat ehrgeizigere Pläne: Sie will ein Tageszentrum mit Hotel, das schwarze Zahlen schreibt. Doch auf



Trotz wunderschöner Lage steht das ehemalige Tagungszentrum Boldern vor einer ungewissen Zukunft.

KARIN HOFER / NZZ

konkrete Schritte angesprochen, sagt Sarasin freimütig: «Wir haben keine Lösung. Die Lösung muss zuerst erarbeitet werden.»

Die Spurgruppe, die sich aus Vertretern von Kirchgemeinden und Einzelmitgliedern zusammensetzt, ist nun also am Drücker. Der Vorstand hingegen ist kaum handlungsfähig, seitdem auch der Präsident zurückgetreten ist, aus gesundheitlichen Gründen. Vorschläge für eine Neubesetzung des Vorstands will die Spurgruppe erst auf die ordentliche Generalversammlung am 14. Juni machen, wie Andreas Sarasin sagt.

Für die verbliebenen drei Vorstandsmitglieder war das Votum der Mitglieder, dass die Führung der Spurgruppe übertragen werden solle, ein Zeichen des Misstrauens. Vizepräsident Hans Thöni reagierte darauf mit seinem sofortigen Rücktritt. Sarasin beteuert, die Spurgruppe sei zur Zusammenarbeit mit den verbleibenden zwei Vorstandsmitgliedern bereit. Er fügt jedoch an: «Ein Rücktritt des Restvorstands wäre wünschenswert.» Der Vorstand habe keine Aussenstimmen akzeptiert, sagt Sarasin, und es habe ein Klima geherrscht, in dem die Probleme nicht beim Namen genannt worden seien.

Der Grund für den Konflikt liegt in der Streitfrage, was in Boldern in Zukunft überhaupt noch möglich sei. Der zurückgetretene Thöni spricht von Nostalgikern, die aus der gloriosen Ver-

gangenheit von Boldern auf eine ebensolche Zukunft schlossen. Er selbst findet, die Zeit der Bildungszentren sei vorbei. Man solle das Vereinsvermögen nicht ohne Not verpulvern, sondern für künftige Generationen erhalten, die vielleicht zwingendere Ideen hätten. Sarasin und die Spurgruppe halten dagegen am Ziel fest, die Zukunft des Tagungszentrums Boldern als spirituell-geistlich-kirchliches Zentrum mit gesellschaftlicher Relevanz zu sichern.

Kappel macht es besser

Doch seit der Zeit, als Boldern als christliches Tagungszentrum grosse Namen an zog und als Ort des intellektuellen Austauschs zu Gesellschaftsfragen Strahlkraft hatte, ist die Institution tief gefallen. Dies zeigt auch der vergleichende Blick nach Kappel am Albis, wo das einzige verbleibende kirchliche Bildungshaus der reformierten Zürcher Landeskirche floriert.

Der Pressesprecher der reformierten Kirche des Kantons Zürich, Nicolas Mori, sagt auf Anfrage, dass Kappel tatsächlich das gelinge, was Boldern nicht fertigzubringen scheine: ein Tagungszentrum inklusive Hotel zu führen – und dies ohne Defizit. Mori betont jedoch, dass die Landeskirche den Bildungsbereich Boldern keineswegs in einer Sparaktion entzogen habe. Sämtliche Aktivitäten und Arbeitsplätze sei-

en nun bei der Landeskirche zentral angesiedelt.

Was der Trägerverein Boldern falsch macht oder was er tun sollte, dazu will sich Mori nicht äussern. Er sagt aber, die Situation und die Möglichkeiten professionell zu evaluieren, sei «sicher nicht falsch». Allerdings hätte man das schon vor drei Jahren tun sollen.

Der Spielraum für kirchliche Bildungszentren ist jedoch klein geworden. Sie sind darauf angewiesen, ihre Räume an Dritte zu vermieten, doch die Konkurrenz an Tagungszentren ist gross. Wenn sich ein Bildungszentrum auf dem Land behaupten wolle, müsse es den Besuchern etwas bieten und sie zum Verweilen einladen, erklärt Mori. Dazu gehöre auch das Essen. Für ortsunabhängige Bildungsangebote zieht die Landeskirche dagegen Räume in der Stadt vor, zum Beispiel die Helferei mit ihren «Stadtgesprächen». Der Kirchenrat diskutiert derzeit über die Schaffung einer Stadtkademie, die etwa mit der katholischen Paulus-Akademie vergleichbar ist, wie Mori sagt. Das Modell Stadtkademie sieht vor, dass man eine Veranstaltung besucht und dann wieder nach Hause geht – ohne Bewirtung und ohne Übernachtung. Offenbar zieht es die Leute heutzutage eher in solche Walk-in-Veranstaltungen in der Stadt als in mehrtägige Seminare in Tagungszentren – wie schön auch immer diese gelegen sein mögen.

APROPOS

Wege zum Wahrzeichen

Urs Bühler · Wer mit der Abbildung eines Kunstobjekts für seine Firma werben will, seien es Van-Gogh-Strässen in Öl auf Leinwand oder eine Max-Bill-Skulptur im öffentlichen Raum, operiert im urheberrechtlichen Dschungel. Nun hat eine Zürcher Privatbank eine grossformatige Foto des Hafenkran am Limmatquai in ein Inserat eingebaut, das diese Woche auch in der NZZ erschienen ist. Was war da gelaufen?

Christian Rahn, der den Kran nicht nur um des Reimes willen mag, erklärt es im Namen der Privatbankiers Rahn & Bodmer Co. so: Man habe im Februar, lange vor dem Aufbau, beim Künstlerteam um Jan Morgenthaler und beim Tiefbauamt um Erlaubnis für die Verwendung des Sujets gebeten und sie unentgeltlich erhalten. Das Motiv ergänzt eine vierteilige Kampagne, die auch St. Peter, das Grossmünster und die Hans-Waldmann-Statue einbezieht und den Slogan, die Bank sei «der Tradition verpflichtet und dem Neuen zugewandt». Das Neue symbolisiert in diesem Fall am ehesten der alte Kran.

Das Tiefbauamt erläutert, für kommerzielle Nutzung eines Kunstwerks im öffentlichen Raum sei das Einverständnis des Urhebers nötig, und das habe vorgelegen. Dies bestätigt Morgenthaler, mit dem man auch scheinbar einfache Fragen kaum klären kann, ohne sich im gedanklichen Dickicht wiederzufinden. Kurz zusammengefasst: Er besteht nicht auf dem Kunstcharakter seiner Aktion, freut sich über die Werbung der Bank, die keine Sponsorin des rostigen Krans ist, und lässt offen, wie er ähnliche Anfragen künftig handhabt. Diese seien bis jetzt rar, und er sehe das ohnehin locker, wie auch Merchandising-Formen, die schon aufgetaucht seien. Er freue sich, wenn der Kran auf solchen Wegen zum Wahrzeichen werde. Dieses aber habe nach wie vor nur transitorischen, also vorübergehenden Charakter.

Manor mobilisiert

Breiter Zuspruch im Netz

cn. · Einen Tag nach der Medienkonferenz am Donnerstag hat die Interessengemeinschaft Manor Bahnhofstrasse bereits Hunderte von Sympathisanten hinter sich geschart. Auf Facebook verzeichnet die Vereinigung 650 «gefällt mir», und auf der Vereins-Website haben über 300 Personen Kommentare hinterlassen. Unter den Kommentatoren findet sich etwa Beatrice Wehrli-Schindler, die ehemalige Direktorin der Stadtentwicklung Zürich. In einer Zeitschrift stellt sie sich die Frage, ob die Eigentümerin der Manor-Liegenschaft, der Versicherer Swiss Life, wirklich «auf eine derartige Maximierung der Erträge» angewiesen sei. Eine solche Haltung, so ihre Bedenken, könnte dazu führen, «dass die Bahnhofstrasse in ein paar Jahren gar nicht mehr belebt ist und nicht einmal mehr Touristen kommen».

Sympathien für die Aktion zeigt auch die FDP-Kantonsrätin Carmen Walker Späh. Sie begrüsst die Diskussion, welche die Interessengemeinschaft angestossen hat, und wünscht sich, dass die Bahnhofstrasse auch in Zukunft eine herausragende Adresse für ein attraktives und vielfältiges Angebot ist.

Wer die Listen durchgeht, stösst auch auf weitere bekannte Namen: Der «SP-Werber» Hermann Strittmatter etwa macht mit, weil sich die SP-Gemeinderätin Rebekka Wyler ebenfalls engagiert «und sie immer recht hat». Der Basler Journalist Yves Kugelmann wiederum attestiert Manor ein Kaufhaus für die Bevölkerung zu sein und kein abgehobener Tempel für Luxustouristen.

Nicht vertreten auf den Kommentarspalten ist die ob der gekonnt losgetretenen PR-Walze etwas überrumpelte Swiss Life. In der Zwischenzeit hat sie ebenfalls eine Medienmitteilung versandt, in der sie ankündigte, «das Gespräch mir den Initiatoren zu suchen». Gleichzeitig versicherte sie, auch ihr sei die Attraktivität der Zürcher Bahnhofstrasse «ein zentrales Anliegen».

Der Held von der «Concordia» und andere Seegeschichten

Der Verein «Aktion pro Raddampfer» gibt ein Buch über die Schifffahrt auf dem Zürichsee heraus

Ein neues Buch über die Zürichsee-Schifffahrt bietet Fakten, aber auch vergessene Anekdoten. So würdigt es zum Beispiel einen Helden, der sein Leben für Meilemer Schulkinder opferte.

asü. · Fünf Jahre nach den Zürchern kamen auch die Rapperswiler zu Ehren. Der zweite Salondampfer auf dem Zürichsee wurde nach ihnen benannt, DS «Stadt Rapperswil». Freudig begrüsst sie das Dampfschiff am 29. Mai 1914 mit Kanonenschüssen vom Schlosshügel her, als es auf der Jungfernfahrt in den Hafen einfuhr. Fr. 360 072.44 kostete das von Escher Wyss & Cie. erbaute Schiff, das wie die «Stadt Zürich» etwas Nobiles verströmen sollte.

Den 100. Geburtstag des Dampfers hat der Verein «Aktion pro Raddampfer» nun zum Anlass genommen, ein

Buch über die Geschichte der Zürichsee-Schifffahrt seit 1835 herauszugeben. Die beiden Autoren Kurt Hunziker und Robert Knöpfel zeichnen darin die grossen Linien der technischen Entwicklung auf – vom DS «Minerva» bis zum MS «Panta Rhei» werden alle Schiffe auf zwei bis vier Seiten vorgestellt. Zur Sprache kommen in eigenen Kapiteln aber auch geschichtliche Hintergründe wie die Auswirkungen der Weltkriege auf die Schifffahrt. Viel Platz eingeräumt wird Bildern, wobei unter den zahlreichen Erstveröffentlichungen einige historische Trouvaillen zu sehen sind.

Besonders eindrücklich ist das Buch, wenn Hunziker und Knöpfel in den Erzählton wechseln. So lassen sie etwa einen Augenzeugen berichten, wie im August 1872 vor Obermeilen die «St. Gotthard» und die «Concordia» kollidierten – Letztere mit über 450 Meilemer Schulkindern an Bord. Es muss dramatisch zu und her gegangen

sein: Die «Concordia» begann zu sinken, Retter eilten in Ruderbooten zu Hilfe. An Bord blieb der Kassier Brändli – um jedes der Kinder zu retten, wie der Augenzeuge berichtet. Und er schreibt freudig: «Unsere Erkundigungen haben das Ergebnis: Sieh, uns fehlt kein teures Haupt!» Kassier Brändli aber, der Held von der «Concordia», bezahlte seinen Einsatz mit dem Leben, «er fand den Tod im schauerlichen Wellengrab».

Weniger dramatisch liest sich das Kapitel über die Meilensteine der Zürichsee-Schifffahrt. Schön aufgezeigt wird dafür, wie sich deren Bedeutung gewandelt hat: Wegen des Aufkommens der Eisenbahn am Zürichsee büsst den Güter- und Personenverkehr ab 1875 an Bedeutung ein, heute dominiert der touristische Aspekt. Geprägt war die öffentliche Schifffahrt anfänglich von abenteuerlustigen Unternehmen, bis über mehrere Fusionen 1890 die Zürcher Dampfbootgesellschaft ge-

gründet wurde. Wegen der effizienteren Motorschiffe kamen die Dampfer allerdings unter Druck, das Unternehmen wurde technikneutral in Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft umbenannt – und die «Stadt Rapperswil» wurde nur wegen des Widerstands der «Aktion pro Raddampfer» nicht verschrottet.

Einer, der dies in den 1970er Jahren besonders verdankte, war der Hund Arol vom Hotel Sonne in Küsnacht, wie man im Buch erfährt. Für Motorschiffe interessierte er sich nicht – legte aber ein Raddampfer in Küsnacht an, war er jedes Mal ausser sich vor Freude. Warf ihm ein Matrose ein Seil zu, versuchte er jeweils mit aller Kraft, das Schiff zurückzuhalten, wie Hunziker und Knöpfel schreiben. Und sie fügen an: «Dass er den ungleichen Kampf jedes Mal verlor, schien ihn nicht zu stören.»