«Was am Rosengarten abgeht, ist inakzeptabel»

Der Stadtrat will vorerst keinen Waidhaldetunnel zur Entlastung der Rosengartenstrasse. Beni Weder, Quartiervereinspräsident in Wipkingen, gibt die Hoffnung dennoch nicht auf.

Tagesanzeiger Stadt, 22.12.2008
Mit Beni Weder sprach Philipp Albrecht

Herr Weder, im letzten Winter forderte der Quartierverein an einem runden Tisch mit Wipkinger Politikern den Waidhaldetunnel als Verkehrsentlastung. Nun hat der Stadtrat die Planung des Tunnels so gut wie begraben.

Wir sind sehr frustriert und schockiert über den Entscheid. Wir wissen, dass der Waidhaldetunnel im kantonalen Richtplan vorgesehen ist. Und an der Sperrung zum 25-Jahr-Jubiläum der Rosengartenstrasse forderten alle Parteien den Tunnel. Wir forcierten wenn immer möglich eine Planung, damit man mindestens weiss, wovon die Rede ist. Diese Planung wurde nun gestoppt.

Wie wollen Sie weiterfahren?

Die beste Lösung wäre ein weiterer runder Tisch mit Vertretern der Stadt und des Kantons. Dabei müsste ein Kompromiss gefunden werden. Ich denke dabei an den Fall Schwamendingen. Dort kann man mit Unterstützung aller Parteien eine Einhausung machen. Aber was jetzt wieder am Rosengarten abgeht, ist inakzeptabel. Es wirkt auf mich so, als wäre er der Sündenbock

der kantonalen Verkehrspolitik der einzelnen Parteien. Am Symbolcharakter der Rosengartenstrasse wollen sich die Parteien profilieren.

Die bürgerliche Seite sagt: Verkehr in den Boden. Und die links-grüne Seite sagt: 30erZone und Tramlinie bauen. Klingt nach einem ideologischen Streit.

Ganz genau. Der Rosengarten ist ein ideologisches Problem. Man kann es nicht emotionslos wie ein Sachproblem lösen. Im Übrigen glaube ich nicht, dass man im Kantonsrat eine Mehrheit für eine Tramlinie finden würde. Dort möchte man eine Lösung, anstatt den Verkehr irgendwohin umzuleiten.

Was käme für Sie sonst noch als Option infrage?

Es kann doch nicht sein, dass eine Gemeinde die Planung verweigert, die ihr vom Kanton vorgegeben wurde. Wenn die Gemeinde eine Kantonsstrasse nicht planen will, sieht das Strassenverkehrsgesetz andere Möglichkeiten vor: Man könnte dann die Planung auf Kantonsebene delegieren. Das wäre eine Option. Ich setze aber eher auf den Dialog.

Beni Weder (50) ist seit März 2007 Präsident des Quartiervereins Wipkingen. Seit 1993 arbeitet er in der Stabsstelle Engineering und Support bei der Kantonspolizei.

Planungsleiche Waidhaldetunnel

Nachdem der Gemeinderat den Planungskredit gestrichen hat, gibt der Stadtrat «vorderhand» das Ende des Projekts bekannt.

Artikel im Tagesanzeiger vom 20.12.2008
Von Daniel Suter

«Dementsprechend wird der Waidhaldetunnel vorderhand nicht in die weitere Projektentwicklung miteinbezogen.» Damit verabschiedet sich der Stadtrat von einer fast zwanzig Jahre langen Tunnelplanung. Der Satz steht in der stadträtlichen Antwort auf eine schriftliche Anfrage: FDP-Gemeinderätin Claudia Simon wollte im September wissen, wie es um die Planung des Waidhaldetunnels stehe. Mehr

---

SC Wipkingen feiert Jubiläum

Das nächste Jahr darf unser traditionsreicher Fussballklub bereits das 90-jährige Jubiläum feiern.

Eine grosse Freude für alle Mitglieder und auch für das Quartier. Und der Sportclub lebt: Die Herren-Mannschaft unter der Führung von Trainer-Legende Otello Castioni verzeichnet regen Zulauf und hält in ihrer 4.-Liga-Gruppe in der vorderen Tabellenhälfte mit. Die Damen-Mannschaft fährt auch regelmässig Siege ein.

Die Stimmung und die Kollegialität sind in beiden Teams hervorragend. Zudem sind wir sehr stolz auf unsere Junioren-Abteilung mit vier quickfidelen Equipen, die stets oder meist ein Lächeln auf die Gesichter der Eltern am Spielfeldrand zaubern. Ja, der SCW ist ein kleiner, feiner Sportverein – der aber leider auch ein paar Sorgen hat. Jeder Zürcher Fussballklub weiss: nur mit den Jahresbeiträgen allein geht es nicht, es braucht auch Sponsoren. Leider wurde es in der jüngeren Vergangenheit versäumt, sich um das Sponsoring zu kümmern. Jetzt aber ist eine neue Führung um Präsident Stefan Schädler im Vorstand und will dieses Problem beheben. Auf diesem Wege möchten wir alle Leserinnen und Leser bitten, sich bei uns zu melden (siehe E-Mail am Schluss), wenn Sie etwas für ein gesundes finanzielles Fundament des Sportclub Wipkingen beitragen möchten. Sie wären uns eine grosse Hilfe. Weiter suchen wir eine Schiedsrichterin sowie einen Trainer für das Damen-Team. Auf jeden Fall würden wir uns freuen, Sie einmal bei einem Heimspiel im Hardhof begrüssen zu dürfen. Samuel Reber, Vorstand SC Wipkingen samuel.reber@hispeed.ch

www.scwipkingen.ch

Umbau Wipkingerpark

2. Etappe Wipkingerparkumbau: Bauarbeiten Kinderbauernhof gehen zügig voran.

Bereits im November wurden die Betonfundamente für die drei neuen Stallungen gelegt. Im Januar 2009 werden die Ställe aufgerichtet und die Zäune gestellt. Sofern der Zeitplan eingehalten werden kann, können die Tiere im Februar in ihr neues Zuhause einziehen. Bis das ganze Gehege in Betrieb genommen wird, dauert es dann allerdings noch ein Weilchen (Begrünung). Sobald die Tiere gezügelt haben, wird das Provisorium abgebrochen.

Bahnhof-WC

Züri WC beteiligt sich neu am Betrieb des WC’s im Bahnhof Wipkingen

Mit einem jährlichen Beitrag von 3’500 Fr. unterstützt ZüriWC ab 2009 den Betrieb des WC im Bahnhof Wipkingen.

Was viele nicht wissen: Seit die SBB vor Jahren den Billetschalter im Bahnhof Wipkingen geschlossen hat, betreibt die IG Bahnhof das WC auf eigene Kosten. Das Bahnhofreisebüro Wipkingen sorgt für die tägliche Kontrolle.

Da der Betrieb nicht kostendeckend ist, deckt nun Züri WC das Defizit. Herzlichen Dank!

v.l. Urs Brunner, Züri WC, Peti Schmid, IG Bahnhof, Stefan Morgentaler, Bahnhofreisebüro Wipkingen AG

Weiher-Sanierung

Weil der Weiher im Käferbergwald immer mehr verlandet und die Wasserqualität nicht mehr genügt, wird er ab Anfang Dezember saniert.

Der Zustand des bei Kindern, Familien, Schulklassen und weiteren Erholungssuchenden beliebten Teiches hat sich in den letzten Jahren verschlechtert. Eine grosse Menge Blätter, Äste und abgestorbenes Pflanzenmaterial haben sich auf dem Teichgrund abgelagert.

Der Wasserdurchfluss ist aus naturgegebenen Umständen sehr gering, sodass zuwenig Sauerstoff ins Teichwasser gelangt und die natürlichen Abbauprozesse nur sehr langsam stattfinden. Seit der letzten Putzaktion vor rund 15 Jahren hat sich die

Wasserqualität stetig verschlechtert.

Pressemitteilung der Stadt Zürich

Bluewin-Tower mit neuem Namen

Auf dem grössten Hochhaus im Industriequartier steht seit dem 4. Dezember ein neuer Schriftzug. Im Jahr 2000 bezog der damalige Internet-Start up Bluewin die Räumlichkeiten am Escher Wyss Platz und prägte schweizweit die Produktentwicklung in den Bereichen Internet und Multimedia.

Das Bluewin-Logo ist dem Swisscom-Logo gewichen. Der Wechsel geschieht im Rahmen einer Vereinheitlichung: An die Stelle der Untermarken wie Fixnet, Mobile und Bluewin trat im Februar dieses Jahres die Dachmarke Swisscom. Alle bestehenden Logos auf Gebäuden und Läden werden seither kontinuierlich durch den neu geschaffenen Swisscom-Schriftzug ersetzt.

Mit der Umstellung wird auch das charakteristische blaue Licht des Turms dem neuen Logo angepasst und das Lichtkonzept im Eingangsbereich und im 15. Stock modifiziert. Der Name Bluewin geht auf das Mitte der Neunzigerjahre lancierte Internetangebot «The blue Window» der damaligen Telecom PTT zurück. Bereits zwei Jahre später hatten sich 150 000 Abonnenten registriert, und der Service wurde in Bluewin umbenannt. Das Online-Portal www.bluewin.ch ist das meistbesuchte der Schweiz. Im Swisscom-Hochhaus beim Escher-Wyss-Platz arbeiten über 400 Menschen. Rund um den Tower sind verschiedene Bauarbeiten im Gange und Projekte aufgegleist. In den nächsten Jahren soll der Escher-Wyss-Platz umgestaltet werden und im angrenzenden Areal das Wohnhaus Escher-Terrassen entstehen. (bg)

Artikel im Tagesanzeiger 5.12.2008

Kronenwiese: Zonenplanänderung mit 69,3 % angenommen

Die Kronenwiese kann mit sieben Stockwerken überbaut werden.

Das Referendum der Grünen blieb chancenlos. Das von den Quartiervereinen Wipkingen, Unterstrass und Industrie unterstützte Anliegen fand bei der Mehrheit der Stadtbevölkerung kein Gehör. Nun denn, hoffen wir, dass die Wiese quartierverträglich überbaut wird!

Die höchste Zustimmung fand die Umzonung in den Quartieren 7,8,1,2,3,9. Der selber betroffene Kreis 6 landete auf Platz 5. Den höchsten Nein Anteil (35,2%) erzielte der Kreis 12, gefolgt vom ebenfalls betroffenen Kreis 10 (33,2%). Auf Platz 3 folgen die ebenfalls betroffenen Kreise 4 und 5 (33,0 %).

Die von den Quartiervereinen Wipkingen, Unterstrass und Industrie geforderte Solidarität unter den Quartieren hat noch nicht gespielt. Erstaunlich ist immerhin, dass ausgerechnet die nicht unmittelbar betroffenen Quartiere 12 und 11 (32,2) hohe Nein-Stimmen Anteile beitrugen.

S14 wird wieder in Wipkingen halten

Am Wochenende 13. / 14. Dezember 2008 findet der Fahrplanwechsel des ZVV statt. Ab dann halten alle Züge der S14 wieder in Wipkingen. Die S2 verkehrt am Sa und So im 1/2 Stundentakt.

S14: Zürich HB – Wipkingen – Zürich Oerlikon – Uster – Hinwil

S2: Effretikon – Zürich Flughafen – Zürich HB – Pfäffikon SZ – Ziegelbrücke

Im Jahr 2004 wurde der Halt der S14 in Wipkingen aufgehoben, jetzt wird er wieder eingeführt.

Der Quartierverein setzte sich damals für die Erschliessung Wipkingens mit der S-Bahn ein:

Keine Vorfahrt für S14

Schnellzüge haben in Oerlikon Vorfahrt vor der S14 der Zürcher S-Bahn, hat ein Schiedsgericht entschieden.

Zu der Auseinandersetzung zwischen SBB und ZVV war es nach dem Fahrplanwechsel im vergangenen Dezember gekommen. Mit dem neuen Fahrplan war die Einhaltung eines durchgängigen Halbstundentaktes der S14 mit dem Schnellzugfahrplan nicht mehr vereinbar. Zudem fiel für die S14 ein Halt in Zürich-Wipkingen weg.

Der Verkehrsverbund sah durch diese Einschränkung seines Fahrplanes den Zusammenarbeitsvertrag mit den SBB verletzt. Dieser sieht zwar vor, dass die Züge der Bundesbahn gegenüber den S-Bahnen Vorfahrt haben. Zugleich ist aber festgehalten, dass die Angebotsgestaltung die Qualität des ZVV-Fahrplans nicht verschlechtern dürfe.

Der ZVV machte vor dem Schiedsgericht unter der Leitung des Berner Rechtsprofessors Ulrich Zimmerli geltend, der Ausfalls des Halts der S14 in Wipkingen und der so genannte Hinketakt sei eine solche Verschlechterung.

Kein Grundsatzentscheid

Das Gericht hat nun diese Klage abgewiesen. Zwar liege eine Verschlechterung des Angebots der S14 vor, doch sei insgesamt eine solche im Korridor oberes Glattal nicht nachweisbar. Zudem hätten die SBB alles zumutbare unternommen, um die Einschränkung so gering wie möglich zu halten.

Der vorliegende Entscheid des Schiedsgerichts betrifft laut SBB und ZVV nur die Zusammenarbeit zwischen den beiden Transportunternehmen. Es sei kein Grundsatzentscheid zur Frage einer generellen Prioritätenordnung von Fernverkehr,

Regionalverkehr und Güterverkehr auf dem Netz der SBB. (ap/grü)

Tages-Anzeiger vom 11.08.2004:

SBB bringen S 14 aus dem Takt

S-Bahn Gedränge: Auf den Schienen rund um Zürich wird es eng.

Das Zürcher Schienennetz ist überlastet. Jetzt muss erstmals ein Schiedsgericht entscheiden, wer Vorfahrt hat – der Fern- oder der S-Bahn-Verkehr. Streit gibt es um den Fahrplan der S 14.

Von Roger Keller Zürich.

Dem Verkehr rund um Zürich droht ein Chaos, wenn der Bundesrat den Bau des neuen Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse verzögert und den Ausbau zwischen Zürich und Winterthur weiter verschleppt. Diese Warnung des Zürcher Regierungsrates ist mehr als politische Rhetorik. Schon mit dem Fahrplanwechsel vom 12. Dezember bekommen die Bahnpassagiere zu spüren, was das bedeuten kann: Die SBB verbessern ihr Angebot im Fernverkehr zwar drastisch, aber damit bleiben kaum noch freie Schienen für die S-Bahnen – das erste Opfer ist die S 14 (siehe Kasten). Eine Verlagerung des Verkehrs auf die Strasse könnte die Folge sein.

Beide Seiten wollen Pilotprozess

Seit 1990, als die S-Bahn ihren Betrieb aufnahm, konnten sich der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und die SBB bei Fahrplanproblemen stets gütlich einigen. Jetzt nicht mehr: Die SBB halten an ihrem neuen Schnellzugfahrplan fest, der im Abschnitt Zürich-Oerlikon nicht mit den Fahrzeiten der S 14 (Hinwil-Zürich) vereinbar ist. Für einen solchen Streitfall sieht der Zusammenarbeitsvertrag von SBB und ZVV aus dem Jahr

1989 vor, dass beide Parteien ein Schiedsgericht einberufen können. Dazu kommt es laut ZVV-Stabschef Helmut Maier nun erstmals.

Das Verfahren sieht vor, dass beide Seiten je einen unabhängigen Schiedsrichter bestimmen. Die Auserwählten ihrerseits müssen einen Präsidenten für das drei-köpfige Gremium suchen – diese Konstituierung ist zurzeit im Gange. Die Nominierten müssen laut Maier ausgewiesene Fachleute sein. Das Schiedsgericht wird danach einen Entscheid fällen, den beide Seiten noch an das Bundesgericht weiterziehen können.

Die Differenzen zwischen SBB und ZVV zum Fahrplan der S 14 sind zurzeit zwar unüberbrückbar, aber es handelt sich trotzdem nicht um einen Konflikt, bei dem die Parteien nicht mehr miteinander reden können. Laut Maier sind beide Seiten an einem Pilotprozess interessiert, den auch andere Transportunternehmen in der Schweiz mit Spannung verfolgen werden.

Im Kernpunkt des Streits geht es darum, ob der Fern-, der Regional- oder der Güterverkehr bei Fahrplankonflikten den Vorrang hat. In dieser Frage herrscht laut Maier «eine grosse Rechtsunsicherheit». Einerseits gibt es die Netzzugangsverordnung des Bundes, die besagt, dass der vertaktete Personenverkehr und seine Anschlüsse bzw. im Streitfall die Züge mit dem höheren finanziellen Deckungsbeitrag prioritär behandelt werden. Andererseits gilt aber auch der Zusammenarbeitsvertrag SBB/ZVV, der laut Maier festhält, dass alle Neuerungen auf dem Angebot des Fern- und Güterverkehrs gemäss Fahrplan 1991/93 sowie auf den bestehendenS-Bahn-Verbindungen aufbauen müssten.

Was das für die S 14 bedeutet, ist offen. Strittig sind heikle Interpretationsfragen. Klar ist nur: Es ist nicht damit zu rechnen, dass der Entscheid noch Auswirkungen für den Fahrplanwechsel ab 12. Dezember hat. Auf der S 14 wird vorerst ein provisorischer Hinketakt-Fahrplan gelten. Je nach

Entscheid des Schiedsgerichtes ist später aber eine Änderung möglich. Und klar ist auch: Angesichts des überlasteten Schienennetzes rund um Zürich dürften sich solche Konflikte künftig häufen.

Hinketakt als provisorischer Kompromiss für die S 14

Weil mit der Bahn 2000 im nationalen Fahrplan 90 Prozent der Abfahrtszeiten neu sein werden, gibt es ab 12. Dezember auch bei der ZürcherS-Bahn Änderungen. Zu geharnischten Reaktionen hat der Fahrplanentwurf für die S 14 geführt, die Hinwil via Wallisellen und Oerlikon mit Zürich verbindet und dabei alle Stationen bedient.

Ihre Fahrt hätte künftig spürbar länger gedauert, weil der Zug in Oerlikon im Stau mehrere Minuten hätte warten müssen. Dadurch wären in Zürich wichtige Anschlüsse verloren gegangen. Die SBB wollten zudem auf den Halt in Wipkingen verzichten, was aber in Zürich auf grossen Widerstand stiess.

Die SBB haben nun einen Kompromiss erarbeitet, wie der «Anzeiger von Uster» letzte Woche berichtete: Die S 14 erhält provisorisch einen Hinketakt (Zürich ab 08 und 42 statt 38), wobei der Halt des ersten Kurses in Wipkingen wegen Schnellzugdurchfahrten entfällt; in Hinwil kommt der Zug wie bisher an (52 und 22). In Richtung Zürich verlässt die S 14 Hinwil weiter in einer symmetrischen Fahrlage (ab 08 und 38), erreicht Zürich aber im Hinketakt (an 18 und 50), und der Halt in Wipkingen entfällt bei der ersten Verbindung ebenfalls.

In der jetzigen Situation sei dieser Kompromiss der SBB «die am wenigsten schlechte aller Varianten», sagt ZVV-Stabschef Helmut Maier dazu. Aber der Verbund pocht weiter auf einen reinen 30-Minuten-Takt mit Halt an allen Stationen. Der ZVV ruft daher das Schiedsgericht an.

Neuester Brief des ZVV an den QVV…

Gespräch des QV mit dem ZVV

Die S14 hält weiterhin in Wipkingen!

Der Quartierverein, ZVV und die Stadt Zürich haben bei der SBB erreicht, dass die S14 weiterhin in Wipkingen hält!

Gespräch mit der ZVV am 25. März 2004

Herr Brühwiler, Leiter Verkehrsplanung bei den ZVV und ein Vertreter der VBZ standen einer Delegation aus QV-Vorstand, interessierten Parteien (FDP, Grüne, SP, CVP) und Gruppierungen (IG Bahnhof, Gewerbe), Red und Antwort bezüglich der Frage, wie inskünftig der Bahnhof Wipkingen mit S-Bahnen versorgt werde. Thematitisert wurde der nächste Fahrplanwechsel und längerfristige Perspektiven.

Ausgangssituation:

Wipkingen kann mit seinen gut 15’000 EinwohnerInnen als Kleinstadt bezeichnet werden, mit Höngg zusammen ergeben sich 30’000 mögiche NutzerInnen. Der Bahnhof ist unbestrittenermassen gut frequentiert; von Pendlern, die in Wipkingen wohnen oder arbeiten, von BewohnerInnen die besonders die guten Verbindungen nach Örlikon oder zum Flughafen schätzen. So benutzen z.B. täglich 1000 Personen die S14, welche auch den Fernverkehrsanschluss am HB garantiert. Das Bahnhofreisebüro rentiert.

Aktuelle Veränderungen:

Beim nächsten Fahrplanwechsel richtet sich die ganze Schweiz an Zürich aus. Der Taktfahrplan im Fernverkehr soll verbessert werden. Grundsätzlich werden die Schnellzüge näher zur vollen Stunde im HB ein- und ausfahren. Das führt zu einer grossen Belastung des HB und der Gleise um Zürich. Der Ausbau der Bahnstrecken Richtung Osten hat zur Folge, dass mehr Schnellzüge über Wipkingen fahren und die S14 verdrängt wird.

(Dies ist durch eine neue Verordnung möglich, die den Regionalverkehr dem Fernverkehr unterordnet.)

Der ZVV setzt sich sehr dafür ein, die S14 nicht ganz zu streichen, weil sie für viele BewohnerInnen des Züricher Hinterlandes eine zentrale Anbindung an die Stadt darstellt. Aktuell scheint die Lösung, die S14 fünf Minuten später im HB Zürich einfahren zu lassen, die beste zu sein. Allerdings sind dann die Anschlüsse an die Schnellzüge nicht mehr garantiert. Dies gilt allerdings nur solange, als keine Doppelstockwagen eingesetzt werden. Mit diesen wäre ein neues Verkehrsregime möglich, und dann würde die S14 den Bahnhof Wipkingen ohne Halt durchfahren – um dem Hinterland das Umsteigen in die Schnellzüge zu garantieren.

Langfristige Perspektiven:

Mit der Eröffnung des Waidbergtunnels und des neuen Westbahnhofs (geplant 2013, realistisch 2020) dürfte sich die Situation für uns drastisch ändern. Die S-Bahnen würden grundsätzlich über den Durchgangsbahnhof und den Waidbergtunnel geführt und den Bahnhof Wipingen nicht mehr durchfahren.

Dafür muss mit ca. 16 Schnellzügen pro Stunde gerechnet werden, die über den Wipkinger-Viadukt ohne Halt unser Quartier durchqueren. Dann wäre nur noch ein Zughalt im Halbstundentakt für Wipkingen möglich. Die ZVV will sich dafür

einsetzen, dass der Bahnhof Wipkingen auch längerfristig im Viertelstunden-Takt frequentiert wird. Dies kann gewährleistet werden durch weitere S-Bahn-Stopps, durch den Halt eines Fernverkehrszug oder durch einen Shuttle-Bus HB-Örlikon. Dazu braucht es aber intensives Lobbying.

Stellungnahme der Anwesenden:

Wir sind grundsätzlich der Meinung, dass in den nächsten Jahren ein intensiver Einsatz für unseren Bahnhof notwendig wird. Dazu sind einerseits die Quartierorganisationen wichtig, andererseits muss auch die Stadt Zürich vermehrt eingebunden werden. Es wird geprüft, ob gegen die laufende Fahrplanauflage bei der Stadtkanzlei Einspruch erhoben wird. Und übrigens: die Wipkingerinnen und Wipkinger haben viel Erfahrung im Kampf um ihren Bahnhof. Schon das jetzt bestehende Gebäude und die Garantie von Zugstopps wurde in langen Jahren hart erkämpft. Der QV war hier auch im vorletzten und letzten Jahrhundert federführend.

Ines Schlienger

Wipkinger Weihnachtsmarkt 2008

Bei strahlend schönem Winterwetter fand der Wipkinger Weihnachtsmarkt am Samstag 29. November wiederum auf dem Röschibachplattz statt. An 31 Ständen gab alles was das Herz für Weihnachten begehrte. Der Gewerbeverein verschenkte frisches Steinpilzrisotto, der Quartierverein Glühwein und Glühmost.

Samichlaus und Schmutzli kamen auf eine Stippvisite vorbei und verteilten gratis Samichlaussäckchen an die Kinder.

Wipkingen und Höngg verlieren Quartierbus

Die Buslinie 71 wird am 14. Dezember eingestellt. Sie hat die verordnete Quote von zehn Fahrgästen pro Kurs nicht erreicht. Den Fahrgästen rechts der Limmat stinkts.

Bericht aus dem Tagesanzeiger vom 28.11.2008
Von Carmen Roshard

Am 14. Dezember ist Schluss mit Bus. Die Linie 71 wird eingestellt. «Die Fahrgastzahlen der Quartierbuslinie haben sich leider nicht erwartungsgemäss entwickelt. Wir empfehlen Ihnen die Benützung der Tramlinien 4 und 13», schreiben die VBZ in einer Mitteilung an allen Haltestellen der Kleinbuslinie 71. Der Quartierbus fährt seit 1999 vom Escher-Wyss-Platz in den Kreis 9 nach Tüffenwies. weiter lesen..

Auch der Quartierverein hat sich für den Bus eingesetzt.

Geschichte

Dem 71er droht das definitiveEnde

Während zweier Jahre fuhr der Bus Nr. 71 probeweise von der Tüffenwies zum Bahnhof Hardbrücke. Genutzt wurde er wenig -zu wenig für einen Dauerbetrieb.

Von Roger Suter, Züri Nord vom 13. Dezember 2007

Ein Hilferuf der SP 10 schallte kürzlich durchs Quartier und

einen Teil des dortigen Blätterwaldes: «Sie entscheiden über die Zukunft der Linie 71», steht auf dem Parteiflyer.. Angesprochen sind die Quartierbewohner unterhalb der Tramlinie 13 und ge¬meint ist der Quartierbus, der seit 11. Dezember 2005 zwischen Tüffenwies und Bahnhof Hardbrücke verkehrt und so die an der Limmat gelegenen Häuser an sieben S-Bahn-Linien anschliesst. Und die Höngger und Wipkinger scheinen sich entschieden zu haben: nämlich gegen den Bus. «Die Fahrgastzahlen schliessen einen wirtschaftlichen Weiterbetrieb aus», so Armin Huber, Leiter Marktmanagement bei den VBZ. Wirtschaftlich bedeutet in Zahlen, dass 10 Personen je Fahrt zusteigen sollten. Definiert hat sie der Zürcher Verkehrsverbund, der das VBZ-Netz mitfinanziert und das Angebot der Nachfrage anpassen muss.

«Der Betrieb eines Kleinbusses kostet die VBZ rund eine halbe Million Franken im Jahr», rechnet Huber vor. Der 71er braucht für die einfache Strecke 13 Minuten, für den Rückweg noch einmal so lange. Um während der Stosszeiten einen einigermassen attraktiven 20-Minuten-Takt einhalten zu können, muss jeweils ein zweites Fahrzeug eingesetzt werden – mit den entsprechenden Kosten. Für den sonst üblichen Halbstundenturnus reichte eines.

Dennoch ergaben die Fahrgastzählungen in den vergangenen zwei Jahren im Schnitt lediglich 4,2 Zusteigende pro Fahrt – trotz reger Wohnbautätigkeit im Einzugsgebiet entlang der Limmat und S-Bahn-Anbindung, welche vorübergehend 6,9 Passagiere hervorbrachte.

Selbst Effort genügt nicht mehr

Er bedaure den nun absehbaren Wegfall der Linie 71 per Fahrplanwechsel 2008, versichert Huber. «Bislang war die Witiker Linie 60 der einzige Quartierbus, welchen wir einstellen mussten», beteuert er. «Andere, wie der ebenfalls verlängerte 38er, sind Erfolgsgeschichten.» Auch der Quartierverein Wipkingen, der 2005 noch mit einer Umfrage

ermittelte, wie die Linie 71 attraktiver werden könnte, hat inzwischen resigniert. «Offenbar ist das Angebot nicht gewünscht», so Präsident Bernhard Weder. Einzig die SP 10 kämpft tapfer weiter für den kleinen Bus. Und sie suggeriert, dass er mit einem Effort im Dezember noch zu retten wäre. Doch um innerhalb weniger Wochen den Durchschnitt von 4 auf 10 Passagiere zu erhöhen, würden wohl nicht einmal volle – und grössere – Busse reichen.

27. November 2005: Der 71er fährt neu bis zum S-Bahnhof Hardbrücke

Die Busse der Linie 71 (Tüffenwies – Escher Wyss Platz) waren in den letzten Jahren leider schlecht besetzt. Doch statt die Linie einfach stillzulegen haben die VBZ zusammen mit dem Quartierverein nach einer neuen Lösung gesucht. Eine Umfrage unter den Anwohnern des 71ers im März zeigte klar: Gewünscht ist eine Anbindung an eine S-Bahnstation. Dieser Wunsch geht auf den Fahrplanwechsel vom 11. Dezember hin in Erfüllung. Ab dann rollen die Busse des 71ers bis zum S-Bahnhof Hardbrücke. Von dort bestehen beste Anschlüsse zum Hauptbahnhof/Bahnhof Stadelhofen und Richtung Öerlikon und Flughafen. Die Verlängerung des 71ers ist ein Testbetrieb für die nächsten drei Jahre. Steigen die Fahrgastzahlen in dieser Zeit nicht genügend an, wird der Verkehrsverbund mit grösster Wahrscheinlichkeit verlangen, dass die VBZ die Linie einstellen. Benutzen Sie deshalb den verlängerten 71er für Ihre Fahrt zur Arbeit, zum Einkaufen oder einen Besuch im GZ (Station Breitensteinstrasse)!