

# **Der 71er fährt neu bis zum S-Bahnhof Hardbrücke**

Ab 11. Dezember 2005.

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)!

## **Dem 71er droht das definitive Ende**

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 gemeint 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 Högger 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.

## Zur Geschichte

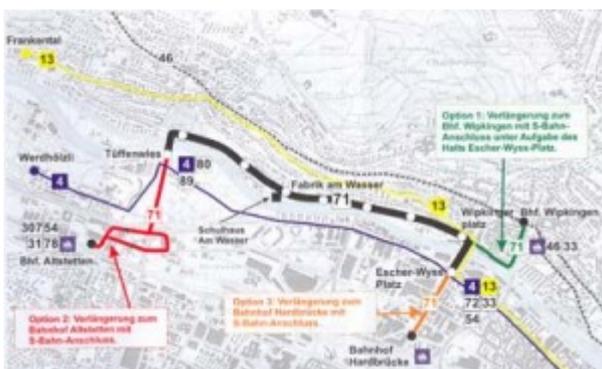
### 5. März 2005

Der durch den Quartierverein verteilte Fragebogen (2000 Stück) stösst bei den Benutzern der Linie 71 auf grosses Interesse. Bis zum 5. März sind schon über 250 beantwortete Bögen eingegangen. Herzlichen Dank für Ihre aktive Beteiligung. Damit wird sicherlich eine bessere Lösung für die Linienführung gefunden werden können. Weitere Informationen finden Sie hier auf der Website, sobald erste Auswertungen stattgefunden haben.

### 11. Februar 2005

Die VBZ planen folgende Varianten:

**Bisherige Linienführung (schwarz):** Escher-Wyss-Platz – Am Wasser – Tüffenwies. Frequenz: werktags morgens und abends im 15-Min.-Takt. Tagsüber und am Wochenende im 30-Min.-Takt und von 20 Uhr bis 22 Uhr im 24-Min.-Takt.



**Option 1 (grün):** Verlängerung der Linie 71 ab Wipkinger- platz zum Bhf. Wipkingen mit S-Bahn- Anschluss. Verzicht auf die Haltestelle Escher-Wyss-Platz. Linienführung: Bhf. Wipkingen – Wipkinger- platz – Am Wasser – Tüffenwies. Frequenz: 20 bis 30 Min.-Takt.

**Option 2 (rot):** Verlängerung der Linie 71 zum Bhf. Altstet-ten mit S-Bahn-Anschluss. Linienführung: Escher-Wyss-Platz – Wipkin-gerplatz – Am Wasser – Bhf. Altstetten Nord. Frequenz: in den Hauptverkehrszeiten morgens und abends im 15-Min.-Takt, sonst durchgehend im 30-Min.-Takt bis 22 Uhr.

**Option 3 (orange):** Verlängerung der Linie 71 zum Bhf. Hard-brücke mit S-Bahn-Anschluss. Linienführung: Bhf. Hardbrücke – Escher-Wyss-Platz – Wipkingerplatz – Tüffenwies. Frequenz: werktags morgens und abends im 20-Min.-Takt, sonst durchgehend im 30-Min.-Takt bis 22 Uhr.

Im März werden Fragebogen entlang der Busrouten verteilt. Dann können Sie Ihre Wünsche bekanntgeben.

## **21. Januar 2005**

Bevor die Buslinie 71 an den Röschibachplatz verlängert wird, möchte die VBZ mittels einem Fragebogen die Bedürfnisse der Bevölkerung entlang der Buslinie erfahren. Der Quartierverein organisiert einen Streuwurf dieses Fragebogens. Das Ressort Verkehr des QV bleibt am Ball.

## **20. November 2004**

Der Quartierverein hat anlässlich von Gesprächen mit den VBZ erfahren, dass die vorgeschlagene Routenänderung (siehe Artikel unten) der Buslinie 71 bald spruchreif sein dürfte. Nähere Informationen folgen nächstens.

Der Quartierverein hat Kontakt zu Herrn Armin Huber, Marktmanager Stadtgebiet bei den VBZ, aufgenommen. Er ist sehr interessiert an einer Zusammenarbeit mit den Quartiervereinen.

Für die nächste Fahrplanperiode, welche 2006 startet, sind folgende Planungen im Gange:

**Bus 46:** Zählungen haben gezeigt, dass der Bus oft sehr voll ist. Darum soll eine Verstärkung zwischen Lehenstrasse und Hauptbahnhof erreicht werden. so dass die Wipkinger die eine Linie, die Högger die andere Linie brauchen können.

**Bus 71:** Problem: Die Linie ist oft schlecht genutzt. Die Bewohner am Wasser nutzen eher das 4er Tram auf der anderen Limmatseite oder den 13er.



Als Lösung könnte folgendes in Frage kommen: Die Linienführung könnte via Röschibachstrasse bis zum Bahnhof Wipkingen verlängert werden. Leider fehlts hier am nötigen Geld. Das Angebot muss wie bis anhin mit zwei Fahrzeugen realisierbar sein, ausser man fände einen Sponsor.

Der Quartierverein Wipkingen wird sich mit den Kollegen aus Högger treffen und sich koordinieren.