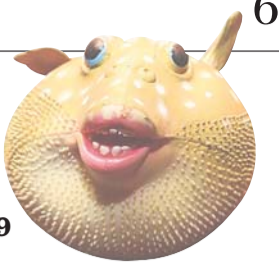


Christkindlimarkt: Im HB gibt es wieder Weihnachtsgeschenke zu kaufen – darunter auch skurrile. 69



REDAKTION TAGES-ANZEIGER · WERDSTRASSE 21 · 8021 ZÜRICH · TEL: 044 248 44 11 · FAX: 044 248 45 09 · STADT@TAGES-ANZEIGER.CH · INSERATE TEL: 044 248 40 30

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 stinks.

Von Carmen Roshard

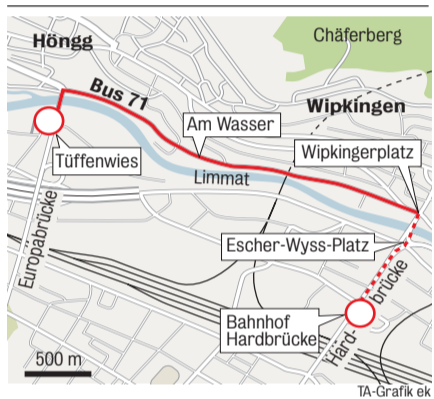
Am 14. Dezember ist Schluss mit Bus. Die Linie 71 wird eingestellt. «Die Fahrgastzahlen der Quartierbuslinie haben sich leider nicht erwartungsgemäss entwickelt. Wir empfehlen Ihnen die Benützung der Tramlinien 4 und 13», schreiben die VBZ in einer Mitteilung an allen Haltestellen der Kleinbuslinie 71.

Der Quartierbus fährt seit 1999 vom Escher-Wyss-Platz in den Kreis 9 nach Tüffenwies. Vor drei Jahren ist die Strecke



BILD SOPHIE STIEGER

Der Bus der Linie 71 fährt am Wipkingerplatz vorbei, weil niemand wartet.



bis zum Bahnhof Hardbrücke verlängert worden. Dies bewirkte eine Verbesserung der Auslastung von 4,6 auf 6,9 Fahrgäste pro Fahrt. Die vorgeschriebene Quote des Zürcher Verkehrsverbundes von 10 Fahrgästen konnte aber nicht erreicht werden. Die SP-Gemeinderäte Andreas Ammann und Christine Stokar Gasser reichten im Dezember 2005 eine Interpellation zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs im Kreis 10 ein: «Das Gebiet entlang der Höngger- und der Wasserwerkstrasse ist durch den öffentlichen Verkehr nur ungenügend erschlossen», schrieben sie. Das Gebiet sei durch die Linien 4 und 13 sowie die Trolleybuslinie 46 bereits vollständig

erschlossen, rechtfertigte sich der Stadtrat. Die Distanz zur nächsten Haltestelle würde an keiner Stelle mehr als 400 Meter betragen, wie es in der kantonalen Angebotsverordnung als Obergrenze angegeben sei. Die beiden SP-Gemeinderäte schlugen damals zur Lösung des Fahrgastproblems eine neue, attraktivere Linienführung vor: Rütihof-Frankental-Winzerstrasse-Am Wasser-Wipkingerplatz-Höngger-/Wasserwerkstrasse-Central-Bahnhofquai. Der Stadtrat konterte: Die Kleinbuslinie diene nicht der Grunderschliessung des Quartiers. Die Quartierbusse seien vom Konzept her Zubringer zum Stammnetz und hätten nicht die

Funktion, zusätzliche direkte Verbindungen ins Stadtnetz herzustellen.

Andreas Ammann hakte im Januar 2008 mit einem Postulat nach, in dem er den Verantwortlichen vorwarf, mit der Aufhebung einer Quartierbuslinie in einer Stadt, die sich an der Verwirklichung einer 2000-Watt Gesellschaft orientieren wolle, setze man ein «sehr bedenkliches und imageschädigendes Signal».

Mit einer «dramatisch tiefen» Auslastung begründet auch Andreas Uhl, Pressesprecher der VBZ, das Aus. Er bedaure den Entscheid, vor allem für die älteren Leute im Quartier. Auch viele der regelmässig fahrenden Passagiere aus Wipkingen und Höngg sind enttäuscht.

Kleinbuslinien rentieren nicht

«Der öffentliche Verkehr in Zürich ist gesamthaft defizitär, Subventionen der öffentlichen Hand sind nötig», sagt Uhl. Zu gewissen Zeiten seien viele Linien zwar mehr als kostendeckend, weisen dann aber in den Randzeiten eine geringe Deckung auf. Und nur wenige Buslinien seien gesamthaft kostendeckend.

Der Betrieb der Linie 71 kostete die VBZ rund eine Million Franken im Jahr, 91 Prozent dieses Betrages waren subventioniert. «Keine der neun Kleinlinien, die wir in den Quartieren einsetzen, rentiert», sagt Uhl. Die Linie 71 sei die erste Quartierbuslinie, die gänzlich habe gestrichen werden müssen. Zuvor habe es Versuchsangebote mit Linien gegeben, die von privater Seite mitfinanziert wurden. Diese seien aber ebenso am Kostendeckungsgrad gescheitert wie die Linie 71.

REKLAME WR679-T

HEILS-ARMEE Brocki.ch

Jetzt aktuell: Bodenplatten für innen und aussen

Keine Zügelkisten? **Brocki BOX**

Abholdienst & Warenspende 0848-276 254

Geroldstr. 29 8005 Zürich

Ausländer bemängelt Bussenzzettel

Ein TA-Leser ärgert sich über die Bussenzzettel der Stadtpolizei. Nicht die Geldstrafe bringt den Mann aus der deutschen Stadt Au am Inn in Rage. Vielmehr kritisiert er in seinem Mail die fehlenden Bankverbindungen. «Es ist vorgesehen, dass das Geld bei jeder Wache der Stadtpolizei bezahlt werden kann. Lebt die Stadtpolizei Zürich noch im Zeitalter von Barzahlungen?», schreibt der TA-Leser. Er fordert, dass internationale Bankverbindungsnummern aufgedruckt werden.

Die Stadtpolizei nehme die Kritik entgegen und werde Änderungen prüfen, sagt Stadtpolizei-Sprecher Marco Cortesi. Die Zahlungsmoral gebüsster Ausländer bezeichnet er als relativ gut. Notorsche Zahlungsverweigerer werden auf einer Liste geführt. Sind mehr als 200 Franken ausstehend, montieren die Polizisten bei erwischten Wiederholungstätern einen Radschuh.

Früher wars noch komplizierter: Bussen kann die Polizei erst seit 1973 ausstellen. Davor wurden kleinste Übertretungen über den ordentlichen Verfahrensweg, das heisst über die Gerichte, erledigt. (bg)

Neue Hoffnung für ein «Oerliker Heiligtum»

Die Offene Rennbahn erhält Aufschub. Die Stadt sieht aber nicht von ihren Abrissplänen ab.

Von Beat Metzler

Für Radsportfreunde hat die Finanzkrise auch ihr Gutes. So gab die Stadt bekannt, dass sie den Bau einer polysportiven Halle auf dem Areal der Offenen Rennbahn verschiebt – aus finanziellen Gründen. Bis 2014 wird auf der 30 000 m² grossen Parzelle voraussichtlich nichts passieren.

«Das freut uns», sagt Alois Iten, Präsident der Interessengemeinschaft Offene Rennbahn (Igor), die das Oval betreibt. Iten hofft, dass er den Mietvertrag mit dem Sportamt nun von 2010 auf 2014 verlängern kann. Am liebsten wäre ihm aber, wenn die Stadt ganz auf einen Abriss verzichtete. «Die Rennbahn wird gut genutzt und ist nicht so baufällig, wie überall behauptet wird.» Auch andere Gruppen wollen die Anlage aus dem Jahr 1912 bewahren – zum Beispiel der Stadtzürcher Heimatschutz. Am letzten Dienstag hat eine Delegation die Velopiste besichtigt. «Es ist ein Bauwerk von nationaler Bedeutung», sagt Präsident Markus Fischer. Man werde nun eine Dokumentation verfassen und beantragen, das Bauwerk wieder unter Denkmalschutz zu stellen. Dies würde einen Abriss verunmöglichen. «Dank der Verschiebung haben wir Zeit gewonnen.»

Auch im Quartier setzen sich viele für



BILD MATTHIAS JURT

Beliebtes Bauwerk: Gleich mehrere Gruppen setzen sich für den Erhalt der Offenen Rennbahn ein.

die Betonkurven ein. Die Gemeinderäte Guido Bergmaier und Bruno Wohler (beide SVP) haben kürzlich ein Postulat eingereicht, das vom Stadtrat verlangt, alle Planungen auf dem Areal zu stoppen. «Die Bahn ist ein Oerliker Heiligtum», sagt Bergmaier. Quartiervertreter anderer Parteien haben sich schon früher für den Erhalt ausgesprochen.

Sanierung käme zu teuer

Die Stadt hält allerdings am Abruch fest. «Der Stadtrat hat vorgegeben, auf diesem Areal weiter zu planen», sagt Hochbaudepartements-Sprecher Urs Spinner.

Vorgesehen ist ein Hallenbad und eine polysportive Halle. Diese sollen das benachbarte Hallenbad ersetzen, weil dieses nicht mehr saniert werden kann und abgerissen werden muss. Das dadurch frei werdende Land will sich die Stadt für spätere Bauten reservieren. «Entschieden ist aber noch nichts», sagt Spinner. «Der Stadtrat versteht zwar die Begeisterung für die Rennbahn. Aber eine Sanierung würde einen zweistelligen Millionenbetrag kosten.»

Die Bahn ist schon heute nicht rentabel. Die Igor zahlt eine «symbolische» Miete von jährlich 30 000 Franken an das Sportamt. Dieses wiederum mietet die Anlage vom Hochbaudepartement – für eine halbe

Million. «Auch ein eher symbolischer Betrag. Allein die Verzinsung des Grundstückes würde mehrere Millionen kosten», sagt Ernst Hänni, Direktor des Sportamtes. Wie lange die Igor die Offene Rennbahn weiterhin nutzen darf, kann Hänni nicht sagen. «Bis zum 100-Jahr-Jubiläum 2012 klappt es vielleicht.» Die Stadt werde aber keine grösseren Investitionen mehr machen. «Falls solche anfallen, unterbrechen wir den Betrieb», sagt Hänni.

Als letzte Möglichkeit zur Rettung des Ovals sieht Alois Iten die Volksabstimmung, in der die Zürcher einem möglichen Neubauprojekt zustimmen müssen. «Da werden wir Wirbel machen.»

ANZEIGE



Walter Angst, Gemeinderat AL

Jetzt müssen in der Stadt Zürich Wohnungen für Menschen gebaut werden, die sich die absurd hohen Neubaumieten nicht mehr leisten können. Wenn Investoren und Wohnbaugenossenschaften gemeinsam bauen, entstehen lebendige Stadtquartiere. Mit Ihrem Nein zur fantasielosen Zonenplanänderung des Stadtrates sorgen Sie dafür, dass auf dem Zollfreilager eine Vision realisiert werden kann.

Gegen eine rendite-orientierte Zonenplanänderung
30. November 2008: Zollfreilager Nein

GOPE
WO SIND DIE ZAHLBAREN WOHNUNGEN?!

www.zollfreilager-nein.ch