

Im Beitrag der NZZ vom 26.09.2012 entsprechen einige Angaben nicht den Tatsachen und wurden am 27.09.2012 wie folgt moniert:

1. Es trifft nicht zu, dass für die VBZ <offensichtlich wurde, dass der 4er ... relativ leer kutschiert, während sich die Fahrgäste des 17ers zum Teil in dichtem Gedränge wiederfanden>:

Diese Erkenntnis musste erst die IG Hardturmquartier in einem Brief an Stadtrat Türler Ende Februar beanstanden, bevor eine Kapazitätsaufbesserung erfolgte.

2. Die Informationsveranstaltung der VBZ war keineswegs <in Aussicht gestellt worden ... als der offene Brief an den Stadtrat und ausgewählte Redaktionen verschickt wurde>:

Der erste Schritt unserer Bestrebungen war die Kapazitätsaufbesserung des 17ers. In einem zweiten Schritt bemühte sich die IG Hardturmquartier fortgesetzt um einen Termin mit Stadtrat Türler resp. der VBZ, um das Bedürfnis der AnwohnerInnen nach einer direkten Tramverbindung Werdhölzli - HB auch 2016 anzusprechen.

Die VBZ war bereits im Begriff, mit Werner Berger (Vorstandmitglied der IGH) einen Termin zu vereinbaren. Doch auf Geheiss von Stadtrat Türler wurde dies dem VBZ untersagt. Ohne Angabe von Gründen wurden wir auf eine Rückmeldung nach den Sommerferien vertröstet.

Diese Nichtbeachtung resp. Gesprächsverweigerung betreffend des Anliegens der AnwohnerInnen hat die IGH auf die Idee eines offenen Briefes gebracht, als adäquates Mittel unserem Anliegen doch noch die nötige Beachtung zu verschaffen.

Der erste Entwurf des Briefes lag bereits am 30. Juli vor. Die Abstimmung mit den Interessengemeinschaften und den Quartiervereinen beanspruchte dann die restliche Zeit: Am 14. September konnten alle Unterschriften eingeholt werden und am 17. September wurde der offene Brief versandt.

Zeitgleich am 14. September erfolgte die Mitteilung über den Infoanlass der VBZ per Mail von Julia Müller, Unternehmenskommunikation Verkehrsbetriebe Zürich zu Händen Werner Berger.

Selbstverständlich wurde der offene Brief trotzdem versandt. Dahinter stehen knapp 2 Monate Koordination und Abstimmungsarbeit und zudem verdeutlicht er die breite Basis, auf die sich das Bedürfnis einer Fortführung der Tramverbindung Werdhölzli - HB stützt. Die Bewertung, ob das vor diesem Hintergrund immer noch <stilllos> ist, muss ich Ihnen überlassen.

Ein Affront war der Brief schon, nämlich gegen eine Reisbrettplanung, die an den Bedürfnissen der Bevölkerung, den Kundinnen und Kunden der VBZ, vorbeigeht - auch an den Bedürfnissen von Zürich-West als attraktiver Standort für Unternehmen (siehe Punkt 1 und weiter unten Punkt 3).

Festzustellen bleibt, dass der offene Brief und das Flugblatt ein Erfolgsgeschichte sind: Mehr als 170 AnwohnerInnen aus den Quartieren konnten mobilisiert werden, an einem Dienstag Abend, für eine äusserst kurzfristig angesetzte Veranstaltung. Davon ist in Ihrem Artikel leider nicht die Rede.

3. Sachlich jedoch am bedeutendsten ist, dass Sie die bereits in der Anfangsphase nicht zutreffende technokratische Sichtweise der VBZ übernehmen, indem Sie gutgläubig Stadtrat Türler und die Präsentation "clever vernetzt" als die <«im Sinne des Gesamtnetzes... beste Lösung»> zitieren und uns den Betroffenen nur zubilligen, <sich stärker für ihr Quartier (zu) interessieren - und nicht für das Gesamtsystem>:

Wie kann von einem cleveren Gesamtnetz gesprochen werden, das weder auf Kundenbefragungen noch auch empirisch erhobene Nutzungszahlen abgestützt ist, sondern ausschliesslich auf Modellrechnungen unbekannter Provenienz. Dass dies mehrfach an der Info-Veranstaltung kritisiert wurde, findet im Artikel auch keine Erwähnung.

Im Übrigen haben wir uns durchaus Gedanken gemacht, wie eine "clevere" Linienführung im Sinne des Gesamtnetzes aussehen könnte. Im Anhang finden Sie unseren Vorschlag.

4. Erwähnt sei auch die nicht zutreffende Unterzeile zur Headline, gemäss der die vom <Zürcher Stadtkreis 5> geforderte direkte Tramverbindung zum Hauptbahnhof <erfüllt> wird:

Zum einen erstaunt dies, denn offenbar ist Ihnen entgangen, dass der grössere Teil des Publikums aus dem Quartier Grünau (Kreis 9) und von der anderen Limmatseite (Kreis 10) stammte.

Zum anderen ist die Forderung der anwohnenden ÖV-Nutzenden mit dem Flickwerk 17er zu Stosszeiten morgens und abends nicht erfüllt, sondern höchstens die der Unternehmen, und das auch nur bis zum Hardturm.