



Das Tram-Depot Oerlikon wird derzeit für Cobra-Trams der Glattalbahn erweitert.

CHRISTOPH RUCKSTUHL / NZZ

Depots nicht aus Stadt drängen

Zürich will 80 Millionen Franken in bestehende Anlagen investieren

Zürich will 80 Millionen Franken in bestehende Tram- und Busdepots investieren. Diese dürfen aber nicht an den Stadtrand gedrängt werden, sondern sollen im Stadtinnern bleiben, fordert Stadtrat Andres Türlér. *ami.* · Die VBZ haben ihr Angebot in den letzten 40 Jahren stetig ausgebaut:

Die Zahl der Steh- und Sitzplätze stieg um 25 Prozent auf knapp 90 000. Die Fahrgastzahlen wuchsen um fast 60 Prozent auf rund 315 Millionen im Jahr 2009. Nicht gewachsen ist in der gleichen Zeit allerdings die Zahl der Depots. Im Gegenteil, 1997 wurde das Depot Burgwies stillgelegt und beherbergt seither eine Migros-Filiale sowie das Tram-Museum. Um auch das künftige Wachstum des öffentlichen Verkehrs in Zürich be-

wältigen zu können, haben die VBZ und der zuständige Stadtrat Andres Türlér am Mittwoch eine Anlagestrategie präsentiert. Diese besagt im Kern, dass die bestehenden Areale und Depots der VBZ das Wachstum des öffentlichen Verkehrs der nächsten zehn Jahre zwar bewältigen könnten. Ein neues Depot brauche es aber erst, wenn das geplante Rosengarten-Tram in Betrieb genommen werde. Der Standort wäre die Aar-

gauerstrasse in Zürich-West. Zudem würden angesichts der Fahrgastentwicklung längerfristig auch Abstellmöglichkeiten in Zürich Nord nötig. Die VBZ rechnen mit einem Passagierwachstum von 25 Prozent bis 2025.

Damit die bestehenden Anlagen das Wachstum der nächsten zehn Jahre tragen können, muss viel Geld in die Depots investiert werden. Laut VBZ-Vizedirektor Heinz Vögeli sind zusätzlich zum laufenden Gebäudeunterhalt Investitionen von 80 Millionen Franken notwendig. Damit soll die Betriebsfläche der Depots um 5000 Quadratmeter und ihre Produktivität um 10 Prozent gesteigert werden. Die höhere Produktivität ergibt sich unter anderem aus verbesserten Arbeitsprozessen. Zudem können künftig mehr Fahrzeuge mit gleich viel Mitarbeitern gewartet werden. In den 80 Millionen Franken nicht inbegriffen ist der Erweiterungsbau im Depot Oerli-

kon, der diesen Frühling in Angriff genommen wurde. Dieser kostet 26 Millionen Franken und wird 14 zusätzlichen Cobras der Glattalbahn Platz machen.

Grundsätzlich seien die VBZ mit ihren bestehenden Anlagen Zürich Altstetten, Kalkbreite, Oerlikon, Hard, Irchel, Wollishofen sowie Hardau, Hagenholz und Sonnenthal gut aufgestellt, so Türler. Dies insbesondere deshalb, weil sie kreisähnlich über die Stadt verteilt und die Wege vom Abstellplatz eines Trams zu den Linien kurz seien. «Mit jedem Meter, den das Tram vom Depot bis zu seiner Kursstrecke zusätzlich zurücklegen muss, verschlechtert sich die Produktivität und steigen die Kosten des öffentlichen Verkehrs», sagte Türler. Wichtig ist für die VBZ auch, dass sie mehrere Depots betreiben, die an möglichst viele Linien angeschlossen sind. So könne man im Fall einer Stö-

rung rasch ausweichen, sagte Stadtrat Türler. Depots am Stadtrand böten nicht die gleiche Flexibilität.

Türlers Exkurs über die Notwendigkeit von Depotstandorten im Stadtinnern war nicht ohne Grund. Denn derzeit ist vor allem das Depot Hard beim Escher-Wyss-Platz Begehrlichkeiten ausgesetzt. Andere Nutzungen des Areals würden wohl eine grössere Wertschöpfung bringen, räumte Türler ein. «Aber wir brauchen das Depot», machte er klar. Konkret fordert derzeit eine überwiesene Motion von Robert Schönbächler (cyp.) auf dem Areal eine Überbauung mit einer gemischten Nutzung. Der Stadtrat will deshalb abklären, ob und wie ein Depotbetrieb mit öffentlichkeitswirksamem Nutzen vereinbar ist. Er hat deshalb um eine Fristerstreckung bis Ende 2011 ersucht. Eine andere Motion verlangt eine Verlegung des Depots an die Aargauerstrasse.