

27.09.2006

DER STADTRAT VON ZÜRICH

an den Gemeinderat

Am 17. Mai 2006 reichte die CVP-Fraktion folgende Motion GR Nr. 2006/185 ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Vorlage zu unterbreiten, das Tramdepot Hard an die Aargauerstrasse (Depotstandort im Richtplan vorgesehen) zu verlegen und das heutige Tramdepot Hard einer neuen Nutzung zuzuführen.

Begründung

Im Zusammenhang mit den Ausbauvorhaben des öffentlichen Verkehrs in Zürich-West und des geplanten Ausbaus und der Vergrößerung des Tramdepots Hard (Waschanlagen/Werkstätten, usw.) wäre zum jetzigen Zeitpunkt auch aus städtebaulichen Gründen die Verlegung des im Jahre 1898 in Betrieb genommenen Tramdepots Hard an die Aargauerstrasse sinnvoll.

Die Stadt besitzt an der Aargauerstrasse ein „Reserveareal“ für ein neues Tramdepot. Im Zusammenhang mit einer neuen Tramlinie in der Aargauerstrasse wird dieses Areal auch erschlossen.

Mit der Verlegung ergäbe sich eine deutliche Verbesserung der betrieblichen und verkehrlichen Situation am Escher-Wyss-Platz.

Gleichzeitig kann am bisherigen Standort des Tramdepots Hard eine geeignetere Nutzung als die geplante realisiert werden.

Nach Art. 90 der Geschäftsordnung des Gemeinderates (GeschO GR) sind Motionen selbständige Anträge, die den Stadtrat verpflichten, den Entwurf für den Erlass, die Änderung oder Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderates fällt. Gemäss Art. 91 Abs. 2 GeschO GR hat der Stadtrat innerhalb von sechs Monaten seit Einreichung schriftlich zu begründen, wenn er die Entgegennahme einer Motion ablehnt oder die Umwandlung in ein Postulat beantragt.

Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat die Ablehnung der Motion:

Bedeutung des Depotstandortes Hard

Das Tramdepot Hard ist mit einer Arealfäche von 15 417 m² und einer nutzbaren Abstellgleislänge von 1580 m das drittgrösste Depot der VBZ. Es ist eines der drei grossen Standbeine neben den Depots Kalkbreite und Oerlikon und liegt für Interventionen technischer und betrieblicher Art ausserordentlich günstig, weshalb es gleichzeitig auch als Operationsbasis für die Abteilung Netz mit rund 110 Mitarbeitenden (Serviceleiter und Kundenberater) dient. Die Nähe zum Knotenpunkt Hauptbahnhof sowie die direkte Lage an zukünftig drei wichtigen Tramlinien ermöglicht sehr schnelle Reaktionen auf Betriebs- und Netzstörungen. Aufgrund der strategischen Wichtigkeit für den Betrieb des gesamten Tramnetzes ist das Depot Hard im regionalen Richtplan auch als Standort von regionaler Bedeutung festgelegt.

Geplante Depoterneuerung und -erweiterung

Der Ersatz des sanierungsbedürftigen westlichen Hallenteils durch einen erweiterten Neubau ist die zweite Etappe der begonnenen Gesamt-sanierung. Die 1999 abgeschlossene erste Etappe umfasste die Instandsetzung des östlichen Depothallenteils mit den fünf angebauten Wohnhäusern. Im Zuge der Sanierung der Wohnhäuser wurde auch die Infrastruktur (Garderober, Instruktions- und Pausenräume) für die 180 Fahrdienstmitarbeitenden neu erstellt.

Im westlichen Hallenteil bestehen erhebliche Schäden an der Trag- und Deckenstruktur, und auch die provisorische Aussengleisanlage ist in einem sehr schlechten Zustand. Stützen im

Halleninnern behindern eine rationelle Betriebsabwicklung und die optimale Raumausnutzung. Für die 68 Trams der Cobra-Folgeserie, deren Ablieferung im März 2006 begonnen hat, muss ausserdem die Wartungsinfrastruktur zwingend erneuert, angepasst oder zusätzlich gebaut werden, weil die Niederflurtechnologie spezielle Anforderungen stellt. Hierzu wird zusätzlicher Hallenraum benötigt. Man hat sich deshalb für einen Ersatzneubau entschieden, der gegenüber der heutigen Halle limmatabwärts verlängert wird, de facto jedoch nicht mehr Abstellplatz schafft. Die heutigen Abstellplätze im Freien sind aber neu gedeckt und die Fahrzeuge entsprechend besser vor Vandalismus und Witterungseinflüssen geschützt.

Mit dem Neubau soll auch das Betriebskonzept des Depots geändert werden. Die Einfahrten erfolgen künftig im westlichen Arealbereich von der Hardturmstrasse her, die Ausfahrten östlich gegen den Escher-Wyss-Platz. Das Umfahrgleis entlang der Limmat muss aus betrieblichen Gründen zwingend erhalten bleiben.

Betriebliche und finanzielle Konsequenzen einer Depotverlegung

Angesichts der städtebaulich attraktiven Lage des Tramdepots wurde eine mögliche Verlegung sorgfältig geprüft. Es gibt allerdings keinen gleichwertigen Alternativstandort in gleichermaßen idealer Lage zum Netzschwerpunkt.

Durch eine Depotverlegung an die Aargauerstrasse entstünden höhere Betriebskosten: Allein die zusätzlichen regulären Leerfahrten bei Betriebsbeginn und -schluss (80 Fahrten pro Tag bzw. 75 000 km pro Jahr) kosteten jährlich rund Fr. 800 000.--. Eine Verlegung würde zudem bedeuten, dass bei Störungen nicht mehr bereits am Escher-Wyss-Platz gewendet werden könnte und auch Ersatzfahrzeuge einen längeren Weg zurücklegen müssten. Bei Betriebsstörungen ergäben sich damit neben den finanziellen Konsequenzen auch merkbare qualitative Einbussen für die Kunden durch längere Störungsdauern und grössere Fahrplanlücken.

Die Baukosten für einen zeitgemässen Neubau mit gleicher Funktionalität wie das Depot Hard liegen geschätzt bei um 100 Mio. Franken. Zudem müsste die erwähnte, erst 1999 komplett erneuerte Infrastruktur für 180 Mitarbeitende des Fahrdienstes nochmals neu erstellt werden.

Bei all diesen Überlegungen wird vorausgesetzt, dass die geplante Tramnetzerweiterung Zürich-West zeitgerecht realisiert und damit der Gleisanschluss des Areals an der Aargauerstrasse ans VBZ-Netz bereits im Rahmen dieses Projektes geschaffen wird, dafür also keine zusätzlichen Kosten anfallen.

Grundstück Aargauerstrasse als Reserve für zukünftigen Bedarf

Das wichtigste Argument gegen eine Verlegung an die Aargauerstrasse ist aber, dass dieses Grundstück als Reserve für zukünftigen Mehrbedarf benötigt wird. Nach der Realisierung der Tramlinie Zürich-West werden die heutigen Abstellkapazitäten vollständig ausgeschöpft sein. Auch in den anderen Tramdepots bestehen keine Raumreserven mehr, welche durch Um-dispositionen genutzt werden könnten. Einzig im Depot Oerlikon besteht ein geringes Erweiterungspotenzial, welches aber bereits für die Glattalbahn genutzt werden wird. Im Hinblick auf eine für die Zukunft angestrebte Tramtangente über die Hardbrücke ist das Reservegrundstück durchaus am richtigen Platz, um zukünftigen Mehrbedarf an Tramzügen aufzunehmen. Es gibt kein weiteres geeignetes Areal im Raum Zürich-West, das bei einer Verlegung des Depots Hard an die Aargauerstrasse als „neue“ Reserve dienen könnte.

Entlastung des Escher-Wyss-Platzes durch Depotumbau

Die Motionäre sehen in der Verlegung des Depotstandortes die Chance für eine deutliche Verbesserung der betrieblichen und verkehrstechnischen Situation am Escher-Wyss-Platz. Diese wird auch mit dem vorliegenden Projekt der Depoterneuerung bzw. -erweiterung erreicht: Durch das geänderte Betriebskonzept entfallen die heutigen aufwändigen Manövrierfahrten im Depot, aber vor allem auch über den Escher-Wyss-Platz. In Koordination zwischen Depotprojekt und Realisation des Trams Zürich-West sollen der Escher-Wyss-Platz

neu gestaltet und die Verkehrsströme entflochten werden. Auch für die zu Fuss Gehenden ergibt sich eine massive Verbesserung durch attraktive, direkte Verbindungswege.

Schlechter Gebäudezustand und Cobra-Ablieferung machen rasches Handeln nötig

Die westliche Depothalle befindet sich in einem sehr schlechten Zustand. In den Keller- und Nebenräumen auf der Limmatseite mussten provisorische Stützen montiert werden, und durch die zusätzliche statische Belastung durch die starken Schneelasten im Winter 2005/2006 haben sich bestehende Risse in der Tragkonstruktion der Halle vergrössert. Aus Sicherheitsgründen muss nun das Dach durch Entfernen der Wärmeisolation entlastet und nur noch mit einer einfachen Wasserisolation geschützt werden.

Die Cobra-Trams, die momentan im Monatsrhythmus, nach einer Anlaufphase dann mit einer Kadenz von zwei bis drei Fahrzeugen pro Monat, abgeliefert werden, brauchen eine geeignete Wartungsinfrastruktur. Bereits heute entstehen den VBZ erhöhte Betriebskosten durch zusätzliche Überführungsfahrten, weil gewisse Instandhaltungsarbeiten im Depot Hard nicht mehr ausgeführt werden können.

Bei einer Aufgabe des Depotstandortes Hard zugunsten der Aargauerstrasse dürften mit Planung, Klärung der Altlastensanierung und Bau bis zur Inbetriebnahme realistischweise mindestens fünf bis sechs Jahre vergehen, bei Bedarf nach einer Zusatznutzung eher mehr. Dies würde eine Notsanierung sowohl des westlichen Depotgebäudes mit Einbau einer kompletten Cobra-Wartungsinfrastruktur als auch der Abstellanlage im Freien bedingen – Investitionen, die danach weitgehend verloren wären.

Fazit

Das vorliegende Projekt erfüllt die betrieblichen Erfordernisse der Verkehrsbetriebe und ermöglicht gleichzeitig eine attraktive Zusatznutzung. Es unterstützt die Ziele der Entwicklungsplanung Zürich-West massgeblich: Durch das Setzen eines städtebaulichen Akzents am Tor zu Zürich-West, durch das Schaffen von Wohnraum und Gewerbeflächen und einen zusätzlichen, verkehrsgeschützten öffentlichen Freiraum zur Limmat hin sowie durch seine Schlüsselfunktion für den öffentlichen Verkehr.

Eine Verlegung des Depots an die Aargauerstrasse würde nicht nur zu massiven betrieblichen Nachteilen führen und die VBZ ihrer Reserve für zukünftige Angebotsausbauten berauben. Sie ist auch wirtschaftlich nicht vertretbar: Die Kosten eines Neubaus sind mit schätzungsweise um 100 Mio. Franken wesentlich höher als diejenigen des Ersatzneubaus am alten Standort. Zusätzlich müsste für die Übergangszeit bis zur Inbetriebnahme des neuen Depots an der Aargauerstrasse im Depot Hard in teure Notmassnahmen investiert werden; und drittens sind auch die Abbruchkosten für den alten Depotbau (bzw. den nichtdenkmalgeschützten Gebäudeteil) einschliesslich Entsorgung der anfallenden Altlasten in eine Wirtschaftlichkeitsrechnung mit einzubeziehen.

Aus all den angeführten Gründen lehnt der Stadtrat – wie bereits eingangs erwähnt – die Entgegennahme der vorliegenden Motion ab.

Im Namen des Stadtrates

der Stadtpräsident

Dr. Elmar Ledergerber

der Stadtschreiber

Dr. André Kuy