

Zürich, den 3. März 2010

## DER STADTRAT VON ZÜRICH

an den Gemeinderat

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 16. Dezember 2009 reichten Gemeinderat Robert Schönbächler (CVP) und 17 Mitunterzeichnende folgende Motion, GR Nr. 2009/602, ein:

Der Stadtrat wird dazu aufgefordert, dem Gemeinderat eine Vorlage für einen Projektierungskredit für einen Projektwettbewerb zu unterbreiten, mit dem Ziel auf dem VBZ-Areal neben dem alten VBZ-Depotgebäude «Hard» eine Überbauung mit einer gemischten Nutzung in Zusammenarbeit mit einer gemeinnützigen Baugenossenschaft zu entwickeln. Diese Nutzungen sollen dabei Alters- und Familienwohnungen sowie ein Altersheim enthalten. Im Erdgeschoss sollen öffentlichkeitswirksame Nutzungen integriert werden, die der städtebaulichen Bedeutung des Standortes entsprechen und eine (Teil-) Verlegung der Tramdepotnutzung bedingen. Gleichzeitig soll der Limmatauferbereich auf der ganzen Länge des Areals aufgewertet werden und ein weiterer öffentlicher Zugang von der Hardturmstrasse zur Limmat zwischen dem alten Depot-Gebäude und dem heutigen Gleisfeld realisiert werden.

### Begründung

Nachdem die Planung des sogenannten «Kleeblatt-Hochhauses» nicht weiter verfolgt wird, bietet sich das Areal direkt neben dem Escher-Wyss-Platz für eine neue Planung einer Gesamtüberbauung an. Die Lage direkt am Escher-Wyss-Platz und am nördlichen Ende der Begegnungszone «Hardstrasse» sowie zwischen der Limmat und der Hardturmstrasse ist prädestiniert für eine städtebauliche Aufwertung mit Zentrumsfunktion.

Das alte VBZ-Depot-Gebäude soll in die Überlegungen einbezogen werden, indem für den Notfalldienst der VBZ einige Geleise belassen werden und im restlichen Erdgeschossbereich öffentlichkeitswirksame Nutzungen wie Läden, Markt, etc. eingerichtet werden.

Bei der prognostizierten Bevölkerungszunahme von rund 7 000 Einwohnern in Zürich-West drängt sich eine Alters- und Wohnüberbauung im Industriequartier geradezu auf. Es soll eine gemeinnützige Bauträgerschaft gesucht und mit dieser ein Projektwettbewerb durchgeführt werden.

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

Der Stadtrat lehnt es aus nachstehenden Gründen ab, die Motion entgegenzunehmen:

### **Bedeutung des Depotstandortes Hard**

Das Tramdepot Hard ist mit einer Arealfläche von 15 417 m<sup>2</sup> und einer nutzbaren Abstellgleislänge von 1580 m das drittgrösste Depot der VBZ nach den Depots Kalkbreite und Oerlikon. Seine Lage ist

betrieblich gesehen ausserordentlich günstig: Die Linien 4 und 13 und ab Dezember 2011 das Tram Zürich-West können bei Betriebsaufnahme direkt in beiden Fahrtrichtungen beschickt werden, zusätzlich erreichen weitere Linien rasch ihre Stammstrecken, so künftig auch die Trams auf der Achse Hardbrücke-Rosengarten. Die Nähe zum Hauptbahnhof erlaubt eine schnelle Reaktion auf Betriebs- und Netzstörungen, davon profitiert die ebenfalls im Depot Hard stationierte Abteilung Netz mit rund 110 Mitarbeitenden (Serviceleiter und Kundenberater). 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**

1999 wurde als erste Etappe einer angestrebten Gesamtanierung der 1911 erstellte, heute denkmalgeschützte östliche Depothalle mit den fünf angebauten Wohnhäusern instand gesetzt und die Infrastruktur für 180 Fahrdienstmitarbeitende mit Garderoben, Instruktions- und Pausenräumen neu erstellt.

Als zweite Etappe sollte der sanierungsbedürftige westliche Hallenteil durch einen erweiterten Neubau ersetzt werden. Dieser sollte Platz bieten für die nötige neue Wartungsinfrastruktur für Niederflurtrams und eine rationelle, sichere Betriebsabwicklung ermöglichen. Die Abstellkapazität wäre dabei gegenüber heute sogar leicht gesunken, die erweiterte Depothalle hätte aber die heutige Freiluftabstellanlage mit überdeckt. Gleichzeitig sollte das Betriebskonzept hin zu einem Umlaufbetrieb mit den Einfahrten von der Hardturmstrasse her und den Ausfahrten über den Escher-Wyss-Platz geändert werden. Der Verzicht auf die im heutigen Betriebskonzept nötigen aufwändigen Rangierfahrten war auch eine Vorbedingung für den Erfolg der momentan laufenden Umgestaltung des Escher-Wyss-Platzes. Das Umfahrgleis entlang der Limmat muss aus betrieblichen Gründen auch im neuen Konzept zwingend erhalten bleiben.

Nachdem erste Planungen der VBZ ein eigenständiges Depotgebäude vorsahen, kam im Jahr 2000 die Idee einer Zusatznutzung auf. In der Folge wurde das Projekt des «Kleeblatt»-Hochhauses erarbeitet, welches eine gemischte Nutzung mit Tramdepot, Mietwohnungen, Alterswohnungen, Büroflächen sowie einem Sozialzentrum und einer Krippe vorsah. Eine zur Limmat hin offene Plattform über dem Depot sollte einen zusätzlichen Freiraum im Quartier schaffen.

Nachdem sich das Projekt unter anderem wegen einer Beschwerde gegen die Erteilung des Auftrags an das Gesamtplanungsteam Theo Hotz AG wegen Verstosses gegen das Submissionsrecht stark verzögert hatte, wollte der Stadtrat die zugehörige Weisung 414 vom 16. November 2005 für einen Projektierungskredit aufgrund der aufgelaufenen Bauteuerung überarbeiten. In der Folge zeigte sich, dass aufgrund der zu erwartenden Erstellungskosten die Mieten in einem höheren Marktsegment liegen würden, als dies für städtische Wohnliegenschaften und die Stiftung Alterswohnungen sinnvoll ist. Für die ausführliche Darlegung sei auf die Weisung 553 vom 29. April 2009 verwiesen. Der Stadtrat zog deshalb die Weisung 414/2005 Erhöhung Projektierungskredit und die Weisung 450/2006 Gestaltungsplan Tramdepot Hard Zürich-West zurück.

Gleichzeitig hielt der Stadtrat fest, dass er prüfen wolle, als «Zwischenlösung» ein einfaches, funktionales Tramdepot zu realisieren, welches es einer nächsten Generation nicht auf Jahrzehnte hinaus verbaut, von Neuem eine Gebietsentwicklung an die Hand zu nehmen. Diese Absicht wurde in der Antwort zur Schriftlichen Anfrage von Andreas Ammann und Katrin Wüthrich, GR Nr. 2009/288, sowie im Antrag auf Fristerstreckung, GR Nr. 2009/387, zur Motion der CVP-Fraktion, GR Nr. 2006/185, bestätigt.

#### **Betriebliche und finanzielle Konsequenzen einer Depotverlegung**

Die Verlegung des Tramdepots Hard wurde angesichts der städtebaulich attraktiven Lage des Depotareals sorgfältig geprüft und im Zusammenhang mit dem Projekt «Kleeblatt-Hochaus» in der zuständigen Spezialkommission Hochbau/Stadtentwicklung sowie anlässlich der Überweisung der Motion der CVP-Fraktion, GR Nr. 2006/185, betreffend VBZ-Depot Hard/Escher-Wyss, Verlegung, im Gemeinderat bereits mehrfach diskutiert.

Insbesondere wurden die betrieblichen und finanziellen Konsequenzen einer Depotverlegung auf das Reserveareal an der Aargauerstrasse untersucht.

Das Areal an der Aargauerstrasse befindet sich nicht in gleichermaßen idealer Lage zum heutigen Netzschwerpunkt wie das Depot Hard. Durch die zusätzlichen Leerfahrten bei Betriebsbeginn und -schluss auf dem Abschnitt Escher-Wyss-Platz-Pfingstweidstrasse-Aargauerstrasse entstünden jährliche Mehrkosten von rund Fr. 800 000.- (80 Fahrten pro Tag bzw. 75 000 km pro Jahr).

Empfindliche qualitative Einbussen bei Betriebsstörungen ergäben sich vor allem bei Wegfall der heutigen vorzeitigen Wendemöglichkeit am Escher-Wyss-Platz. Diese ermöglicht es heute, dass z. B. bei einem technischen Fahrzeugdefekt zwischen Escher-Wyss-Platz und Hardturm die nachfolgenden Trams am Escher-Wyss-Platz gewendet werden können. Ohne diese Wendemöglichkeit wären die Trams, welche sich bei Eintreten der Störung bereits auf dem Streckenteil Hauptbahnhof-Escher-Wyss-Platz befinden, gefangen und der Betrieb auf diesem wichtigen Abschnitt mit künftig drei Tramlinien wäre blockiert. Im Hinblick auf die Betriebssicherheit ebenfalls nachteilig ist, dass das Areal Aargauerstrasse vorerst lediglich über eine Stichlinie ans Tramnetz angebunden sein wird, welche den stark befahrenen Knoten Pfingstweidstrasse-Hardstrasse queren muss. Bei einem Verkehrsunfall in der Morgenspitze wären im schlimmsten Fall sämtliche Ausfahrten aus dem Depot blockiert.

#### **Aargauerstrasse wird zusätzlich zum Depot Hard gebraucht für zukünftigen Bedarf**

In den nächsten Jahren werden das Tram Zürich-West, das Tram Hardbrücke und allenfalls schon eine erste Etappe der Limmattalbahn in Betrieb genommen. Die Nachfrageentwicklung auf dem bestehenden Netz wird einen zusätzlichen Trambedarf verursachen. Gleichzeitig ändern sich durch die Entwicklungen im Fahrzeugbereich mit künftig 43 m langen, niederflurigen Gliederzügen statt Trams mit Anhängern die Rahmenbedingungen und Ansprüche an Abstell- und Wartungsanlagen. Die Planungen der Verkehrsbetriebe zeigen, dass mit den heutigen VBZ-Arealen einschliesslich dem Depot Hard dank gezielter Ausbaumassnahmen genügend Abstellkapazitäten bis zur Realisierung der Tramtangente Rosengarten zur

Verfügung gestellt werden können (Details siehe Antwort des Stadtrates zur Schriftlichen Anfrage von Andreas Ammann und Katrin Wüthrich, GR Nr. 2009/288).

Mit der dann geplanten Einführung von zwei weiteren Tramlinien über die Hardbrücke wird ein zusätzliches Tramdepot benötigt, welches an der Aargauerstrasse für diese Linien ideal gelegen ist. Diese Abstellreserven dürfen nicht bereits heute durch eine Aufgabe des Standortes Hard gebunden werden. Langfristig wird mit dem Bau weiterer Tramlinien und einer vergrösserten Tramflotte sogar ein weiteres Tramdepot, vorzugsweise in Zürich Nord, notwendig.

**Widerspruch zur Motion der CVP-Fraktion, GR Nr. 2006/185**

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 einer neuen Nutzung zuzuführen.

Begründung: Im Zusammenhang mit den Ausbauprojekten 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.

Mit Zuschrift vom 27. September 2006 lehnte der Stadtrat die Entgegennahme der Motion ab.

Namens der CVP-Fraktion begründete Robert Schönbächler (CVP) in der Sitzung des Gemeinderates vom 4. Juli 2007 die Motion. Der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe erläuterte die Haltung des Stadtrates.

Pierino Cerliani (Grüne) beantragte in der Folge eine Textänderung, mit welcher sich Mario Mariano (CVP) namens der CVP-Fraktion einverstanden erklärte. Nachdem der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe erklärte, die geänderte Motion entgegenzunehmen, wurde sie anschliessend mit 79 gegen 27 Stimmen dem Stadtrat unter folgender geänderter Fassung überwiesen:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Vorlage zu unterbreiten, die die Realisierung des im Richtplan vorgesehenen Tramdepots Aargauerstrasse vorsieht, damit am Standort des heutigen Tramdepots Hard zumindest teilweise (entlang der Hardturmstrasse) zusätzlich zur Wohnnutzung weitere stadtverträgliche (publikumsorientierte) Nutzungen angeordnet werden können.

An seiner Sitzung vom 2. September 2009 stimmte der Gemeinderat dem Antrag des Stadtrates auf Fristerstreckung zur Erfüllung der Motion, GR Nr. 2006/185, bis Ende August 2010 mit 92 gegen 22 Stimmen zu.

Die eingereichte neue Motion von Robert Schönbächler (CVP) und 17 Mitunterzeichnenden steht nun insofern im Widerspruch zum bestehenden Auftrag gemäss Motion, GR Nr. 2006/185, in der geän-

dernten Fassung vom 4. Juli 2007, als diese zwar eine Redimensionierung des Tramdepots zugunsten von zusätzlichen publikumsorientierten Nutzungen forderte, aber den Depot-Standort nicht grundsätzlich in Frage stellte. Aus Sicht des Stadtrates wäre es fatal, wenn zwei widersprüchliche Gemeinderatsbeschlüsse in der gleichen Sache nebeneinander bestehen würden, da dadurch die Formulierung einer Projektidee für eine zusätzliche Nutzung des Areals blockiert würde.

Aus den dargelegten Gründen lehnt der Stadtrat die Motion ab und ist auch nicht bereit, sie als Postulat entgegenzunehmen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Im Namen des Stadtrates

die Stadtpräsidentin

**Corine Mauch**

der Stadtschreiber

**Dr. André Kuy**