

**Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

vom 2. März 2011

208. Interpellation von Mario Mariani und Marcel Schönbächler betreffend VBZ, Anlagenstrategie und Depotkonzept. Am 1. September 2010 reichten die Gemeinderäte Mario Mariani (CVP) und Marcel Schönbächler (CVP) folgende Interpellation, GR Nr. 2010/355, ein:

Mit der Medienmitteilung vom 9. Juni 2010 hat die VBZ die Anlagenstrategie und das Depotkonzept bis und nach dem Jahre 2025 vorgestellt. Darin wird aufgezeigt, dass die VBZ auf die bestehenden Depots und Abstellanlagen dringend angewiesen sind, damit das Wachstum der kommenden Jahre bewältigt werden kann.

Zu dieser Anlagenstrategie bzw. Depotkonzept der VBZ-Züri-Linie ergeben sich die nachstehenden Fragen, um deren Beantwortung der Stadtrat gebeten wird:

1. Welches sind die zentralen Aussagen hinsichtlich der konkreten Umsetzung der Anlagenstrategien auf die einzelnen VBZ-Areale und welche Massnahmen/Ausbaumassnahmen sind an den einzelnen Depotstandorten konkret geplant?
2. Sind in diesem Depotkonzept Fahrzeug-Abstellmöglichkeiten für die Glattalbahn und für die spätere Limmattalbahn (Farbhof-Dietikon) berücksichtigt und wieviel Platz wird dafür benötigt? Welches sind die Gründe, diese Fahrzeuge auch noch zentral an Depotstandorten in der Stadt Zürich zu garagieren? Gibt es Vereinbarungen mit Dritten (ZVV etc.) oder allfällige rechtliche Grundlagen, die eine Garagierung in den VBZ-Anlagen erfordern und wie verhält es sich mit der finanziellen Beteiligung Dritter?
3. Wenn ja, wo wird oder könnte die Fahrzeugflotte der Glattal- und Limmattalbahn ausserhalb der Stadt Zürich garagiert werden?
4. Im Zusammenhang mit dem Tramausbau bzw. der geplanten Tramtangente Albisriederplatz-Hardbrücke-Wipkingerplatz-Rosengarten-Bucheggplatz stellt sich die Frage, ob die heutige Bus- und Trolleybus-Garage Hardau, an das Tramnetz angeschlossen werden könnte. Welche Abklärungen wurden diesbezüglich getätigt und welches sind die Ergebnisse?
5. Kann sich der Stadtrat vorstellen, das Erdgeschoss in der «Garage Hardau» ausschliesslich für Tramzüge zu reservieren und für die Busgaragierung ein Unter- oder Obergeschoss zu erstellen, zumal der für die Zu- und Wegfahrt erforderliche Schienenkörper relativ einfach zu erstellen wäre?
6. Wie sieht der grobe Zeitplan (Standort- und Machbarkeitsstudie, Bauprojekt, Ausführung) für die Realisierung der noch zu erstellenden Depots (Aargauerstrasse, Zürich Nord) aus? Welche Investitionen sind für die Umsetzung der Produktivität der rückwärtigen Dienste (Depotanlagen) in den nächsten Jahren nötig? In welchem Umfange beteiligen sich Dritte (ZVV, usw.) an der Finanzierung dieser Anlagen?

Auf Antrag des Vorstehers des Departements der Industriellen Betriebe beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Zu Frage 1: Die Anlagenstrategie der VBZ sieht vor, den zusätzlich benötigten Abstellplatz, welcher sich aus der Angebotsentwicklung und den immer längeren Fahrzeugen ergibt, kurz- und mittelfristig durch kluge Investitionen an den bisherigen Depotstandorten zu schaffen. Ein neuer, zusätzlicher Depotstandort wird damit erst für die Inbetriebnahme des Rosengarten-Trams nötig.

An den einzelnen Standorten sind dazu folgende Anpassungen vorgesehen:

- Zentralwerkstatt in Zürich Altstetten: Ausbau der Abstellanlage, damit die Zentralwerkstatt in Zukunft auch als Depot genutzt werden kann, sowie Neugestaltung der Instandhaltung.
- Depot Kalkbreite: Die Abstellanlage wird mit Fahrleitungen für den Trolleybus ergänzt und teilweise mit Bussen befahrbar gemacht, damit in Zukunft auch Busse dort abgestellt

werden können.

- Depot Hard: Ersatz der baufälligen Anlage durch einen funktionalen Neubau.
- Depot Wollishofen: Teilnutzung als Busgarage, dafür wird die Abstellanlage auch für Busse befahrbar gemacht.
- Garage Hardau: Ausbau zu einem Kompetenzzentrum für die Instandhaltung für Bus und Trolleybus durch Erneuerung und Erweiterung des Servicetraktes und Erweiterung der Abstellanlage
- Garage Hagenholz: Verschiebung der Garage wird im Rahmen der Stadtentwicklung Leutschenbach derzeit geprüft.

Am Depot Oerlikon, welches derzeit erweitert wird, am Depot Irchel, sowie an der Garage Sonnentäl in Dübendorf sind keine weiteren Massnahmen geplant.

Zu Frage 2: In der Anlagenstrategie ist der Abstellbedarf für die Fahrzeuge der Glattalbahn (verlängerte VBZ-Linie 11 bis Auzelg, Linie 10 Zürich, Hauptbahnhof–Zürich Flughafen/Fracht sowie Linie 12 Flughafen–Bahnhof Stettbach ab 12. Dezember 2010) mit eingerechnet. Diese Fahrzeuge gehören den VBZ, welche auch die entsprechenden Fahrleistungen für die Glattalbahn im Auftragsverhältnis erbringen.

Die Verkehrsbetriebe Glattal hatten bereits in einer frühen Planungsphase mit der Stadt Zürich Kontakt aufgenommen und angefragt, ob die Fahrzeuge der künftigen Glattalbahn im Depot Oerlikon der VBZ – selbstverständlich gegen Verrechnung – garagiert werden könnten. Aufgrund einer entsprechenden Zusage wurden im Rahmenkredit für den Bau der Glattalbahn und Strassenausbau im mittleren Glattal, welcher von den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern in der kantonalen Volksabstimmung vom 9. Februar 2003 gutgeheissen wurde, auch keine Mittel für den Bau eines eigenen Depots für die Glattalbahn eingestellt. Im beleuchtenden Bericht des Regierungsrates wurde auch darauf hingewiesen, dass die modernen, niederflurigen Fahrzeuge durch den Betreiber beschafft und über die Betriebsrechnung durch den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) entschädigt würden.

Die nötigen Investitionen für die momentan laufende Erweiterung des Depots Oerlikon, welche unter anderem die Abstellkapazität für die Fahrzeuge der Glattalbahn schafft, werden gemäss § 3 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) über die Betriebsrechnung der Verkehrsbetriebe amortisiert und die Zinsen und Abschreibungen vom ZVV mit dem Leistungsentgelt abgegolten.

Die Frage, wer die künftige Limmattalbahn betreiben wird, ist derzeit noch offen und es bestehen keinerlei Abmachungen betreffend einer künftigen Garagierung dieser Fahrzeuge in den Depots der VBZ. Der ZVV sucht derzeit einen Depotstandort im Limmattal. Die VBZ beziehen aber den bekannten Abstellbedarf für die Limmattalbahn so in ihre langfristigen Überlegungen mit ein, dass eine allfällige Übernahme eines Fahrauftrages grundsätzlich möglich bleibt.

Zu Frage 3: Die Frage nach einem Abstellort für die Fahrzeuge der Linien 10, 11 und 12 ausserhalb der Stadt Zürich stellt sich aufgrund der Eigentumsverhältnisse und der betrieblichen Gegebenheiten (die Linien 10 und 11 verkehren zum Grossteil auf Stadtgebiet und sollen aus Gründen der Wirtschaftlichkeit mit möglichst kurzen Anfahrtswegen beschickt werden) nicht. Die Suche nach einem Abstellort für die Fahrzeuge der Limmattalbahn ist nicht Aufgabe der Stadt Zürich und wird derzeit vom ZVV unternommen (siehe Antwort zu Frage 2).

Zu den Fragen 4 und 5: Abklärungen zu einer Nutzung der Garage Hardau für das Abstellen von Trams wurden bisher keine getroffen. Der Standort soll gemäss Anlagenstrategie künftig als Kompetenzzentrum für die Instandhaltung von Autobussen und Trolleybussen dienen. Ein Untergeschoss besteht heute bereits, die insgesamt im Erd- und Untergeschoss vorhandene

Abstellfläche wird auch künftig vollständig für die Garagierung von Bussen benötigt. Die nachträgliche Erstellung eines Obergeschosses scheint aus statischen Gründen kaum machbar und würde faktisch einen Neubau bedingen. Ein nachträglicher Einbau der nötigen Wartungsinfrastruktur für Trams wäre ebenfalls sehr kostspielig, zumal ein Nutzungskonflikt zwischen den Tram- und Busetagen bestehen würden: Trams können für die unterflurige Wartung nicht mit wirtschaftlichem Aufwand angehoben werden, es sind Wartungsgruben erforderlich, welche die Nutzung des Untergeschosses beeinträchtigen würden. Im Gegensatz dazu sind zur unterflurigen Wartung von Bussen Hebeeinrichtungen Standard, was eine entsprechende Raumhöhe voraussetzt.

Zu Frage 6: Das Depot Aargauerstrasse muss rechtzeitig zur Betriebsaufnahme des Rosengarten-Trams in Betrieb genommen werden können. Nach dem Nein zur Initiative «Rosengarten-Tram» der IG WesttangentePlus und zum gemeinderätlichen Gegenvorschlag in der städtischen Volksabstimmung müssen das weitere Vorgehen zur Planung des Rosengarten-Trams und der zugehörige Zeitplan mit dem Kanton erst noch geklärt werden.

Der Bedarf nach einem zusätzlichen Depotstandort im Raum Zürich-Nord wird im Rahmen der kommenden Richtplanrevision angemeldet. Dieser würde allerdings erst langfristig, etwa bis im Jahr 2030, benötigt.

Für die Umsetzung der Anlagenstrategie rechnen die VBZ mit Investitionen im Umfang von rund 80 Millionen Franken. Damit soll die Produktivität im rückwärtigen Dienst um geschätzte 10 Prozent gesteigert und die Betriebsfläche um 5000 m² vergrössert werden. Gemäss § 3 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) sind die zur Erfüllung des Transportauftrags notwendigen Investitionen – und um solche handelt es sich unzweifelhaft – Aufgabe der Transportunternehmungen. Sie werden über die Betriebsrechnung amortisiert und die Zinsen und Abschreibungen vom ZVV mit dem Leistungsentgelt abgegolten. Der Verkehrsverbund ersetzt dabei gemäss § 25 Abs. 1 PVG den Betriebsaufwand, der den Transportunternehmungen aus den Leistungen für den Verkehrsverbundentsteht, soweit er sie im Rahmen einer wirtschaftlichen Betriebsführung anerkennt. Die Investitionsvorhaben sind deshalb mit dem ZVV vorgängig abzusprechen.

Der Verkehrsrat hat sich entsprechend an seiner Sitzung vom 9. November 2010 mit der Anlagenstrategie und dem Umsetzungskonzept der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) befasst. Er hat die oben skizzierte Anlagenstrategie und Umsetzungskonzept zur Kenntnis genommen.

Der Verkehrsrat befürwortet das Bestreben der VBZ, die für die Umsetzung der Anlagenstrategie notwendigen Standorte und Grundstücke zu sichern. Er befürwortet ausserdem die aus dem Umsetzungskonzept abzuleitende vorläufige Konzentration auf die vorhandenen Standorte (d. h. einen Ausbau der Zentralwerkstatt vor dem Bau eines neuen Depots Aargauerstrasse), deren Mehrfachnutzung für verschiedene Verkehrsmittel sowie die gestaffelte Erneuerung und Anpassung der Anlagen an die aktuellen Bedürfnisse.

Die VBZ wurden beauftragt, die Sanierungs- und Erweiterungsschritte der Anlagen objektweise dem ZVV zum Beschluss vorzulegen.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy