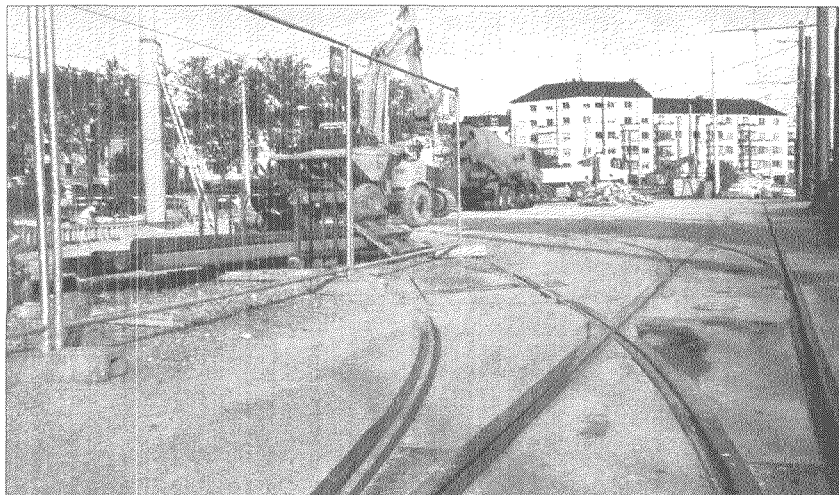


# Zentralisierung würde die VBZ verteuern



Multifunktional: das im Bau befindliche Depot Kalkbreite.

Foto: rs.

*Die VBZ sind auf die Depots für ihre Fahrzeuge angewiesen, selbst wenn – oder gerade weil – sich diese an exklusiver Lage befinden.*

**Roger Suter**

In der Stadt wird es eng. Das merken auch die VBZ, und zwar nicht nur im stockenden Verkehr auf den Strassen, sondern auch in den Depots und Garagen, wo ihre rund 600 Fahrzeuge gewartet beziehungsweise abgestellt werden. «Wenn wir A sagen zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs, müssen wir auch B sagen zur dazugehörigen Infrastruktur – auch wenn andere Nutzungen am gleichen Ort einträglicher wären», sagte Stadtrat Andres Türler und meinte damit das Depot Hard am Escher-Wyss-Platz, wo der Gesamtstadtrat schon Pläne für ein kleeblattförmiges Hochhaus geschmiedet hatte und erst vor einem Jahr begrub. «Beim Depot Kalkbreite ist die Lösung für eine gemischte Nutzung der Abstell-

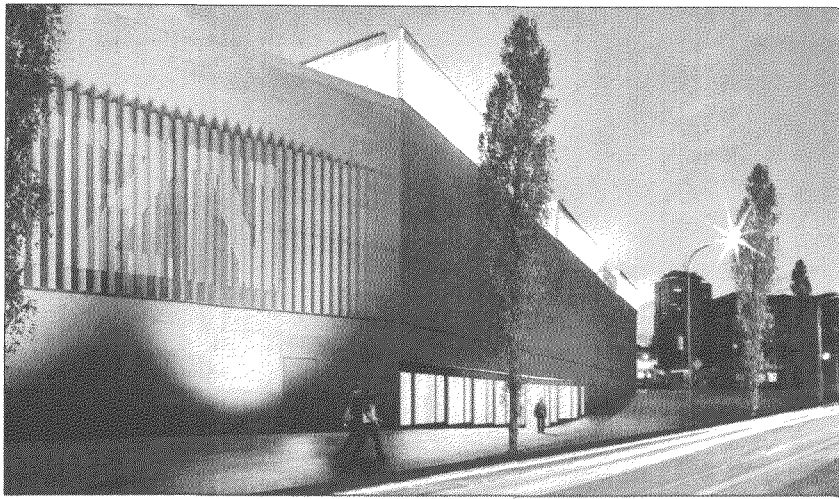
anlage aufgeleitet, beim Depot Hard braucht es dafür noch einige Zeit.» Zeit, die sich die VBZ mit einer Anlagestrategie verschaffen wollen. Sie ist eine verbindliche Planungsgrundlage für alle städtischen Dienstabteilungen und soll die VBZ-Standorte mittelfristig sichern. «Jeder Meter, den ein Tram leer vom Depot zu seiner Strecke fährt, verteuert den ÖV», gab Türler zu bedenken. Deshalb wollen die VBZ ihre fünf Tramdepots (Zentralwerkstatt Altstetten, die Depots Kalkbreite, Oerlikon, Hard, Irchel und Wollishofen) sowie zwei der drei Busgaragen (Hardau und Sonnental) erhalten; die dritte beim Hagenholz ist zusehends von Wohnungen umgeben und könnte laut Geschäftsleitungsmitglied Heinz Vögeli an einen gleichwertigen Standort verschoben, aber nicht aus der Gesamtstrategie herausgebrochen werden. Kalkbreite und Wollishofen sollen neu auch Busse aufnehmen.

**Seit 1969 kein Ausbau**

Für neue Stecken wie das Rosengarten-Tram (geplant 2020) oder Ausbauten im Glatttal sind ein neues Depot auf einer Landreserve an der

Aargauerstrasse und ab 2025 auch irgendwo in Zürich Nord vonnöten. Auf rund 80 Millionen Franken schätzen die Verantwortlichen das Volumen für 40 weitere Trams, das in Tranchen im normalen Investitionsplan berücksichtigt werden soll. Das sei nicht überrissen, schliesslich bewältigten die VBZ seit dem letzten Depot-Ausbau 1969 in der Hardau (und dem Wegfall der «Burgwies») 25 Prozent mehr Plätze, 58 Prozent mehr Passagiere und sogar 60 Prozent mehr Strecken mit den bestehenden Anlagen – die mit Optimierungen noch einmal 10 Prozent Produktivität hergeben sollen. Dazu soll die Hauptwerkstatt innen und auf dem benachbarten Fussballplatz des FC VBZ zusätzliche Abstellgleise erhalten.

Nicht in den 80 Millionen enthalten sind die bereits gesprochenen 26 für die bis Ende 2011 abgeschlossene Erweiterung des Depots Oerlikon, dass damit auch den Glattalbahn-Cobras Platz bietet. Bereits abgeschlossen ist die Sanierung des Depots Irchel, ohne die der Oerliker Ausbau nicht möglich gewesen wäre.



Dezentral und deshalb wichtig: das künftige Depot Oerlikon. *Illustration: zvg.*