



Es gilt das gesprochene Wort

Medienorientierung vom 9. Juni 2010

Mit kurzen Wegen zu den Depots bleibt der öffentliche Verkehr bezahlbar
VBZ-Depots als Drehscheiben im innerstädtischen Gebiet

Andres Türler

Vorsteher des Departementes der Industriellen Betriebe

Fahrzeuge allein machen noch keine VBZ

Der öffentliche Verkehr bzw. die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) haben in der Stadt Zürich einen hohen Stellenwert und bekommen von der Bevölkerung immer wieder Bestnoten. Das gut ausgebaute Netz und das hochwertige Angebot tragen auch in internationalen Städtevergleichen wesentlich dazu bei, dass Zürich in den vorderen Rängen liegt. Die weiss-blauen Fahrzeuge sind gleichsam Aushängeschilder von Zürich, sind sie doch auf mindestens der Hälfte aller Postkarten abgebildet. Beim Blick auf die Stadt geht aber oft vergessen, dass die VBZ nicht nur aus Trams und Bussen bestehen, sondern auch aus Depots und Abstellanlagen, wo die Fahrzeuge garagiert und unterhalten werden können. Es braucht nämlich nicht nur Raum für den rollenden, sondern auch für den ruhenden öffentlichen Verkehr.

Je entfernter die Depots, desto teurer der öV

Die bestehenden VBZ-Depots sind kreisähnlich über die Stadt verteilt, so dass der Weg vom Abstellplatz eines Trams oder eines Busses bis zu den Linien, auf denen das Fahrzeug zum Einsatz kommt, möglichst kurz ist. 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 ohne Nutzen für die Fahrgäste. Wichtig ist für die VBZ auch, dass sie mehrere Depots haben, die an möglichst viele Linien angeschlossen sind. So ist im Fall einer Störung ein rasches Ausweichen möglich. Zwei oder drei Depots am Stadtrand könnten nicht die gleiche Flexibilität bieten. Bei einer Störung in der Nähe des Depots würde das System rasch blockiert oder gar zum Erliegen kommen. Die Depots



2 / 2

müssen als Drehscheiben im innerstädtischen Bereich funktionieren und dürfen nicht am Ende einzelner Linien hängen.

Wo sich Zürich bewegt, braucht es Abstellanlagen

Der Kreis 5 entwickelt sich zu einem Trendquartier, wo viele neue Wohnungen und Arbeitsplätze entstehen. Daher ist das Depot Hard schon seit längerer Zeit in Bedrängnis geraten. Es ist unbestritten, dass an dieser Lage mit einer anderen Nutzung eine höhere Wertschöpfung erzielt werden kann. Wenn aber der öffentliche Verkehr in Zürich in der bestehenden bzw. noch auszubauenden Dichte finanzierbar und effizient bleiben soll, brauchen wir ein Depot auch an diesem Standort – nicht zuletzt wegen des neuen Trams Zürich-West und der Tramtangente Rosengarten. Trams und Busse müssen dort abgestellt und gewartet werden können, wo sich die Stadt entwickelt und die grossen Verkehrsströme fliessen – heute und in Zukunft. Beim Depot Kalkbreite ist die Lösung für eine gemischte Nutzung der Abstellanlage aufgegleist, beim Depot Hard braucht es dafür noch einige Zeit.

Für weitere Planungsschritte verbindlich

Die VBZ-Depotstrategie ist verwaltungsintern eine verbindliche Planungsgrundlage. Als erster Schritt der Umsetzung ist die Erweiterung des Depots Oerlikon bereits im Gang. Wenn es um weitere Vorhaben im Umfeld von bestehenden Depots geht, sollen sich die zuständigen städtischen Stellen danach richten. Im Hinblick auf die neuen Tramlinien braucht es für die Fahrzeuge weitere Abstellflächen, namentlich in Zürich West (Aargauerstrasse) und in Zürich Nord. Wenn wir A sagen zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Zürich, müssen wir auch B sagen zur dazugehörigen Infrastruktur, auch wenn andere Nutzungen am gleichen Ort einträglicher wären.