

IG NEZ  
Zürich

**Tramdepot Zürich West:  
Standort «Hard» vs. Standort «Aargauerstrasse»  
Kosten-Nutzen-Analyse**

***Ergänzungen vom 9. November 2006***

zum Bericht vom 06. Juni 2006

Projektnummer 20960

Auftraggeber IG NEZ  
IG für eine nachhaltige Entwicklung in der Stadt Zürich  
c/o Hamasil-Stiftung  
Hardstrasse 235  
8005 Zürich

Kontaktperson Martin Seiz (mseiz@hamasil.ch)

Bearbeitung Wüest & Partner AG  
Gotthardstrasse 6  
CH-8002 Zürich  
Tel. +41 44 289 90 00  
Fax +41 44 289 90 01  
mail@wuestundpartner.com  
www.wuestundpartner.com

Projektleitung Martin Hofer (martin.hofer@wuestundpartner.com)

Bearbeitung Andreas Bleisch (andreas.bleisch@wuestundpartner.com)  
Kristina Menken (kristina.menken@wuestundpartner.com)

Zeitraum April-Mai 2006

Wüest & Partner ist eines der grossen Beratungsunternehmen für Immobilien in der Schweiz. Die landesweiten Tätigkeiten fokussieren auf den Immobilien- und Baubereich sowie auf die Raum- und Standortentwicklung. Mit seinen Dienstleistungen und Produkten strebt das Unternehmen eine führende Stellung an.

Seit seiner Gründung im Jahr 1985 garantiert Wüest & Partner für Qualität, Innovation und Kundennutzen. Die Konzentration auf Beratungsleistungen gewährleistet professionelle und neutrale Ergebnisse.

Mit einem über 50-köpfigen, interdisziplinären Beraterteam verfügt das Unternehmen über eine exzellente Wissensbasis. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter stammen aus den Disziplinen Ökonomie, Architektur, Informatik, Ingenieurwesen sowie Sozial- und Naturwissenschaften.

Mit exklusiven Daten zum Immobilienmarkt in sämtlichen Regionen und Marktsegmenten legt Wüest & Partner die Grundlage für die Beratungsaktivitäten in der ganzen Schweiz und leistet einen wesentlichen Beitrag zur Transparenz der Immobilienmärkte. Ein Netzwerk von regional gut verankerten Fachpersonen vor Ort ergänzt das in Zürich stationierte Beraterteam.

Für Kontinuität, Nachhaltigkeit und Unabhängigkeit der Unternehmensleistungen bürgen die zehn Partner, die zugleich Eigentümer der Wüest & Partner AG sind: Martin Hofer, Dieter Marmet, Urs Hausmann, Matthias Haag, Matthias Arioli, Andreas Ammann, Marcel Scherrer, Christoph Zaborowski und Marco Feusi.

## Ergänzungen vom 9. November 2006

Aufgrund der fortgeschrittenen Diskussion, der aufgetretenen Kritik an der vorliegenden Studie sowie der Begründung der stadträtlichen Ablehnung der CVP-Motion bezüglich einer Verlegung des Tramdepots Hard an die Aargauerstrasse finden sich im Folgenden einige Ergänzungen und Präzisierungen zur Studie, wie sie im vergangenen Juni 2006 präsentiert worden ist.

### 1. Grundsätzliche Erwägungen zu einem neuen Tramdepot Aargauerstrasse

- In der Diskussion scheint unbestritten, dass die geplante Erneuerung des Tramdepots Hard langfristig nicht für sämtliche Bedürfnisse des zukünftigen Trambetriebs ausreichen wird. Ein **Depotneubau auf dem Areal Aargauerstrasse** ist somit langfristig unausweichlich. Aufgrund der Arealgrösse (26'170m<sup>2</sup>), der freien Einteilbarkeit und der Möglichkeit, ohne Rücksicht auf Bestehendes, ein auf die heutigen technischen und betrieblichen Anforderungen optimiertes Projekt zu realisieren, wird eine solche Anlage u. E. eine Verdoppelung der Kapazität gegenüber dem Standort Hard bringen. Ohne weitere Prüfung besteht die Vermutung, dass ein solches Grossdepot durchaus in der Lage wäre, ohne Depot Hard sämtliche Zusatzbedürfnisse des Trambetriebs abzudecken.
- Aus betriebswirtschaftlichen Gründen ist eine **Konzentration an einem Standort** effizienter. Das entsprechende Volumen kann langfristig jedoch nur am Standort Aargauerstrasse bewältigt werden. In diesem Sinne müssen heute die Weichen richtig gestellt werden. Es ist davon auszugehen, dass ein Parallelbetrieb (zwei Waschanlagen, zwei Werkstätten, Hürden für die interne Kommunikation und Abläufe etc.) zusätzliche Kosten für den Betrieb verursachen würde. Diese sind in der vorliegenden Studie nicht berücksichtigt.

### 2. Investitionsabwägungen bezüglich einer Verlegung des Tramdepots

- **Abschreibungsbedarf am Standort Hard:** Die Kosten der Betriebseinrichtungen für das neue Tramdepot Hard werden gemäss Weisung Stadtrat vom 16.11.05 mit CHF 27 Mio. beziffert. Da es sich gemäss Stellungnahme des Stadtrates um einen Ersatzneubau handelt mit neuer Wartungsinfrastruktur für die Niederflurtechnologie, ist davon auszugehen, dass der Restwert der heute vorhandenen betrieblichen Anlagen von untergeordneter Bedeutung ist und somit keine grossen Abschreibungen zu machen sind. Sie wurden deshalb in der vorliegenden Studie nicht berücksichtigt.
- **Neubaukosten Standort Aargauerstrasse:** Für den Neubau eines Depots an der Aargauerstrasse von identischer Leistungsfähigkeit wie das Projekt Depot Hard ist somit von ähnlichen Investitionen in die Betriebseinrichtungen auszugehen. Das Gebäude an sich (Dach und Fach, einfacher Gewerbe/Industriebau) dürfte gemäss Einschätzung W&P mit rund CHF 25 Mio. zu Buche schlagen. In der Summe ergäbe dies Investitionskosten von ca. CHF 52 Mio. Dies ist die massgebliche Vergleichszahl, um

«Äpfel mit Äpfeln» zu vergleichen. Ein komplettes neues Grossdepot mit der doppelten Kapazität, welches alle langfristigen Bedürfnisse inklusive Ersatz Depot Hard abdecken könnte, dürfte, wie vom Stadtrat ausgewiesen, gegen CHF 100 Mio. kosten. Diese Zahl darf aber nicht gegen das Depot Hard ausgespielt werden, da damit «Äpfel mit Birnen» verglichen werden.

- **Notmassnahmen und Abbruchkosten:** Sowohl die vom Stadtrat ins Feld geführten Notmassnahmen als auch die Abbruchkosten für das alte, nicht Denkmal geschützte Depot schlagen in beiden Varianten zu Buche und sind deshalb für die Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen irrelevant.

### 3. Überlegungen zu den zusätzlichen Betriebskosten

- Es ist unbestritten, dass **zusätzliche betriebliche Kosten** aufgrund von Leerfahrten entstehen. Der Stadtrat beziffert sie mit CHF 800'000 p.a. Wüest & Partner ist von rund der Hälfte ausgegangen. Falls die Angabe des Stadtrates effektiv zutrifft, so ergäbe sich ein kapitalisierter Minderwert aus dieser Position von CHF 14 Mio. anstelle von CHF 7 Mio. (Es bleibt anzumerken, dass die CHF 800'000 offensiv gerechnet sind. 80 Leerfahrten pro Tag sind im Durchschnitt (man denke auch an Sonn- und Feiertage) kaum notwendig. Bei ausgemessenen 2.24 km pro Leerfahrt ergäbe dies 65'000 km p.a. Die Stadt rechnet mit 75'000 km p.a. Kommt dazu, dass mit einer Stichverbindung vom heutigen Trasse der Linie 4 auf Höhe Hardturmstadion zum Depotstandort Aargauerstrasse eine weitere Verringerung der Leerfahrtenkosten (und zudem auch zusätzliche betriebliche Flexibilität) erreicht werden könnte. Dieses Stich-Trasse könnte übrigens mit oder ohne Tram Zürich-West erstellt werden.

### 4. Angepasstes Gesamtergebnis der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

- Die vorliegende Studie kommt zu einem Nettomehrwert für die Verlegungsvariante (inkl. Verzicht auf den Wohnturm) von CHF 27 Mio. Falls davon z.B. noch CHF 5 Mio. für die Abschreibungen der noch verwendbaren technischen Anlagen am Standort Hard sowie zusätzliche kapitalisierte Betriebskosten im Wert von CHF 7 Mio. abgezogen werden, ergibt sich noch immer **ein positives Ergebnis von CHF 15 Mio. für die Alternativvariante**. Der Grund dafür sind insbesondere die exorbitanten Baukosten des vorgeschlagenen Depotbaus mit Wohnturm. Eine alternative kostenvernünftige Überbauung bringt die richtigen Nutzungen am richtigen Ort und damit auch die richtigen Erträge.

### 5. Weitere Vorteile der Verlegung

- Die massiven und offensichtlichen **städtebaulichen Vorteile** einer Verschiebung des Tramdepots an den Stadtrand (hochwertige Erdgeschossnutzungen am Escher-Wyss-Platz, Zugang zum Limmatufer etc.) wurden in der bisherigen Diskussion viel zu wenig gewürdigt.
- Da es sich bei einem Neubau Tramdepot Aargauerstrasse um einen reinen **industriellen Zweckbau** «auf der grünen Wiese» handeln würde, wä-

ren nicht nur die **Erstellungskosten sehr viel günstiger**, sondern auch die **Erstellungszeit sehr viel kürzer** als beim Projekt Hard. Vermutlich müsste für ein solches Bauvorhaben auch kein gross angelegter städtebaulich/architektonischer Wettbewerb veranstaltet werden. Man kann seriös vermuten, dass das neue Tramdepot Aargauerstrasse **aus heutiger Sicht schneller betriebsbereit** wäre als der Ergänzungsbau Hard, da bei beiden Vorhaben von Null angefangen werden muss und ein industrieller Zweckbau auf einer leeren Parzelle, wie erwähnt, einfacher und schneller zu bauen ist als ein komplexes Mischprojekt im urbanen Kontext.

- Schliesslich ist noch einmal darauf hinzuweisen, dass an der Aargauerstrasse nicht nur ein ideal grosses und ideal konzipiertes Tramdepot errichtet werden kann, sondern bei Bedarf in den oberen Geschossen zusätzlich auch **Gewerbe- und Büroflächen** im grossen Stil erstellt werden könnten (das Areal liegt in der **Zone IHD**, die 6 Vollgeschosse und eine Ausnützung von 250% erlaubt). Eine Vollbebauung würde einen hohen Landpreis ergeben oder aber eine Quersubventionierung des Tramdepot-Neubaus ermöglichen.