



**Objekt**

Tramdepot Burgwies  
Forchstrasse 256/258/260, 8008 Zürich

**Projektorganisation**

Eigentümerin Stadt Zürich, Liegenschaftenverwaltung  
Vertreten durch Amt für Hochbauten  
Andreas Kuoni  
Architektur und Bauleitung Silvio Schmed und Arthur Rüegg, Zürich  
Peter Jösler  
Landschaftsarchitektur Vogt Landschaftsarchitekten AG, Zürich  
Bauingenieure Volkert und Zimmermann, Dübendorf  
Elektroingenieure Riesen Elektroplanung GmbH, Zürich  
HLK-Ingenieure Meierhans & Partner AG, Schwerzenbach  
Sanitäringenieure Grisiger Ingenieurbüro, Zürich  
Bauphysik Bauphysik Meier AG, Dällikon

**Chronologie**

Planerwahl, selektives Verfahren 2001  
GR-Beschluss 09. Februar 2005  
Baubeginn 15. August 2005  
Bezug 30. Oktober 2006

**Programm / Raumprogramm**

Sanierung und Einbau Trammuseum, Migros-Filiale und Büroräume

**Grundmengen** nach SIA 416 (2003) SN 504 416

Grundstücksfläche	GSF	m <sup>2</sup>	9 910
Gebäudegrundfläche	GGF	m <sup>2</sup>	2 570
Bearbeitete Umgebungsfläche	BUF	m <sup>2</sup>	1 600
Gebäudevolumen	GV	m <sup>3</sup>	14 560
Geschossfläche	GF	m <sup>2</sup>	3 065
Hauptnutzfläche	HNF	m <sup>2</sup>	2 470

**Anlagekosten** inkl. MwSt.

1 Vorbereitungsarbeiten	Fr.	190 000
2 Gebäude	Fr.	6 710 000
4 Umgebung	Fr.	600 000
5 Nebenkosten	Fr.	740 000
9 Ausstattung	Fr.	20 000
Anlagekosten total	Fr.	8 240 000

**Gebäudekosten BKP 2** inkl. MwSt.

21 Rohbau 1	Fr.	1 410 000
22 Rohbau 2	Fr.	1 850 000
23 Elektroanlagen	Fr.	470 000
24 H/L/K-Anlagen	Fr.	320 000
25 Sanitäranlagen	Fr.	180 000
26 Transportanlagen	Fr.	20 000
27 Ausbau 1	Fr.	1 060 000
28 Ausbau 2	Fr.	420 000
29 Honorare	Fr.	980 000
Gebäudekosten total	Fr.	6 710 000

**Kennwerte**

BKP 1-9 / GV	Fr.	566
BKP 1-9 / GF	Fr.	2 688
BKP 1-9 / HNF	Fr.	3 336
BKP 2 / GV	Fr.	461
BKP 2 / GF	Fr.	2 189
BKP 2 / HNF	Fr.	2 717



N° 13 | 2007

TRAMDEPOT  
BURGWIES

Zürich-Hirslanden

Umnutzung und Instandsetzung

Oktober 2006

Das Tramdepot Burgwies ist das älteste noch bestehende Tramdepot der Stadt Zürich. Die Architekten Silvio Schmed und Arthur Rüegg haben dieses technische Denkmal behutsam umgebaut. Neue Nutzer sind das Trammuseum Zürich, die Migros und eine Weinhandlung.



# TRAMDEPOT BURGWIES

Zürich-Hirslanden



1 2



3 4



1 Innenraum der Wagenhalle mit neuem kompaktem Einbau.

2 Gekalktes altes Eisenfenster und neue Fluchttüre im Migros-Trakt.

3 Aufenthaltsraum im Trammuseum.

4 Blick von der neuen Galerie in die Wagenhalle.

Oberhalb des Wildbachs, nahe der ehemaligen Mühle Hirslanden (heute Quartiertreff), steht das ehemalige Tramdepot Burgwies. Es steht als wichtiger Zeuge einer technologischen Neuerung, die vor 100 Jahren das Verhältnis von Raum und Zeit in der Stadt veränderte. Durch die Einführung der elektrischen Strassenbahn konnten weit entfernte Wohngebiete am Stadtrand erschlossen und städtebaulich entwickelt werden. Die dichte Stadt des 19. Jahrhunderts gehörte damit der Vergangenheit an, und es begann das Zeitalter der Gartenstadt.

Das schützenswerte Depot figuriert wie die benachbarten Gewerbebauten am Wehrenbach im kommunalen Inventar der schützenswerten Baudenkmäler. Der Architekt Theodor Keller erbaute 1893 das Tramdepot für die «Elektrische Strassenbahn Zürich» (ESZ) als Backsteingebäude mit Platz für 16 Wagen auf 6 Hallengeleisen. Eine Kraftstation versorgte den Strassenbahnbetrieb mit Strom, sie umfasste einen Maschinenraum mit zwei kohlegefeuerten Dampfmaschinen und hohem Fabrikamin sowie einen Akkumulatorenraum. Im März 1894 fuhr die erste elektrische Strassenbahn Zürichs auf den Strecken

Bellevue–Burgwies und Bellevue–Kunsthau–Römerhof–Kreuzplatz. Zwei Jahre später gingen der Betrieb und das Depot in den Besitz der «Städtischen Strassenbahn Zürich» über, der späteren VBZ. Mit der Eröffnung von neuen Linien ab 1898 musste das Depot um 18 Wagenstände erweitert werden. 1899 ergänzte der Architekt Heinrich Jaeggli das Bauwerk auf der Ostseite mit einem kubischen, zweigeschossigen Dienstgebäude. Seither blieb das Depot Burgwies praktisch unverändert und zeigt sich weitgehend wie zur Jahrhundertwende.

Im Jahr 1997 wurde der Trambetrieb im Depot Burgwies nach 103 Jahren stillgelegt. Die Architektengemeinschaft Silvio Schmed und Arthur Rüegg gewann 2001 das Planerwahlverfahren zur Umnutzung und hat das historische Gebäudeensemble mit einem feinfühligem Konzept umgebaut.

Die grosse Wagenhalle wurde zum neuen Standort des Trammuseums. In der kleinen Remise eröffnete die Migros eine Filiale; mit dem Ersatz des bisherigen kleinen Ladens an der Fröbelstrasse leistet sie weiterhin einen Beitrag zur Quartiersversorgung.

Beim Einbau des Ladens wurde eine reversible Innenbekleidung angebracht, eine zweite Schicht, welche die eigentliche historische Gebäudehülle nicht berührt. Die Fenstergläser sind – wie in Treibhäusern üblich – als Schutz vor der Sonne von innen weiss gekalkt. Die grünlichen Abtönungen ergeben von aussen ein schönes Fensterbild.

Im gemeinsamen Eingangsbereich können die Migros-Kunden durch die raumhohe Verglasung neugierige Blicke in die grosse Halle des Museums werfen.

Für den Bereich des Museums wurde die alte Hallenarchitektur mit den Shedoberlichtern belassen, auf vier Gleisen präsentiert sich die Fahrzeugsammlung. Die Architekten haben ein neues Bauwerk für die Nebenräume des Trammuseums ins Innere der Halle gestellt. Der schmale eingeschossige Einbau entlang der Längswand funktioniert wie ein Haus im Haus, darin reihen sich Werkstatt, Büro, Personalräume, Toiletten und der Museumsshop aneinander. Für die Besucher führt eine Treppe aufs Dach des Einbaus, von dort oben hat man einen guten Ausblick auf die historischen Tramwagen und auf die dort

ausgestellte Modelleisenbahn. Das langgestreckte Objekt ist über vierzig Meter lang und fast fünf Meter breit, doch steht es durch seine passende Proportionierung und zurückhaltende Materialisierung mit grosser Selbstverständlichkeit – wie ein übergrosses Tram – in der Halle. Das neue Element ist eine feuerfeste Leichtbaukonstruktion aus rohbelassenen Gipsfaserplatten, die Rundstützen des historischen Bauwerks durchdringen das neue. Die Architekten wählten bewusst einen industriellen Charakter, verwendeten dabei allerdings raffinierte Details, wie beispielsweise die

Beleuchtung der Nebenräume durch Oberlichter.

Im Bereich der Torfassade ist der neue Baukörper grosszügig verglast, dort dient er als Windfang mit den beiden Eingängen zum Laden und zum Museum. Im Museumsshop dominieren drei kubische schwarze Möbel: die Billettkasse, der Postkartentisch und eine Vitrine für Souvenirs.

Vor die alten Rolltore aus Aluminium wurden fünf Meter hohe zweiflügelige Tore aus transluzentem Kunststoff gehängt, auf denen in grossen Lettern

«Trammuseum» zu lesen ist. Die Tore sind hinterleuchtet. Wenn es dunkel wird, macht die Fassade in knallig grünem Licht auf sich aufmerksam.

Der Verein Trammuseum Zürich dokumentiert die Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Zürich. Im Depot Burgwies werden 25 historische Fahrzeuge ausgestellt, die auch für Ausfahrten zur Verfügung stehen. Das neu elektrifizierte Depot mit intaktem Gleisanschluss ist dafür ein hervorragender Ausgangspunkt und ein schönes Museum für kleine und grosse Tramfans.