

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 28. November 2001

1898. Schriftliche Anfrage von Balthasar Glättli und Markus Knauss betreffend Cobra-Trams, Anlaufschwierigkeiten. Am 29. August 2001 reichten die Gemeinderäte Balthasar Glättli und Markus Knauss (beide Grüne) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2001/436 ein:

Dass im Zusammenhang mit der Einführung des Cobra-Trams einige Kinderkrankheiten bekannt geworden sind, überrascht nicht übermässig. Immerhin liess der VBZ-Pressesprecher gegenüber dem Tages-Anzeiger verlauten: «Anlaufschwierigkeiten waren zu erwarten. Sie liegen absolut im Rahmen.» (Tages-Anzeiger 18. August 2001). Es ist zu hoffen, dass dem so sei und Zürich bald ein modernes, behindertenfreundliches Tram in Betrieb nehmen kann.

Zu grösseren Bedenken Anlass geben könnten allerdings Gerüchte, wonach wegen der Breite der Cobra-Trams das Kreuzen an bestimmten Stellen nicht möglich sei.

1. Stimmt es, dass momentan die Cobras an bestimmten Stellen nicht gekreuzt werden dürfen?
2. Handelt es sich hierbei um eine rein vorübergehende Vorsichtsmassnahme?
Wenn Frage 2 zustimmend beantwortet wird:
3. Weshalb ist diese Vorsichtsmassnahme nötig, wenn doch das Cobra-Tram gemäss den Angaben der VBZ gewissermassen «nach Mass» gefertigt wurde? Wann wird der Normalbetrieb ohne irgendwelche besondere Vorsichtsmassnahmen begonnen werden können?
Wenn Frage 2 ablehnend beantwortet wird:
4. An welchen Stellen des Streckennetzes ist mit Problemen wegen der Breite des Trams zu rechnen?
5. Welches sind die betrieblichen Auswirkungen? Welches sind die finanziellen Folgen der betrieblichen Auswirkungen?
6. Wer ist für die Fehlplanung verantwortlich?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Das trifft zu, gilt zum Teil allerdings auch für andere Tramtypen.

Zu den Fragen 2 und 3: Die Fahrzeugbreite von 2,4 m ist schon vor vielen Jahren mehr und mehr zur internationalen Norm für Züge mit Meterspur geworden. Seit 1975 sind alle neuen Gleisanlagen der VBZ auf diese Normbreite ausgerichtet worden, obwohl das damals kurz vor der Einführung stehende Tram 2000 noch nicht diese Breite aufwies (2,2 m). Die Fahrzeugbreite ist nicht allein massgebend für das erforderliche Lichtraumprofil und allfällige Kreuzungsverbote. Massgebend ist ebenso die so genannte Auslenkung in Kurven, der Überhang über das Fahrgestell hinaus an Bug und Heck. Im Zeitpunkt der Inbetriebsetzung des Trams 2000 bestanden nicht weniger als 29 Stellen mit Begegnungsverboten.

Bei der Ausarbeitung des Pflichtenhefts für das neue Niederflurtram war von Anfang an klar, dass von der Normbreite von 2,4 m auszugehen war. Die zusätzliche Breite gegenüber dem Tram 2000 war allein schon deshalb nötig, um der weiteren Anforderung des Pflichtenhefts zu genügen, nämlich gleich viele Fahrgäste aufnehmen zu können wie eine bisherige Doppeltraktion – trotz fünf Meter gerin-

gerer Länge (37 statt 42 m), was wiederum erlaubt, das Cobra-Tram auf den Linien 4 und 9 mit den bezüglich Länge kritischen Haltestellen Central und Kunsthaus einzusetzen. Neben der Mehrbreite sind es die wegfallende Fahrzeugkupplung und der fehlende zweite Führerstand, welche die Einsparung in der Gesamtlänge erlauben.

1996, im Zeitpunkt der Beschlussfassung über die Beschaffung des Cobra-Trams, war klar, dass anlässlich der Inbetriebsetzung an diversen Stellen die alten Gleisabstände noch nicht korrigiert sein würden. An jenen Stellen, wo der Sicherheitsabstand von 25 cm nicht eingehalten werden kann, besteht ein Begegnungsverbot. Auch andere, ältere Wagentypen kennen heute noch ein Begegnungsverbot auf einigen wenigen Teilstrecken des VBZ-Netzes. Mit der weiter fortschreitenden Erneuerung der Gleisanlagen wird die Anzahl der Engpässe kontinuierlich abnehmen.

Zu Frage 4: Das Begegnungsverbot zwischen Cobra-Trams bzw. Cobra-Tram mit den anderen Tramtypen gilt heute noch an den folgenden Stellen:

- Bahnhof Oerlikon, Einfahrt Kurve Edisonstrasse
- Escher-Wyss-Platz, Einfahrt in die Haltestelle der Linie 13 stadteinwärts und Einfahrt in die Haltestellen der Linien 4 und 13 stadtauswärts.
- Hofwiesenstrasse im Bereich des Schaffhauserplatzes (Linien 11 und 15)
- Klosbachstrasse, nach der Minervastrasse bis vor die Haltestelle Römerhof
- Kraftstrasse im Bereich der Kurve Mommsenstrasse
- Kreuzplatz, Einfahrt von der Klosbachstrasse
- Kreuzung Seestrasse/Bederstrasse/Bleicherweg
- Kreuzung Stockerstrasse/Bleicherweg
- Schaffhauserstrasse, im Bereich der Kurve Baumacker-/Oerlikonerstrasse
- Sihlstrasse im Bereich der Sihlbrücke
- Tessinerplatz

Auch auf einigen Dienstgleisen im Depot- oder Wendeschleifenbereich bestehen Begegnungsverbote für die meisten der im Betrieb stehenden Fahrzeuge:

- Ein- und Ausfahrt aus der Zentralwerkstätte
- Einfahrt Abstellanlage Kalkbreite
- Ausfahrt Wendeschleife Heuried
- Ausfahrt Wendeschleife Wartau
- Ein- und Ausfahrt Wendeschleife Letzigraben
- Vorfeld Depot Elisabethenstrasse
- Ausfahrt Wendeschleife der Linie 6 in die Haltestelle der Linie 7 am Tessinerplatz
- Nordwestliche Ausfahrt Depot Escher-Wyss-Platz und Ausfahrt Abstellgleis in die Hardturmstrasse
- Einfahrt Depot Escher-Wyss-Platz aus der Haltestelle der Linie 4

Zu den Fragen 5 und 6: Die betrieblichen Auswirkungen der Kreuzungsverbote sind marginal. Treffen sich tatsächlich zwei Fahrzeuge im Bereich des Begegnungsverbots, so muss ein Fahrzeug kurz warten. Dieses Ereignis ist selten und die Häufigkeit kann mit den Fahrplänen beeinflusst werden. Es rechtfertigt sich aus wirtschaftlichen Gründen nicht, Gleisanlagen bloss zur Vermeidung von Begegnungsverboten vorzeitig zu sanieren.

Im Übrigen werden die betrieblich bedeutenden Stellen im Rahmen normaler Gleiserneuerungen saniert sein, bevor (ab Mitte 2004) eine grössere Anzahl von Cobra-Trams auf dem Netz verkehrt.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Martin Brunner