

Ein Jahr Bewährung für Cobra-Tram

ZÜRICH | Die Cobra-Trams nehmen nach längerem Unterbruch den Linienbetrieb wieder auf. Hersteller und Verkehrsbetriebe sind zuversichtlich, dass es nun klappen wird.

STEFAN HOTZ, ZÜRICH

Die Vorfreude in Zürich auf das neue Tram war gross. Und sie dauerte etwas länger, denn die Auslieferung des Prototyps verzögerte sich durch die Umwälzungen in der Fahrzeugindustrie um zwei Jahre. Als 2001 das erste Cobra-Tram den Probetrieb aufnahm, herrschte in einem Punkt Einigkeit: Das vom italienischen Stardesigner Pininfarina gestaltete Niederflurtram ist eine elegante Erscheinung.

Quietschen gemildert

Ein weiterer Anspruch erfüllte die Erwartungen: Das durch die starren Radachsen bei allen bisherigen Tramtypen systembedingte Problem, ein oft markdurchdringendes Quietschen in engen Kurven, sollte nicht bloss durch Schalldämmung im Radkasten oder Schmiermittel gemildert werden. Dank einer ausgeklügelten Einzelradaufhängung packte man das Problem an der Wurzel an. Cobra, ein Tram ohne Achsen, wird seinem Namen gerecht und schlecht – für Passanten – fast geräuschlos durch die enge Innenstadt.

Umso höher war zur Enttäuschung der Passagiere dagegen der Fahrlärm im Wageninnern, der die Vorgaben bei weitem überschritt. Im Volksmund galt das Cobra-Tram rasch als «Rumpelkiste». Nun rüsten die Hersteller die Fahrzeuge mit Gummiverkleidungen für die Federn und schallschluckenden Matten nach. «Unsere Fachleute sind zuversichtlich, dass mit der neuen Lärmdämmung das Pflichtenheft eingehalten wird», sagt Andreas Uhl, Sprecher der städtischen Verkehrsbetriebe (VBZ). Er bedauert jedoch, dass die Industrie diese Massnahmen nicht von Anfang an einbaute. Den Imageschaden haben vor allem die VBZ.

Kinderkrankheiten

Weitere, bei einem neu entwickelten Schienenfahrzeug mehr oder weniger unvermeidliche Kinderkrankheiten machten dem Cobra-Tram zu schaffen. Im Frühjahr traten an Getriebegehäusen erste feine Risse auf, ein Konstruktionsfehler, der nun behoben wird. Anfang August wird das erste lärmsanierte Cobra-Tram erneut in Verkehr gesetzt.

Die Pannen leisteten Kritik an der Trambeschaffung Vorschub. Der mit Zürich gut vertraute belgische Nahverkehrsspezialist Harry Hondius zog in einem Interview im «Tages-Anzeiger» die Beschaffung massgeschneiderter Trams wie im Fall Cobra generell in Zwei-

fel. Die VBZ halten an ihrem Vorgehen fest. Andreas Uhl macht im Gegenzug ein Fragezeichen, ob bei Trams von einem Kauf «ab Stange», wie teilweise gefordert, überhaupt die Rede sein kann. Die Anforderungen seien derart unterschiedlich, dass bei jedem Modell auf dem Markt umfangreiche Anpassungen notwendig seien.

Das Cobra-Tram, 20 Zentimeter breiter als seine Vorgänger, weist mit 36 Metern exakt die Länge der kürzesten Haltestellen in Zürich auf. «Ein Standardtram mit 32 oder 42 Metern Länge können wir nicht einsetzen», so Uhl. Die angestrebte optimale Ausnutzung des vorhandenen Raums entspringt nicht einfach zürcherischem Perfektionismus. Ziel ist eine möglichst hohe Kapazität und Produktivität, ein entscheidender Pluspunkt für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs.

Und falls die technischen Probleme nicht auszumerzen sind? Es sei die Pflicht der VBZ, auch in Alternativen zu denken, sagt Andreas Uhl. Die Aufgabe der Cobra-Pläne würde erneut eine internationale Ausschreibung der Trambeschaffung erfordern. Uhl geht zwar davon aus, dass es bis 2004 möglich wäre, erste Fahrzeuge eines anderen Tramtyps zu erhalten. Doch bei den VBZ bleibt man zuversichtlich. Bis nächsten Sommer hat die Industrie Zeit, den Beweis zu erbringen, dass Cobra die vertraglich festgelegten Anforderungen erfüllt. Vorgesehen ist die Beschaffung von insgesamt 75 Fahrzeugen, um die älteren Zürcher Modelle zu ersetzen.

Turbulente Geschichte

Den Vertrag über die Lieferung des Cobra-Trams schlossen die VBZ Ende 1996 mit einem Konsortium ab, dem Schindler Waggon, Fiat SIG und ABB Daimler Benz Transportation angehörten. Keine der Firmen ist heute mehr mit diesem Namen im Markt vertreten. Ab 1997 hatte Adtranz nach der Übernahme von Schindler vorübergehend die Federführung, ehe die Turbulenzen, in die der Konzern geriet, das Cobra-Projekt gefährdeten.

Heute produziert ein Konsortium aus Bombardier und Alstom, das die früheren Vereinbarungen übernahm, das neue Zürcher Tram. Vermutungen, die Fahrzeugindustrie, die ausserhalb von Zürich für die Neuentwicklung bisher keine Käufer fand, stehe nicht mehr hinter Cobra, stellt Bombardier-Sprecher Alois Makovec resolut in Abrede: «Wir bringen die Mängel in Ordnung und erfüllen den Vertrag mit unserem Kunden.»

Bund 8.08.02