

Cobra-Tram erobert Zürich-Nord

Die Glattalbahnen rollt, aber noch ohne Passagiere. Erst ab 10. Dezember fährt sie regulär – als 11er-Tram. 2008 soll sie ein eigenes Kleid erhalten. Wie das aussieht, ist noch unklar.

Von **Liliane Minor**

Zürich. – Andreas Flury war der Stolz ins Gesicht geschrieben, als er gestern Medienvertreter zu einer Probefahrt auf der ersten Glattalbahnen-Etappe zwischen Hallenstadion und Auzeleg begrüßte. Flury ist Direktor der Verkehrsbetriebe Glattal (VBG). Er gestand, er habe vor einer Woche, als die allererste Probefahrt anstand, «ziemlich Herzklopfen» gehabt: «Wir fragten uns wirklich, ob alle Haltekanten, alle Kurven, alle Signale in Ordnung seien.» Gross war die Erleichterung, als das Tram von der ersten Runde zurückkehrte. Schon nach einer Woche Probebetrieb konnte Flury melden: «Es gibt keine grösseren Probleme. Die Baukosten bewegen sich im Rahmen des Budgets.»

Noch rumpelt die Bahn allerdings ziemlich, vor allem beim Bremsen. Schuld ist der Rost, den die Gleise in den letzten Wochen angesetzt haben. Das sei indes ganz normal, versicherte VBZ-Direktor Hans-Peter Schär. Während des Probebetriebs schmirgeln die fahrenden Trams den Rost so weit ab, dass sie sanfter anhalten.

In den nächsten sechs Wochen wird die Bahn auf Herz und Nieren getestet; gleichzeitig müssen die Leitsysteme mit Daten gefüttert, Fahr- und Dienstpläne angepasst sowie Konzepte für Betriebsstörungen ausgearbeitet werden. Zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember wird die erste Glattalbahnen-Etappe dann den Betrieb aufnehmen – «ohne Holpern», versprach Schär.

Vorerst wird die Bahn einfach eine um fünf Haltestellen erweiterte Tramlinie 11 sein. Das heisst, dass zwischen Hallenstadion und Auzeleg Cobras und Trams 2000 unterwegs sein werden. Spätestens ab 2009 sollen dann nur noch Cobras auf dem Glattalbahnen-Netz fahren. Dann geht die zweite Etappe in Betrieb, faktisch eine Verlängerung der Linie 10 zum Flughafen.

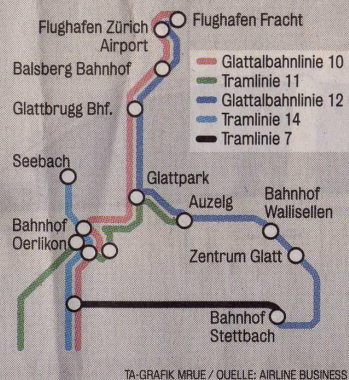
Am kommenden Freitag ist Spatenstich für die Strecke Glattalpark-Flughafen.

Seit kurzem ist besiegelt, wer diese Trams betreibt: die VBZ. Das gaben VBG-Direktor Flury und sein Kollege bei den VBZ, Hans-Peter Schär, gestern bekannt. Alles andere mache keinen Sinn: «Die VBG bleiben damit ein reines Busunternehmen», so Flury. Die Glattalbahnen-Infrastruktur bleibt aber im Besitz der VBG.

Blau-weiss, grün-weiss oder anders?

Weniger klar ist hingegen, in welchem Kleid die Glattalbahnen unterwegs sein wird. Vorgesehen ist, die Trams der Linien 10 (Hauptbahnhof-Flughafen) und 12 (3. Bauetappe, Stettbach-Flughafen) im VBG-Design zu halten, während die Linie 11 ein Züri-Tram bleiben soll. Wie dieses VBG-Design aussehen wird, ist noch unbekannt.

Die Glattalbahnen ab 2011



Sicher ist: Der bisherige grün-weisse Auftritt der Glattalbahnen hat auf Wunsch der Stadt Zürich ausgedient. «Wir können nicht grün-weiss in die Stadt Zürich fahren», erklärte Flury. Ausgedient hat aber voraussichtlich auch das blau-weisse Design der VBG-Busse. Die VBG sind nicht erbaut darüber, dass die Fahrgäste ihre Busse für VBZ-Fahrzeuge halten. Flury: «Uns fehlt eine eigene Identität. Darum arbeiten wir an einem neuen Auftritt.»

Das hingegen widerspricht dem Wunsch von VBZ-Direktor Schär, der am liebsten alle öffentlichen Verkehrsmittel im Grossraum im VBZ-Blau-Weiss sähe: «Für die Passagiere wäre das am einfachsten.» Zumal er die Glattalbahnen-Linie 12 am Bahnhof Stettbach gerne mit der Tram-Linie 7 verknüpfen würde: «Es macht keinen Sinn, wenn die Leute am Stettbach zum Weiterfahren das Tram wechseln müssen.»

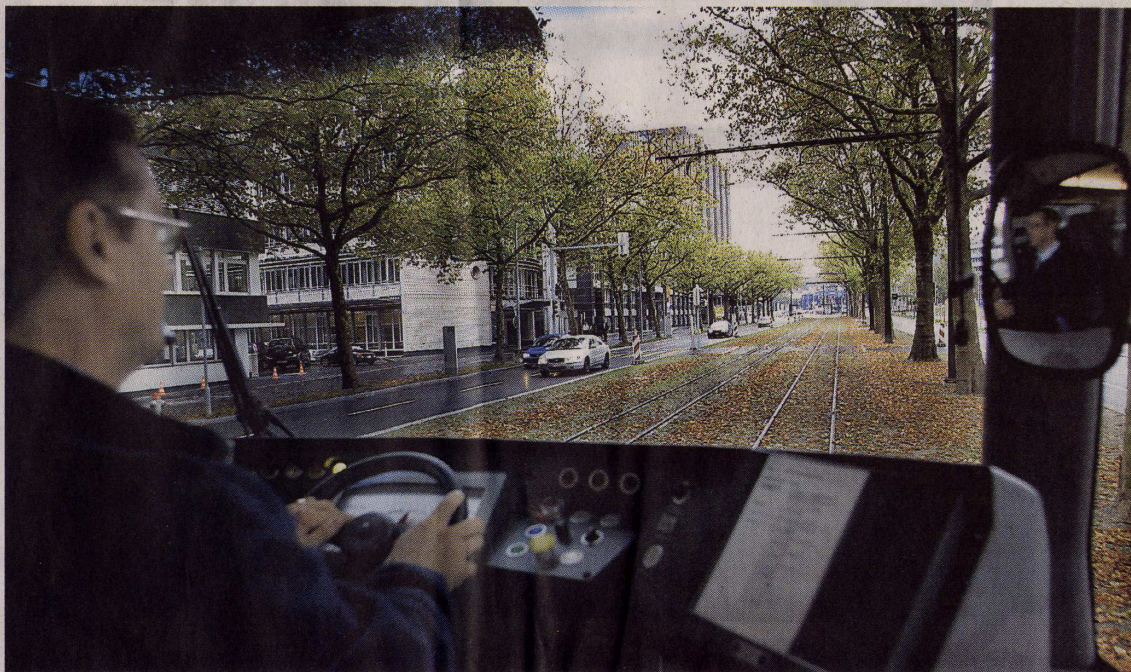


BILD DOMINIQUE MEIENBERG

Probefahrt auf rostigen Schienen: Das Cobra-Tram auf der neuen Strecke vom Hallenstadion nach Auzeleg.