



BILD THOMAS BURLA

Auf den Rädern eines Tiefladers statt auf Schienen und ganz langsam fuhr in der Morgenfrühe des Freitags das erste Cobratram in Zürich ein.

Operation Cobra erfolgreich beendet

Das erste Cobratram ist gestern eingetroffen.

Verspätet – der Transport von Pratteln nach Zürich war ein heikles Manöver.

Von **Janine Hosp**

«Das ist ja ein rechtes Vehikel», entfuhr es Stadtrat Thomas Wagner, als der Tieflader mit dem Cobratram auf dem Rücken gestern beim Albisriederplatz langsam um die Ecke kroch – er hatte es bisher erst in der Montage gesehen. Obwohl in vertrautem Zürichblau gehalten, wirkte das Tram noch fremd, erinnerte mit seiner flächigen Glasfront eher an einen Bus denn an ein Tram. «Sieht gut aus», meinte Wagner zufrieden. «Es wird Zürich von seiner modernen und aufgeschlossenen Seite zeigen.»

Ein rechtes Vehikel ist das neue Niederflurtram in der Tat: Es ist 20 Zentimeter breiter als das Tram 2000, länger – 36 statt 21 Meter –, hat dafür aber keinen Anhänger. Ein Fahrzeug mit diesen Massen hat die Produktionsstätte in Pratteln noch

nie verlassen. Wie, so musste sich deshalb das Baukonsortium Adtranz/Fiat/SIG fragen, kommt das Tram von Pratteln nach Zürich? Per Bahn, wie in den Siebzigerjahren das Tram 2000? Das war ausgeschlossen, denn der Querschnitt des Cobratrams ist um entscheidende Zentimeter grösser, und so wäre es spätestens beim Bötztbergtunnel angestanden.

Blieb der Transport auf der Strasse. Dafür musste allerdings eine Strecke gefunden werden, die weder enge Kurven aufweist noch von tief liegenden Bauten überbrückt wird. Auf der A 3, A 1 und auf der Zürcher Nordumfahrung kam der Tieflader mit dem Cobratram auf der Hücke problemlos, wenn auch langsamer als berechnet, vorwärts. Fast bei jeder Brücke musste der Tross anhalten, damit ein Begleiter mit einer Stablampe die Höhe ausleuchten konnte. Knifflig wurde es in der Stadt. Die Europabrücke mit ihren engen Auffahrtsrampen stellte für den Tieflader ein unüberwindbares Hindernis dar. Der Konvoi musste deshalb einen Umweg über Hardbrücke und Badenerstrasse machen. Dort aber ragte das frisch lackierte Tram gefährlich in das Geäst der Bäume hinein, sodass der Tieflader unter Schritttempo bleiben musste. Schliesslich traf der Tross statt um 4 Uhr

morgens um 6.30 Uhr in der VBZ-Werkstätte in Altstetten ein.

Ein heikles Manöver war es schon gewesen, das Tram auf den Tieflader zu hieven. Hätte man es einfach die Rampe hinaufgezogen, wäre es durch die Neigung «aufgestanden». Man beschwerte es aber vorher mit Gewicht, das heisst, man rief alle Männer auf dem Gelände zusammen – Mechaniker, das VBZ-Projektteam, 20 Mann insgesamt – und hiess sie einsteigen.

Zuerst wird das Cobra ein 9er

Das Cobratram wird den Zürcherinnen und Zürchern erstmals am Züri-Fäscht vom 6. bis 8. Juli vorgestellt. Eine Probefahrt können sie aber erst einige Wochen später machen, wie VBZ-Pressesprecher Andreas Uhl sagt. Zuvor müssen die VBZ prüfen, ob das gelieferte Tram wie gewünscht funktioniert: So werden auf einer Versuchsstrecke Bremsstests durchgeführt, und es müssen sämtliche Funktionen getestet werden. Die VBZ können das Tram aber erst in Betrieb setzen, wenn eine Genehmigung des Bundesamtes für Verkehr vorliegt, und dieses wiederum wird das Fahrzeug ebenfalls einer eingehenden Prüfung unterziehen.

Das neue Fahrzeug wird hauptsächlich auf der Linie 9 eingesetzt, den Prüfstein für jedes Tram: Nirgends muss es eine so hohe Steigung (Rämistrasse) überwinden, so schnell fahren und so abrupt abbremsen (Schwamendinger Tunnel) wie auf dieser Strecke. «Hier zeigt sich schnell, was ein Tram leistet», meint Andreas Uhl. Um die Akzeptanz bei den Fahrgästen zu testen, werden aber auch auf dem übrigen Netz Testfahrten durchgeführt. Das Cobratram, das gestern geliefert wurde, ist das erste von insgesamt 75 Fahrzeugen. Im Laufe dieses Jahres werden in Pratteln fünf weitere Trams gebaut. Sie werden bis Ende 2002 im Linienverkehr getestet. Bestellen sie sich, werden die übrigen bestellt. Nummer 75 wird jedoch nicht vor 2010 in Zürich eintreffen.

Als gestern das Tram schliesslich unverseht in der VBZ-Werkstätte einfuhr, waren alle Beteiligten erleichtert und konnten es nicht genug loben. Nüchtern gaben sich hingegen Mitarbeiter, die die Ankunft vor der Werkstätte beobachteten: «Jetzt soll es erst einmal fahren», sagte der eine. Und sein Kollege meinte: «Ja, ja. Auch dieses Tram wird viele Kinderkrankheiten haben – das Tram 2000 stand ein halbes Jahr in der Werkstatt, bevor es eingesetzt werden konnte.»