

Unfallserie bei der Glattalbahnen reisst nicht ab

Bei der Glattalbahnen, die Stettbach und Zürich Oerlikon mit dem Flughafen verbindet, haben sich seit Mitte Oktober erneut drei Unfälle mit Verletzten ereignet. Am 17. Oktober kollidierte bei der Haltestelle Herti in Wallisellen ein Tram der Linie 12 mit einem Auto; am 21. Oktober und am 11. November kam es auf der Flughafenstrasse in Glattbrugg zu Kollisionen zwischen einem Personenwagen und einem Tram. Seit Anfang 2013 gab es bei der Glattalbahnen rund ein Dutzend Unfälle mit Strassenbenützern; dabei waren ein Todesopfer und mehrere Schwerverletzte zu beklagen.

Der drittjüngste Unfall am Donnerstag, 17. Oktober, ereignete sich um 19.45 Uhr. Das Cobra-Tram Be 5/6 3075 war rund hundert Meter vor der Haltestelle Herti entfernt in Richtung Stettbach unterwegs, als ein Automobilist, der auf der parallel zum Tramtrasse verlaufenden Strasse unterwegs war, nach rechts in die Hertistrasse einbiegen wollte. Dabei geriet das Auto direkt vor das Tram. Der Autolenker und drei Trampassagiere wurden bei der Kollision leicht verletzt. Die Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle (SUST) wurde verständigt, verzichtete jedoch auf einen Augenschein.

Für das Tram beträgt an dieser Stelle die zulässige Höchstgeschwindigkeit 60 km/h. Bilder vom Unfall zeigen jedoch, dass der Aufprall wohl nicht allzu heftig gewesen war: Der Personenwagen wies Schäden vorwiegend im Bereich des vorderen rechten Kotflügels und der Vordertüre auf. Das Tram erlitt auf der linken Frontseite leichte Blessuren. Allerdings zeigte sich, wie schon bei früheren Zwischenfällen [1], das ungünstige Unfallverhalten: Bei den mehr als vier Metern Überhang vom vordersten Radpaar bis zur Front reicht bereits eine relativ geringe Kräfteinwirkung, um ein Cobra-Tram zum Entgleisen zu bringen.

Bedingt durch die Fahrwerkskonstruktion mit ihren sich radial einstellenden Rädern, fuhr das Tram in einem immer enger werdenden Radius nach rechts auf das Trottoir. Da das zweite Fahrwerk länger in den Schienen blieb als das erste, driftete der vordere Wagenkasten allmählich nach links. So erreichte das Tram die S-förmige Endposition. Das hinterste Fahrwerk blieb auf den Schienen. Der grösste Schaden am Fahrzeug entstand, als die entgleisten Räder den Randstein und einen Mauerabsatz überstiegen. Die übermässige Auslenkung der Gelenke ruinierte diese. Das Betonfundament eines Fahrleitungsmasts brach, und ein Kasten der Verkehrsregelungsanlage stürzte um.

Die Feuerwehr Wallisellen konnte das Tram mittels einer Seilwinde problemlos zurück auf das Gleis ziehen. Weit nach Mitternacht kam aus dem Depot Oerlikon das Cobra 3046 an die Unfallstelle, um den verunglück-

ten „Kollegen“ 3075 mit Hilfe einer zweiseitigen Kuppelstange abzuschleppen. In der etwa 500 Meter entfernten, mit zwei Wendeschleifen ausgestatteten Haltestelle Auzeleg wurde rangiert, damit der 3046 in führender Position den 3075 ins Depot Oerlikon ziehen konnte. Doch nach wenigen Metern riss die Kuppelstange! Die beiden Wagen fuhren aufeinander, was auch am 3046 zu kleineren Schäden führte. Glücklicherweise gab es an der betreffenden Stelle keine grössere Steigung, so dass der ungebremste 3046 nicht davonrollen konnte. Der Rüstwagen der VBZ kam zu seinem zweiten Einsatz und brachte eine neue Abschleppstange.

Der Trambetrieb im Glattal konnte am folgenden Morgen wieder aufgenommen werden. Da man es nicht verantworten konnte, das verunfallte Cobra-Tram auf eigenen Rädern von Oerlikon in die Zentralwerkstätte zu überführen, übernahm – eine Woche nach dem Unfall – ein Tieflader diese Aufgabe. Die Strecke vom Depot bis zum Aufladeort innerhalb der Haltestelle Stern Oerlikon legte die Komposition mit eigener Kraft zurück.

Wieso es auf der zwischen 2006 und 2010 eröffneten Glattalbahnen zu so vielen Unfällen mit anderen Verkehrsteilnehmern kommt, gilt als einigermassen rätselhaft. Die Strecke

ist praktisch durchgehend eigentrasseiert; alle Bahnübergänge sind zumindest mit Ampeln gesichert; an einzelnen Stellen gibt es Schranken. Im Juli 2013 realisierte man im Sinne eines Pilotprojekts an drei Kreuzungen – darunter jener an der Hertistrasse – zusätzliche Sicherheitsmassnahmen: Der Asphaltbelag wurde im Bereich des Tramtrassees grün eingefärbt, und ein sehr helles LED-Signal mit der Aufschrift „BAHN“ leuchtet auf, wenn sich ein Tram nähert. Weiter wurden zusätzliche Abschränkungen für Fussgänger und Radfahrer angebracht, das Ampelregime verschärft und Überwachungskameras installiert. Weitere Massnahmen, wie das Anbringen von Bahnschranken, werden diskutiert.

Eine Auswertung der Kantonspolizei zeigt, dass den meisten Unfällen das Missachten eines Rotlichts durch die Strassenbenutzer vorausging. Zumindest was die Autofahrer betrifft, könnte eine Rotlichtüberwachung dazu beitragen, die Situation zu verbessern, denn bei drohenden Ordnungsbussen von 250 Franken würde wohl der eine oder andere Autofahrer den Verkehrsregeln mehr Aufmerksamkeit widmen. (lüt)

[1] Cobra-Tram zeigt ungünstiges Unfallverhalten. SER 11/2010, S. 592



Oben: Die Situation nach dem Unfall an der Hertistrasse. Die Schäden am Auto sind aus dieser Perspektive kaum zu erkennen; das Tram kam mit massiv überdehnten Gelenken „im Busch“ zum Stillstand (Foto: J. Lüthard, 17. Oktober 2013).

Unten: Auf dem Transport von Oerlikon zur Zentralwerkstätte in der Nacht auf den 25. Oktober 2013 erreichte der Konvoi um 3.30 Uhr den Albisriederplatz (Foto: J. Lüthard).