



platz nicht mehr direkt durch die Badenerstrasse zum Farbhof verkehren, sondern über die Altstetterstrasse geführt werden. Durch den Umweg über den Bahnhof Altstetten verlängert sich die Fahrzeit zwischen Lindenplatz und Farbhof um zwei Minuten. Neben dem Verlust der über 100 Jahre alten Tramstrecke durch die Badenerstrasse, an der nur die Haltestelle Bachmattstrasse liegt, sorgt die Verkürzung der Trolleybuslinie 31 um den Abschnitt Bahnhof Altstetten – Schlieren Zentrum für rote Köpfe. Die erwähnte Haltestelle wird pro Tramkurs von 1,7 Personen genutzt. Auf Ablehnung stossen im Quartier die Verlegung der Tramhaltestelle Lindenplatz und die teilweise Sperrung der Altstetterstrasse für den Individualverkehr. Am 23. Oktober 2013 übergab der lokale Gewerbeverein der Stadtregierung eine Petition mit über 6000 Unterschriften gegen das Projekt. Am gleichen Tag reichten Gemeinderäte von SP, SVP, FDP und CVP im Stadtparlament eine Motion ein, die den Verzicht der 25 Millionen Franken teuren Tramverlegung verlangt. Angesichts dieser starken Gegnerfront beschloss der Stadtrat am 11. Dezember 2013 einen Marschhalt, um das Projekt zu überdenken. Nun soll ein Mitwirkungsverfahren durchgeführt werden, um eine allgemein akzeptierte Lösung zu erarbeiten.

**Haltestelle Central**

Gegen den Umbau der Haltestelle Central sind beim Bundesamt für Verkehr Einsprachen der City-Vereinigung, vom Touring Club der Schweiz und vom Automobilclub der Schweiz eingegangen. Sie betreffen die mit dem Platzumbau vorgesehene Reduktion der Verkehrsfläche für den Privatverkehr.

**Rosengartentram und Rosengartentunnel**

Nachdem das Volk eine einseitige Planung des Rosengartentrams ohne Berücksichtigung des Individualverkehrs im Jahre 2010 abgelehnt hatte

(siehe Tram 104 und 105), planen nun Stadt und Kanton Zürich gemeinsam, um den 1972 als Provisorium eingerichteten Autobahnzubringer mitten durch das Wohnquartier Wipkingen vom Durchgangsverkehr zu befreien und zur Quartierstrasse mit Tramstrecke umzugestalten. Der Privatverkehr soll in einem vierspurigen Tunnel ab Hardbrücke und Wipkingerplatz zum Anschluss Bucheggplatz geleitet werden, von wo der Tunnel zweispurig bis zum Anschluss Irchel weiterführt. Bei Baukosten von rund 625 Millionen für den Tunnel und rund 235 Millionen Franken für die Aufwertung der Rosengartenstrasse inklusive Tramschienen starten die Bauarbeiten frühestens 2024. Der Tunnel stünde etwa 2030 zur Verfügung, die Tramlinie zwei Jahre später. Statt der heutzutage rund 56 000 Privatfahrzeuge würden nur noch rund 3000 durch die Rosengartenstrasse fahren.

**Cobra-News**

Die Reparatur der am 2. Januar 2013 im Depot Hard am Escher-Wyss-Platz bei einem Brand schwer beschädigten Cobra 3034 dauert bis etwa Ostern 2014. Ursprünglich hatten die VBZ gehofft, das Tram innerhalb von sechs Monaten wieder in Betrieb zu nehmen. Der Russ hatte sich jedoch in jede Ritze des Trams gelegt, so dass die VBZ zur Reinigung des Fahrzeugs und zur Entfernung des penetranten Gestanks eine Spezialfirma beauftragen mussten. Erst Mitte Juli 2013 konnten die VBZ mit der Reparatur und Instandstellung der ausgebrannten Fahrzeugbestandteile beginnen. Gleichzeitig wird die Hauptrevision des Fahrzeugs vorgezogen. Die Wiederherstellung verursacht Kosten von über einer Million Franken, wobei die VBZ entsprechend versichert sind. Auf [www.youtube.com](http://www.youtube.com) findet man einen interessanten Film mit dem Titel *Das ausgebrannte Cobra Tram – ein Jahresrückblick*.

Nachdem der Be 5/6 3064 am 11. Oktober 2013 bei der Flughafen Fracht in den Be 5/6 3068 geprallt war, bekam die Cobra 3068 das Heck des Unfallgegners. So steht wenigstens eines der beiden Fahrzeuge für den Linieneinsatz zur Verfügung, während die beschädigten Teile repariert werden.



Der Kopf der Cobra 3064 ist am 11. Oktober 2013 richtiggehend in den Schwanz der Cobra 3068 verkeilt, beide wurden beim Unfall schwer beschädigt. Photo: Jürg Lüthard