



Bei den Schmieranlagen lässt sich eine Winter- und eine Sommereinstellung wählen, denn bei hohen Temperaturen ist das Schmiermittel flüssiger. FRANCO BOTTINI

Auf dem Tramnetz ist es leiser geworden

Erfolgreicher Kampf der VBZ gegen das Kurvenquietschen – deutliche Abnahme der Reklamationen

Seit 2003 haben die VBZ rund zwei Drittel des Schienennetzes mit einem Schmiermittel ausgerüstet. Die Anlage bewährt sich: Die Zahl der Reklamationen aus der Bevölkerung wegen quietschender Trams hat massiv abgenommen. Erste Messungen deuten darauf hin, dass sich auch die Abnutzung der Schienen deutlich verringert.

Fast unbemerkt ist es ruhiger geworden in der Stadt Zürich – zumindest auf dem Tramnetz. Seit 2003 bekämpfen die VBZ das Kurvenquietschen ihrer Trams mit einer elektronischen Schmieranlage. Zwei Drittel der neuralgischen Stellen im Tramnetz sind inzwischen mit einem solchen Gerät ausgerüstet. Die Folge: Bei den VBZ gehen «massiv weniger Reklamationen» wegen laut quietschender Trams ein, wie Hans-Joachim Imhof, Leiter Instandhaltung Infrastruktur, bestätigt.

94 Schmierstellen

Bei einer einzigen automatischen Schmieranlage können bis zu vier heikle Stellen behandelt werden. Auf dem Städtischen Netz gibt es derzeit 94 solche sogenannten Schmierstellen, 13 weitere kommen allein im Laufe dieses Jahres dazu. Insgesamt sind laut Imhof rund 150 Schmierstellen geplant. In den nächsten Jahren sollen etwa der Kreuzplatz, der Escher-Wyss-Platz sowie das Bellevue Anlagen erhalten. Vorgesehen ist auch, die Schienenäste Richtung Triemli und Richtung Thalp mit Geräten auszurüsten. Eine Anlage kostet im Schnitt rund 40 000 Franken. Aus Kostengründen erfolgt der Einbau üblicherweise erst dann, wenn ohnehin Gleise ersetzt werden müssen. Ein Merkmal des Systems ist ein Kasten mit verschiede-

nen Geräten, der meist irgendwo am Strassenrand in einer Vertiefung untergebracht ist und das Schmiermittel zu den Gleisen leitet. Die heranahenden Trams senden einen Impuls aus und setzen eine Pumpe in Gang. Diese drückt das Fett durch fünf bis acht winzige Bohrlöcher pro Schiene auf die Oberfläche. Die Anlage verdankt ihren Erfolg insbesondere dem eingesetzten Schmiermittel. Die weissliche Paste erfüllt nämlich zwei Vorgaben, die sich lange Zeit nicht verbinden liessen: Zum einen schmiert sie die Schienen und verhindert so das Kurvenquietschen. Zum anderen ist sie so zäh, dass die Trams beim Bremsen nicht rutschen. Als wären dies der positiven Eigenschaften nicht genug, ist die Paste auch noch zu praktisch hundert Prozent biologisch abbaubar.

Herstellerin der Schmieranlage ist die deutsche Firma Moklansa. Sie hat ihr Gerät in Zusammenarbeit mit den VBZ den hiesigen Bedürfnissen angepasst. Denn es reicht nicht, die Anlage einfach in den Boden einzulassen und sie einzuschalten, wie Imhof erklärt. Sie muss möglichst genau auf die lokalen Begebenheiten eingestellt werden, damit sie wirklich funktioniert. So lässt sich in Zürich eine Winter- und eine Sommereinstellung wählen, denn bei hohen Temperaturen ist das Schmiermittel flüssiger. Da sich die Geräte bewähren, springen inzwischen auch andere Verkehrsbetriebe auf den Zug auf: In der Stadt Bern sind laut Imhof bereits erste Schmieranlagen des gleichen Typs wie in Zürich montiert worden. Und in Basel ist eine Versuchsanlage in Betrieb.

Dank der neuen Anlage konnten die VBZ Ende 2006 eines ihrer beiden orangefarbenen Schmierfahrzeuge stilllegen. Vor dem Einbau des Schmierfahrzeugs waren jeweils zwei Fahrzeuge von frühmorgens bis spätabends unterwegs, um Schmiermittel auf die Gleise aufzubringen. Längerfristig soll das verbliebene Fahr-

zeug nur noch bei Bedarf ausrücken. Ganz überflüssig wird es allerdings kaum: Wenn es im Sommer heftig regnet, wird das Schmiermittel von den Schienen geschwemmt. Es dauert 20 bis 30 Minuten, bis der Fettfilm wieder aufgebaut ist. Mit dem Einsatz des Schmierfahrzeugs kann diese quietschintensive Zwischenphase an neuralgischen Stellen verkürzt werden.

Geringerer Verschleiss

Das Schmiermittel schont nicht nur die Ohren der Stadtbewohner. Erste Messungen der VBZ deuten laut Imhof auch darauf hin, dass sich der Verschleiss an den Schienen um zehn bis zwanzig Prozent verringern lässt. Das spart Kosten. So müssen die Schienen heute je nach Strecke alle 12 bis 24 Monate neu geschliffen werden. Ist die Abnutzung dank der Schmierung kleiner, braucht diese aufwendige Arbeit künftig weniger oft durchgeführt zu werden. Allein für die Instandhaltung des Gleisnetzes geben die VBZ heute jedes Jahr 4 Millionen Franken aus. In diesen Betrag ist die Auswechslung von abgefahrenen Gleisen noch nicht eingerechnet.

Der Einbau der Schmieranlage ist auch längerfristig eine lohnende Investition – obwohl das neue Cobra-Tram gar nicht mehr quietscht. Seine Räder sind einzeln aufgehängt, und eine elektronische Steuerung sorgt dafür, dass die Antriebsleistung möglichst genau dem Kurvenverlauf angepasst wird. Allerdings sind die «Cobras» für die Gleise eine grössere Belastung als die älteren Tramtypen: Bringt ein Tram 2000 pro Rad 4 Tonnen auf die Gleise, liegt das entsprechende Gewicht beim «Cobra» bei 6 Tonnen. Das höhere Gewicht sowie die kleineren Räder des neuen Trams führen zu mehr Abnutzung an den Schienen. Die Schmieranlage kann diesen höheren Verschleiss immerhin zu einem Teil kompensieren, wie Imhof erklärt.

IN KÜRZE

Der Teilnehmer der Street Parade schon früher aufgefallen. Der 16-jährige Jugendliche, der beschuldigt wird, an der Street Parade einen 18-Jährigen mit Messer tödlich verletzt zu haben, soll schon früher kriminell aufgefallen sein. So soll er gemäss einem Beitrag von Tele Züri in Kloten, wo er zur Schule geht, eine Mitschülerin mit einem Fleischmesser bedroht haben. Dafür wurde er von der Jugendanwaltschaft mit vier Tagen Sozialarbeit bestraft. Weitere Massnahmen oder eine Therapie wurden aufgrund des Vorfalls aber nicht angeordnet.

Rapper und Punkrocker am freestyle.ch. Wenn am 21. bis am 23. September die Freestyle-Sportveranstaltung freestyle.ch über die Bühne geht, werden erstmals auch Musiker mit von der Partie sein. Am Freitag wird der Rapper Gimma die Pausen zwischen den sportlichen Höhenflügen füllen

der Teilnahme eines Starregisseurs zu adeln. Im Vorjahr war es der Brite Stephen Frears, bei der diesjährigen, dritten Ausgabe im Herbst wird es der Amerikaner Oliver Stone sein. Der «Trick» der Veranstalter ist der gleiche geblieben: An die Limmat gelockt wird der berühmte Gast mit einer speziellen Ehrung für sein Lebenswerk, die er persönlich entgegennimmt. Stone wird sein «Goldenes Auge», wie die Auszeichnung heisst, laut Mitteilung der Festivalsleitung bei der abschliessenden Preisverleihung am 6. Oktober abholen.

Zentralbibliothek für eine Woche geschlossen. Die Zentralbibliothek Zürich bleibt laut einer Mitteilung ab Freitag, 24. August, acht Betriebstage lang für das Publikum geschlossen. Am Montag, 3. September, wird sie ihre Tore wieder öffnen. Die grösste Bücherei der Stadt nimmt sich diese Auszeit um ihre

Gemeinderat einen Kredit von 6,5 Millionen Franken. Dadurch könne die Zahl der Wohnplätze für psychisch beeinträchtigte Alkohol- oder Drogenabhängige von 55 auf 70 erhöht werden, schreibt die Stadtkanzlei in einer Mitteilung. Kanton und Bund hätten das Projekt schon gutgeheissen, ein Gesuch um einen Baubeitrag der Invalidenversicherung sei eingereicht. Die rund einjährigen Bauarbeiten sollen Anfang April 2008 aufgenommen werden. Nebst Wohngelegenheiten bietet die auf einem ehemaligen Bauerngehöft wirtschaftende Institution 70 geschützte Arbeitsplätze in hauseigenen Betrieben, darunter eine Gärtnerei und eine Schreinerei.

Zwei Volksinitiativen der IG Westtangente Plus. Hinsichtlich der Eröffnung der Westumfahrung lanciert die IG Westtangente Plus zwei städtische