

Bericht des Gemeinderats

Postulat Fraktion GB/JA! (Lea Bill, JA!/Franziska Grossenbacher, GB) vom 29. August 2013: Zürcher Versuch velofreundliche Tramgleise - wichtige Erkenntnisse für Berner Tramschienen; (2013.SR.000247)

In der Stadtratssitzung vom 28. Januar 2016 wurde das folgende Postulat der Fraktion GB/JA! erheblich erklärt:

Am 25. November 2010 erklärte der Stadtrat das Postulat von Aline Trede, GB, vom 11. März 2010 „Tramgleise, Verbesserungen für Velofahrende“ erheblich. Die Postulantin fordert den Gemeinderat unter anderem auf, velofreundlicher Tramgleise einzuführen sowie deren Kosten zu berechnen.

Am 13. August 2013 teilten die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) in einer Medienmitteilung mit, dass sie einen Versuch mit velofreundlichen Tramgleisen aufgenommen haben. Die innovative Schienenkonstruktion wird in Zürich erstmals im öffentlichen Verkehr getestet. Diese soll das Verklemmen von Velopneus in den Gleisen verhindern. Eine Gummifüllung wird in der Schienenrinne befestigt. Bei der Durchfahrt der Trams wird die Füllung eingedrückt, jedoch nicht bei der Durchfahrt von Velos. Erste Erkenntnisse sind im Frühling 2014 zu erwarten.

Vor diesem Hintergrund macht es Sinn, dass im Zusammenhang mit der Erfüllung des Postulats von Aline Trede, GB, vom 11. März 2010 „Tramgleise, Verbesserungen für Velofahrende“ die Bestrebungen und Erfahrungen der Stadt Zürich einbezogen werden. Aus diesem Grund ist der Gemeinderat gebeten,

1. Kontakt mit den VBZ aufzunehmen und sich über die ersten Erkenntnisse aus dem Versuch velofreundliche Tramgleise auszutauschen.
2. die Erkenntnisse auf die Verhältnisse in der Stadt Bern anzupassen.
3. falls der Versuch in Zürich nicht den gewünschten Erfolg bringt, zu prüfen, ob in der Stadt Bern Versuche für velofreundliche Tramgleise zu starten sind und aufbauend auf den Ergebnissen der Stadt Zürich die Entwicklung velofreundlicher Tramgleise weiterzuführen.

Bern, 29. August 2013

Erstunterzeichnende: Franziska Grossenbacher, Lea Bill

Mitunterzeichnende: Christine Michel, Esther Oester, Regula Tschanz, Stéphanie Penher, Sabine Baumgartner, Leena Schmitter, Cristina Anliker-Mansour, Mess Barry

Bericht des Gemeinderats

Seit dem Winterhalbjahr 2014/2015 beschäftigen sich im Rahmen der Velo-Offensive sechs direktionsübergreifende Arbeitsgruppen mit verschiedenen Gesichtspunkten der Veloförderung. Die Arbeitsgruppe „Technische, planerische und juristische Aspekte“ setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern des Tiefbauamts, der Verkehrsplanung, des Stadtplanungsamts sowie BERNMOBIL zusammen. Ausserdem werden zu spezifischen Themen auch aussenstehende Expertinnen und Experten beigezogen. Im Kern geht diese Arbeitsgruppe der Frage nach, wie in der Stadt Bern eine sichere, schnelle, bequeme und attraktive Velo-Infrastruktur geschaffen werden kann, die gleichermassen für die geübten und erfahrenen, aber auch für die unsicheren und vorsichtigen Velofahrenden funktioniert. Aus einer zu Beginn vorgenommenen Auslegeordnung sind sieben

verschiedene Themenfelder hervorgegangen. Dabei wurde die Frage nach veloverträglichen Tramschienen als ein separat zu behandelndes Themenfeld definiert. Die nachfolgend beschriebenen Ergebnisse und Erkenntnisse sind von dieser Arbeitsgruppe aufgenommen worden und werden dort weiter bearbeitet.

1. Erkenntnisse aus dem Versuch der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ)

Bereits 2007 bauten die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) auf einzelnen Strecken im Schienennetz Gummiprofile in die bestehenden Schienen ein, um die Sturzgefahr für Velofahrende zu minimieren. Dabei wurde vor allem mit einer Ergänzung der heutigen Gleise um eine Art Gummilamelle getüftelt. Das System bewährte sich aber nur beim Einsatz auf wenig befahrenen Industriegleisen. Fürs hochfrequentierte Tramnetz erwiesen sich derartige Lamellen hingegen als ungeeignet.

Aufgrund verschiedener Vorstösse aus dem Städtzürcher Gemeinderat (Legislative) hatten die VBZ 2013/2014 weitere Versuche unternommen: Zum einen wurde eine neuartige Schienenkonstruktion getestet und zum andern kamen unterschiedlich grosse und unterschiedlich feste Gummiprofile zum Einsatz, um die Spurrillen auszufüllen. Das Verfahren, das zusammen mit den Herstellerfirmen der Gummiprofile entwickelt worden war, wurde ab August 2013 im Rahmen eines Feldversuchs in Zürich Höngg auf einer Länge von hundert Metern erstmals praktisch getestet. Aus Sicht der Velofahrerinnen und Velofahrer fielen die Testfahrten positiv aus: Es hatte sich gezeigt, dass die Veloreifen nicht mehr in den Tramgleisen verklemmten. Allerdings mussten die Gummifüllstücke während des Versuchs immer wieder ersetzt und repariert werden, weil sie durch die Tramüberfahrten beschädigt worden waren. Im Mai 2014, nach Abschluss der Tests, zog die VBZ das ernüchternde Fazit, dass die durch den hohen Materialverschleiss entstehenden Mehrkosten keinen wirtschaftlichen Einsatz im Regelbetrieb zulassen. Für einen wirtschaftlichen Einsatz müsste die Mindestnutzungsdauer des Füllmaterials rund zwei Jahre betragen - bei den Versuchen in Zürich war die Lebensdauer des Füllmaterials jedoch wesentlich kürzer.

In einer nächsten Phase werden die VBZ daher zusammen mit den Herstellerfirmen versuchen, noch widerstandsfähigeres Füllmaterial zu entwickeln.

2. Anpassung der Erkenntnisse der VBZ auf die Stadt Bern

Eine eingangs erwähnte Arbeitsgruppe „Technische, planerische und juristische Aspekte“, die sich seit geraumer Zeit mit der Suche nach velofreundlichen Tramschienen befasst und hierfür auch mit anderen Städten im Austausch steht, hat die Versuche in Zürich aufmerksam verfolgt. Aufgrund der ernüchternden Resultate sah die Arbeitsgruppe jedoch keine Notwendigkeit, das von der VBZ getestete System eins zu eins auf dem Berner Schienennetz umzusetzen.

Im Übrigen wurde auch das 2011 in Genf getestete System „Strail“ nicht weiterverfolgt: Bei diesem System werden Platten aus Vollgummi in die Zwischenräume der Schienen gefüllt. Die Gummipplatten sind weich genug, um von den Tramrädern niedergedrückt zu werden, und gleichzeitig hart genug, dass Velos ohne Sturzgefahr über die Tramgleise fahren können. Die Tests haben jedoch gezeigt, dass nur bei einer geradlinigen Querung der Schienen eine Verbesserung zu erwarten ist und die Velopneus auf den Eisenschienen weiterhin rutschen - besonders bei Nässe. Problematisch ist auch die eingeschränkte Anwendung der Gummipplatten: Im Bereich von Kurven und Weichen können sie nicht eingesetzt werden. Von den 20 problematischen Gleisüberquerungsstellen in der Stadt Bern käme das System daher nur an 7 Stellen infrage. Zudem erwies sich auch beim System „Strail“ der Aufwand für den Unterhalt als unverhältnismässig hoch.

3. *Versuche für velofreundliche Tramgleise in der Stadt Bern*

3.1. *Versuche von BERNMOBIL*

Auch BERNMOBIL hat auf einem Dienstgleis bereits Versuche mit Schienenfüllungen durchgeführt. Das Ergebnis deckt sich mit jenem der VBZ-Tests: Schon nach wenigen Tramfahrten waren erhebliche Veränderungen bei der Schienenfüllung zu verzeichnen. Kommt dazu, dass

- die Instandhaltung (Reinigung etc.) an den Schienen nur mit grossem Aufwand möglich ist, wenn ein Gummiprofil eingeklebt ist (bspw. werden Schweissarbeiten massiv erschwert);
- die Schienenentwässerung nicht mehr funktioniert, wenn die Schienen abgedeckt sind;
- die Laubansammlung bei abgedeckten Schienen zu Verstopfungen führt.

Die Versuche von BERNMOBIL zeigten auch die folgenden Nachteile für den Veloverkehr:

- Mit der Zeit weist das Füllmaterial Unebenheiten und wellenförmige Verwerfungen auf;
- die Gummiprofile können aus den Schienen herausrutschen und zu Stolperfallen für Velofahrende werden;
- mit fortschreitendem Verschleiss der Schienen wird das Gummiprofil zu gross: Die Rillentiefe beträgt im Neuzustand 47 mm, in verschlissenen Zustand nur noch 27 mm. Das heisst: Die Gummiprofile ragen 20 mm über das Schienenprofil hinaus;
- durch die Gummifüllungen wird Velofahrenden ein Schein-Sicherheitsgefühl suggeriert: Die Rutschgefahr bei nassem Schienenkopf bleibt aber bestehen.

Abgesehen von den hohen Unterhaltskosten bietet das von BERNMOBIL getestete System auch den Velofahrenden nur einen begrenzten Mehrwert. Zudem bestehen weitere Unsicherheitsfaktoren, so etwa bezüglich des Verhaltens des Füllmaterials bei Eisbildung im Winter und der Verwendung im Kurvenbereich. Bei Weichen ist das Gummiprofil ohnehin nicht einsetzbar, da die Spurrillen der Schienen hier frei bleiben müssen.

3.2. *Versuche im Rahmen der Tour de France*

Für die Austragung der Tour de France 2016 in Bern als Etappenort (Start und Ziel) erhielt die Stadt Bern im Vorfeld vom Veranstalter der Tour de France zahlreiche Vorgaben, um die Sicherheit der Radrennfahrer zu gewährleisten (z.B. Rückbau von Verkehrsinseln, Absperrgitter). Die meisten davon betrafen den Zielbereich, wo die Fahrer im Sprint eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h erreichten. Hier musste gemäss einer Forderung zur Vermeidung von Stürzen ein neuer Strassenbelag über die Schienen gelegt werden.

Das vom Tiefbauamt der Stadt Bern zusammen mit der Firma Sika eigens für die Tour de France entwickelte Gleisabdecksystem war nie für den Alltag gedacht: Nachdem die Schienen mit einem Gummiprofil aufgefüllt und mit einer Folie zugeklebt worden waren, wurden sie nur noch von den Rennfahrern passiert - und nicht von Trams. Nichtsdestotrotz werden die Erfahrungen mit dem für die Tour de France entwickelten Gleisabdeckungssystem in die erwähnte städtische Arbeitsgruppe einfließen. Die Erfahrungen der Tour de France hinsichtlich der Tramgleise tragen somit auch zur Entwicklung velofreundlicher Tramgleise bei.

Fazit

Obwohl in vielen Städten Bemühungen im Gange sind, velofreundliche Tramgleise zu entwickeln, ist derzeit nach heutigem Kenntnisstand europaweit kein System in Sicht, das sowohl nutzer- als auch budgetfreundlich ist. Die zuständigen Stellen sind jedoch weiterhin bestrebt, die Entwicklung velofreundlicher Tramgleise voranzutreiben.

Bern, 21. Dezember 2016

Der Gemeinderat