



Was passiert, wenn der Erfolg ausbleibt

Den VBZ ist es wichtig, die Sicherheit für Velofahrende zu erhöhen. Sie wird in enger Zusammenarbeit mit Forschung und Industrie nach weiteren Lösungen suchen, auch wenn der Versuch an der Haltestelle Schwert nicht den gewünschten Erfolg bringt. Die Baustelle an der Haltestelle Schwert kostet die VBZ ungefähr 2,7 Mio. Fr. Die Mehrkosten des Versuchs gegenüber dem Einbau eines herkömmlichen Schienensystems, betragen rund 415 000 Fr. Die VBZ sprechen also über ihre Investitionsrechnung einen relativ hohen Betrag für den Versuch. Und diese Investition lohnt sich. Aufbauend auf den Ergebnissen kann die Entwicklung velofreundlicher Tramgleise weitergeführt werden. Der Stadtrat unterstützt den Versuch und möchte die Ergebnisse abwarten, bevor die nächste Etappe hin zu velofreundlichen Tramgleisen geplant wird.

Sämtliche Informationen zum Versuch velofreundliche Tramgleise an der Haltestelle Schwert können Sie auf der Website der Stadt Zürich unter www.stadt-zuerich.ch/masterplanvelo nachlesen.



Versuch velofreundliche Tramgleise

Haltestelle Schwert, ab August 2013



Ein Unternehmen
der Stadt Zürich

Velofreundliche Tramgleise: Ziele und Hintergründe

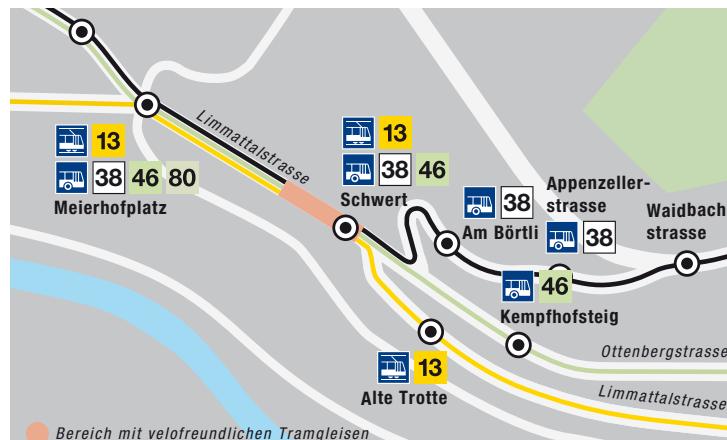
Velofahrende und Tramschienen: das ist nicht immer eine harmonische Beziehung. Immer wieder verklemmen Velopneus in den Schienen und ab und zu stürzen Velofahrende. An der Haltestelle Schwert testen die VBZ nun ein neues velofreundliches Schienensystem.

Wie bisherige Versuche funktionierten

Die Forderung nach velofreundlichen Tramgleisen ist nicht neu. Seit 2007 gibt es im Zürcher Gemeinderat die Forderung, die Situation für Velofahrende zu verbessern. Die VBZ hat seither einiges getan. Im Zeitraum von 2007 bis 2012 wurden in Albisrieden Gummiprofile getestet. Die in die Schienen eingebauten Profile haben sich durch die Befahrung der Trams rasch abgenutzt und mussten entfernt werden. Aus diesen Versuchen konnte die Erkenntnis gewonnen werden, dass allein der Einbau eines Gummifüllers nicht zu funktionieren scheint. Auch Versuche in anderen Städten waren ohne Erfolg. Es existiert bis heute keine bewährte Lösung, weder in der Schweiz noch anderswo.

Welche Ziele der neue Versuch hat

Die Stadt Zürich und die VBZ engagieren sich dafür, die Sicherheit für Velofahrende zu erhöhen. Mit dem Versuch wollen die Stadt Zürich und die VBZ einen Beitrag leisten, dass weniger Velopneus in den Tramschienen verklemmen. Gleichzeitig wird damit eine Massnahme aus dem Velolabor des Masterplans Velo umgesetzt. Der Masterplan Velo der Stadt Zürich ist ein zentrales Element des Programms «Stadtverkehr» und dient auf verschiedenen Ebenen dessen Zielen. Wenn der Versuch funktioniert, kann das neue System weiter entwickelt werden. Ein flächendeckender Einsatz wird aber aus Kostengründen nicht möglich sein. Viel eher könnten bestimmte Abschnitte mit dem neuen System ausgerüstet werden, bei denen Velos besonders oft nahe am Gleis fahren oder dieses kreuzen.



Situationsplan Schwert mit eingezeichnetner Versuchsanlage

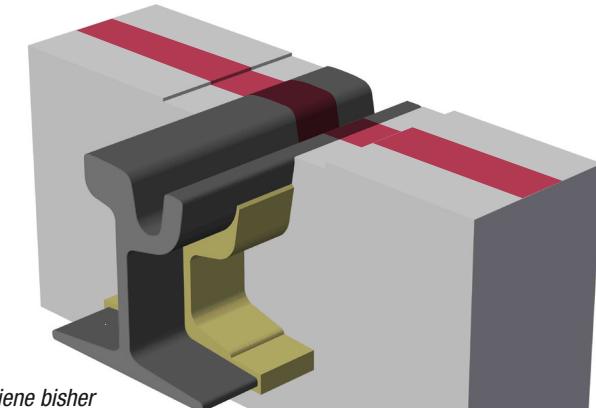
Wann und wo der Versuch stattfindet

Um möglichst viele Synergien zu nutzen, wird die neue Schiene im Rahmen bereits geplanter Bauarbeiten eingesetzt. Die Haltestelle Schwert wird im Sommer 2013 behindertengerecht umgestaltet und das Schienenmaterial ersetzt. Die neue Schiene wird im August eingebaut und ab September von Velofahrenden getestet. Erste Erkenntnisse über die Velofreundlichkeit aber auch die Standfestigkeit der neuen Schiene sind im Frühling 2014 zu erwarten.

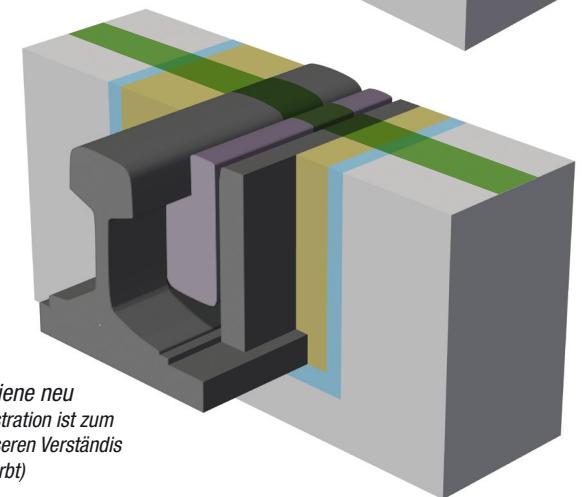
Welche Technologie zum Einsatz kommt

Zwei Produzenten wurden von den VBZ beauftragt, eine neue Idee zu entwickeln. Die Abbildung rechts zeigt das neue Schienensystem im Vergleich zur traditionellen Tramschiene.

- Erstmals wird in Zürich eine Anpassung der gesamten Schienenkonstruktion vorgenommen, damit der Hohlraum mehr Verdrängung ermöglicht.
- Die Schienenform wird wie in der Abbildung rechts sichtbar etwas umgestaltet. Der Hohlraum wird insgesamt vergrössert.
- In den Hohlraum wird ein Füllstück aus einem neuartigen Material eingebaut.
- Das Füllmaterial wird von Trams eingedrückt, nicht aber von Velofahrenden.
- Das Verklemmen von Velopneus soll so verhindert werden.
- Die Schiene wird in einen Trog eingegossen, der im Beton verankert wird.



Schiene bisher



Schiene neu
(Illustration ist zum besseren Verständnis gefärbt)

- Die Schiene wird auf einer Länge von 90 Metern bei der Haltestelle Schwert versuchsweise montiert.
- Sollte der Versuch nicht funktionieren kann ein angepasstes, tieferes Füllstück in den Hohlraum der Spezialschiene eingesetzt werden, welches die Rillenform einer üblichen Schiene wiedergibt.
- Die neue velofreundliche Schiene kann bei Bedarf ohne grosse Baummassnahmen und Beschädigung des Asphaltes einfach und schnell getauscht werden.

Das Produkt ist eine neue Entwicklung, die bisher noch nicht erprobt wurde. Weltweit existiert bisher kein anderes Produkt, das erfolgreich getestet wurde.