

Zürich, 14. Mai 2014/PK

Frei zur Veröffentlichung

Velofreundliche Tramgleise - Zwischenbilanz eines Versuchs:

Testfahrten positiv, aber Material noch nicht dauerhaft.

Die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) haben eine neuartige Schienenkonstruktion getestet, um das Verklemmen von Velopneus in Tramgleisen zu verhindern. Grundsätzlich wurde das Befahren der Teststrecke von den Velofahrerenden positiv beurteilt. Die verwendete Schienenkonstruktion mit Gummifüllung entspricht den technischen Anforderungen der VBZ, aber die Lebensdauer der verwendeten Gummifüllung ist zu kurz und die daraus resultierenden Kontrollen und Unterhaltsarbeiten sind zu aufwendig. Daher ist heute noch kein wirtschaftlicher Einsatz möglich. Die Industriepartner der VBZ werden weiterhin an widerstandsfähigeren Gummifüllungen arbeiten.

Zwischen den Velofahrenden und den Tramgleisen herrscht, sehr nachvollziehbar, nicht wirklich eine innige Liebesbeziehung. Der Zürcher Gemeinderat fordert deshalb in verschiedenen Postulaten, die Sicherheit der Velofahrenden beim Befahren der Tramschienen zu verbessern. Bereits 2007 hatten die VBZ in ersten Versuchen Gummi-profile in die bestehenden Schienen eingebaut. Dies hatte sich aber nicht bewährt.

VBZ-Pionierarbeit.

Daraufhin haben die VBZ für einen neuen Versuch das Schienensystem ganzheitlich analysiert und eine völlig neue, innovative Schienenkonstruktion entwickelt. Dabei haben die VBZ Pionierarbeit geleistet.



Sie konnten nicht auf Modelle anderer Trambetriebe zurückgreifen. Nirgends in Europa scheint die Beziehung zwischen Velo und Tramschiene befriedigend gelöst. Seit dem letzten August wurde nun die innovative VBZ-Schienenkonstruktion erstmals in einem Feldversuch bei der Haltestelle Schwert in Zürich Höngg im Trambetrieb praktisch getestet. Im Rahmen einer regulären Gleisbaustelle konnte die Konstruktion auf einer Länge von 100 Metern eingebaut werden. Für diese Bauarbeiten investierten die VBZ insgesamt rund 2,7 Millionen Franken; die zusätzlichen Kosten für das neuartige Schienensystem betragen 415 000 Franken.

Positive Ergebnisse bei den Testfahrten.

Zusammen mit den Herstellern des Füllmaterials haben die VBZ aus dem Feldversuch genügend wertvolle Erkenntnisse gewonnen. Der Versuch wird deshalb Mitte Mai abgeschlossen. Die Sicherheitswirkung hat sich bei Testfahrten im September 2013 bestätigt. Die Teilnehmenden bewerteten die neue Konstruktion, im Vergleich zu konventionellen Tramgleisen, mehrheitlich deutlich besser; die Veloreifen verklemmten nicht mehr in den Tramgleisen. Die Rutschgefahr wurde bei Gleisen mit und ohne Gummifüllung in etwa gleich empfunden. Hingegen ist die Reifenhaftung auf nassen Tramgleisen mit Gummifüllung besser. Die Teilnehmenden an den Testfahrten konnten die neuen Tramschienen viel sicherer und entspannter befahren. Sie mussten die Schienen nicht mehr in einem rechten Winkel überqueren.

Wermutstropfen Füllmaterial.

Die neue Schienenkonstruktion hat sich im Feldversuch bewährt. Leider mussten die Gummifüllstücke während des Versuchs kontinuierlich überwacht, immer wieder ersetzt und repariert werden. Die dadurch verursachten Mehrkosten lassen deshalb noch keinen wirtschaftlichen Einsatz im Regelbetrieb zu. Die Mindestnutzungsdauer des Füllmaterials müsste mindestens ein bis zwei Jahre betragen. So könnte jeweils der Ersatz gleichzeitig mit dem periodischen Schleifen der Tramgleise erfolgen. Die VBZ und ihre Industriepartner werfen aber die Flinte nicht ins Korn. In einer nächsten Phase wird es darum

gehen, noch widerstandsfähigeres Füllmaterial zu entwickeln und dieses dann umfangreichen, harten Labortests zu unterziehen. Die VBZ anerkennen die Bestrebungen von Seiten der Industrie, diese Herausforderung zu meistern. Ziel bleibt: Für die Velofahrenden in der Stadt Zürich mehr Sicherheit zu schaffen - mit einem vertretbaren wirtschaftlichen Aufwand.

[Bilder dazu finden Sie hier.](#)

Medienkontakt:

Andreas Uhl, Leiter Unternehmensstab VBZ

Telefon: 044 434 47 53, E-Mail: andreas.uhl@vbz.ch