

## **Interpellation Hans Ulrich Gränicher und Roland Jakob (SVP): Zukleben von Tramschienen für die Radprofis der Tour de France 2016 - fehlender Nutzen für Stadtberner Velofahrende**

Die Tour de France beweist es: Tramgeleise sind keine velofreundlichen Hindernisse. Immer wieder verklemmen Pneu in den Schienen und Velofahrende stürzen. Wir wissen es: Bis heute ist noch kein bewährtes Verfahren auf dem Markt, welche die Risiken für Velofahrende wirksam reduziert.

Was bedeutet das nun für die gutverdienenden Profiradfahrer? Vorsichtig Tramgeleise überqueren? Nein: Ihnen werden mit grossem finanziellem Aufwand alle Hindernisse aus dem Weg geräumt und Tramschienen zugeklebt. Normale Alltagsvelofahrende haben das Nachsehen. Die Schienen werden wieder geöffnet.

In diesem Zusammenhang bitten die Unterzeichnenden den Gemeinderat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. *Ist der Gemeinderat nicht auch der Ansicht, dass aus der Übung mit dem vorübergehenden Zukleben von Tramschienen für Stadtberner Velofahrende kein Mehrwert entsteht?*
2. *Wie hoch ist der finanzielle Aufwand der Stadt Bern für das Zukleben der Tramschienen (interne und externe Leistungen)?*
3. *Wer bezahlt diese Kosten und wo in der Stadtrechnung werden diese verbucht?*
4. *Hat der Gemeinderat ein Konzept, wie auch für Alltagsvelofahrende die Risiken von Stürzen reduziert werden könnten?*
5. *Kennt der Gemeinderat der Stadt Bern die aus dem Velolabor des Masterplans Velo der Stadt Zürich entwickelten Vorschläge zur Reduktion der vorerwähnten Risiken? Wenn ja, welche Schlüsse zieht er aus diesem Masterplan für die Berner Verhältnisse?*
6. *Beabsichtigt er die Erkenntnisse der Stadt Zürich für Bern zu nutzen?*

Bern, 09. Juni 2016

*Erstunterzeichnende: Hans Ulrich Gränicher, Roland Jakob*

*Mitunterzeichnende: Roland Iseli, Roger Mischler, Kurt Rügsegger, Alexander Feuz, Rudolf Friedli, Manfred Blaser, Henri-Charles Beuchat*

### **Antwort des Gemeinderats**

Die Sicherheit der Radrennfahrer hat bei den Veranstaltern der Tour de France höchste Priorität. Entsprechend erhielt die Stadt Bern für die Austragung als Etappenort (Ziel und Start) im Vorfeld der Tour vom Veranstalter zahlreiche Vorgaben. Viele davon betrafen den Zielbereich, wo die Fahrer im Sprint eine Höchstgeschwindigkeit von rund 65 km/h erreichen. Hier müsse zur Vermeidung von Stürzen ein neuer Strassenbelag über die Schienen gelegt werden, lautete eine Forderung. Mit dem Abkleben der Tramschienen fand das Tiefbauamt der Stadt Bern auf der Basis von bereits zu einem frühen Zeitpunkt skizzierten Ideen eine kostengünstigere und ebenso sichere Lösung. Die Methode wurde vom Veranstalter der Tour de France genehmigt. Nur die heiklen, parallel zur Strasse verlaufenden Schienenübergänge wurden abgeklebt, an weniger gefährlichen Stellen wurden die Tramschienen nur mit einem Gummiprofil gefüllt.

Im Rückblick lässt sich sagen: Die Anstrengungen der Stadt Bern haben sich gelohnt. Es kam auf Stadtgebiet zu keinen Stürzen, die Organisation war tadellos, die Stadt zeigte sich von der besten Seite - gerade auch den Hunderten Millionen Zuschauerinnen und Zuschauern in über 190 Ländern, die das Rennen am Bildschirm verfolgten und unzählige werbewirksame Bilder von den Schönheiten Berns ins Wohnzimmer geliefert bekamen.

*Zu Frage 1:*

Es ist richtig, dass durch das zusammen mit einer spezialisierten Firma entwickelte Gleisabdeckungssystem keinen unmittelbaren Mehrwert für die Velofahrenden in der Stadt Bern entsteht - was aber auch zu keiner Zeit das Ziel war. Das Gleisabdecksystem wurde in erster Linie für die Tour de France und nicht für den Alltagsverkehr entwickelt: Sind die Schienen abgedeckt, können keine Trams verkehren. Gleichzeitig werden die Erfahrungen mit dem für die Tour de France entwickelten Gleisabdeckungssystem aber durchaus auch in die Praxis einfließen: In zahlreichen Schweizer Städten befassen sich Arbeitsgruppen mit der Sicherung von Tramgleisen für den alltäglichen Veloverkehr. Ihnen kann die Stadt Bern nun nützliche Inputs liefern, zudem kommen die Erfahrungen mit der Tour de France auch Bern selbst zugute: Das vom Stadtrat überwiesene Postulat Fraktion GB/JA! (Lea Bill, JA!/Franziska Grossenbacher, GB): „Zürcher Versuch velofreundliche Tramgleise - wichtige Erkenntnisse für Berner Tramschienen“ fragt ebenfalls nach praktikablen Lösungen für den Alltagsveloverkehr. Im Übrigen ist der Gemeinderat zuversichtlich, dass sich die für die Tour de France entwickelte „Berner Lösung“ als einfache und praktikable Methode zur Tramschienen-Verfüllung künftig auch an anderen Radrennen (oder ähnlichen Events) durchsetzt.

*Zu Frage 2:*

Der finanzielle Aufwand für das Abkleben der Tramschienen beläuft sich auf rund Fr. 125 000.00, Fr. 102 000.00 davon sind externe Kosten. Hätte man, wie vom TdF-Veranstalter ursprünglich gefordert, die Tramschienen mit einem Strassenbelag überdeckt, hätte dies Kosten von über 1 Mio. Franken verursacht.

*Zu Frage 3:*

Die Kosten für die Schienenabdeckung werden dem Verein „Tour de France in Bern 2016“ verrechnet. Die finanziellen Aufwendungen für das Pflicht- und Rahmenprogramm sind im Vortrag zum Stadtratsbeschluss SRB 2016-298 vom 26. Mai 2016 bezüglich „Tour de France 2016 in Bern; Kredit für Pflicht- und Rahmenprogramm“ aufgezeigt.

*Zu Frage 4:*

Nein, bislang gibt es auf dem Markt keine überzeugende Lösung, die Stürze auf Tramschienen verhindern könnten. Die Stadt Bern ist sich aber der Problematik bewusst und steht in regem Austausch mit anderen Städten, die auch mit diesem Problem kämpfen. Zudem besteht durch Postulat Fraktion GB/JA! (s. oben) ein politischer Auftrag, sich der Frage anzunehmen.

*Zu Frage 5:*

Die Frage zielt - wie auch das Postulat Fraktion GB/JA! - auf die Versuche ab, welche die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) im Jahr 2013 unternommen haben. Dabei wurden Tramschienen auf einer Länge von 100 Metern mit Gummifüllstücken aufgefüllt und anschliessend sowohl für den Tram- als auch für den Veloverkehr freigegeben. Die Resultate waren allerdings ernüchternd, wie der folgende Auszug aus der Medienmitteilung der VBZ vom 14. Mai 2014 zeigt:

*„Die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) haben eine neuartige Schienenkonstruktion getestet, um das Verkleben von Velopneus in Tramgleisen zu verhindern. Grundsätzlich wurde das Befahren der Teststrecke von den Velofahrenden 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 [...] Nirgends in Europa scheint die Beziehung zwischen Velo und Tramschiene befriedigend gelöst.[...] 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 Erfahrungen aus Zürich geben also bedauerlicherweise noch keinen Grund zur Hoffnung, die Problematik in naher Zukunft sowohl nutzer- als auch budgetfreundlich lösen zu können - weder in Bern noch anderswo.

*Zu Frage 6:*

Da der Zürcher Versuch nicht die erhofften Resultate zeitigte, wird die Stadt Bern das System nicht implementieren. Auch das 2011 in Genf getestete System „Strail“ wird derzeit nicht weiterverfolgt, weil der Aufwand für den Unterhalt unverhältnismässig hoch ist. Eine stadtinterne Arbeitsgruppe befasst sich aber mit dem Problem und verfolgt die Entwicklungen kontinuierlich.

Bern, 7. September 2016

Der Gemeinderat