

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

10.01.2007

6. Schriftliche Anfrage von Bastien Girod und Matthias Probst betreffend Tramgleise, Verbesserungen für Velofahrende.

Am 4. Oktober 2006 reichten die Gemeinderäte Bastien Girod (Grüne) und Matthias Probst (Grüne) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2006/449 ein:

Im Gegensatz zum motorisierten Individualverkehr braucht der Veloverkehr wenig Platz; er verursacht weder Luftverschmutzung noch Lärm, trägt nicht zur Klimaerwärmung bei und benötigt keine nicht erneuerbare Energie. Auch garantiert die Fortbewegung auf dem Zweirad ein Minimum an täglicher Bewegung, was Gesundheitskosten senkend wirkt. Kurz: Das Velofahren sollte unbedingt gefördert werden. Deshalb ist es wichtig, dass die Velofahrer möglichst sicher durch die Stadt fahren können. Aus diesem Grund ist das Abschneiden von Velowegen durch Autos und Lastwagen möglichst zu verhindern, indem besser auf den bestehenden Velostreifen hingewiesen wird. Auch sind Lösungen für die Kreuzungen zwischen Velorouten und Tramgleisen zu finden, da Tramgleise eine erhebliche Gefahr für Velofahrer darstellen. Im Falle der Geleise besteht zudem ein gewisses ökonomisches Anreizproblem: Da der Tramgleismarkt sowohl auf der Angebots- als auch auf der Nachfrageseite sehr monopolistisch ist, funktioniert der Markt schlecht und es besteht wenig Anreiz zur Entwicklung von innovativen Lösungen für veloverträgliche Tramgleise.

In diesem Zusammenhang wird der Stadtrat gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Besteht die Möglichkeit, die gelben Velostreifen an Stellen, wo diese Markierung von Autos und Lastwagen häufig nicht beachtet wird, mit baulichen Elementen (oder für Autos spürbare Widerstände) zu verstärken?
2. Wie viele solche neuralgische Stellen gibt es in der Stadt Zürich?
3. Wie teuer wären solche Elemente (Stückkosten und Kosten für die Verwendung dieser Elemente an allen neuralgischen Stellen)?
4. Plant der Stadtrat die Verwendung solcher Elemente? Falls nein: Weshalb nicht? Falls ja: In welchem Ausmass?
5. Bestehen Tramgleise, welche durch technische Ergänzung velofreundlicher sind und bei schräger Überquerung für Velofahrer keine Gefahr darstellen?
6. Falls Nein: Bestehen Anstrengungen, solche velofreundliche Tramgleise zu entwickeln?
7. Falls Ja: Wie teuer wären solche „velofreundliche“ Gleise (Stückkosten und Kosten für die Verwendung dieser Elemente an allen neuralgischen Stellen)?
8. Wie viele kritische Überschneidungen von Velowegen und Tramgleisen gibt es in der Stadt Zürich?
9. Was plant der Stadtrat im Bereich „velofreundliche“ Tramgleise?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 4: Radstreifen (gelbe Markierung gemäss SSV 6.09) können nur bei einer genügenden Gesamtbreite der Fahrbahn markiert werden. Die Fahrspuren für den motorisierten Verkehr dürfen in der Regel die in Normen und Richtlinien definierten Mindestbreiten nicht unterschreiten. Eine Ausnahme bildet die Kernfahrbahn, bei der auf eine Mittelmarkierung verzichtet wird.

Grundsätzlich dürfen Radstreifen von motorisierten Verkehrsteilnehmenden befahren werden. Dies ist vor allem bei Kernfahrbahnen mit Gegenverkehr der Fall, wo die Radstreifen befahren werden müssen, um das Kreuzen mit entgegenkommenden Fahrzeugen zu ermöglichen. Auch in Kurven, namentlich in Rechtskurven sowie in Kreuzungsbereichen mit rechtsabbiegenden Fahrzeugen kommt es häufig vor, dass grössere Fahrzeuge Radstreifen überfahren müssen.

Allfällige Elemente (z. B. so genannte Markierungsknöpfe) müssen deshalb überfahrbar sein. Zu beachten ist allerdings, dass Markierungsknöpfe für Velofahrende eine Gefährdung darstellen (Sturzgefahr). Ein weiteres Problem stellt sich für die Schneeräumung, die durch solche Elemente erschwert wird, bzw. die Markierungsknöpfe werden vom Pflug weggerissen.

Vor allem aus Sicherheitsüberlegungen lehnt der Stadtrat die Anordnung von Markierungsknöpfen auf der Radstreifenmarkierung ab. An neuralgischen Stellen, wo dem Radstreifen mehr Beachtung verschafft werden muss, ist eine rote Einfärbung desselben ein geeignetes und bewährtes Mittel, das fallweise geprüft und angewendet wird.

Zu Frage 2: Der Aufwand für die Ermittlung solcher neuralgischer Stellen ist sehr gross und kann im Rahmen dieser Anfrage nicht durchgeführt werden. Entsprechende Massnahmen werden jeweils fallweise getroffen.

Zu Frage 3: Die Stückkosten der Elemente (Basis Markierungsknöpfe) sind unerheblich. Der entscheidende Aufwand ergäbe sich aus den Montagearbeiten.

Zu Frage 5: Den Verkehrsbetrieben sind keine solchen speziellen Schienenkonstruktionen bekannt. Die Rillenweite der heute verwendeten Schienen ist europaweit standardisiert und auf das für die Tramräder gerade noch taugliche Mass minimiert.

Bei wenig frequentierten Industriegleisen kann die Sturzgefahr für Velofahrende durch eingelegte Gummiprofile verringert werden. Aufgrund der hohen Frequenzen und der geringen Rillentiefe sind Tramgleise für solche Gummiprofile ungeeignet. Bei entsprechenden Versuchen lösten sich die Gummiprofile innert kürzester Zeit wieder aus den Gleisen.

Zu Frage 6: Die Verkehrsbetriebe sind selber nicht in der Entwicklung neuer Schienenprofile tätig. Aus der Industrie sind auch keine entsprechenden Projekte bekannt.

Zu Frage 7: Unabhängig von allfällig höheren Materialkosten solcher Spezialgleise könnten allfällige Umrüstungen aus finanziellen Überlegungen wohl nur im Rahmen von regulären Erneuerungen erfolgen. Bei einer Einsatzdauer von Tramgleisen von bis zu 40 Jahren liesse ein „velofreundliches“ Tramnetz entsprechend auf sich warten.

Zu Frage 8: Aufgrund der zur Verfügung stehenden Planungsinstrumente und Daten ist der Stadtrat nicht in der Lage, eine Aussage zur Anzahl kritischer Überschneidungen von Velowegen und Tramgleisen zu machen.

Zu Frage 9: Aus den genannten Gründen sind nach Ansicht des Stadtrates Investitionen im Bereich der Schieneninfrastruktur keine sinnvolle Massnahme. Entsprechende Produkte sind nicht in Sicht, die Umrüstung wäre teuer und ein Effekt würde erst nach einer sehr langen Übergangszeit erzielt.

Bei Gleis- und Strassenprojekten wird dieser Problematik Rechnung getragen, indem nach Möglichkeit schleifende Schnitte zwischen Velospur und Tramgleisen vermieden werden oder den Velofahrenden genügend Platz angeboten wird, dass sie gefahrlos mit einem Schlenker die Gleise in einem grösseren Winkel überfahren können.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy