

Verband für die Interessen der Velofahrenden
Bollwerk 35 | Postfach 6711
CH-3001 Bern

Tel 031 318 54 10 | Fax 031 312 24 02
info@provelobern.ch | www.provelobern.ch

PC 30-19027-6

tram@provelobern.ch



Checkliste / Merkblatt / Fragenkatalog Tram und Velo Version 1 vom 4.6.2010

Zweck der Checkliste

Die vorliegende Checkliste soll Involvierten helfen, rechtzeitig die richtigen Fragen zu stellen, damit beim Neubau und Umbau von Tramlinien die Sicherheit der Velofahrenden nicht beeinträchtigt wird, und die Attraktivität des Velowegnetzes erhalten bleibt bzw. verbessert wird.

Die vorliegende Notiz soll nicht generelle Antworten für die Lösung möglicher Probleme geben, da diese von Situation zu Situation unterschiedlich ausfallen können.

Tramhaltestellen

Wie wird sichergestellt, dass die Velofahrenden die Tramhaltestellen sicher passieren können?

Wie wird sichergestellt, dass alle Tramhaltestellen insbesondere mit Veloanhängern sicher passiert werden können und das Veloroutennetz nicht unterbrochen wird?

Kann ein stehendes Tram vom Veloverkehr überholt werden?

Hintergrundinformation:

- Bei den sogenannten Kap-Haltestellen ist der Platz zwischen der rechten Schiene und dem Randstein des Perrons sehr knapp.
- Besonders schwierig ist die Durchfahrt bei Haltestellen mit Perronhöhen gemäss Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes, da diese dann wesentlich höher liegen als das rechte Pedal.
- Tramhaltestellen sind mit Veloanhänger auf der Strassenseite nur unter deutlich erhöhter Gefährdung passierbar: Der Velofahrende muss in flachem Winkel in die Mitte der Tramspur wechseln. Eines der Räder der Anhänger droht ständig in den Schienen stecken zu bleiben. Für alle die's testen wollen: z.B. Tramhaltestelle Brunnmatt an der Effingerstrasse.
- Einzelne kaum passierbare Tramhaltestellen zerstören die Netzwirkung.

Querungen Tramgeleise

Sind die Winkel, in den das Tramgeleise gequert werden muss, der Situation entsprechend ausreichend gross?

Hintergrundinformation:

- Insbesondere bei nassen Tramgeleisen kommt es immer wieder zu Unfällen, weil die Tramgeleise in zu flachem Winkel gequert werden müssen und die Velofahrenden dabei ausrutschen oder in die Schienenvertiefung geraten.
- Velofahrende machen für die Autofahrer überraschende und gefährliche Manöver, da sie die Schienen in einem günstigeren Winkel queren wollen.

- Solche Situationen treten fast auf allen Kreuzungen auf, wo es auch Tramgeleise hat, und bei einigen Haltestellen. Es kann sich dabei z.B. um Linksabbiegebeziehungen (Velo will nach links abbiegen und muss Tramschienen schleifend queren) handeln oder um Tramhaltestellen ausserhalb des Strassenraumes (Tram schwenkt nach rechts ab und nach der Haltestelle von links wieder in den Strassenraum ein. Die Schienen müssen von den Velofahrenden zweimal gequert werden), oder um Querungen an Kreuzungen.
- Als neuartiges Phänomen sind seit Tram Bern West die Tramtrogl-Fugen aufgetreten; sie isolieren die Schienen vom übrigen Strassenkörper, verlaufen beidseits in ca. 40 cm Abstand parallel zu den Schienen und sind mit elastischem Material abgedichtet. Sie können glitschig sein, bei Wärme aufquellen und sehr weich werden, bei Kälte einsinken und reissen. Schlecht unterhaltene Fugendichtungen können wie zwei zusätzliche Schienen wirken.

Konflikte Velofahrende/Fussgänger

Wie werden Konflikte zwischen wartenden/passierenden Fussgängern und Velofahrenden vermieden?

Entsprechen die Lösungen dem Strassenverkehrsgesetz?

Hintergrundinformation:

Häufig ist die Durchfahrt auf oder hinter dem Tramperron die einzige Möglichkeit, um insbesondere Velofahrenden mit Anhänger ein sicheres Passieren der Kap-Haltestelle zu ermöglichen.

Es besteht die Tendenz, Lösungen anzubieten, welche die Velofahrer "zwingen", sich verkehrsrechtlich falsch zu verhalten, indem z.B. die Durchfahrt auf dem Perron angeboten und geduldet, aber nicht entsprechend signalisiert wird.

Weitere Informationen:

- Pro Velo Bern startete im anfangs 2010 eine Studie, welche die Velofreundlichkeit von Kap-Haltestellen untersucht. Insbesondere das Verhältnis vom Abstand Schiene-Perronkante und der Höhe der Perronkante. Resultate werden für Sommer/Herbst 2010 erwartet.
- Dossier auf Homepage Pro Velo Bern:
http://www.provelobern.ch/docs/verkehr/bekanntes_tram.htm
- Kontakt: tram@provelobern.ch