

Inhaltsverzeichnis

Insel Gruppe

[BE: Kopfzerbrechen wegen Tramschiene](#)

Der Bund

15.05.2019

BE: Kopfzerbrechen wegen Tramschiene
derbund.ch 15.05.2019

TITELSEITE

Riskantes Balancieren

Veloverkehr - Jeder zehnte Radunfall, der am Berner Inselspital registriert wird, kommt wegen Tramschienen zustande. Schon länger suchen Verkehrsbetriebe nach Lösungen - fündig ist man jetzt möglicherweise in Zürich geworden.(mrm)



BERN SEITE 19

Kopferbrechen wegen Tramschiene

Velounfälle - Neue Zahlen aus dem Inselspital zeigen: Bei Stürzen mit dem Fahrrad ist oft die Tramschiene schuld Weil der Zweiradverkehr zunimmt, wäre ein verschliessbares Gleis immer mehr wert.

Moritz Marthaler

Es ist schnell passiert. Ein Schwenker, vielleicht ein Ruck am Lenker - schon fädelt man ein im Gleis und fliegt nach vorn. Velo-Unfälle in der Tramschiene sind des Städters Horrorvision - und sie machen unter allen Zwischenfällen mit dem Zweirad einen beträchtlichen Anteil aus. Das universitäre Notfallzentrum am Berner Inselspital hat für eine Studie Konsultationen nach Fahrradunfällen zwischen 2012 und 2017 ausgewertet - und kommt zum Schluss, dass mehr als 10 Prozent aller Velo-Unfälle von der Tramschiene herrühren. Und jeder 100. Patient des Inselnotfalls ist ein Velounfall. Lies: Einer von tausend Patienten besucht die Insel-Notaufnahme wegen eines Sturzes in der Tramschiene.

Das Problem ist nicht neu. «Das ist immer wieder ein Thema bei uns», sagt Dominik Guggisberg, Geschäftsführer von Pro Velo Bern. Über die Jahre hat der langjährige Velokurier die neuralgischen Stellen in der Stadtberner Tramgleis-Landschaft ausgemacht. Am Hirschengraben etwa kommen viele Radfahrer entweder in hohem Tempo vom Bahnhof Richtung Monbijoustrasse und müssen dort Schienen in sämtliche Richtungen meistern. Oder sie biegen von der Effingerstrasse her kommend links ein in Richtung Hirschengraben - und nehmen die Kurve in gleichem Winkel wie das Tram, was es nicht unbedingt einfacher macht, dem Gleis auszuweichen.

Engpass Tramhaltestelle

Ein Hotspot sind auch die Haltestellen. Längst sind alle Trams von Bernmobil auch gehbehindertengerecht, was heisst, dass es beim Ausstieg keine Lücke zwischen Fahrzeug und Bordstein geben darf. Eine Folge: Der Randstein ist bei den Haltestellen über die Jahre immer näher an die Tramschienen herangerückt, oft bleiben nur noch zwischen 60 und 80 Zentimeter Platz. Für den Velofahrer erfordert das auf diesen Abschnitten besondere Genauigkeit. Deswegen strebt Pro Velo wo immer möglich eine Entflechtung der Verkehrswege an. «Die Velowege sollten stehende Trams möglichst umfahren, so umfährt man auch das Risiko», sagt Guggisberg von Pro Velo.

Leicht minimierbar ist das Risiko nicht. Die Tramgleise sind unverrückbar, eine sechste Linie nach Ostermundigen wird derzeit mit Hochdruck vorangetrieben, während der Veloverkehr in Bern nicht abnehmen wird. Zwischen 2014 und 2017 hat er um 35 Prozent zugenommen, das ging bereits vergangenen Frühling aus der Auswertung von 14 automatischen Zählstellen hervor. Die 2014 von Gemeinderätin Ursula Wyss initiierte Velo-Offensive zeigt Wirkung.

Schon damals stand die Problemzone Tramgleis auf der Agenda der Stadt. Zusammen mit dem Tiefbauamt und Bernmobil hat die Verkehrsplanung nach Lösungen gesucht. Seit Jahren versuchen Verkehrsbetriebe in der ganzen Schweiz kurzzeitig verschliessbare Tramschienen zu entwickeln. «Es hat sich aber gezeigt, dass eine Lösung in naher Zukunft nicht in Sicht ist, weshalb wir unsere Ressourcen in andere Projekte setzen», sagt Karl Vogel, Leiter Verkehrsplanung der Stadt Bern.

Bernmobil hat vor rund vier Jahren Versuche mit einem gummiartigen Füllungsmaterial durchgeführt, das sich erst bei der tonnenschweren Belastung eines Trams in die Rille drücken lässt - und direkt danach wieder die Schiene ausfüllt. Das soll das Queren und Entlangfahren der Gleise durch Velos einfacher und ungefährlicher machen. Doch das Fazit aus dem Materialtest fiel unbefriedigend aus. «Das getestete Produkt war schon nach kurzer Zeit nicht mehr brauchbar», sagt Tanja Flühmann, Sprecherin von Bernmobil.

Auch die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) haben bereits vor fünf Jahren solche Versuche durchgeführt - vorab ebenso ohne befriedigende Ergebnisse. Aufhorchen lässt indes eine Zusammenarbeit der VBZ mit der ETH Zürich, aus der «die grundsätzliche Machbarkeit hinsichtlich technischer und wirtschaftlicher Faktoren» untersucht worden sei, wie es bei den VBZ heisst. Im vergangenen Jahr wurde nun eine mögliche Lösung eruiert, die funktionstauglich und auch wirtschaftlich sein könnte. Der entsprechende Praxisnachweis müsse jedoch in diesem Jahr erst noch erbracht werden, lassen die VBZ weiter verlauten.

Solche Entwicklungen verfolgt man bei Bernmobil mit Interesse. «Sollte sich dieses Produkt als praxistauglich erweisen, werden wir es sicher auch in Bern prüfen», sagt Flühmann. Bis zur Serienproduktion dürften jedoch noch ein paar Jahre verstreichen. «Die Firma, die ein massentaugliches Produkt liefert, darf sich auf ein gutes Geschäft freuen», sagt Vogel von der Verkehrsplanung. «Aber die Belastung bleibt eine Herausforderung, insbesondere bei der dichten Taktfolge der Trams.»

Wäre dereinst ein belastbares Material gefunden, bleibt das Problem der Abdeckung. 48 Kilometer Gleis sind es in Bern, eine Gummi-Präparation würde tonnenweise Material verschlingen. «Eine Idee wäre, nur Gefahrenherde wie Hirschengraben und Zytglogge damit auszurüsten», sagt Guggisberg von Pro Velo.

Abkleben ist keine Lösung

Als Ausrichter von Radsport-Anlässen wie den Etappen der Tour de France und Tour de Suisse hat Bern Erfahrung mit der Bereitstellung von Infrastruktur für den Velo-Grossverkehr in der Innenstadt. Doch die Massnahmen für solche Events sind nur bedingt vergleichbar mit den Anforderungen an eine alltägliche Lösung. Bei den Tour-Etappen wurden die Schienen mit einer rutschfesten Kunststoffbahn abgedeckt und verklebt. «Eine solche Einrichtung lässt einen Trambetrieb nicht mehr zu», erklärt Flühmann von Bernmobil.

Stürze vom Velo: Viele Kopfverletzungen

Im Rahmen einer Studie haben Mitarbeiter des universitären Notfallzentrums am Berner Inselspital für den Zeitraum von 2012 bis 2017 mehr als 2600 Notfallkonsultationen aufgrund von Fahrradunfällen ausgewertet. Fast 300 davon konnten in einen Zusammenhang mit einem Sturz in einem Tramgleis gestellt werden.

Auffällig ist die hohe Zahl an Kopfverletzungen, welche die untersuchten Velo-Unfälle nach sich zogen. So wurde bei 33 Prozent der durch Tramgleise Gestürzten ein Schädel-Hirn-Trauma diagnostiziert, mehr als die Hälfte der fast 300

Patienten beklagte eine Kopfverletzung. «Die klinische Erfahrung zeigt: Bei Fahrradunfällen ist die Gefahr einer Kopfverletzung generell sehr hoch», sagt Martin Müller vom universitären Notfallzentrum. Die Studie unterstreiche die ärztliche Helmempfehlung für Velofahrer.

Die absoluten Berner Unfallzahlen dürften über diejenigen der Studie liegen, da andere Notaufnahmen nicht berücksichtigt wurden - und nicht jeder Radfahrer nach einem Unfall einen Notfallarzt aufsucht_(mrm)



Täglicher Balanceakt: Velofahrer queren im Monbijou-Quartier die Tramschienen. Foto: Adrian Moser

- BE: Kopfzerbrechen wegen Tramschiene
derbund.ch 15.05.2019

© Der Bund

Gewicht: Online



15. Mai 2019

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)[ONLINE, 15.05.2019](#)

Kopferbrechen wegen Tramschiene

Velounfälle - Neue Zahlen aus dem Inselspital zeigen: Bei Stürzen mit dem Fahrrad ist oft die Tramschiene schuld. Weil der Zweiradverkehr zunimmt, wäre ein verschliessbares Gleis immer mehr wert.

Es ist schnell passiert. Ein Schwenker, vielleicht ein Ruck am Lenker – schon fädelt man ein im Gleis und fliegt nach vorn. Velo-Unfälle in der Tramschiene sind des Städters Horrorvision – und sie machen unter allen Zwischenfällen mit dem Zweirad einen beträchtlichen Anteil aus.

Das universitäre Notfallzentrum am Berner Inselspital hat für eine Studie Konsultationen nach Fahrradunfällen zwischen 2012 und 2017 ausgewertet – und kommt zum Schluss, dass mehr als 10 Prozent aller Velo-Unfälle von der Tramschiene herrühren. Und jeder 100. Patient des Inselnotfalls ist ein Velounfall. Lies: Einer von tausend Patienten besucht die Insel-Notaufnahme wegen eines Sturzes in der Tramschiene.

Das Problem ist nicht neu. «Das ist immer wieder ein Thema bei uns», sagt Dominik Guggisberg, Geschäftsführer von Pro Velo Bern. Über die Jahre hat der langjährige Velokurier die neuralgischen Stellen in der Stadtberner Tramgleis-Landschaft ausgemacht.

Am Hirschengraben etwa kommen viele Radfahrer entweder in hohem Tempo vom Bahnhof Richtung Monbijoustrasse und müssen dort Schienen in sämtliche Richtungen meistern. Oder sie biegen von der Effingerstrasse her kommend links ein in Richtung Hirschengraben – und nehmen die Kurve in gleichem Winkel wie das Tram, was es nicht unbedingt einfacher macht, dem Gleis auszuweichen.

Engpass Tramhaltestelle

Ein Hotspot sind auch die Haltestellen. Längst sind alle Trams von Bernmobil auch gehbehindertengerecht, was heisst, dass es beim Ausstieg keine Lücke zwischen Fahrzeug und Bordstein geben darf. Eine Folge: Der Randstein ist bei den Haltestellen über die Jahre immer näher an die Tramschienen herangerückt, oft bleiben nur noch zwischen 60 und 80 Zentimeter Platz. Für den Velofahrer erfordert das auf diesen Abschnitten besondere Genauigkeit.

Deswegen strebt Pro Velo wo immer möglich eine Entflechtung der Verkehrswege an. «Die Velowege sollten stehende Trams möglichst umfahren, so umfährt man auch das Risiko», sagt Guggisberg von Pro Velo.

Leicht minimierbar ist das Risiko nicht. Die Tramgleise sind unverrückbar, eine sechste Linie nach Ostermündigen wird derzeit mit Hochdruck vorangetrieben, während der Veloverkehr in Bern nicht abnehmen wird. Zwischen 2014 und 2017 hat er um 35 Prozent zugenommen, das ging bereits vergangenen Frühling aus der Auswertung von 14 automatischen Zählstellen hervor. Die 2014 von Gemeinderätin Ursula Wyss initiierte Velo-Offensive zeigt Wirkung.

Schon damals stand die Problemzone Tramgleis auf der Agenda der Stadt. Zusammen mit dem Tiefbauamt und Bernmobil hat die Verkehrsplanung nach Lösungen gesucht. Seit Jahren versuchen Verkehrsbetriebe in der ganzen Schweiz kurzzeitig verschliessbare Tramschienen zu entwickeln. «Es hat sich aber gezeigt, dass eine Lösung in naher Zukunft nicht in Sicht ist, weshalb wir unsere Ressourcen in andere Projekte setzen», sagt Karl Vogel, Leiter Verkehrsplanung der Stadt Bern.

Bernmobil hat vor rund vier Jahren Versuche mit einem gummiartigen Füllungsmaterial durchgeführt, das sich erst bei der tonnenschweren Belastung eines Trams in die Rille drücken lässt – und direkt danach wieder die Schiene ausfüllt.

Das soll das Queren und Entlangfahren der Gleise durch Velos einfacher und ungefährlicher machen. Doch das Fazit

aus dem Materialtest fiel unbefriedigend aus. «Das getestete Produkt war schon nach kurzer Zeit nicht mehr brauchbar», sagt Tanja Flühmann, Sprecherin von Bernmobil.

Auch die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) haben bereits vor fünf Jahren solche Versuche durchgeführt – vorab ebenso ohne befriedigende Ergebnisse. Aufhorchen lässt indes eine Zusammenarbeit der VBZ mit der ETH Zürich, aus der «die grundsätzliche Machbarkeit hinsichtlich technischer und wirtschaftlicher Faktoren» untersucht worden sei, wie es bei den VBZ heisst. Im vergangenen Jahr wurde nun eine mögliche Lösung eruiert, die funktionstauglich und auch wirtschaftlich sein könnte. Der entsprechende Praxisnachweis müsse jedoch in diesem Jahr erst noch erbracht werden, lassen die VBZ weiter verlauten.

Solche Entwicklungen verfolgt man bei Bernmobil mit Interesse. «Sollte sich dieses Produkt als praxistauglich erweisen, werden wir es sicher auch in Bern prüfen», sagt Flühmann. Bis zur Serienproduktion dürften jedoch noch ein paar Jahre verstreichen. «Die Firma, die ein massentaugliches Produkt liefert, darf sich auf ein gutes Geschäft freuen», sagt Vogel von der Verkehrsplanung. «Aber die Belastung bleibt eine Herausforderung, insbesondere bei der dichten Taktfolge der Trams.»

Wäre dereinst ein belastbares Material gefunden, bleibt das Problem der Abdeckung. 48 Kilometer Gleis sind es in Bern, eine Gummi-Präparation würde tonnenweise Material verschlingen. «Eine Idee wäre, nur Gefahrenherde wie Hirschengraben und Zytglogge damit auszurüsten», sagt Guggisberg von Pro Velo.

Ableben ist keine Lösung

Als Ausrichterin von Radsport-Anlässen wie den Etappen der Tour de France und Tour de Suisse hat Bern Erfahrung mit der Bereitstellung von Infrastruktur für den Velo-Grossverkehr in der Innenstadt. Doch die Massnahmen für solche Events sind nur bedingt vergleichbar mit den Anforderungen an eine alltägliche Lösung. Bei den Tour-Etappen wurden die Schienen mit einer rutschfesten Kunststoffbahn abgedeckt und verklebt. «Eine solche Einrichtung lässt einen Trambetrieb nicht mehr zu», erklärt Flühmann von Bernmobil.

Stürze vom Velo: Viele Kopfverletzungen

Im Rahmen einer Studie haben Mitarbeiter des universitären Notfallzentrums am Berner Inselspital für den Zeitraum von 2012 bis 2017 mehr als 2600 Notfallkonsultationen aufgrund von Fahrradunfällen ausgewertet. Fast 300 davon konnten in einen Zusammenhang mit einem Sturz in einem Tramgleis gestellt werden.

Auffällig ist die hohe Zahl an Kopfverletzungen, welche die untersuchten Velo-Unfälle nach sich zogen. So wurde bei 33 Prozent der durch Tramgleise Gestürzten ein Schädel-Hirn-Trauma diagnostiziert, mehr als die Hälfte der fast 300 Patienten beklagte eine Kopfverletzung. «Die klinische Erfahrung zeigt: Bei Fahrradunfällen ist die Gefahr einer Kopfverletzung generell sehr hoch», sagt Martin Müller vom universitären Notfallzentrum. Die Studie unterstreiche die ärztliche Helmempfehlung für Velofahrer.

Die absoluten Berner Unfallzahlen dürften über denjenigen der Studie liegen, da andere Notaufnahmen nicht berücksichtigt wurden – und nicht jeder Radfahrer nach einem Unfall einen Notfallarzt aufsucht. (mm)

© **derbund.ch**