

Veloführung bei Kaphaltestellen

Input aus Wien | Webinar 29.10.2024

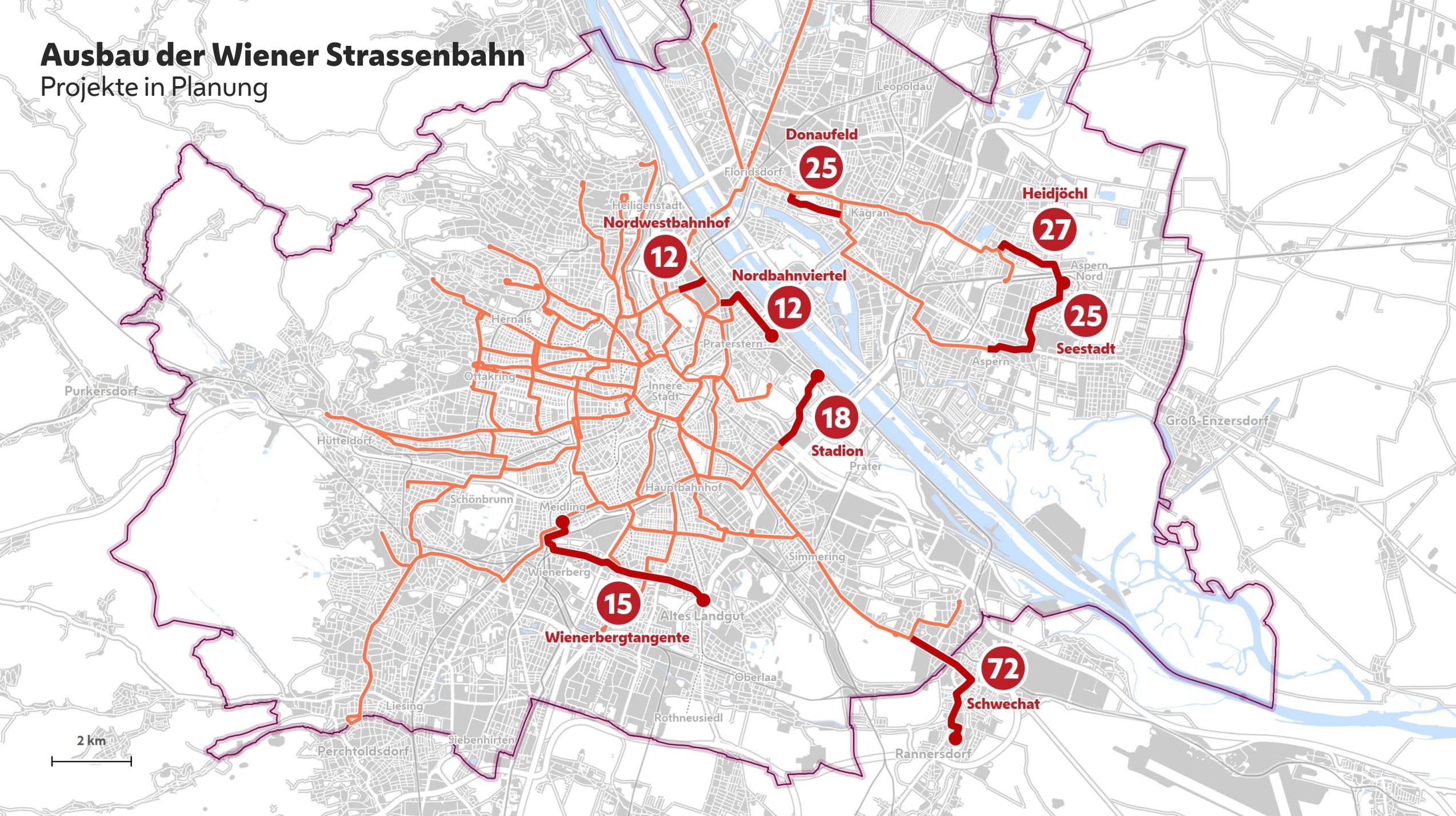
**Stadt
Wien**

Stadtentwicklung
und Stadtplanung



Ausbau der Wiener Strassenbahn

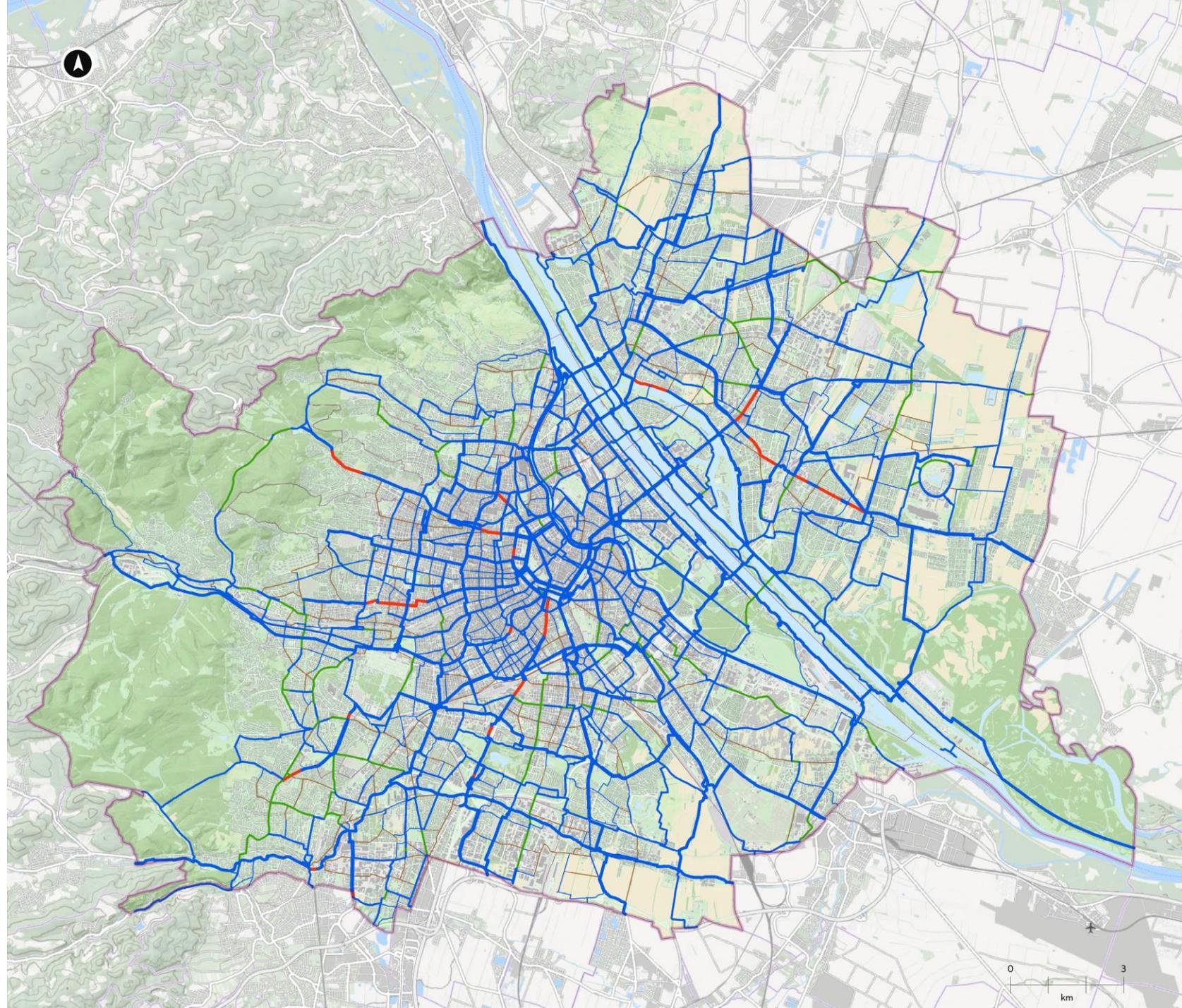
Projekte in Planung



2 km

Haupttradverkehrsnetz Wien

Routen im Zielnetz für den Veloverkehr werden sukzessive umgesetzt



Große Radwegoffensive 2024



Wienerwald

Lainzer Tiergarten

Lobau

Neue Donau
Donau

Stand: März 2024. Geodaten: data.wien.gv.at/ogp/gvat_beugvat

Begleitprojekt
Linie 27

- Radwegoffensive 2024 (20 km)
- Radwegoffensive 2023 (20 km)
- Radwegoffensive 2022 (17 km)
- Radwegeausbau 2021 (11 km)
- Bestandsnetz (Auswahl)

2 km

Schienenstrassen haben als Hauptstrassen oft auch hohe Bedeutung für den Veloverkehr

Beispiel Wiedner Hauptstraße (derzeit in Bau befindlicher Zweirichtungsradweg)



Veloführung bei Kaphaltestellen

Wie soll getrennte
Infrastruktur für den
Veloverkehr durch
Kaphaltestellen verlaufen?

- Vorne?
- Hinten?
- Am Gleis?



Worst practice

Bushaltestelle am
gemischtem Fuss- und
Radweg



Veloführung bei Kaphaltestellen

Veloführung auf der
Fahrbahn durch die
Busbucht



Veloführung bei Kaphaltestellen

Veloführung zwischen Aussenschiene und Bahnsteigkante ist in Wien nicht möglich (Abstand beträgt lediglich 0,6 m)



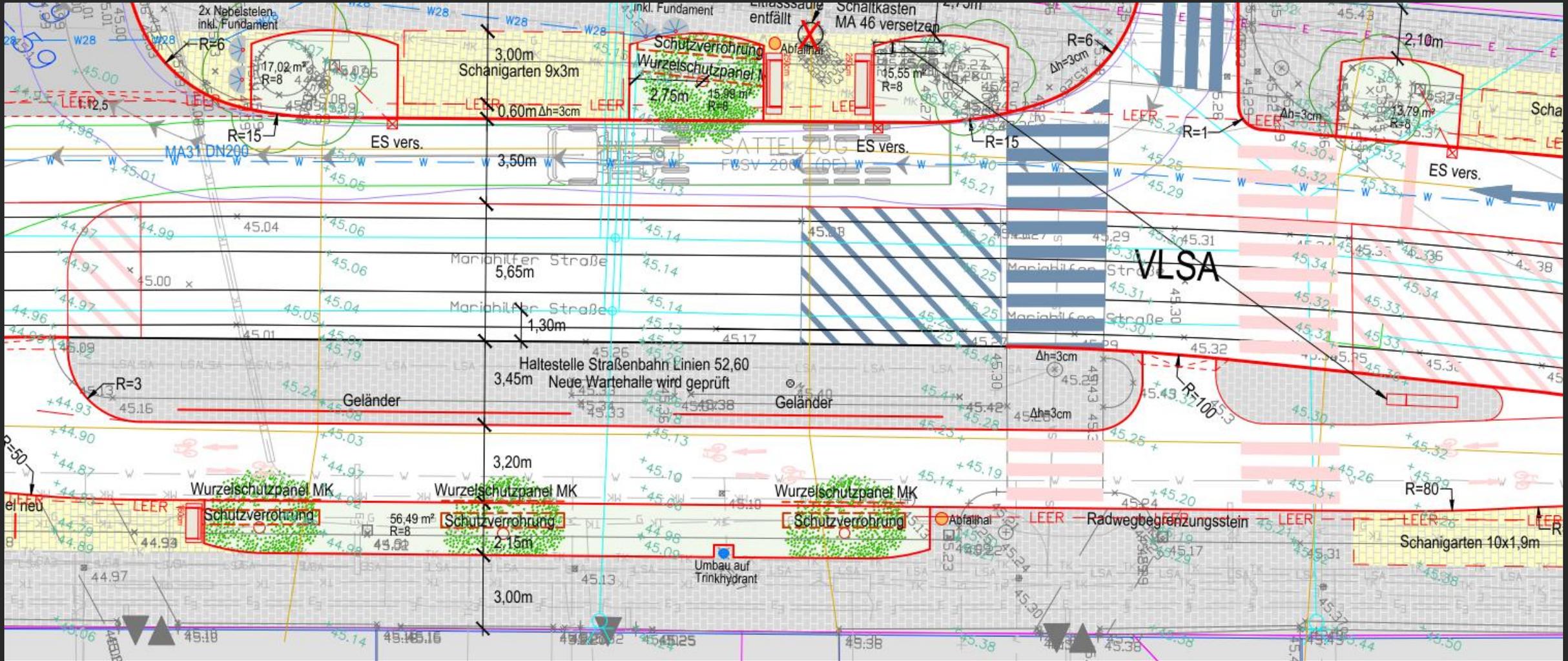
Bevorzugte Lösung

wo es die Platzverhältnisse zulassen wird in Wien die Veloführung zwischen Trottoir und Haltestelle vorgesehen



Veloführung zwischen Haltestelle und Trottoir

Beispiel Mariahilfer Straße – Haltestelle Staglgasse (derzeit in Bau befindlicher Zweirichtungsradweg)



Befahrbare Haltestellenkaps

Befahrbare Haltestellenkaps für den Kfz-Verkehr kommen bereits seit vielen Jahren zur Anwendung und sind mittlerweile weit verbreitet



Befahrbare Haltestellenkaps

Rechtliche Bestimmung in der österreichischen Straßenverkehrsordnung

§ 17 (2) Der Lenker eines Fahrzeuges darf an einem in eine Haltestelle einfahrenden oder dort stehenden Schienenfahrzeug oder an einem Omnibus des Schienenersatzverkehrs oder des Kraftfahrlinienverkehrs auf der Seite, die für das Ein- oder Aussteigen bestimmt ist, nicht vorbeifahren. Der Lenker eines Fahrzeuges darf dann vorbeifahren, wenn alle Türen des öffentlichen Verkehrsmittels wieder geschlossen sind und er sich vergewissert hat, dass keine Personen mehr zum öffentlichen Verkehrsmittel zulaufen; dabei ist Schrittgeschwindigkeit einzuhalten und anzuhalten, wenn es die Sicherheit erfordert.

Befahrbare Haltestellenkaps

Befahrbare Haltestellenkaps für den Veloverkehr wurden erstmals im Jahr 2013 im Zuge des Umbaus der Ottakringer Straße mit der Schaffung neuer Radfahrstreifen bei zwei Tramhaltestellen umgesetzt



Befahrbare Haltestellenkaps

Evaluierung des Pilotversuchs in den Jahren 2013 und 2014

im Untersuchungszeitraum
wurden keine Unfälle oder
gefährlichen Konflikte
beobachtet

Link zum Download der Studie

<https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/studie-haltestellenkaps.html>



16., Haltestelle Yppengasse

Befahrbare Haltestellenkaps

Auszeichnung durch Radlobby Wien

Auszeichnung mit „Goldener Speiche“ der Radlobby Wien als beste Maßnahme zur Verbesserung der Infrastruktur für den Veloverkehr im Jahr 2013



Preisverleihung der „Goldenen Speiche“ 2013

Befahrbare Haltestellenkaps für den Veloverkehr bei Neuplanungen

Beispiel Neubaustrecke der Linie 12 – Haltestelle Haussteinstraße (derzeit in Bau)



Befahrbare Haltestellenkaps für den Veloverkehr bei Neuplanungen

Beispiel Neubaustrecke der Linie 12 – Haltestelle Vorgartenstraße (derzeit in Bau)



Befahrbare Haltestellenkaps

Befahrbare Haltestellenkaps für den Veloverkehr werden auch bei Bushaltestellen eingesetzt



Befahrbare Haltestellenkaps

Bei Zweirichtungsradwegen wird in Wien jedenfalls eine Aufstellfläche zwischen Fahrbahn und Radweg vorgesehen



19., Haltestelle Gustav-Pick-Gasse

Fazit

- Veloführung zwischen Trottoir und Haltestelle wird bevorzugt
- Befahrbare Haltestellenkaps für den Veloverkehr sind in gewissen Situationen die sinnvollste Lösung für durchgängige Radwege
- gröbere Probleme sind nicht bekannt, allerdings wurden erst wenige befahrbare Haltestellenkaps für den Veloverkehr umgesetzt
- Konfliktsituationen lassen sich bei keiner Lösung gänzlich vermeiden
- Standardlösung gibt es nicht → individuelle Betrachtung der konkreten Örtlichkeit im Zuge der Planung erforderlich

Kontakt Daten

Stefan Eder

Stadt Wien (MA 18)

T: +43 1 4000 88849

M: stefan.eder@wien.gv.at



Vielen Dank!

**Stadt
Wien**

Stadtentwicklung
und Stadtplanung

