



Führung des Veloverkehrs bei Bus- und Tramhaltestellen

Beschreibung

Die Koexistenz von öffentlichen Verkehrsmitteln und Velos erfordert eine Koordination der Infrastruktur. Dies gilt insbesondere für Bus- und Tramhaltestellen. Es gibt zwei Hauptlösungen, um die Radwege nicht zu unterbrechen: ein Velo-Bypass, der es den Velofahrenden ermöglicht, die Haltestelle zu umfahren. Die zweite Möglichkeit führt über das Perron einer Haltestelle und verfügt über ein Ampelsystem, das die Velofahrenden anhält, wenn ein Tram oder Bus einfährt (Velo-Lichtinsel). Speziell für Tramhaltestellen werden auch weitere Massnahmen wie z. B. abgedichtete Schienen getestet, um zu verhindern, dass sich die Räder von Velos in den Schienen verfangen.

Nutzen

Velofreundliche Einrichtungen an Haltestellen erhöhen die Sicherheit der Velofahrenden und vermeiden Unterbrüche und Hindernisse im Velowegnetz. Zudem zeichnen sich die nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) angepassten Haltestellen durch hohe Kanten aus, die ein Sturzrisiko darstellen, insbesondere in Kombination mit Tramschienen oder einer Fahrbahnverengung.

Herausforderungen

Bus- oder Tramhaltestellen stellen oft Hindernisse für Velofahrende dar. Ein stehender Bus oder ein stehendes Tram kann eine gemeinsame Fahrbahn blockieren und die Geschwindigkeit und Effizienz von Fahrten mit dem Velo einschränken. Angesichts der Bedeutung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz und des manchmal begrenzten Platzes ist die Koexistenz mit Velos eine besondere Herausforderung. Die beiden Modi ergänzen sich jedoch und der Schwerpunkt sollte auf Synergien gelegt werden.



Bypass an der Tram-/Bushaltestelle Kursaal, Bern



Bypass an der Bushaltestelle Dübystrasse, Bern



Velobypass Rosentalstrasse

Bypass an der Tramhaltestelle in der Rosentalstrasse, Basel. Quelle: Velokonferenz Schweiz, 2019

Bypass an einer Bus- oder Tramhaltestelle

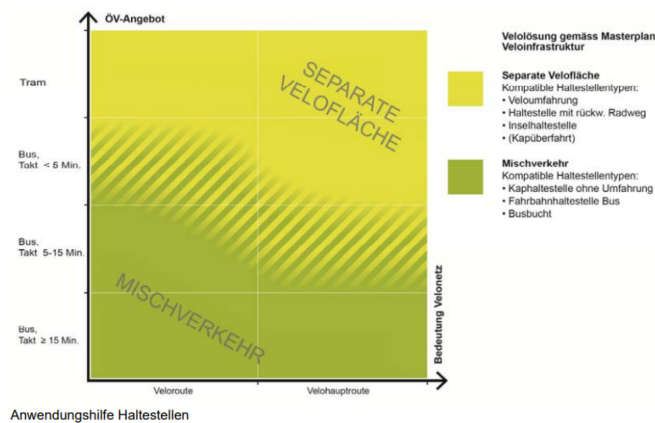
Ein Bypass ist ein Radweg, der es Velofahrenden ermöglicht, eine Tram- oder Bushaltestelle zu umfahren, ohne das Trottoir zu benutzen und nicht hinter einem Fahrzeug warten zu müssen. Die Priorität zwischen Velofahrenden und Fussgänger:innen ist ebenfalls klar geregelt, ebenso wie die Ein- und Ausfahrt des Bypasses. Im Idealfall stellt der Bypass eine Verbindung zwischen zwei Radwegen oder Radstreifen* dar, aber je nach Kontext kann er auch von einer gemeinsamen Fahrbahn ausgehen und auf diese zurückführen.



Veloinself mit Lichtsignalanlage in der Hünigerstrasse, Basel. Quelle: Velokonferenz Schweiz, 2019

Velo-Lichtinsel

Wenn der zur Verfügung stehende Platz nicht ausreicht, um einen Bypass zu schaffen, ist die Velo-Lichtinsel mit Ampel eine Möglichkeit, Velos über das Trottoir zu führen, um die Haltestelle zu passieren. Diese Vorrichtung erfordert eine Ampel, um die Velofahrenden zurückzuhalten, wenn ein Bus oder Tram anhält. Ansonsten haben die Velofahrenden Vorrang und die auf den Bus oder das Tram wartenden Fussgänger:innen müssen daneben warten. Diese Massnahme ist vor allem an Tram-Haltestellen sinnvoll. Sie wurde in Basel bereits 2014 getestet und seitdem weiterentwickelt.



Die Anwendungshilfe für die Auswahl von Haltestellentypen abhängig vom ÖV Takt und des Velowegnetzes. Quelle: Masterplan Veloinfrastruktur Stadt

Das Problem mit den Schienen

Schienen stellen für Velofahrende eine Sturzgefahr dar. In mehreren Städten wurden Tests durchgeführt, um die Rille der Schienen abzudichten. Bisher wurde keine überzeugende

Lösung für viel befahrene Tramschienen

Grafische Darstellung der Schienen, die mit dem System ausgestattet sind. Quelle: [gefunden bei der Querung von wenig befahrenen](#)

Bahnschienen zu Industrieanlagen kann die Lösung hingegen funktionieren.



Visualisierung von zwei Varianten einer optimalen Veloführung entlang ÖV-Stationen. Quelle: Velokonferenz Schweiz

Quellen

- Velokonferenz Schweiz (2019): [Vélo et transports publics](#)
- [Velokonferenz Schweiz](#) (2023): Visualisierungen guter Veloinfrastruktur