

Vorschläge zur Verbesserung / Ergänzung der Infrastruktur im Bereich von Schnittstellen Velo - Bus auf dem Netz der RVBW.

Konsolidierte Fassung basierend auf den Erkenntnissen der Begehungen von Vertretern von Pro Velo Region Baden (PVBA) und dem Fahrpersonal der Regionalen Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen (RVBW) AG anlässlich der gemeinsamen Weiterbildung im Frühjahr 2024.

Zur Übergabe an die zuständigen Behörden der Stadt Baden und des Kantons Aargau mit der Bitte um Kenntnisnahme und Aufforderung zur Bearbeitung.

1. Bahnhofstrasse (kommunal)

Problem 1.1: Eiliger Bus beschneidet den Platz für Velos Richtung Bahnhof.

Vorschlag 1.1: Rote Einschlämmung (analog Velospur Höhe Lindenplatz stadteinwärts) oder Linie an Kurveninnenrand markieren als kleine Erinnerung an entgegenkommenden Veloverkehr.



Problem 1.2: Werbetafeln / Kundenstopper drängen Velos unnötig in den Bereich des ausholenden Buses.

Vorschlag 1.2: Halteverbot auch gegenüber mobilen Werbetafeln durchsetzen oder zumindest auf Höhe der Einfahrt in den Bustunnel die Tafeln näher an die Liegenschaften schieben



Problem 1.3: Engpass vor Kino Sterk schränken Bus - und Veloverkehr ein

Vorschlag 1.3: Rote Einschlämmung markieren, die klar die Seite des Velofahrers von derjenigen des Busses/MIV-Spur trennt. Entgegenkommende Velos können einen Bus an dieser Stelle kreuzen. Dies soll durch Velopiktogramme auf der rechten Fahrbahnseite (Seite Sterk) signalisiert werden. Zusätzlich die Vorrtrittsregelung für die Fahrtrichtung Bustunnel/Tunnelgarage wie in der aktuellen Bauphase im Winter 24/25 beibehalten.



2. Schlossbergplatz (kommunal)

Problem 2.1: Beim Eingang zum Manor parkierte Velos stehen im Bereich der Bus-Schleppkurve.

Vorschlag 2.1: Das nach der Badenfahrt 2023 markierte Parkfeld (unebene Fläche) gegenüber Eingang Manor aufwerten durch ggf. demontierbare (analog Trafoplatz) Bügelständer zum Anlehnen und Abschiessen von Velos.

Vorschlag 2.2: Parkverbot vor Manor deutlich markieren – der Zwischenzeit bereits erfolgt, siehe Bild



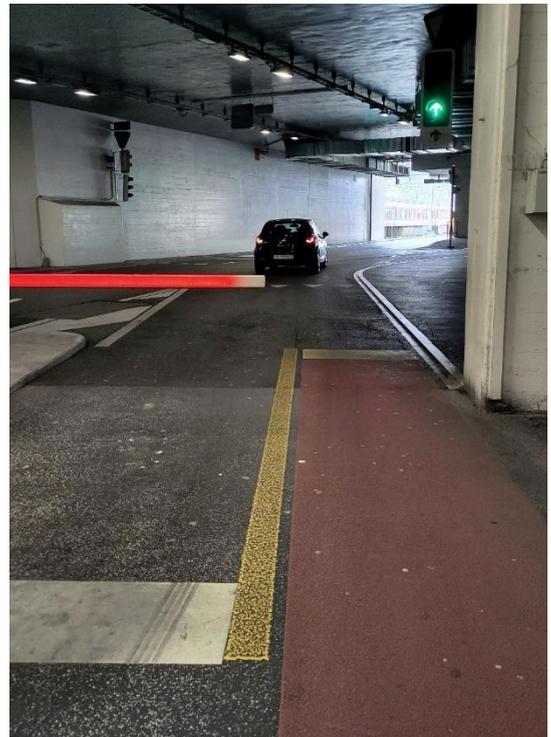
in

3. Tunnelgarage (kantonal/kommunal)

Problem 3.1: Velos aus der Tunnelgarage Richtung Bahnhof kreuzen die Busfahrten aus der HST Schlossbergplatz. Die zuständige LSA ist unerwartet hoch oben angeordnet.

Vorschlag 3.1: Die heutige Ampel in Fahrtrichtung ca. 5 Meter vorschieben durch längere Halterung, damit sie für den Auto- wie Velofahrer später und somit besser einsehbar ist

Vorschlag 3.2: Spätestens bei einer Ersatzbeschaffung der Tunnelgarage-Ausfahrtssteuerung die Koordination mit der LSA umsetzen



4. Schulhausplatz - HST Lindenplatz (Falken) (kantonal)

Problem 4.1: Ad-hoc Einmündung (nachträglich abgeschrägter Randstein) von Velos aus Cordula-Passage auf Velostreifen Richtung Mellinger kreuzt die Busspur an unübersichtlicher Stelle (nach Rechtskurve).



Vorschlag 4.1: Konforme / fahrbare Absenkung des Trottoirs mit zusätzlicher Markierung „kein Vortritt“ gegenüber Bus, plus weitere Massnahmen zwecks Lenkung der Velos über die Bus- hin zur Velospur mittels roter Einschlämmung

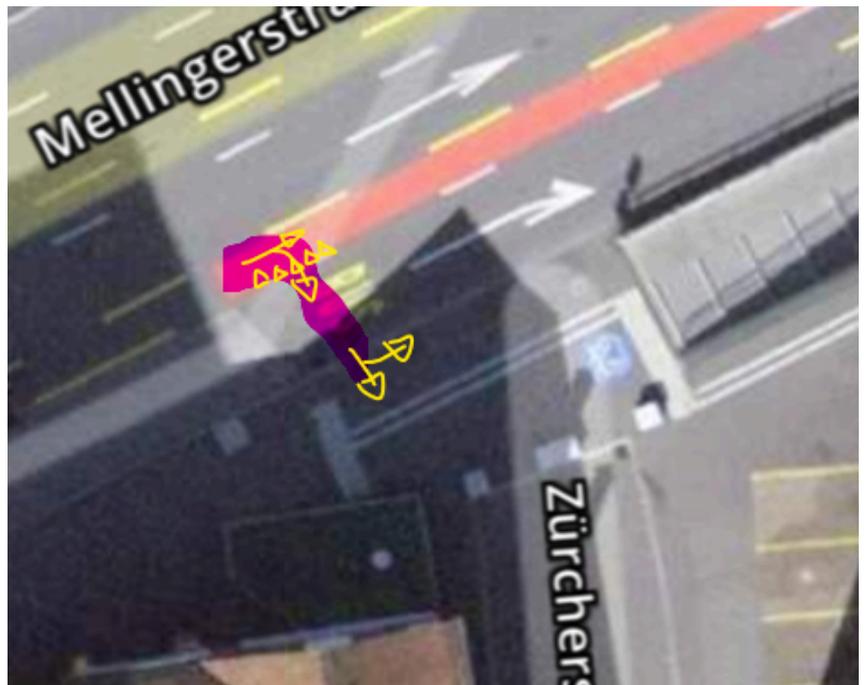
Problem 4.2: Konflikte zwischen Buspassagieren und Velos im rückwärtigen Bereich der Haltestelle.

Vorschlag 4.2: Zusätzliche Markierung von blauen Flächen „Rücksicht - Danke“ hinter der Haltestellenüberdachung als Hinweis zum weiterhin gegenseitigem Respekt (bspw. dürfen Kinder mit dem Velo auf dem Trottoir fahren)

5. Schulhausplatz - HST Lindenplatz (Süd) (kantonal)

Problem 5.1: Velo Richtung Zürcherstrasse oder Cordula-Passage kreuzen Busspur nach der HST. Wartebereich für Velos nur auf dem Velostreifen Richtung Hochbrücke.

Vorschlag 5.1: Rote Einschlämmung für die Linienführung der Velostreifens über die Busspur mit der Vortrittsregelung für den Bus.



6. Schulhausplatz - HST Schulhausplatz Richtung Hochbrücke (kantonal)

Problem 6.1: Velos übersehen das Rotlicht, welches dem Bus das Einmünden auf der Hochbrücke ermöglicht.

Ursache: Die bestehende LSA fällt mit der herausfordernden Einmündung aus dem Velotunnel zusammen. Die überlagerte Gültigkeit von „kein Vortritt“ bei der Einmündung und LSA (unmittelbar anschliessend) ist schwierig zu erkennen.



Vorschlag 6.1: Zusätzliches Anbringen eines separaten Velo-Signals am bestehenden LSA-Masten, ohne dabei die bestehende Vortrittsregelung unter den Velofahrern zu ändern Die Velo-LSA gilt für alle Velofahrende in Richtung Hochbrücke.

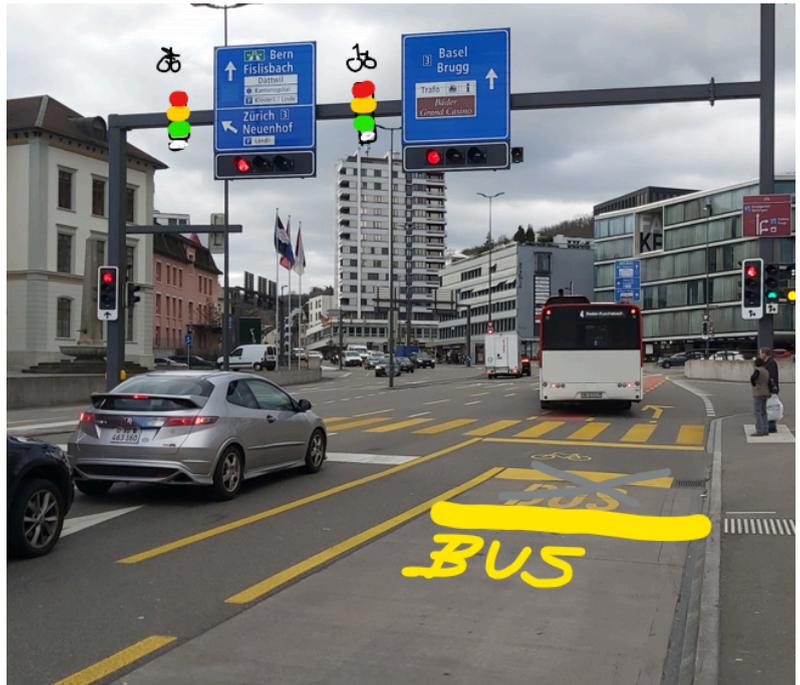
Problem 6.2: Die LSA wird bei Vierradstau auf der Hochbrücke auch ohne Bus rot geschaltet. Dies ist für Velos nicht nachvollziehbar.

Vorschlag 6.2: Mit der unter Vorschlag 6.1 bereits erwähnten Lösung könnte diese Problematik auch unabhängig des MIV-Signals gelöst werden. (Abklärungen zwischen RVBW und Kanton Aargau laufen)

7. Schulhausplatz - HST Schulhausplatz / Weite Gasse (kantonal)

Problem 7.1: Rechtsabbiegende Velos Richtung Weite Gasse kreuzen die Spur des abfahrenden Buses. Velo-LSA ist bei wartendem Bus erst spät sichtbar und gilt auch für Geradeausspur (rot geschlänmt).

Vorschlag 7.1: Heutiger 'Velosack' kann bei nächsten Markierungsanpassungen vergrössert werden, damit kein rechtwinkliges Einsortieren in den Aufstellbereich notwendig ist. Die Vergrösserung erfolgt durch Zurückversetzen des heutigen gelben Bushaldebalken, da zwischen dem Halt auf Höhe der taktilen Markierung (= 1. Tür) und dem gelben Balken zur korrekten Bedienung der LSA kein Vorfahren nötig ist.



Vorschlag 7.2: Kurzfristig: Anbringen eines zusätzlichen Velolichtsignals oberhalb der Velospur (gleichzeitig auch für den linken Velostreifen prüfen) Somit sieht der Velofahrer rechtzeitig, ob die Anlage auf Rot oder Grün ist und ob damit zusammenhängend der Bus sogleich abfahren wird oder noch warten muss. Somit erkennt der Velofahrer bei «Rot» schon beim Herannahen (auf Höhe Busende), dass der haltende Bus (auch) nicht weiterfahren darf (dadurch kann sich der Velofahrer gemütlich in den Haltebereich vor dem Bus einreihen). Bei «Grün» muss der Velofahrer damit rechnen, dass ein haltender Bus abfährt.

Vorschlag 7.3: Langfristig: Grosszügige räumliche Trennung durch Umleitung der Velospur ab Ende Hochbrücke / vor HST (Pfeile) hinter den Bus-Fahrgästen, oder durch einen eleganten Steg via Grabenstrasse (im Zusammenhang mit Massnahmen aus dem GVK).



8. Hochbrücke: Radstreifenbreite (kantonal)

Problem 8.1: Speziell hohe Randsteinkante, fehlende Ausweichmöglichkeit, Schmutz und Nässe am rechten Rand verringern die subjektiv zur Verfügung stehende Breite des Velostreifens, veranlassen Velos links im Velostreifen zu fahren, wodurch Bus beim Überholen behindert wird.

Vorschlag 8.1: Breitere Velostreifen auf der existierenden Fahrbahn, oder Anhebung/Anpassung auf ein Niveau zwischen Fahrbahn und Trottoir (Lösung entsprechend kurzfristiger Planung Brückenkopf Ost im GVK)



9. Wettingerstrasse, Busspur Richtung Hochbrücke (kantonal)

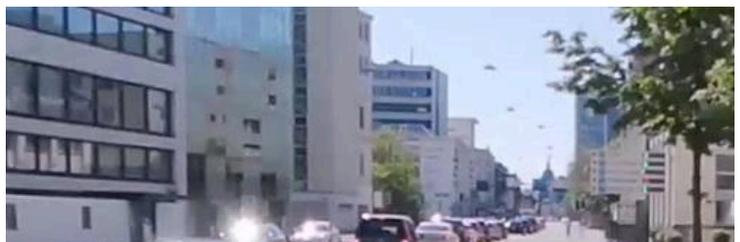
Problem 9.1: Auf der breiten Busspur (Velos, Taxis erlaubt) ist nicht geregelt, wer wo fahren soll. Velos in der Fahrbahnmitte behindern hinterher fahrende Busse.

Vorschlag 9.1: Velo-Piktogramme auf der rechten Fahrspurseite zwischen der Bushaltestelle „Kantonsschule“ bis zur LSA markieren. Dadurch werden Velo und Bus/Taxi/Motorrad frühzeitig entflechtet.



10. Baden, Bruggerstrasse (kantonal)

Problem 11.1: Bruggerstrasse stadteinwärts



Bus und Velo auf einer Spur, wobei der Bus wegen durchgezogener Mittellinie zum MIV-Fahstreifen oft die Velos sehr eng überholen muss. Das ist gefährlich für Velos. Insbesondere bei hohem Verkehrsaufkommen und dem damit verbundenen Lärm, hören Velofahrende den Bus nicht und werden überrascht und erschreckt- und es ist zusätzlich gefährlich, da sich Velofahrende wegen des vermeintlich freien Fahstreifens sicher fühlen.

Vorschlag 11.1: Busse sollen auf den MIV-Streifen überholen dürfen, um ausreichend Abstand zum Velo einhalten zu können, was eine gestrichelte Busspur-Linie auslösen würde.

Zusätzlich könnte eventuell ein Velostreifen eingezeichnet werden, damit Busse den seitlichen Abstand zur Velospur besser einhalten könnten.

