

Ausführungsbestimmungen zur Signalisationsverordnung

Teil 1: Signale

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	4
1.1 Grundlagen / Aufbau / Zweck	4
1.2 Inhalt / Geltungsbereich	4
1.3 Homepage / Geltende Version	4
2. Allgemeine Bemerkungen	5
2.1 Strassenkategorien.....	5
2.2 Grundsätze bezüglich Verkehrsanordnungen	5
2.3 Signalisierungs- und Markierungsplan	5
3. Gefahrensignale.....	6
3.1 Anwendung.....	6
3.2 Hinweise zu einzelnen Signalen sowie Spezifikationen BS	6
3.3 Standort	7
3.4 Grundlagen / Weitere Angaben	7
4. Vorschriftssignale	8
4.1 Anwendung.....	8
4.2 Hinweise zu einzelnen Signalen sowie Spezifikationen BS	8
4.3 Signale «Fahrtrichtung» und «Abbiegeverbot»	14
4.4 Standort	16
4.5 Grundlagen / Weitere Angaben	16
5. Vortrittssignale.....	17
5.1 Anwendung.....	17
5.2 Hinweise zu einzelnen Signalen sowie Spezifikationen BS	17
5.3 Knotensichtweite (zu Signal 3.01 und Signal 3.02).....	22
5.4 Standort	23
5.5 Grundlagen / Weitere Angaben	23
6. Hinweissignale	24
6.1 Anwendung.....	24
6.2 Hinweise zu einzelnen Signalen sowie Spezifikationen BS	24
6.3 Standort	27
6.4 Grundlagen / Weitere Angaben	27
7. Zusatztafeln	28
7.1 Anwendung.....	28
7.2 Hinweise zu einzelnen Zusatztafeln sowie Spezifikationen BS	28
7.3 Grundlagen / Weitere Angaben	35

8. Platzierung der Signale	36
8.1 Allgemeine Bestimmungen bezüglich Signale	36
8.2 Mehrere Signale am gleichen Pfosten	36
8.3 Mehrere Signale für den fahrenden Verkehr (inkl. ein Vortrittssignal).....	37
8.4 Mehrere Signale für den fahrenden Verkehr (ohne ein Vortrittssignal).....	37
8.5 Kombination mit Lichtsignalen.....	37
8.6 Rückseitige Tafelkombination	37
8.7 Erfassbarkeit/Wirksamkeit der Signale.....	38
8.8 Grundlagen / Weitere Angaben	38
9. Ausgestaltung der Signale.....	39
9.1 Grösse	39
9.2 Darstellung auf weisser Tafel	40
9.3 Darstellung als Wechselsignal	40
9.4 Art der Montage	41
9.5 Spezifische Montagehöhen für Signale 2.34 und Signale 4.11a.....	41
9.6 Spezifische Montagehöhen für Sekundärsignale	42
9.7 Grundlagen / Weitere Angaben	42
10. Leiteinrichtungen.....	43
10.1 Allgemeine Bemerkungen	43
10.2 Leitpfosten	43
10.3 Kurvenpfeile/Leitpfeile	44
10.4 Inselpfosten / Schutzpfosten / Sperrpfosten	44
10.5 Kennzeichnung von Hindernissen.....	46
11. Verkehrssignale auf Privatgrundstücken.....	48
11.1 Signalbilder / Texte	48
11.2 Ausgestaltung / Standort / Ausrichtung.....	48
11.3 Bewilligung.....	48
12. Liste der Abkürzungen	49

1. Einleitung

1.1 Grundlagen / Aufbau / Zweck

Bei den Projekten sind grundsätzlich die schweizerischen Normen anzuwenden. Wenn diese bezüglich Signalisierung und Markierung mehrere Möglichkeiten offenlassen, und aufgrund von Einheitlichkeit (Erscheinungsbild für Verkehrsteilnehmer) oder Ortsbild (verkleinerte Tafeln und Schriften innerorts) oder Ökonomie (Kosten für Betrieb und Unterhalt) nur eine bestimmte Variante zur Anwendung kommen soll, ist dies in den kantonalen "Ausführungsbestimmungen zur Signalisationsverordnung" (AB-SSV) festgehalten. Diese basieren rechtlich auf der eidgenössischen «Signalisationsverordnung» (SSV, SR 741.21, Fassung vom 24. August 2022, in Kraft seit 1. Januar 2023), und umfassen folgende fünf separate Teile:

- Teil 1: Signale (inkl. Leiteinrichtungen);
- Teil 2: Wegweisung;
- Teil 3: Markierungen;
- Teil 4: Lichtsignale (inkl. Kreuzungen Schiene/Strasse);
- Teil 5: Erlass von Verkehrsanordnungen.

Die fünf Dokumente sollen bei der Projektierung insbesondere für folgende Zwecke dienen:

- Zusammenfassung der geltenden eidgenössischen Bestimmungen;
- Gestaltung einer einheitlichen, benutzerfreundlichen und ökonomischen Signalisierung/Markierung;
- Rationelle Erstellung von Signalisierungs- und Markierungsplänen;
- Vermeidung von Korrekturen und Überarbeitungen im Rahmen des Genehmigungsverfahrens.

Die Ausführungsbestimmungen definieren, wie die Signalisierung und die Markierung im Hinblick auf die Genehmigung zu projektieren sind. Änderungen/Abweichungen durch das Amt für Mobilität bzw. durch die Kantonspolizei aufgrund besonderer Situationen oder im Rahmen des Genehmigungsverfahrens bleiben ausdrücklich vorbehalten.

1.2 Inhalt / Geltungsbereich

Die fünf Teile betreffen nur die permanente Signalisierung und Markierung auf den Strassen in der Stadt Basel sowie auf den Kantonsstrassen in Riehen und Bettingen. Sie gelten sowohl für Neuanlagen als auch bei punktuellen Strassenanpassungen/Signalisationsänderungen. Für temporäre Signalisationen auf den Stadtstrassen sowie den erwähnten Kantonsstrassen gelten die Ausführungsbestimmungen nur sinngemäss. Massgebend sind in diesem Fall die spezifischen VSS-Normen (v.a. VSS 40'886) sowie die Merkblätter der Abteilung Verkehrssicherheit (Kapo-BS). Für Pilotprojekte gelten versuchsweise spezielle Signalisierungen und Markierungen. Eine Aufnahme in die Ausführungsbestimmungen erfolgt erst, wenn auf Bundesebene definitive rechtliche Grundlagen (SSV) bestehen.

Die Richtlinie enthält keine Bemerkungen betreffend Hochleistungsstrassen (Autobahnen und Autostrassen; vgl. dazu RiLi ASTRA) sowie keine Aussagen zu materialtechnischen Anforderungen.

Der vorliegende Teil 1 nennt zu den gebräuchlichsten Signalen (geordnet nach der SSV) jeweils die entsprechenden Normen sowie die wichtigsten kantonsspezifischen Präzisierungen, Abweichungen und Ergänzungen.

1.3 Homepage / Geltende Version

Die fünf Teile der "Ausführungsbestimmungen zur Signalisationsverordnung" (AB-SSV) können von der Homepage des Amtes für Mobilität heruntergeladen werden.

Es gilt jeweils die aktuell aufgeschaltete Version.

2. Allgemeine Bemerkungen

2.1 Strassenkategorien

Im Plan «Strassennetzhierarchie BS» sind die Strassen im Kanton Basel-Stadt in die folgenden VSS-Kategorien aufgeteilt:

Strassenkategorie	Sammelbegriff	Strassenverkehrsrecht
HVS = Hauptverkehrsstrassen	übergeordnetes Strassennetz	Hauptstrassen sowie Hauptstrassen-verbundene Nebenstrassen
HSS = Hauptsammelstrassen		
QSS = Quartiersammelstrassen	untergeordnetes Strassennetz	Nebenstrassen
ES = Erschliessungsstrassen		

In den vorliegenden Ausführungsbestimmungen zur SSV wird deshalb auch bei den Anwendungen gegebenenfalls nach diesen Kategorien differenziert.

Seit 1. Januar 2023 wird in der SSV (Art.1 Abs.9) zudem der Begriff «verkehrsorientierte Strassen» definiert: Darunter fallen alle Strassen innerorts, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte bestimmt sind.

2.2 Grundsätze bezüglich Verkehrsanordnungen

Sind an einer bestimmten Stelle oder auf einer bestimmten Strecke besondere Verkehrsanordnungen nötig, ist die Massnahme zu wählen, die den Zweck mit den geringsten Einschränkungen erreicht (Art.107 Abs.5 SSV).

Signale dürfen nicht unnötigerweise angebracht werden (Art.101 Abs.3 SSV).

Signale und Markierungen sind gleichwertig; sie dürfen gegenseitig nicht im Widerspruch stehen und sind, besonders auf demselben Strassenzug, einheitlich anzubringen (Art.101 Abs.3 SSV).

Für verkehrsorientierte Strassen (Definition: siehe Kap. 2.1) und für nicht-verkehrsorientierte Strassen gelten unterschiedliche rechtliche Voraussetzungen für die Anordnung von Tempo-30-Zonen und von Begegnungszonen (Art.108 Abs.4^{bis} SSV).

2.3 Signalisierungs- und Markierungsplan

Bei jedem Bauprojekt ist auch ein Plan "Signalisierung und Markierung" (S+M-Plan) sowie ein allfälliger LSA-Plan zu erstellen. Wenn nur eine betriebliche Anpassung ohne Baumassnahmen erfolgt, sind die beiden genannten Pläne selbständige Dokumente.

Für die Darstellung und Farbgebung der einzelnen Signaturen/Markierungen/Signale usw. im S+M-Plan wird auf die Darstellungsrichtlinien des Tiefbauamts hingewiesen.

3. Gefahrensignale

3.1 Anwendung

Gefahrensignale dienen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, und werden vor allem dort angeordnet, wo ortsunkundige Fahrzeugführer eine Gefahr nicht oder zu spät erkennen können.

3.2 Hinweise zu einzelnen Signalen sowie Spezifikationen BS



Sig. 1.01 – Sig. 1.04 (Kurvensignale)

Die Signale 1.01 (Rechtskurve), 1.02 (Linkskurve) und 1.03/1.04 (Doppelkurve) finden in der Regel nur ausserorts Anwendung. Innerorts erfolgen nötigenfalls Kurvenpfeile/Leitpfeile (vgl. Kapitel 10).



Sig. 1.07 (Engpass)

Sig. 1.08 (Verengung rechts)

Sig. 1.09 (Verengung links)

Bei Verengungen der Fahrbahn. Das Signal, ergänzt durch eine Zusatztafel mit Tramsymbol (vgl. Kapitel 7), ist insbesondere zu verwenden, wenn die Geleise in einen Fahrstreifen des Individualverkehrs münden, und bei Tramverkehr sich eine Verengung für den übrigen Verkehr ergibt.



(Signalisierung bei *Wegfall* eines Fahrstreifens: vgl. Kapitel 6, Signal 4.77)



Sig. 1.18 (Strassenbahn, "Tram")

Das Signal wird in BS angebracht (Details vgl. Teil 4 "Kreuzungen Schiene/Strasse"):

- als Einzelsignal zur generellen Warnung vor Schienenfahrzeugen (auch bei Rangiergeleisen von Eisenbahnen);
- bei Kreuzungen Schiene/Strasse ohne Lichtsignal (Signal mit Zusatztafel zwecks Hinweises auf Vortritt);
- bei lichtsignalgeregelten Kreuzungen Schiene/Strasse (Sekundärsignal ohne Zusatztafel).



Sig. 1.23 (Kinder)

Das Signal, allenfalls ergänzt mit Zusatztafel "Schule" (vgl. Kapitel 7), wird im Nahbereich von Schulhäusern, Kindergärten, Spielplätzen und dergleichen bei Hauptverkehrsstrassen und bei Hauptsammelstrassen angeordnet (siehe spezielles Dokument MOB-VT [in Arbeit]).



Sig. 1.26 (Gegenverkehr)

Ist am Ende einer Einbahnstrasse aufzustellen, wenn diese ohne Verzweigung direkt in eine Strecke mit Gegenverkehr mündet, ebenso am Ende einer Strecke mit beschränktem Gegenverkehr, sobald eine Strecke mit allgemeinem Gegenverkehr folgt.



Sig. 1.27 (Lichtsignale)

Auf Hauptverkehrs- und Hauptsammelstrassen bei Lichtsignalanlagen ausserorts. Innerorts nur, wenn Lichtsignalanlage nicht rechtzeitig erkennbar.



Sig. 1.30 (Andere Gefahren)

Warnt vor Gefahren auf der Fahrbahn, für die kein besonderes Signal besteht.

3.3 Standort

Unter Vorbehalt abweichender Bestimmungen für einzelne Gefahrensignale ist innerorts unter Berücksichtigung der örtlichen Situation ein Standort kurz vor der Gefahrenstelle vorzusehen, andernfalls ist eine Distanztafel (vgl. Kapitel 7) beizufügen.

3.4 Grundlagen / Weitere Angaben

Art.4 - Art.15 SSV (Gefahrensignale)

Art.3 Abs.3 SSV (Standorte)

Art.117d SSV (Frist für Anpassungen der Signalisierung)

SN 640'815 (Strassensignale) [enthält nur Querverweise]

SN 640'846 (Signale; Anordnung auf Haupt- und Nebenstrassen)

4. Vorschriftssignale

4.1 Anwendung

Vorschriftssignale werden nur angeordnet, wenn eine von den allgemeinen Bestimmungen (vgl. Verordnung über die Verkehrsregeln, VRV) abweichende Regelung erforderlich ist. Sie bedingen zudem meist eine besondere Verfügung (vgl. Kapitel 12) und sind in der Regel rekurabel.

4.2 Hinweise zu einzelnen Signalen sowie Spezifikationen BS



Sig. 2.01 (Allgemeines Fahrverbot in beiden Richtungen)

Zeigt an, dass der Verkehr grundsätzlich in beiden Richtungen für alle Fahrzeuge verboten ist. Generelle Ausnahmen (z.B. Zubringerdienst) werden mittels Zusatztext (vgl. Kapitel 7) vermerkt.

Das Signal 2.01 ist am Beginn der Strasse, unmittelbar beim Ende des Einlenkers, zu platzieren.

Ist die Einfahrt in eine Strasse durch das Signal 2.01 untersagt, die Ausfahrt jedoch beschränkt möglich (z.B. Zubringerdienst), ist dem ausfahrenden Verkehr der Vortritt durch «Kein Vortritt» (Signal und Markierung) oder gegebenenfalls «Stop» zu entziehen (Art.18 SSV).



Sig. 2.02 (Einfahrt verboten)

Wenn nicht die Platzverhältnisse oder andere Gründe dagegensprechen, sind Fahrräder und Motorfahräder vom Verbot auszunehmen (bzgl. Zusatz: siehe Kapitel 7).

Am andern Ende der Strasse steht das Signal «Einbahnstrasse» (4.08 bzw. 4.08.1).

Das Signal 2.02 ist am Beginn der Strasse, unmittelbar beim Ende des Einlenkers, zu platzieren.



Sig. 2.03 – Sig. 2.14 (Teilfahrverbote)

Teilfahrverbote verbieten den Verkehr für bestimmte Fahrzeugarten (Definitionen: vgl. Art.19 SSV). Generelle Ausnahmen (z.B. Zubringerdienst) werden mittels Zusatztext (vgl. Kapitel 7) vermerkt.



Innerorts können bis zu drei Symbole in einem einzigen Signal dargestellt werden, beispielsweise:

Sig.2.13 «Verbot für Motorwagen und Motorräder»;

Sig.2.14 «Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahräder».

Die Signale 2.03 - 2.14 sind am Beginn der Strasse, unmittelbar beim Ende des Einlenkers, zu platzieren.



Sig. 2.30 (Höchstgeschwindigkeit)

Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten (Art.4a VRV) sind nur aus den in Art.108 Abs.1-3 SSV aufgelisteten Gründen zulässig, und bedingen ein Gutachten. Gemäss Art.108 Abs.4^{bis} sind davon Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen ausgenommen.

Auf nicht-verkehrsorientierten Strassen können Abweichungen aufgrund der örtlichen Situation und unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit gestützt auf Art.3 Abs.4 SVG angeordnet werden.



Sig. 2.30.1 (Höchstgeschwindigkeit 50 generell)

Standort: wo dichte Bebauung beginnt; oft kombiniert mit «Ortstafel».

Rechtliches: Art.22 Abs.3 SSV

**Sig. 2.34 (Hindernis rechts umfahren)**

Auf Inselfosten nur noch in besonderen Fällen:

- bei unklaren Verhältnissen (z.B. ungünstige Verhältnisse für den einbiegenden Verkehr; mehrere Inseln etc.);
- wenn starker Versatz des Fahrstreifens (Versatz des linken Fahrstreifenrandes von Mittellinie zu Inselrand um mehr als 1.00m);
- wenn Individualverkehr und BUS auf unterschiedlichen Seiten an einer Insel vorbeizufahren haben (Zusatztafel: vgl. Kapitel 7), und dies nicht aufgrund der Markierung (BUS-Spur) klar ersichtlich ist.

(bezüglich Montagehöhe: siehe Kapitel 9.3)

**Sig. 2.35 (Hindernis links umfahren)**

Mit Zusatztafel (vgl. Kapitel 7) auf Zwischeninsel bei Bushaltestelle, wenn Individualverkehr und BUS auf unterschiedlichen Seiten vorbeizufahren haben.

Ebenso wenn unterschiedliche Fahrspuren für IV und für leichte Zweiräder bestehen, und diese nicht durch Markierung (z.B. Radstreifen) klar ersichtlich sind.

(bezüglich Montagehöhe: siehe Kapitel 9.3)

**Sig. 2.36 (Geradeausfahren)**

Das Signal wird in BS angebracht:

- auf Hauptverkehrsstrassen (vgl. besonderes Schema in Kapitel 4.3);
- auf Hauptsammelstrassen (vgl. besonderes Schema in Kapitel 4.3).

Da nur in die vorgeschriebene Richtung gefahren werden darf, beinhaltet das Signal auch ein Verbot des Wendens.

**Sig. 2.37 (Rechtsabbiegen)**

Das Signal wird in BS angebracht:

- auf Hauptverkehrsstrassen (vgl. besonderes Schema in Kapitel 4.3);
- auf Hauptsammelstrassen (vgl. besonderes Schema in Kapitel 4.3);
- auf allen Strassentypen, wenn der Geradeausverkehr nur für einzelne Fahrzeugkategorien (z.B. Velos/Mofas mit einer Zusatztafel gemäss Kapitel 7) zugelassen ist.

Da nur in die vorgeschriebene(n) Richtung(en) gefahren werden darf, beinhaltet das Signal auch ein Verbot des Wendens.

**Sig. 2.38 (Linksabbiegen)**

Das Signal wird in BS angebracht:

- auf Hauptverkehrsstrassen (vgl. besonderes Schema in Kapitel 4.3);
- auf Hauptsammelstrassen (vgl. besonderes Schema in Kapitel 4.3);
- auf allen Strassentypen, wenn der Geradeausverkehr nur für einzelne Fahrzeugkategorien (z.B. Velos/Mofas mit einer Zusatztafel gemäss Kapitel 7) zugelassen ist.

Da nur in die vorgeschriebene(n) Richtung(en) gefahren werden darf, beinhaltet das Signal auch ein Verbot des Wendens.

**Sig. 2.39 (Rechts- oder Linksabbiegen)**

Das Signal wird in BS angebracht:

- auf Hauptverkehrsstrassen (vgl. besonderes Schema in Kapitel 4.3);
- auf Hauptsammelstrassen (vgl. besonderes Schema in Kapitel 4.3);
- auf allen Strassentypen, wenn der Geradeausverkehr nur für einzelne Fahrzeugkategorien (z.B. Velos/Mofas mit einer Zusatztafel gemäss Kapitel 7) zugelassen ist.

Da nur in die vorgeschriebene(n) Richtung(en) gefahren werden darf, beinhaltet das Signal auch ein Verbot des Wendens.

**Sig. 2.40 (Geradeaus oder Rechtsabbiegen)**

Das Signal wird in BS angebracht:

- auf Hauptverkehrsstrassen (vgl. besonderes Schema in Kapitel 4.3);
- auf Hauptsammelstrassen (vgl. besonderes Schema in Kapitel 4.3).

Da nur in die vorgeschriebene(n) Richtung(en) gefahren werden darf, beinhaltet das Signal auch ein Verbot des Wendens.

**Sig. 2.41 (Geradeaus oder Linksabbiegen)**

Das Signal wird in BS angebracht:

- auf Hauptverkehrsstrassen (vgl. besonderes Schema in Kapitel 4.3);
- auf Hauptsammelstrassen (vgl. besonderes Schema in Kapitel 4.3).

Da nur in die vorgeschriebene(n) Richtung(en) gefahren werden darf, beinhaltet das Signal auch ein Verbot des Wendens.

**Sig. 2.41.1 (Kreisverkehrsplatz)**

Mit Signal 3.02 (Kein Vortritt) zusammen steht die Signalkombination auf Höhe der Wartelinie:

- bei einstreifigen Kreisel-Zufahrten nur rechts;
- bei zweistreifigen Kreiselfzufahrten auch links (auf Dreiecksinsel).

Wenn kein "Vorwegweiser bei Kreisverkehrsplatz" besteht und der Kreisel nicht rechtzeitig erkennbar ist, kann als Vorsignalisation ein Signal 2.41.1 (ohne Signal 3.02) zusammen mit einer Distanztafel angebracht werden.

**Sig. 2.42 (Abbiegen nach rechts verboten)**

Ist nur anzuwenden:

- bei Situationen gemäss besonderem Schema in Kapitel 4.3;
- wenn einzuschlagende Fahrtrichtung nicht mit Signal 2.38 angezeigt werden kann;
- wenn Abbiegeverbot nur für einzelne Fahrzeugarten (z.B. LW, vgl. Kapitel 7) gilt.

Das Signal verbietet bloss das Einbiegen in die Querstrasse, nicht aber andere Richtungsänderungen. Das Wenden ist an der betreffenden Stelle somit grundsätzlich erlaubt, es gilt aber Art.17 Abs.4 VRV, wonach das Wenden bei dichtem Verkehr generell untersagt ist.

**Sig. 2.43 (Abbiegen nach links verboten)**

Ist nur anzuwenden:

- bei Situationen gemäss besonderem Schema in Kapitel 4.3;
- wenn einzuschlagende Fahrtrichtung nicht mit Signal 2.37 angezeigt werden kann;
- wenn Sicherheitslinie bei einer linksseitigen Abzweigung optisch oder durchsetzungsmässig nicht ausreicht;
- wenn Abbiegeverbot nur für einzelne Fahrzeugarten (z.B. LW; vgl. Kapitel 7) gilt.

Das Signal verbietet bloss das Einbiegen in die Querstrasse, nicht aber andere Richtungsänderungen. Das Wenden ist an der betreffenden Stelle somit grundsätzlich erlaubt, es gilt aber Art.17 Abs.4 VRV, wonach das Wenden bei dichtem Verkehr generell untersagt ist.



Sig. 2.49 (Halten verboten)

Das Beginn-Signal ist mit einer Anfangstafel zu versehen. Falls keine andere Regelung oder keine Verzweigung folgt, steht am Ende ein Signal mit einer Endtafel; bei grösseren Distanzen erfolgt ein Signal mit einer Wiederholungstafel (analog wie bei Signal 2.50).

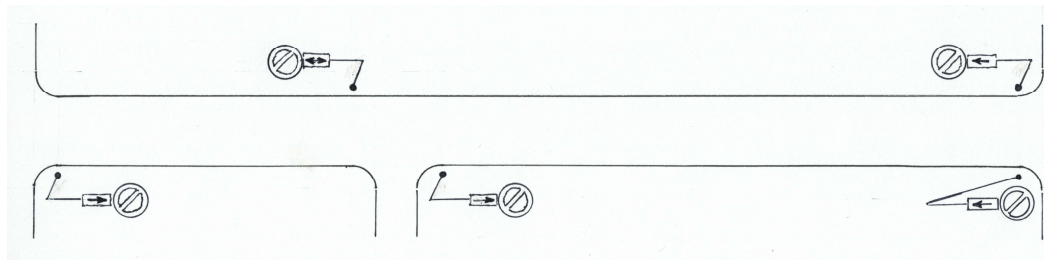
Wo das Halten bereits allgemein verboten ist (auf Einspurstrecken, neben Sicherheitslinien etc. gemäss Art. 18 VRV) erfolgt keine zusätzliche Signalisierung, ausgenommen bei Ausnahmeregelungen (z.B. Halteverbot mit Ausnahmen für den Güterumschlag).



Sig. 2.50 (Parkieren verboten)

Das Beginn-Signal ist mit einer Anfangstafel zu versehen. Falls keine andere Regelung oder keine Verzweigung folgt, steht am Ende ein Signal mit einer Endtafel; bei grösseren Distanzen erfolgt ein Signal mit einer Wiederholungstafel.

Gilt vor und nach einer linksseitigen Einmündung ein Parkverbot, so steht ca. 5m nach der Querfahrbahn ein Parkverbotssignal mit Wiederholungstafel.



Wo das Parkieren bereits allgemein verboten ist (auf Einspurstrecken und neben Sicherheitslinien etc. gemäss Art.18 VRV, sowie bei Radstreifen gemäss Art.19 VRV), erfolgt keine zusätzliche Signalisierung, ausgenommen bei zeitlichen Ausnahmen (bezüglich Zusatztafel für zeitliche Ausnahmen: vgl. Kapitel 7).



Sig. 2.53 (Ende der Höchstgeschwindigkeit)

Wird angebracht, wenn ab hier die allgemeine Höchstgeschwindigkeit (gemäss Art.4a VRV) gilt. Bei beengten Platzverhältnissen kann das Signal (zusammen mit der Ortsende-Tafel) auf der linken Strassenseite stehen.

Folgt dagegen eine Strecke oder ein Gebiet mit "Höchstgeschwindigkeit 50generell" wird ein Signal 2.30.1 angebracht.

Zonensignale

Die Vorschriftssignale, sowie die Hinweissignale «Parkieren gestattet», «Parkieren mit Parkscheibe» und «Parkieren gegen Gebühr», können als Zone signalisiert werden (Art.2a SSV).

Für mittels Zonensignal angezeigte Vorschriften bestehen grundsätzlich die gleichen rechtlichen Voraussetzungen wie für die dargestellten Signale im Einzelnen; für Tempo-30-Zonen und für Begegnungszonen gelten spezifische Bestimmungen.

Beispiele von Zonensignalen mit eigenen SSV-Nummern:



Sig. 2.59.1 (Tempo-30-Zone)

Das Signal ist nur auf nicht-verkehrsorientierten Nebenstrassen zulässig (Art.2a Abs.5 SSV); die formelle Anordnung wird in Art.108 Abs.4^{bis} SSV definiert.

Verkehrstechnische Einzelheiten sind in der Verordnung über Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen (siehe Kapitel 4.5) geregelt.

Wird auf einem Abschnitt einer verkehrsorientierten Strasse aufgrund der Voraussetzungen nach Art.108 Absätze 1, 2 und 4 SSV die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, so kann dieser Abschnitt in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden (Art.2a Abs.6 SSV).



Sig. 2.59.3 (Fussgängerzone)

Das Signal ist nur auf nicht-verkehrsorientierten Nebenstrassen zulässig (Art.2a Abs.5 SSV).

Das Signal beinhaltet ein allgemeines Fahrverbot. Gegebenenfalls sind Ausnahmen im unteren Teil des Signals zu vermerken, und allfällige Bereiche, wo das Parkieren (z.B. für Velos) zulässig ist, entsprechend zu signalisieren/markieren.



Sig. 2.59.5 (Begegnungszone)

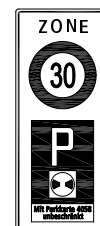
Das Signal ist nur auf nicht-verkehrsorientierten Nebenstrassen zulässig (Art.2a Abs.5 SSV); die formelle Anordnung wird in Art.108 Abs.4^{bis} SSV definiert.

Verkehrstechnische Einzelheiten sind in der Verordnung über Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen (siehe Kapitel 4.5) geregelt.

Das Signal beinhaltet u.a. auch ein Parkverbot. Bereiche, wo das Parkieren zugelassen ist, sind deshalb entsprechend zu signalisieren und/oder zu markieren.

Bei den Zonensignalen sind auch Kombinationen von mehreren Verkehrsanordnungen möglich: zum Beispiel «Tempo-30/APK-Zone».

Wo unterschiedliche APK-Zonen aneinanderstossen, erfolgt jeweils nur ein Beginn-Signal mit Angabe der neuen PLZ.



Zonen-Endesignale

Auf den Zonen-Endesignalen werden die Vorschriftssignale mit grauem Rand (und schwarzem Signet), die Hinweissignale in grau (ggf. mit schwarzer Zusatztafel) dargestellt. bei

Anders als bei linearer Signalisation, wo in der Regel nur jeweils die neu geltende Vorschrift angezeigt wird, ist bei Zonensignalisationen das Zonen-Ende in jedem Fall anzuzeigen (Ausnahme: Zonen gleichen Typs, siehe unten).

Beispiele von Zonen-Endesignalen mit eigenen SSV-Nummern:



Sig. 2.59.2 (Ende der Tempo-30-Zone)



Sig. 2.59.4 (Ende der Fußgängerzone)



Sig. 2.59.6 (Ende der Begegnungszone)

Zonen-Endesignale können auch Kombinationen von mehreren Verkehrsanordnungen enthalten: zum Beispiel «Ende der Tempo-30 / APK-Zone».

Sind in einem Zonensignal mehrere Verkehrsanordnungen enthalten, so können diese auch an unterschiedlichen Orten enden (unterschiedliche Ausdehnung der Geltungsbereiche). Es sind dann je Verkehrsanordnung spezifische Ende-Signale erforderlich.

Wenn eine APK-Zone direkt (d.h. ohne Verzweigung) an eine andere APK-Zone grenzt, erfolgt auf dem betreffenden Strassenstück anstelle des Ende-Signals nur ein APK-Zonensignal mit Angabe der neuen PLZ.



**Sig. 2.60 (Radweg)**

Benutzungspflicht für Velos und Mofas, neu auch für solche mit Anhänger.

Wege, auf denen keine "schnellen" E-Bikes zugelassen sein sollen, sind mit Signal 2.14 zu signalisieren (es besteht dann aber keine Benutzungspflicht, und Fußgänger sind nicht verboten).

Bezüglich der nötigen Breiten etc.: siehe MOB-Planungshilfe "Gestaltung von Anlagen für den Fuss- und Veloverkehr".

**Sig. 2.60.1 (Ende Radweg)**

Wird angewendet, wenn ein Radweg nicht an einem Knoten endet, und zudem nicht durch einen Radstreifen weitergeführt wird.

**Sig. 2.61 (Fussweg)**

Signal verpflichtet die Fußgänger den für sie gekennzeichneten Weg zu benutzen.

**Sig. 2.63 (Rad- und Fussweg mit getrennten Verkehrsflächen)**

Benutzungspflicht für Velos und Mofas (auch für solche mit Anhänger) sowie für Fußgänger.

Bezüglich der nötigen Breiten etc.: siehe MOB-Planungshilfe "Gestaltung von Anlagen für den Fuss- und Veloverkehr".

Ende der speziellen Verkehrsfläche für Velos/Mofas: Signal 2.60.1

**Sig. 2.63.1 (Gemeinsamer Rad- und Fussweg)**

Benutzungspflicht für Fußgänger sowie für Velos und Mofas (auch für solche mit Anhänger).

Bezüglich der nötigen Breiten etc.: vgl. MOB-Planungshilfe "Gestaltung von Anlagen für den Fuss- und Veloverkehr".

Ende der Nutzung durch Velos/Mofas: Signal 2.60.1

4.3 Signale «Fahrtrichtung» und «Abbiegeverbot»**a) Grundsatz**

Ist eine Fahrbeziehung nicht möglich, so soll dies positiv (blaue Tafel) signalisiert werden (siehe Abbildung auf nächster Seite). Die Verwendung von Verbotssignalen erfolgt nur, wenn dies unbedingt nötig oder auf andere Art zu wenig verständlich angezeigt werden kann.

b) Mehrere Fahrstreifen




Bei mehreren Fahrstreifen ist in der Regel auch ein linksseitig platziertes Signal erforderlich (Beispiele: siehe Abbildung auf nächster Seite). Bei gleichen Fahrtrichtungen genügt es jedoch oftmals, wenn das Gebot/Verbot nur linksseitig angebracht wird (vgl. Beispiele 3b, 8b). Bei Überkopfsignalisation kann auf das linksseitige zusätzliche Signal verzichtet werden.

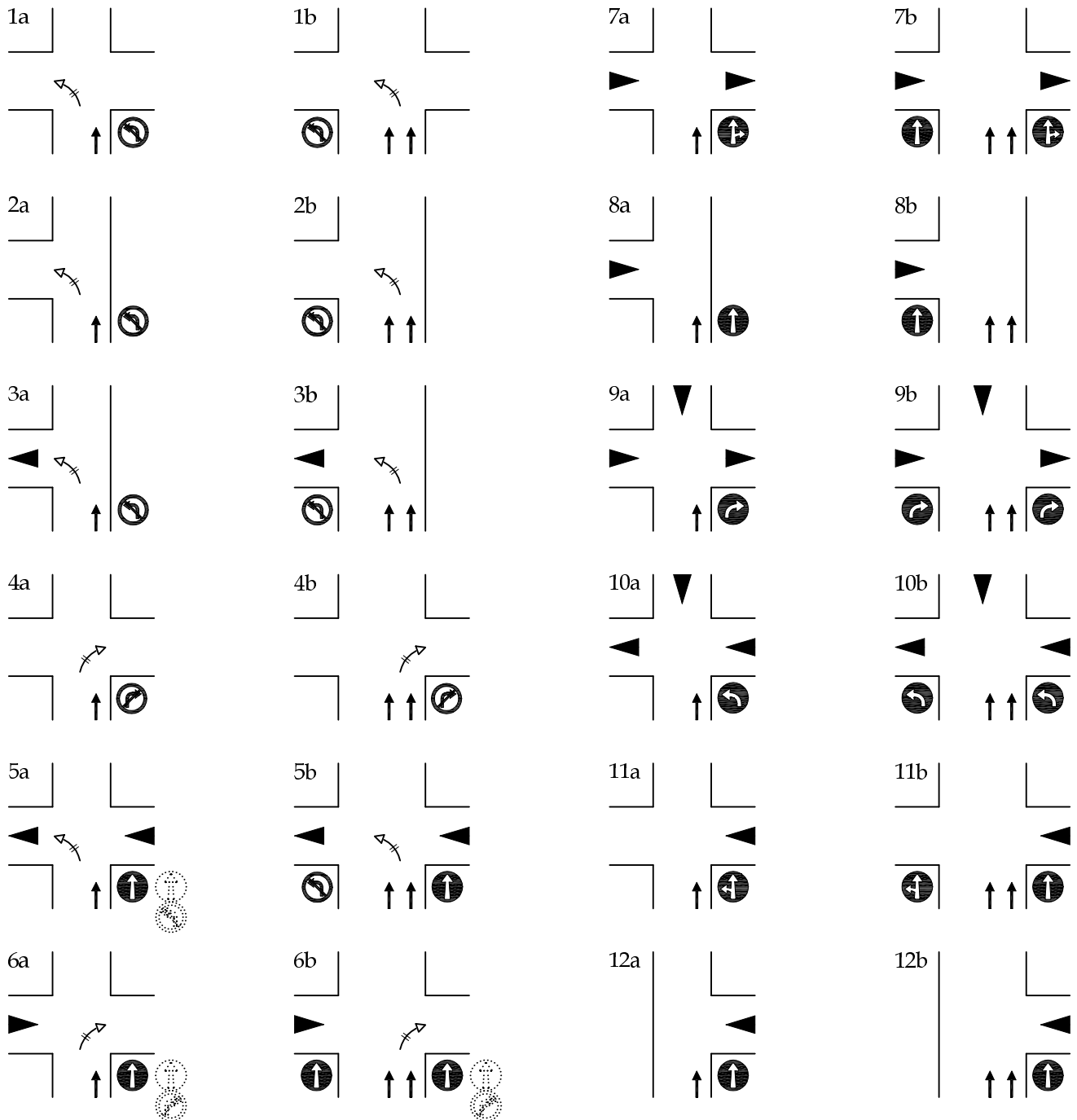
c) Doppelsignalisationen

Auf Abbiegeverbote und Fahrgebote am gleichen Signalständer ist zu verzichten, indem (siehe Abbildung auf nächster Seite) nur das blaue Signal (nur Sig.2.36, ohne Sig.2.42 und ohne Sig.2.43) errichtet wird (vgl. Beispiele 5a, 6a, 6b).

d) Anwendungsfälle betreffend die Signale «Fahrtrichtung» und «Abbiegeverbot»

Signalisierungs - Beispiele:

LEGENDE:  = Fahrtrichtung
 = Anzahl Fahrstreifen
 = Abbiegen untersagt
a = einstreifig
b = zweistreifig



4.4 Standort

Unter Vorbehalt abweichender Bestimmungen für einzelne Vorschriftssignale ergeben sich deren Standorte aus den folgenden Bestimmungen:

- an der Stelle, wo die Vorschrift gilt (z.B. Abbiegeverbot);
- an der Stelle, wo die Vorschrift beginnt bzw. endet (gilt eine Vorschrift weiter als bis zur nächsten Verzweigung, so wird das Signal dort wiederholt);
- "Höchstgeschwindigkeit 50 generell" gilt im ganzen dichtbebauten Gebiet. (Das Signal wird deshalb nicht wiederholt; wenn innerhalb des 50G-Bereichs aber eine unbebaute Strecke mit einer höheren Geschwindigkeitslimite [z.B. 60km/h] besteht, wird danach ein Signal 50G erforderlich.)

Vorschriftssignale, welche am Beginn einer Strasse stehen, sollen in der Regel möglichst unmittelbar beim Ende des Einlenkers (d.h. am Beginn der "geraden" Strecke) stehen.

Kündigen Vorschriftssignale eine erst später geltende Regelung an, wird eine Distanztafel (vgl. Kapitel 7) beigefügt. Parkverbote und Halteverbote werden je nach Standort bzw. Geltungsbereich mit einer Anfangstafel oder einer Wiederholungstafel oder einer Endetafel oder einer Richtungstafel versehen (vgl. Kapitel 7).

Die Signalisierung erfolgt jeweils für jedes Strassenteilstück "autonom" und grundsätzlich nur auf der rechten Strassenseite. In der Regel wird nur der Beginn einer Verkehrsanordnung angezeigt.

Vorschriftssignale, welche für eine Verzweigung gelten, sollen in der Regel am Ende der "geraden" Strecke (d.h. möglichst unmittelbar beim Beginn des Einlenkers) stehen. Für die Kombination mit Lichtsignalen wird auf Kapitel 8 verwiesen.

Signalspezifische Besonderheiten sind in Kapitel 4.2 direkt beim betreffenden Signal vermerkt

4.5 Grundlagen / Weitere Angaben

Art.18 - Art.34 SSV (Vorschriftssignale)

Art.2a Abs.5 SSV (Voraussetzungen für Tempo-30-Zonen/Begegnungszonen/Fussgängerzonen)

Art.2a Abs.6 SSV (Einbezug eines Abschnitts verkehrsorientierte Strasse in eine Tempo-30-Zone)

Art.16 Abs.2 SSV (Standorte)

Art.108 SSV (Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten)

Art.117d SSV (Frist für Anpassungen der Signalisierung)

Verordnung UVEK über Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen (SR 741.213.3)

Richtplan "Strassennetzhierarchie BS" (MOB)

Abweichende Höchstgeschwindigkeit: Kurzgutachten gemäss Vorgaben von Amt für Mobilität

MOB-Planungshilfe "Gestaltung von Anlagen für den Fuss- und Veloverkehr"

SN 640'815 (Strassensignale) [enthält nur Querverweise]

SN 640'829a (Signalisierung Langsamverkehr)

SN 640'846 (Signale; Anordnung auf Haupt- und Nebenstrassen)

VSS 40'847 (Signale; Anordnung an Kreisverkehrsplätzen)

5. Vortrittssignale

5.1 Anwendung

Vortrittssignale sind anzuordnen, wenn eine von den allgemeinen Bestimmungen (Rechtsvortritt) abweichende Regelung erforderlich ist, oder (bei Lichtsignalen infolge Ausfalls oder Gelbblinken) erforderlich werden kann, oder wenn Unklarheiten bestehen.

Massgebend an den einzelnen Knoten für die Vortrittsregelung aus planerischen Gründen sind der Plan "Strassennetzhierarchie BS" und folgende Grundsätze:

- Übergeordnete Strassen (HVS und HSS) werden vortrittsberechtigt geführt. Bei Einmündungen von untergeordneten Strassen (QSS resp. ES) wird diesen der Vortritt entzogen, entweder durch «Kein Vortritt» (bzw. allenfalls «STOP») oder durch eine Trottoirüberfahrt.
- Auf Verzweigungen von QSS und ES unter sich bleibt grundsätzlich der Rechtsvortritt, ausgenommen aus Gründen der Verkehrssicherheit (z.B. ungenügende Sichtverhältnisse). Wird bei einer vierarmigen Kreuzung dem einen Ast der Vortritt entzogen (mittels Kein Vortritt oder STOP), so ist zwingend auch dem gegenüberliegenden Ast der Vortritt zu entziehen, da für die ganze Verzweigung eine einheitliche Ordnung (entweder Rechtsvortritt oder Abweichung von Rechtsvortritt) zu gelten hat.
- Wenn die hierarchiebezogene Vortrittsregelung eine Verschlechterung für den ÖV ergeben würde, wird mittels Lichtsignalregelung und ÖV-Anmeldung eine Priorisierung von Tram/Bus erwirkt.

Für die Signalisierung von Tram-/Bahnübergängen wird auf das spezifische Kapitel im Teil 4 (Lichtsignale sowie Kreuzungen Strasse/Schiene) verwiesen.

5.2 Hinweise zu einzelnen Signalen sowie Spezifikationen BS



Sig. 3.01 (Stop)

Signalisierung mit «STOP» darf nur erfolgen, wenn die Sichtverhältnisse eine Regelung mittels Signal 3.02 (Kein Vortritt) nicht zulassen (Details: siehe Kapitel 5.3).

Ausserdem darf bei einer erschwerten Beobachtungssituation (Winkel einmündende Strasse ist kleiner als 45° bzw. grösser als 135°) eine STOP-Signalisierung angeordnet werden (Details: siehe VSS 40'273a).

Standort:

- möglichst am Beginn des Einlenkers;
- falls mehr als 10m von Haltlinie entfernt, dann mit Distanztafel (vgl. Kapitel 7.2).

Damit das Signal nicht durch (z.B. Güterumschlag tätige) Fahrzeuge verdeckt wird, erfolgt davor eine Halteverbotslinie von in der Regel 7m Länge, ausgenommen in der betreffenden Fahrtrichtung sind nur Velos oder nur Velos/Mofas zugelassen.

**Sig. 3.02 (Kein Vortritt)**

Bei einem Knoten mit HVS oder HSS steht das Signal:

- auf einmündender HVS/HSS, welche den Vortritt verliert;
- auf einmündender QSS/ES.

Es ist jeweils das in Kapitel 5.3 dargestellte Sichtfeld, gebildet aus Beobachtungsdistanz B und Knotensichtweite A, zu bestimmen. Ist die erforderliche Sichtweite A auf beide Seiten vorhanden, so kann die Einmündung mit «Kein Vortritt» signalisiert werden, andernfalls ist die Einmündung mit «Stop» zu versehen.

Damit das Signal nicht durch (z.B. Güterumschlag tätigende) Fahrzeuge verdeckt wird, erfolgt davor eine Halteverbotslinie von in der Regel 7m Länge, ausgenommen in der betreffenden Fahrtrichtung sind nur Velos bzw. Velos/Mofas zugelassen oder es besteht schon ein signalisiertes resp. allgemein geltendes Halteverbot (z.B. bei Einspurpfeilen).

Bei einem Knoten mit QSS oder ES steht das Signal:

- auf einmündender QSS/ES, wenn kein Rechtsvortritt;
- auf einmündender QSS/ES, wenn gegenüber ein Signal 3.01 oder 3.02 (vgl. Kap. 5.1).

Es ist jeweils das in Kapitel 5.3 dargestellte Sichtfeld, gebildet aus Beobachtungsdistanz B und Knotensichtweite A, zu bestimmen. Ist die erforderliche Sichtweite A auf beide Seiten vorhanden, so kann die Einmündung mit «Kein Vortritt» signalisiert werden, andernfalls ist die Einmündung mit «Stop» zu versehen.

Damit das Signal nicht durch (z.B. Güterumschlag tätigende) Fahrzeuge verdeckt wird, erfolgt davor eine Halteverbotslinie von in der Regel 7m Länge, ausgenommen in der betreffenden Fahrtrichtung sind nur Velos bzw. Velos/Mofas zugelassen oder es besteht schon ein signalisiertes resp. allgemein geltendes Halteverbot (z.B. bei Einspurpfeilen).

Bei einem Knoten mit LSA steht das Signal:

- gegebenenfalls als Sekundärsignal (für Vortrittregelung bei Gelbblinken und bei LSA-Ausfall).

Bei einem Knoten mit Kreisverkehr steht das Signal:

- auf allen einmündenden Strassen, jeweils zusammen mit dem Signal 2.41.1 (Kreisverkehrsplatz).

Standorte im Detail:

- möglichst am Beginn des Einlenkers; falls mehr als 10m von Wartelinie entfernt, dann mit Distanztafel (vgl. Kapitel 7.2);
- als Vorsignal (mit Distanztafel) auf signalisierter Hauptstrasse, welche Vortritt verliert zugunsten einer anderen HVS/HSS, falls eine Vorsignalisation aufgrund der örtlichen Situation nötig ist (beispielsweise Hauptsignal schlecht sichtbar).
- bei LSA am Mast selbst (auf fahrbahnabgewandter Seite der Ampel, oder unter der Ampel, oder über der Ampel positioniert), aus Platzgründen im Kleinformat (Art.102 Abs.3 SSV).

**Sig. 3.03 (Hauptstrasse)**

Auf jenen HVS, die in der Durchgangsstrassenverordnung als Hauptstrassen festgelegt sind, sowie auf jenen HVS, die der Kanton zusätzlich in Absprache mit dem Bund als Hauptstrassen festgelegt hat, steht das Signal:

- am Beginn der Hauptstrassen-Achse (bei Landesgrenze, evtl. bei Kantonsgrenze, evtl. bei Autobahn-Ausfahrt);
[Signal-Standort: muss nicht punktgenau sein.]
- vor einer wichtigen Verzweigung, bei der die betreffende Strasse den Vortritt behält (in BS gelten als wichtige Verzweigungen in der Regel nur Knoten, bei denen mehrere signalisierte Hauptstrassen zusammentreffen, und deshalb zugunsten der einen Achse bei allen andern der Vortritt aufgehoben werden muss);
[Standort-Details: Signal steht bei der vortrittsberechtigten Knotenzufahrt möglichst dort, wo die normale Fahrbahnbreite endet und eine allfällige Vorsortierung oder der Einlenker beginnt.]
- nach Unterbruch einer Hauptstrassen-Achse (wegen anderer/querender Hauptstrasse, oder aufgrund 'Ende Hauptstrasse' zugunsten Tramvortritt, oder infolge Kreisel);
[Standort-Details: Signal steht bei der Knotenausfahrt möglichst dort, wo der Einlenker endet und die normale Fahrbahnbreite beginnt.]
- bei einem Knoten mit LSA (für Vortrittsregelung bei Gelbblinken und bei LSA-Ausfall);
[Standort-Details: Signal hängt als Sekundärsignal am Mast selbst, d.h. auf fahrbahnabgewandter Seite der Ampel oder unter der Ampel oder über der Ampel.]
- am Ortsrand (Beginn Ausserortsstrecke);
[Standort-Details: Signal steht nach letztem Innerorts-Knoten resp. bei Ortsende-Tafel.]
- ausserorts zusätzlich nach wesentlichen Einmündungen.
[Standort-Details: Signal bei der Knotenausfahrt möglichst dort, wo der Einlenker endet und die normale Fahrbahnbreite beginnt.]

Auf HSS steht das Signal:

- bei einer abknickenden Strassenführung mit Vortritt.
[Standort-Details: Signal (mit Zusatztafel) steht innerorts 5m - 50m vor dem Knoten, bzw. ausserorts in einer Distanz von 10m - 100m.]

**Sig. 3.04 (Ende der Hauptstrasse)**

Auf jenen HVS, die in der Durchgangsstrassenverordnung als Hauptstrassen festgelegt sind, sowie auf jenen HVS, die der Kanton zusätzlich in Absprache mit dem Bund als Hauptstrassen festgelegt hat, steht das Signal:

- vor einer Verzweigung, auf welcher (z.B. wegen Einmündung einer weiteren Hauptstrasse) Rechtsvortritt gelten soll;

[Standort-Details: Signal steht bei der Knotenzufahrt am rechten (bei mehreren Fahrstreifen in der Regel zusätzlich auch am linken) Fahrbahnrand möglichst dort, wo die normale Fahrbahnbreite endet, und eine allfällige Vorsortierung oder der Einlenker beginnt.]

In diesem Fall erfolgt eine Vorsignalisation (Sig. 3.04 + Sig. 5.01).

[Standort Vorsignalisation: an geeigneter Stelle.]

- vor einer Verzweigung, wenn das Vortrittsrecht aufgehoben werden soll (z.B. zugunsten Tram aus Nebenstrasse);

[Standort-Details: Signal steht bei der Knotenzufahrt am rechten (bei mehreren Fahrstreifen in der Regel zusätzlich auch am linken) Fahrbahnrand möglichst dort, wo die normale Fahrbahnbreite endet, und eine allfällige Vorsortierung oder der Einlenker beginnt.]

In diesem Fall erfolgt eine Vorsignalisation (Sig. 3.04 + Sig. 5.01).

[Standort Vorsignalisation: an geeigneter Stelle.]

- am Ende einer Hauptstrassen-Achse, falls die in der Durchgangsstrassenverordnung festgelegte Hauptstrasse nicht weitergeführt wird;

[Standort-Details, falls Hauptstrasse vor einem Knoten endet: Signal steht bei der Knotenzufahrt am rechten (bei mehreren Fahrstreifen in der Regel zusätzlich auch am linken) Fahrbahnrand möglichst dort, wo die normale Fahrbahnbreite endet, und eine allfällige Vorsortierung oder der Einlenker beginnt.]

In diesem Fall erfolgt eine Vorsignalisation (Sig. 3.04 + Sig. 5.01).

[Standort Vorsignalisation: an geeigneter Stelle.]

- bei einem Knoten mit LSA (für Vortrittsregelung bei Gelbblinken und bei LSA-Ausfall).

[Standort-Details: Signal hängt als Sekundärsignal am Mast selbst, d.h. auf fahrbahnabgewandter Seite der Ampel oder unter der Ampel oder über der Ampel.]

Auf HSS steht das Signal:

- am Ende einer vortrittsberechtigten, abknickenden Strassenführung.

[Standort-Details: Signal steht ca. 50m nach Verzweigung.]



Sig. 3.20 (Wechselblinklicht)

Sig. 3.21 (Einfaches Blinklicht)

Sig. 3.22 (Andreaskreuz) [liegend]

Sig. 3.24 (Andreaskreuz) [stehend]



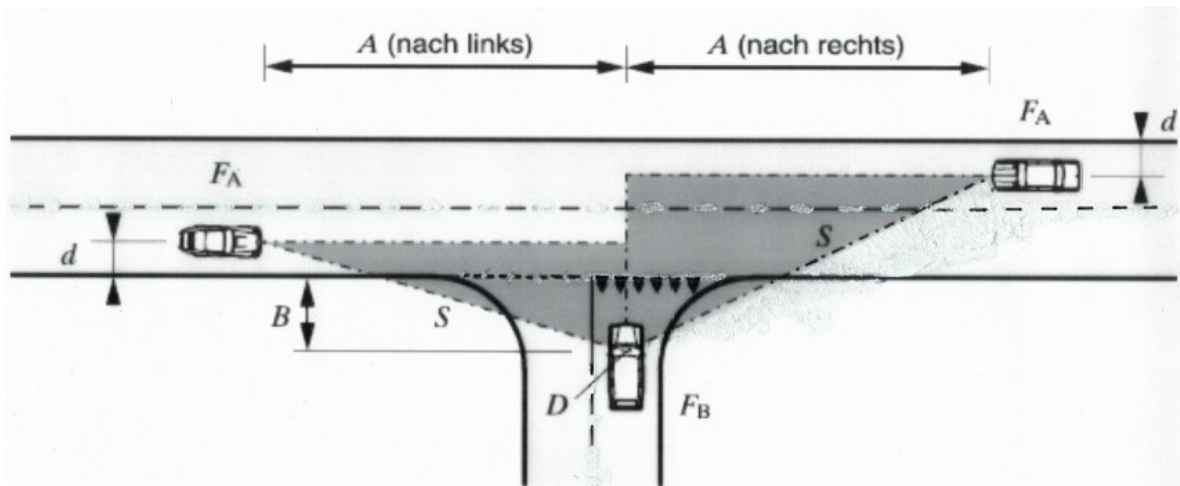
Für diese Signale:

siehe Teil 4 (Lichtsignale sowie Kreuzungen Schiene/Strasse).

5.3 Knotensichtweite (zu Signal 3.01 und Signal 3.02)

Prinzip

Es ist jeweils vom Beobachtungspunkt D aus mittels Sichtstrahl S zu ermitteln, wie gross die Sichtweite A nach links und nach rechts ist (vgl. Abbildung aus VSS 40'273a).



F_B vortrittsbelastetes Fahrzeug

B Beobachtungsdistanz

D Beobachtungspunkt (1.50m ab rechtem Strassenrand)

F_A vortrittsberechtigtes Fahrzeug

d $\frac{1}{2}$ Fahrstreifenbreite

S Sichtlinie (neben festen Hindernissen sind auch allfällige Parkfelder zu berücksichtigen)

A resultierende Knotensichtweite nach links bzw. nach rechts

Mitbestimmend für die erforderliche Sichtweite sind:

- Lage des Knotens (innerorts kleinere Beobachtungsdistanz als ausserorts)
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit $V_{zul.}$ (auf der Hauptachse)
- Beobachtungsdistanz (Abstand des Beobachtungspunkts zur Wartelinie)
- Die obenstehende Abbildung betrifft einfache Verhältnisse. Bei besonderen Konstellationen (z.B. Radstreifen, Parkierung auf der vortrittsberechtigten Strasse, Parkierung auf der einmündenden Strasse) ist sinngemäss vorzugehen bzw. zu messen. Im Weiteren ist relevant, ob die beiden Fahrrichtungen auf der vortrittsberechtigten Strasse mittels einer Markierung getrennt sind.

Falls die für "Kein Vortritt" erforderliche Sichtweite nach rechts und/oder nach links unterschritten wird, ist bei Einmündungen mit Motorfahrzeugverkehr eine STOP-Signalisation zu prüfen. Bei Einmündungen, die ausschliesslich von Velos/Mofas befahren werden, muss eine STOP-Signalisation erst erfolgen, wenn auch aus $B=1.00m$ eine ungenügende Sicht besteht.

Ist bei einer STOP-Signalisation die Sicht aus $B=1.50m$ ungenügend, sind weiter betriebliche Mittel (z.B. Spiegel; vgl. Fachhandbuch MOB) oder bauliche Massnahmen zu prüfen.

Details und erforderliche Werte

Spezifikationen BS: siehe AVsi-Grundsatzpapier «Sichtweiten» [in Arbeit].

5.4 Standort

Vortrittssignale stehen grundsätzlich auf der rechten Strassenseite; Abweichungen können sich insbesondere bei Sekundärsignalen ergeben (je nach Standort der Ampel).

Signal-spezifische Besonderheiten sind in Kapitel 5.2 direkt beim betreffenden Signal vermerkt.

5.5 Grundlagen / Weitere Angaben

Art.36 - Art.42 SSV (Vortrittssignale)

Art.16 Abs.2 SSV (Standorte)

Art.109 Abs.3+4 SSV (Regelung des Vortritts)

Art.117d SSV (Frist für Anpassungen der Signalisierung)

SN 640'815 (Strassensignale) [enthält nur Querverweise]

SN 640'846 (Signale; Anordnung auf Haupt- und Nebenstrassen)

VSS 40'273a (Knoten, Sichtverhältnisse)

VSS 40'847 (Signale; Anordnung an Kreisverkehrsplätzen)

Durchgangsstrassenverordnung (SR 741.272; 18.12.1991)

Kreisschreiben «Vortrittsregelung mit "Stop" und mit "Kein Vortritt"» (EJPD; 26.11.1984)

Plan «Strassennetzhierarchie BS» (MOB)

Grundsatzpapier «Sichtweiten» (AVsi) [in Arbeit]

6. Hinweissignale

6.1 Anwendung

Dieses Kapitel enthält Spezifikationen für die Verhaltens- und die Informationshinweise. Die formell ebenfalls zu den Hinweissignalen gehörenden Wegweiser sind im separaten Teil 3 (Wegweisung) der AB-SSV enthalten.

6.2 Hinweise zu einzelnen Signalen sowie Spezifikationen BS



Sig. 4.07 (Tunnel)

Beim Tunnelportal (mit Angabe des Tunnelnamens im unteren Teil des Signalbildes), falls Tunnel bzw. Unterführung länger als 100m.
Zusatztafel mit Angabe der Tunnellänge nur, wenn diese grösser als 1km.



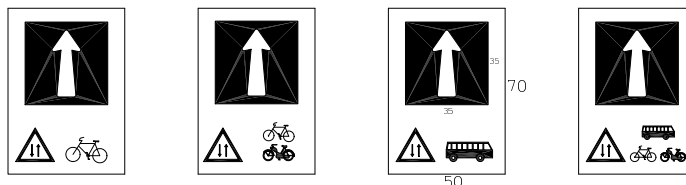
Sig. 4.08 (Einbahnstrasse)

Das Signal ist, vom Halteverbot gemäss Art.18 Abs.2d VRV unabhängig, möglichst unmittelbar beim Ende des Einlenkers zu platzieren.



Sig. 4.08.1 (Einbahnstrasse mit beschränktem Gegenverkehr)

Bei Einbahnstrassen mit beschränktem Gegenverkehr wird die Art desselben durch das Symbol der betreffenden Fahrzeugkategorie (z.B. Velos, Mofas, Gesellschaftswagen; vgl. Kapitel 7) auf dem Signal angezeigt; beispielsweise:



Das Signal ist, vom Halteverbot gemäss Art.18 Abs.2d VRV unabhängig, möglichst unmittelbar beim Ende des Einlenkers zu platzieren.

Bezüglich Signalisierung in Gegenrichtung: siehe Kapitel 7.2 (Anwendungsbeispiele).



Sig. 4.09 (Sackgasse)

Siehe auch Sig.4.09.1 (Sackgasse mit Ausnahmen).



Sig. 4.09.1 (Sackgasse mit Ausnahmen)

Sofern am Ende der Strasse ein Weg für den Fussverkehr (oder für den Fussverkehr und den Radverkehr: vgl. vergrösserte Abbildung) weiterführt, kann das Signal 4.09 mit den entsprechenden Symbolen (siehe Kapitel 7) ergänzt werden.



Fig. 4.11 / Sig. 4.11a (Standort eines Fussgängerstreifens)

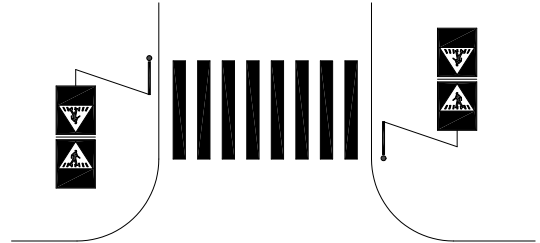
Signalbild jeweils so, dass FG-Gehrichtung zum Fahrstreifen hin:

- Sig.4.11 (FG nach links gehend), wenn Signal am rechten Strassenrand steht;
- Sig.4.11a (FG nach rechts gehend), wenn auf Insel oder am linken Strassenrand.



Wenn aufgrund der örtlichen Situation möglich, steht das Signal sowohl auf der rechten Strassenseite (mit Signalbild 4.11), als auch auf der linken Strassenseite bzw. einer Mittelinsel (mit Signalbild 4.11a).

Die seitlichen Signale werden unmittelbar am Fahrbahnrand (oder vom Strassenrand her auskragend) aufgestellt.



Besteht eine Mittelinsel, so wird das linksseitige Signal auf der Insel platziert. Zudem wird auf das rechtsseitige Signal verzichtet, wenn auf der betreffenden Seite nur ein einziger Mfz-Fahrstreifen besteht.

FGS-Signale auf Inseln können mit einem Inselfosten kombiniert werden, wenn dieser nicht weit vom Fussgängerstreifen entfernt steht. Bei Knoten erfolgt die Kombination gegebenenfalls mit jenem Inselfosten, welcher in der Knoten-Zufahrtsrichtung steht.

Die Signale können doppelseitig ausgeführt werden (siehe Abbildung).

Um die Wirksamkeit nicht zu reduzieren (möglichst hohe Sicherheit am FGS), sollen an Ständern mit Signalen 4.11 (bzw. 4.11a) grundsätzlich keine weiteren Signale montiert werden, ausgenommen bei Inseln allfällige ortsgebundene Signale 2.34.



Fig. 4.12 (Fussgängerunterführung)

Signal in der Regel doppelseitig.

Signalbild jeweils so, dass FG-Gehrichtung zum Eingang der Unterführung hin.



Standort in der Regel unmittelbar beim Zugang zur Unterführung.

Da sich das Signal ausschliesslich an den Fussverkehr richtet, sollte es nicht mit Signalen für den Fahrverkehr kombiniert werden.



Fig. 4.14 (Spital)

Signal wird (aufgrund der zwischenzeitlichen generellen SVG-Bestimmungen über Rücksichtnahme, Unterlassung von Lärm etc.) nicht mehr angewendet.



Fig. 4.17 (Parkieren gestattet)

Das Signal dient zur Kennzeichnung von Parkierungsflächen, und dabei insbesondere mittels Zusatztafel zur Beschränkung der Parkzeit (z.B. «max. 30Min.») oder der Parkberechtigung (z.B. nur Motorräder: durch Zusatztafel mit einem Symbol 5.29 gemäss Kapitel 7.2).

Die Form des Signals kann rechteckig oder quadratisch sein. Bei Ergänzungen mit einer weiss/schwarzen Zusatztafel (mit Text oder Symbolen) wird in der Regel die quadratische Form verwendet.

Falls Fahnen- oder Tabellenwegweiser nicht zweckmässig sind, kann das Signal auch zur Wegweisung verwendet werden: Richtungspfeil oder «Anzeige von Entfernung und Richtung» (vgl. Kapitel 7.2, Zusatz 5.02) werden in diesem Fall in weisser Schrift direkt in das rechteckige blaue Feld integriert.

Bezüglich Signalisierung von gedeckten Parkflächen: siehe Signal 4.21.



Sig. 4.18 (Parkieren mit Parkscheibe)

Form des Signals:

- rechteckig (wie Abbildung);
- quadratisch (Parkscheiben-Signet leicht verkleinert sowie etwas nach oben/rechts verschoben).

Bei lediglich Anfangs-/Wiederholungs-/Ende-Tafeln (Sig. 5.04 - 5.06) wird die rechteckige Form verwendet, bei Zusatztafeln mit Texten oder Symbolen ist in der Regel die quadratische Form am zweckmässigsten (so dass sich insgesamt eine rechteckige Tafel ergibt).

Anwendungsfälle:

- «Parkieren zeitlich beschränkt» (weisse Parkfelder)
[zulässige Parkzeit max. 30 Min. / 3 Std. / etc. entsprechend Angabe auf Zusatztafel];
- «Blaue Zone» (blaue Parkfelder)
[zulässige Parkzeit max. 1 Std. plus angebrochene halbe Stunde];
- «Blaue Zone mit Anwohnerparkkarte» (blaue Parkfelder)
[mit Zusatztafel gemäss Kapitel 7].

Signalisierungsarten:

- Lineare Signalisierung: Das Signal am Beginn ist mit einer «Anfangstafel» zu versehen, bei grösseren Distanzen folgt ein Signal mit einer «Wiederholungstafel». Falls keine andere Parkierungsregelung oder keine Verzweigung folgt, steht am Ende ein Signal mit einer «Endetafel» (vgl. Kapitel 7).
- Mit Zonensignal: vgl. Kapitel 4 (Beginn: Sig.2.59.1 / Ende: Sig.2.59.2).
- Areal (ohne Barriere): Einzelsignal 4.18 bei jeder Arealzufahrt.



Sig. 4.19 (Ende des Parkierens mit Parkscheibe)

Signal wurde per 31.12.2020 abgeschafft. Gegebenenfalls sind Signale 4.18 mit Endetafel (bei linearen Signalisierungen) oder Signale 2.59.2 (bei Zonen) zu verwenden.



Sig. 4.20 (Parkieren gegen Gebühr)

Form des Signals:

- rechteckig (wie Abbildung);
- quadratisch (Parkingmeter-Signet leicht verkleinert sowie etwas nach oben/rechts verschoben).

Bei lediglich Anfangs-/Ende-Tafeln (Sig. 5.05 und 5.06) wird die rechteckige Form verwendet, bei Zusatztafeln mit Texten oder Symbolen ist in der Regel die quadratische Form am zweckmässigsten (so dass sich insgesamt eine rechteckige Tafel ergibt).

Signalisierungsarten:

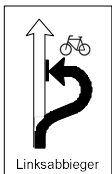
- Lineare Signalisierung (Normalfall): Das Signal am Beginn ist mit einer «Anfangstafel» zu versehen. Falls keine andere Parkierungsregelung oder keine Verzweigung folgt, steht bei längeren Strecken (mehr als 5 - 6 Parkfelder) am Ende ein Signal mit einer «Endetafel» (vgl. Kapitel 7). Ein Signal mit «Wiederholungstafel» kommt hier in der Regel nicht zur Anwendung, da nach etwa halber Strecke meist die Sammel-parkuhr zu stehen kommt.
- Mit Zonensignal: Signal mit entsprechender Zusatztafel jeweils bei der Einfahrt (als Zonensignal 2.59.1), beim Standort des Parkgeldautomaten (als Einzelsignal 4.20) und bei der Ausfahrt (als Zonen-Endesignal 2.59.2).
- Areal (ohne Barriere): Signal 4.20 (mit entsprechender Zusatztafel) je bei der Arealzufahrt und beim Standort des Parkgeldautomaten.

**Sig. 4.21 (Parkhaus)**

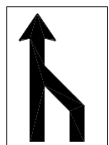
Form des Signals:

- quadratisch, beispielsweise zur Wegweisung (vgl. Bemerkungen bei Signal 4.17);
- rechteckig, so dass im blauen Feld auch der Name des Parkhauses und ein Einfahrtspfeil angegeben werden können. Unter dem Signal ist in der Regel eine Frei/Besetzt-Anzeige vorzusehen. Ist das Parkhaus gebührenpflichtig, so ist das Signal zu ergänzen mit einem Parkuhren-Symbol (vgl. Signal 4.20). In Basel werden in der Regel keine einzelnen Parkingmeter, sondern nur noch Sammelparkuhren (sowie bei Plätzen allenfalls grössere Parkautomaten) aufgestellt. Der Signalstandort ist unmittelbar bei der Einfahrt zu wählen.

Wenn auf Allmend stehend oder in die Allmend auskragend, dann ist das Signal (inkl. Zusatzangaben wie Parkuhrensymbol, Name, Frei/Besetzt) im S+M-Plan einzutragen und "(Privatsignal)" zu vermerken.

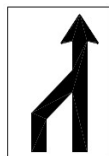
**Sig. 4.52 (Indirektes Linksabbiegen für Veloverkehr)**

Die Möglichkeit "indirektes Linksabbiegen für Veloverkehr" wird mit einer weiss/schwarzen Tafel (Grösse: 500mm x 700mm) angezeigt.

**Sig. 4.77 (Anzeige der Fahrstreifen)**

Anwendung insbesondere bei Verminderung der Anzahl Fahrstreifen (vgl. nebenstehende Signalbilder). Standorte innerorts:

- Hauptsignal (wenn möglich beidseitig) ca. 50m vor Beginn der Verjüngung bzw. vor dem Ende der Markierung des wegfallenden Fahrstreifens;
- auf Hauptstrassen oder bei ungünstigen Sichtverhältnissen: Vorsignal (mit Distanztafel) ca. 50m vor dem Hauptsignal.



Weitere Signalbilder zur Anzeige der Fahrstreifen sowie Abbildungen zum Standort: vgl. SN 640'814b.

6.3 Standort

Verhaltenshinweise stehen in der Regel am Beginn der Strecke, für die die Regelung gilt oder an der Stelle, für welche die Information gilt. Allenfalls stehen sie zusätzlich als Vorsignal (mit Distanztafel) mindestens 50m (innerorts) bzw. mindestens 150m (ausserorts) vorher.

Signalspezifische Besonderheiten sind in Kapitel 6.2 direkt beim betreffenden Signal vermerkt.

6.4 Grundlagen / Weitere Angaben

Art.45 - Art.59 SSV (Hinweissignale)

Art.44 und Art.57 SSV (Standorte)

Art.117d SSV (Frist für Anpassungen der Signalisierung)

SN 640'814b (Anzeige der Fahrstreifen)

SN 640'815 (Strassensignale) [enthält nur Querverweise]

SN 640'846 (Signale; Anordnung auf Haupt- und Nebenstrassen)

7. Zusatztafeln

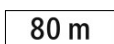
7.1 Anwendung

Ergänzende Angaben zu Signalen erfolgen auf einer rechteckigen Zusatztafel. Der Grund ist weiss, die Schrift und allfällige Symbole sind schwarz. Bezüglich Kombination von Signal und Zusatz auf einer einzigen Tafel: vgl. Kapitel 9.2 (Darstellungsarten). Bei den Hinweissignalen mit blauem Grund werden einfache Zusätze allenfalls direkt im Signal angegeben.

7.2 Hinweise zu einzelnen Zusatztafeln sowie Spezifikationen BS

a) Allgemein verwendbare Zusatztafeln

Für Details zur Anwendung der nachstehenden Zusatztafeln wird auf Art.64 Abs.1-4 SSV verwiesen.



Sig. 5.01 (Distanztafel)

Die Angaben sind zu runden (z.B.: 10m, 20m, 30m, ..., 100m, 200m).

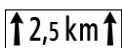
Signale "Stop" und "Kein Vortritt": Falls der Signalstandort mehr als 10m von der Haltelinie bzw. Wartelinie entfernt ist, wird das Signal mit einer Distanztafel versehen, auf welcher der Abstand gerundet (d.h. 15m, 20m, 25m usw.) angegeben ist.



Sig. 5.02 (Anzeige von Entfernung und Richtung)

Die Angaben sind zu runden (z.B.: 20m, 50m).

Die Anzeige kann entweder als Zusatztafel (Grund weiss, Pfeil/Distanzangabe schwarz) angewendet werden, oder in rechteckige Signale 4.17/4.21 integriert werden (Grund blau, Pfeil/Distanzangabe weiss).



Sig. 5.03 (Streckenlänge)

Die Angaben sind zu runden (z.B.: 100m, 200m, 1km, 2,5km).



Sig. 5.05 (Anfangstafel)

Bei Signalen für den ruhenden Verkehr (Halteverbote, Parkverbote, Parkieren gegen Gebühr) wird der Beginn mit einer Anfangstafel versehen, wenn es sich nicht um eine Zonensignalisierung handelt (siehe untenstehende Abbildung).



Sig. 5.04 (Wiederholungstafel)

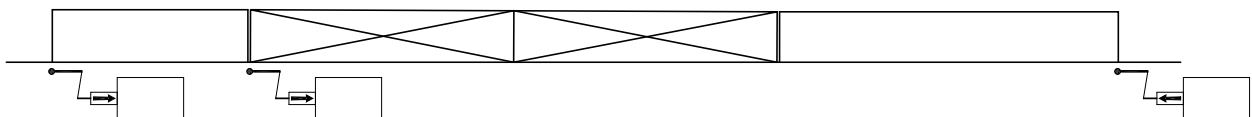
Anwendung bei der Wiederholung von Geschwindigkeitssignalen sowie bei der Wiederholung von Signalen für den ruhenden Verkehr (siehe Abbildung bei Signal 2.50 in Kapitel 4.2).



Sig. 5.06 (Endetafel)

Bei Signalen für den ruhenden Verkehr (Halteverbote, Parkverbote, Parkieren gegen Gebühr) wird das Ende mit einer Endetafel versehen, wenn es sich nicht um eine Zonensignalisierung handelt (siehe untenstehende Abbildung).

Anwendungsbeispiel zu Sig.5.05 (Anfangstafel) und Sig.5.06 (Endetafel):



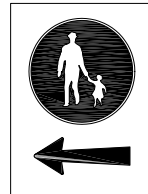
**Sig. 5.07 (Richtungstafel)**

Vor allem bei den Signalen 1.18 (Strassenbahn; siehe Abbildung auf nächster Seite), 3.20 (Wechselblinklicht) und 3.21 (Einfaches Blinklicht), wenn sie im Bereich einer Verzweigung stehen und nur für den abbiegenden Verkehr gelten. Ergibt sich die Zuordnung der Signale bereits sonst wie (z.B. über Abbiegestreifen montiert oder als Sekundärsignal an Ampel für Abbieger platziert), so erfolgt nicht auch noch eine Richtungstafel.

Anwendung zudem bei Parkierungshinweisen, sowie bei Sig.2.60 und Sig.2.62.

Ausführungsmöglichkeiten:

- auf gemeinsamer weisser Tafel;
- als separate Zusatztafel.

**b) Zusatztafeln zu bestimmten Signalen**

Für Details zur Anwendung der nachstehenden Zusatztafeln wird auf Art.65 Abs.1-6 SSV verwiesen.

**Sig. 5.09 (Richtung der Hauptstrasse)**

Steht im Falle einer abknickenden Hauptstrassenführung sowohl unter dem Signal 3.03 als auch (entsprechend gedreht) unter dem Signal 3.02.

Um die charakteristische Form dieser beiden Signale nicht abzumindern, erfolgt der Zusatz für sich separat.

**Sig. 5.10 (Ausnahmen vom Halteverbot)**

Als Zusatz zu Signal 2.49, in der Regel auf gemeinsamer Tafel.

**Sig. 5.11 (Ausnahmen vom Parkierungsverbot)**

Als Zusatz zu Signal 2.50, in der Regel auf gemeinsamer Tafel.

**Sig. 5.14 (Gehbehinderte)**

Für Gehbehinderte reservierte Parkfelder werden in BS gelb markiert (siehe Teil 3: Markierungen) und mit gelbem Gehbehindertensignet (analog Sig.5.14) versehen, in der Regel aber nicht zusätzlich mit Signalen versehen.

Zusatztafeln zu Lichtsignalen (beispielsweise Signal 5.18 «Rechtsabbiegen für Radfahrer gestattet»): siehe Teil 4 (Lichtsignale sowie Kreuzungen Schiene/Strasse).

c) Symbole

Nachstehend eine Auswahl von Symbolen für Signalisierungen gemäss Art. 64 - 65 SSV:



Sig. 5.20 (Leichte Motorwagen)



Sig. 5.21 (Schwere Motorwagen)



Sig. 5.22 (Lastwagen)



Sig. 5.23 (Lastwagen mit Anhänger)



Sig. 5.24 (Sattelmotorfahrzeug)



Sig. 5.25 (Gesellschaftswagen)



Sig. 5.26 (Anhänger)



Sig. 5.28 (Wohnmotorwagen)



Sig. 5.29 (Motorrad)



Sig. 5.30 (Motorfahrrad) [Mofas und "schnelle" E-Bikes; gelbes Nummernschild]



Sig. 5.31 (Fahrrad) [Velos und "langsame" E-Bikes; kein Nummernschild erforderlich]



Sig. 5.33 (Fahrrad schieben)



Sig. 5.34 (Fussgänger)



Sig. 5.35 (Strassenbahn)



Sig. 5.42 (Ladestation)

Weitere Symbole: vgl. Anhang 2 SSV

Anwendungsbeispiele: siehe nächste Seite

Bei Gefahrensignalen können ergänzende Hinweise auf einer Zusatztafel mittels Symbole erfolgen (vgl. nebenstehende Abbildung) oder mittels Text (vgl. Abschnitt d).



Bei Vorschriftsignalen zeigt eine Zusatztafel mit Fahrzeugsymbolen an, dass die betreffende Bestimmung nur für die dargestellten Fahrzeugarten gilt.



Bei Zusatztafeln, welche eine Darstellung des Strassenquerschnitts beinhalten (z.B. Zusatztafel mit Hinweissignal für nachts zugelassenes Parkieren auf dem Trottoir), kann auch eine Fahrzeugdarstellung wie in den Signalen 1.31, 2.55 etc. erfolgen.



d) Texte auf Zusatztafeln

Bei Gefahrensignalen können ergänzende Hinweise auf einer Zusatztafel mittels Text (oder mittels Symbols; vgl. Abschnitt c) erfolgen.

Bei Verbotssignalen und bei Gebotssignalen werden Ausnahmen in der Regel mit Text angegeben, wobei an sich zwei Arten rechtlich möglich sind. Dabei hat sich je nach Signaltyp die eine oder die andere im Kanton Basel-Stadt bewährt:


- Variante mit «gestattet»: bei den roten Fahrverboten (Sig.2.01 - Sig.2.14) und Abbiegeverboten (Sig.2.42 + Sig.2.43);
- Variante mit «ausgenommen»: bei den blauen Fahrordnungen/Gebotssignalen (Sig.2.32 – Sig.2.41).

In den nachstehenden Tabellen sind als Beispiele einige Texte (sowie Kombinationen Texte/Symbole) aufgelistet, welche im Kanton Basel-Stadt üblich sind, beziehungsweise oft verwendet werden:


Fahrverbote, mit zugelassenen Tätigkeiten:

Zubringerdienst gestattet	Zubringerdienst bis Lieg. XY gestattet	Zubringerdienst bis B-Strasse gestattet
Zubringerdienst A-Str., B-Str., C-Str. gestattet	Zufahrt zum Güterumschlag gestattet	

Fahrverbote, mit zugelassenen Fahrzeugarten:

Velos/Mofas gestattet	BUS gestattet	BUS, Taxis Velos/Mofas gestattet
 gestattet	Wenn nur Velos (nicht jedoch Mofas) zugelassen sind, muss aus rechtlichen Gründen das Signet 5.31 verwendet werden.	

Parkverbot, mit zugelassener Tätigkeit/Fahrzeugart (Elektrofahrzeug aufladen):

 gestattet	gegebenenfalls ergänzt mit zulässiger Belegungs- Dauer je nach Tageszeit
---	--

Fahrordnungen (Gebotssignale), mit zugelassenen Fahrbeziehungen bzw. Fahrzeugarten:

ausgenommen linksabbiegende Velos/Mofas	ausgenommen geradeausfahrende Velos/Mofas	ausgenommen rechtsabbiegende Velos/Mofas
ausgenommen BUS	ausgenommen BUS, Taxis Velos/Mofas	

Geltungsbereich bei Parkverboten/Halteverboten:

beide Strassenseiten

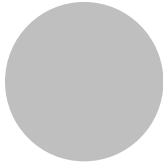
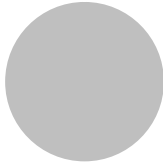
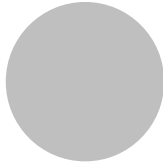
Die Darstellung von Zeitangaben erfolgt gemäss SSV, Anhang 2 (Sig.5.10 und Sig.5.11):

08⁰⁰ - 11³⁰ 14¹⁵ - 17³⁰	bei Ausnahmen vom Halteverbot (vgl. Sig.5.10)
20⁰⁰ - 06⁰⁰	bei Ausnahmen vom Parkverbot (vgl. Sig.5.11)
Linksabbiegen 01⁰⁰ - 06⁰⁰ gestattet	bei Fahrordnungen
Taxis 01⁰⁰ - 06⁰⁰ gestattet	bei Fahrverboten und bei Abbiegeverboten
ausgenommen Taxis 01⁰⁰ - 06⁰⁰	bei Fahrgeboten

Sonderfall/Kombination:

<p>ausgenommen BUS Güterumschlag gestattet Mo - Fr 05⁰⁰ - 11⁰⁰</p>	<p>Bei zwei Ausnahmen mit unterschiedlichen Zeiten kann eine der beiden mittels "ausgenommen " erfolgen; zudem wird der Text auf möglichst wenige Zeilen verteilt, und es kann eine unterschiedliche Schriftgrösse verwendet werden.</p>
---	---

Bei Zonensignalen mit Verboten (Bsp.: Fahrverbote) gilt analog:

<p>ZONE</p>  <p>Zubringerdienst gestattet</p>	<p>ZONE</p>  <p>Güterumschlag gestattet</p>	<p>ZONE</p>  <p>Güterumschlag gestattet Mo - Sa 05⁰⁰ - 11⁰⁰</p>
--	--	--

Bei Hinweissignalen (zum Beispiel Sig.4.17 und Sig.4.18) erfolgen die Zusatztexte nach der Variante «gestattet», ohne dass das Wort aber erwähnt ist:

<p>Max. 30 Min.</p>	<p>Zentrale Parkuhr Max. 90 Min.</p>	<p>Mit Parkkarte 4058 unbeschränkt</p>
----------------------------	---	---

Als Schriftart ist für Zusatztafeln die ASTRA-Frutiger-Schrift (VSS 40'830c) zu verwenden.

Die Schriftgrösse auf Zusatztafeln ist, ausgehend vom zur Verfügung stehenden Platz und vom nötigen Textumfang, möglichst gross zu wählen.

In Basel-Stadt sind folgende Schrifthöhen üblich:

- 50 mm
- 40 mm «Zentrale Parkuhr / max. 90 Min.»
- 32 mm «Mit Anwohnerparkkarte 4051 / unbeschränkt»
- 22 mm (Minimalgrösse).

Um die Zusatztafel visuell optimal gestalten zu können, sind auch Abweichungen/Zwischenwerte möglich.

e) Anwendungsbeispiele

Nachstehend sind einige spezifische Anwendungsbeispiele für Zusatztafeln bei Gefahrensignalen und bei Vorschriftssignalen abgebildet und kommentiert:



Zusatz "Schule"

Die Zusatztafel "Schule" zum Signal 1.23 kann im Nahbereich von Primarschulen, Kindergärten und dergleichen bei Hauptverkehrsstrassen und bei Hauptsammelstrassen angeordnet werden (siehe spez. Dokument MOB-VT [in Arbeit]).



Zusatz "ausgenommen BUS"

Falls ein Signal 2.34 besteht, und der Linienbus (zum Beispiel bei der Insel einer Tramhaltestelle) links am Signal vorbeifahren muss.

Analoge Konfiguration: Signal 2.35 mit Zusatztafel, wenn der Linienbus rechts am Signal vorbeifahren muss.

(Um die Wirkung der Signale 2.34 resp. 2.35 nicht abzumindern, erfolgen zusätzliche Angaben in jedem Fall separat, d.h. Signal und Zusatz werden auch innerorts nicht auf einer rechteckigen Tafel zusammengefasst.)



Zusatz "Zubringerdienst gestattet"

Bei Fahrverboten sowie bei Mass- und Gewichtsbeschränkungen erlaubt dieser Vermerk Fahrten zum Abliefern oder Abholen von Waren bei Anwohnern oder auf anliegenden Grundstücken, Fahrten von Anwohnern oder von Personen, die Anwohner zu treffen oder auf anliegenden Grundstücken Arbeiten zu verrichten haben sowie die Beförderung solcher Personen durch Dritte (Art.17 Abs.3 SSV).



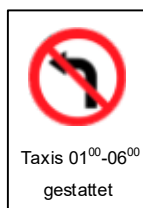
Zusatz "Velos/Mofas gestattet"

Bei Einbahnstrassen mit beschränktem Gegenverkehr steht auf der Gegenseite ein Signal 2.02 mit Angabe der entsprechenden Ausnahmen (Velos, Velos/Mofas, BUS, etc.).



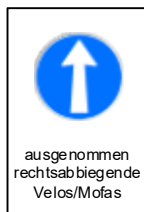
Zufahrtsregelung mit zeitlicher Beschränkung des Güterumschlags

Besteht ein Teilfahrverbot (z.B. Motorwagen und Motorräder), und soll die Zufahrt nur zum Zwecke des Güterumschlags erlaubt sein, sich die Zeitangabe aber nicht auf die Zufahrt sondern (wegen dem Fussgänger-aufkommen) auf die Umschlagstätigkeit beziehen, erfolgt als Ausnahmetext lediglich: " Güterumschlag 05⁰⁰ - 11⁰⁰ / gestattet ".



Zeitliche Ausnahme bei Abbiegeverbot (Sig. 2.42 + Sig. 2.43)

Anwendungsbeispiel für ein Abbiegeverbot, bei welchem Taxis während einer bestimmten Zeitspanne (z.B. infolge eingeschränktem Tramverkehr) ausgenommen sind.



Ausnahme bei Fahrordnung/Gebotssignal (Sig. 2.32 - Sig. 2.41)

Anwendungsbeispiel für ein Gebotssignal, bei welchem für gewisse Fahrzeugkategorien eine weitere Fahrbeziehung zugelassen ist.



Velos auf Trottoir gestattet

Laut Art.43 Abs.2 SVG sind nur die vom Bundesrat festgelegten Ausnahmen zulässig: gemäss dem entsprechenden SSV-Artikel (Art.65 Abs.8) dürfen nur Fahrräder sowie E-Bikes bis 25km/h (d.h. ohne gelbes Nummernschild) und Motorfahrräder mit abgestelltem Motor auf Trottoirs zugelassen werden.

Bezüglich der nötigen Breiten etc.: siehe MOB-Planungshilfe "Gestaltung von Anlagen für den Fuss- und Veloverkehr".

Im Weiteren wird auf das Rechtsgutachten "Velos auf dem Trottoir" (Prof. Dr. A. Griffel und Dr. M. Kaufmann, 6. Juli 2018, im Auftrag der Stadt Zürich, Dienstabteilung Verkehr) verwiesen.

Um die Zulassung anzuzeigen, wird das Trottoir mit Sig. 2.61 versehen, ergänzt durch «Velo-Piktogramm / gestattet».

Ende-Signal: Falls das Ende der Zulassung sich nicht aus der örtlichen Situation ergibt, erfolgt eine gleiche Signalisierung wie am Beginn, aber der Zusatz wird mit drei schwarzen Diagonalstreifen von links unten nach rechts oben durchgestrichen.

f) Anzeige von Einzelbewilligungen

Bei Vorschriftssignalen werden spezifische Einzelbewilligungen (z.B. «ausgenommen mit schriftl. Bewilligung») auf einer Zusatztafel nur angezeigt, wenn keine allgemeinen Ausnahmen (z.B. zeitliche Ausnahmen vom Verbot) bestehen und vermerkt sind.

g) Wechselsignale

Unregelmässig geltende Gefahrensignale oder nur temporär geltende Vorschriftssignale sollen mittels Wechselsignal (Prismen oder LED) erfolgen.

h) Privatsignale

Für Zusatztafeln bei Signalen auf privaten Arealen: siehe Kapitel 11.

7.3 Grundlagen / Weitere Angaben

Art. 63 - 65 SSV (Ergänzende Angaben zu Signalen)

Art.101 Abs.7 SSV (weisse Tafel)

SN 640'815 (Strassensignale) [enthält nur Querverweise]

8. Platzierung der Signale

8.1 Allgemeine Bestimmungen bezüglich Signale

Signale stehen grundsätzlich am rechten Strassenrand. Sie können über die Fahrbahn gehängt oder auf Inseln gestellt werden; eine Signalisation ausschliesslich am linken Strassenrand ist nur in zwingenden Ausnahmefällen zulässig. (Art.103 Abs.1 SSV)

Signale gelten für die ganze Fahrbahn, sofern sich nicht aufgrund der Platzierung oder aus der betreffenden SSV-Bestimmung zweifelsfrei ergibt, dass sie nur für einzelne Fahrstreifen oder besondere Verkehrsflächen gelten (Art.101 Abs.4 SSV). Deshalb ist bei der Projektierung auch dem Standort der Signale jeweils besondere Beachtung zu schenken.

Am gleichen Pfosten dürfen zwei, in zwingenden Ausnahmefällen drei Signale angebracht werden; dies gilt nicht für Wegweiser. (Art.101 Abs.6 SSV)

Bei mehreren Signalen am gleichen Ständer ist einem allfälligen unterschiedlichen Geltungsbereich spezielle Beachtung zu schenken.

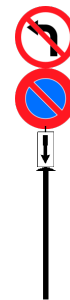
Da Vorwegweiser und Tabellenwegweiser nur für *Ortsunkundige* von Belang sind, sollten am betreffenden Standort/Standrohr nicht auch Signale platziert werden, wenn diese sich an *alle* Verkehrsteilnehmer richten sollen (und weil die Signale zudem in der Regel einen anderen örtlichen Geltungsbereich haben).

Signale stehen in der Regel rechtwinklig zum Strassenverlauf. (SN 640'846)

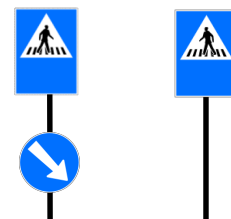
Signale dürfen nicht in das Lichtraumprofil der Fahrbahn (vgl. Pläne Bauprojekt) hineinragen. Der minimale bzw. maximale Abstand zwischen dem Fahrbahnrand und der nächsten Signalkante beträgt innerorts 0.30m - 2.00m, ausserorts 0.50m - 2.00m, in besonderen Fällen (entlang der Fahrbahn verlaufende Radwege, Strassenbahngleise etc.) maximal 3.50m. (Art.103 Abs.4 SSV; SN 640'846)

8.2 Mehrere Signale am gleichen Pfosten

Signale für den fahrenden Verkehr werden oben, jene für den ruhenden Verkehr werden unten platziert.



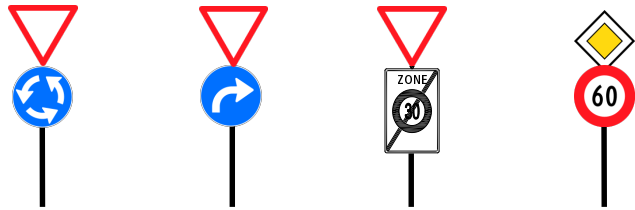
Um die Wirksamkeit nicht zu reduzieren (möglichst hohe Sicherheit am Fussgängerstreifen), sollen an Ständern mit Signalen 4.11 (bzw. 4.11a) grundsätzlich keine weiteren Signale montiert werden, ausgenommen bei Inseln allfällige ortsgebundene Signale 2.34.



8.3 Mehrere Signale für den fahrenden Verkehr (inkl. ein Vortrittssignal)

Reihenfolge von oben nach unten:

- Vortrittssignal;
- übrige Signale.

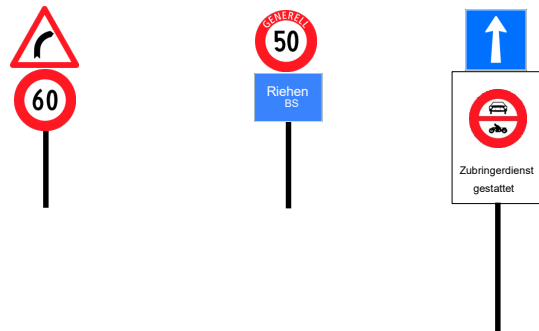


8.4 Mehrere Signale für den fahrenden Verkehr (ohne ein Vortrittssignal)

Reihenfolge von oben nach unten:

- Gefahrensignal;
- Vorschriftssignal;
- Hinweissignal.

Eine Ausnahme bildet das Signal 4.08 (Einbahnstrasse), welches aus konstruktiven Gründen in der Regel oben angebracht wird.



8.5 Kombination mit Lichtsignalen

An Lichtsignal-Masten sollen nur Signale platziert werden, welche mit den Ampeln einen Zusammenhang haben. Es sind dies einerseits Fahrordnungen (z.B. Signale 2.36 - 2.43), wenn solche zusätzlich nötig sind, und andererseits sogenannte Sekundärsignale (z.B. Signale 1.18, 3.01 - 3.04) zur Regelung der Vortrittsverhältnisse, wenn die Lichtsignalanlage auf Gelbblinken oder dunkel ist.

Falls Wegweiser an Lichtsignal-Masten platziert werden, müssen sie einen ausreichenden Abstand zu den Ampeln haben, so dass insbesondere Fahnenwegweiser als "eigenständig" wahrgenommen werden, und keine Widersprüche resultieren können. Analoges gilt bei der Montage von Ampeln an Masten mit bestehenden Wegweisern, damit keine Fehlinterpretationen der Lichtsignale erfolgen.

8.6 Rückseitige Tafelkombination

Bei einer rückseitigen Tafelkombination wird die Vorderseite gegebenenfalls mit einer grauen Fläche gestaltet, damit die Tafel auf der Vorderseite ihre entsprechende Gestalt behält.



8.7 Erfassbarkeit/Wirksamkeit der Signale

Die Art der Platzierung am Pfosten spielt eine wesentliche Rolle bezüglich der Wirksamkeit (bei Gefahrensignalen und Hinweissignalen) oder bezüglich dem Befolgungsgrad (bei Verbotssignalen), wobei dies z.T. im Unterbewusstsein erfolgt.

Details (gute und schlechte Lösungen): siehe Kapitel 9.4 (Art der Montage).

LED-Signalbilder sind aufgrund des limitierten Abstrahlwinkels jeweils bezüglich Sichtbarkeit aus den möglichen Zufahrtsrichtungen speziell zu prüfen.

8.8 Grundlagen / Weitere Angaben

Art. 101 Abs. 6 SSV (Grundsätze)

SN 640'846 (Signale; Anordnung an Haupt- und Nebenstrassen)

VSS 40'847 (Signale; Anordnung an Kreisverkehrsplätzen)

9. Ausgestaltung der Signale

9.1 Grösse

a) Formate innerorts

Aufgrund der engen Platzverhältnisse bei den Stadtstrassen und bei den Kantonsstrassen in Riehen und Bettingen sowie zwecks einheitlicher Regelung wird grundsätzlich das Kleinformat (Ø 40cm bzw. Δ 60cm bzw. □ 50x70cm) verwendet.

Signalspezifische Ausnahme: Das Signal «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» (Sig.2.30.1) wird (sowohl einzeln, als auch in Verbindung mit einer Ortsbeginn-Tafel) mit Ø 60cm angebracht, wenn dies platzmässig möglich ist.

Anwendungsspezifische Ausnahmen Velos und Fussgänger: Auf Verkehrsflächen, die Fussgängern oder Radfahrern vorbehalten sind, können in besonderen Fällen die Gefahrensignale sowie das Signal «Kein Vortritt» in einem um einen Drittel reduzierten Kleinformat verwendet werden (Beispiel: Sekundärsignal bei Veloampel).

Anwendungsspezifische Ausnahmen Tram: Falls aus Gründen des Lichtraumprofils (beispielsweise für sich alleine auf schmaler Insel stehende Tram-Ampel mit Sekundärsignal wegen Kreuzung mit einer signalisierten Hauptstrasse) eine Verkleinerung des Signals «Kein Vortritt» erforderlich ist (Art.102 Abs.3 SSV), so ist ein sogenanntes *reduziertes Kleinformat* (∇ 40cm) in Analogie zu Art.102 Abs.2 SSV) zu verwenden.

b) Formate ausserorts

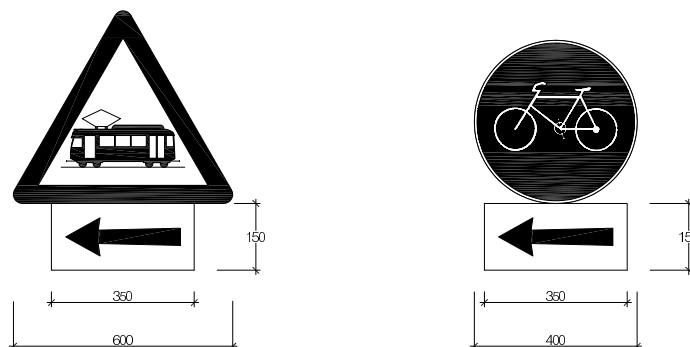
Bei den Kantonsstrassen wird ausserorts grundsätzlich das Normalformat (Ø 60cm bzw. Δ 90cm) verwendet.

Örtlichkeitsspezifische Ausnahmen: Bei engen Platzverhältnissen kann auf das Kleinformat ausgewichen werden. Zudem wird das Kleinformat bei untergeordneten Wegen (z.B. Lange Erlen) verwendet.

c) Abmessungen

Die Abmessungen der einzelnen Signale können entsprechend den oben angegebenen Formaten dem Anhang 1 der SSV entnommen werden.

Bei der Richtungstafel (Sig.5.07) erfolgt in BS eine einheitliche (signaltyp-unabhängige) Abmessung:



9.2 Darstellung auf weisser Tafel

Signale können auf einer rechteckigen weissen Tafel dargestellt werden (Art.101 Abs.7 SSV):

- innerorts, wenn zusätzliche Angaben erforderlich sind;
- ausserorts auf unbedeutenden Nebenstrassen (z.B. Waldwege);
- bei Wechselsignalen (z.B. mittels Prismen).

Die Zusatztafel «Richtung der Hauptstrasse» erfolgt immer separat, ebenso in der Regel die «Anfangstafel», die «Wiederholungstafel» und die «Endetafel».



Bei den folgenden Signalen darf durch Montage-Rahmen etc. die optische Form nicht verändert werden:



richtig



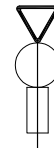
falsch



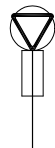
richtig



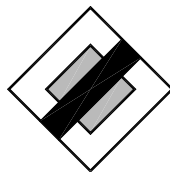
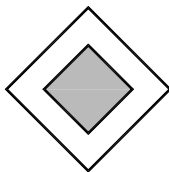
falsch



richtig



falsch



richtig



falsch

9.3 Darstellung als Wechselsignal

Signale in lichttechnischer Ausführung (Wechselsignale) können einen schwarzen Grund aufweisen (Art.101 Abs.7^{bis} SSV).

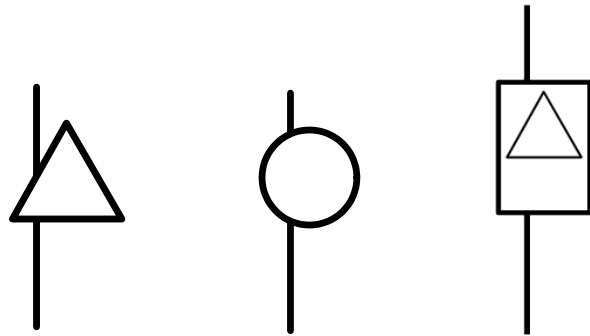
9.4 Art der Montage

Die Art der Platzierung am Pfosten spielt eine wesentliche Rolle bezüglich der Wirksamkeit (bei Gefahrensignalen und Hinweissignalen) oder bezüglich dem Befolgungsgrad (bei Verbotssignalen), wobei dies z.T. im Unterbewusstsein erfolgt.

Die Signale sollten deshalb jeweils mittig am Standrohr/Pfosten/Beleuchtungskandelaber montiert werden.

Insbesondere sollten bei der Montage die rechts abgebildeten Positionen *vermieden* werden.

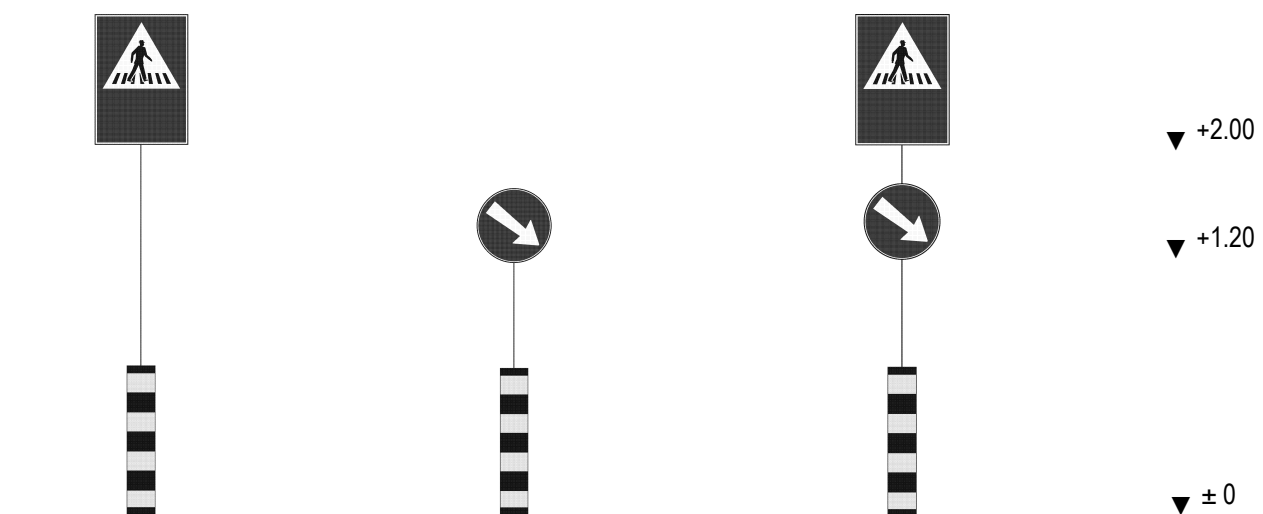
Auch sollten Signale möglichst *nicht* mit Strassennamen-Tafeln zusammen am gleichen Pfosten montiert werden; gegebenenfalls ist ein vertikaler Abstand von mind. 10cm einzuhalten.



Falls zwei Signale (exkl. Wegweisungen), welche für unterschiedliche Richtungen gelten, am gleichen Pfosten montiert und gleichzeitig sichtbar sind, sollen sie einen vertikalen Abstand von mindestens 10cm aufweisen, damit sie vom Verkehrsteilnehmer klar zugeordnet und richtig gedeutet werden können (SN 640'846).

9.5 Spezifische Montagehöhen für Signale 2.34 und Signale 4.11a

Damit bei Fussgängerinseln optimale Sichtverhältnisse bestehen, ist das Signal 4.11a (Standort FGS) mit UK Signal = 2.00m ab OK Insel zu montieren, und allenfalls nötige Signale 2.34 (Hindernis rechts umfahren) bzw. Signale 2.35 (Hindernis links umfahren) sind je mit UK Signal = 1.20m ab OK Insel zu montieren (siehe nachstehende Abbildungen).



9.6 Spezifische Montagehöhen für Sekundärsignale

Um bei einem lichtsignalgeregelten Knoten die Vortrittsverhältnisse auch bei Gelbblinken sowie bei einem Ausfall der Lichtsignalanlage zu regeln, werden sogenannte Sekundärsignale (aus Platzgründen im Kleinformat, gestützt auf Art.102 Abs.3 SSV) am LSA-Mast selbst (auf fahrbahnabgewandter Seite der Ampel, oder unter der Ampel, oder über der Ampel) positioniert.

Wo Tram-Ampeln für sich alleine stehen und ausnahmsweise Sekundärsignale erforderlich sind (d.h. bei Kreuzung mit einer signalisierten Hauptstrasse) sollen die Signale "Kein Vortritt" *unter* der Tram-Ampel angebracht werden (analoge Kombination wie in Teil 4, Kapitel 4.5, Abschnitt d).

9.7 Grundlagen / Weitere Angaben

Art.102 Abs.1-3 SSV (Grösse der Signale)

Art.117d SSV (Frist für Anpassungen der Signalisierung)

SN 640'815 (Strassensignale) [enthält nur Querverweise]

Weitere Normen: siehe Angaben bei der jeweiligen Signalkategorie

10. Leiteinrichtungen

10.1 Allgemeine Bemerkungen

a) Zweck

Leiteinrichtungen verdeutlichen den Verlauf der Fahrbahn (z.B. Leitpfeile in Kurven, Leitpfosten ausserorts) und kennzeichnen ständige Hindernisse (z.B. seitlich vorspringende Mauern, Hindernisse auf oder über der Fahrbahn).

b) Schraffur

Bei einer Leiteinrichtung hängt die Richtung der Schraffur davon ab, auf welcher Seite vorbei zu fahren ist. Von diesem Grundsatz ausgenommen sind in BS die auf der Fahrbahn stehenden Zonen-Elemente (vgl. spezifisches Kapitel 10.5).

Inselepfosten tragen horizontale Ringe.

c) Farbgebung

Inselepfosten sind gelb/schwarz, Hindernisse *neben* der Fahrbahn sind schwarz/weiss, und Hindernisse *auf* der Fahrbahn sind rot/weiss zu kennzeichnen.

Detailangaben: siehe Kapitel 10.2 - 10.5.

d) Grundlagen / Rechtliches



Art.82 SSV (Leiteinrichtungen)

SN 640'822 (Leiteinrichtungen)

10.2 Leitpfosten

Leitpfosten haben die Aufgabe, vor allem nachts und bei schlechten Sichtverhältnissen, den räumlichen Verlauf der Strasse zu verdeutlichen.


Die Anordnung von Leiteinrichtungen für einen ganzen Strassenzug oder eine bestimmte Strecke ist deshalb an Ort und bei Dunkelheit zu beurteilen.

Bezeichnung	Standort
 Leitpfosten links (Sig.6.31) (bzw. rückseitige Kennzeichnung von Leitpfosten 6.30)	50cm ab Aussenkante von Randlinie (wenn keine RL: 50cm ab Fahrbahnrand)
 Leitpfosten rechts (Sig.6.30)	50cm ab Aussenkante von Randlinie (wenn keine RL: 50cm ab Fahrbahnrand)

Leitpfosten werden nur ausserorts und nur streckenweise aufgestellt. Bei Fahrbahnverschwenkungen sind Abweisbleche oder Abweisgelder (vgl. Kapitel 10.5) zu verwenden.

10.3 Kurvenpfeile/Leitpfeile

Kurvenpfeile (VSS-Bezeichnung: "Leitpfeile") haben die Aufgabe, sowohl tagsüber als auch vor allem nachts und bei schlechten Sichtverhältnissen, Kurven speziell zu kennzeichnen. Sie kommen nur bei Bedarf zur Anwendung (3 - 5 Leitpfeilen gemäss nachstehenden Spezifikationen):

Bezeichnung	Farbe	Format (mm)
 Leitpfeil (nach rechts weisend)	weiss auf schwarz	rechteckig: H = 700, B = 500
Leitpfeil (nach links weisend)	weiss auf schwarz	rechteckig: H = 700, B = 500

Sogenannte "Kurvenschranken" weisen auf dem gleichen Blech mehrere Pfeile auf:



Rechtskurve


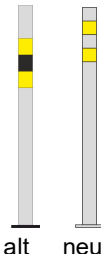




Linkskurve

10.4 Inselpfosten / Schutzpfosten / Sperrpfosten

Aktuell sind in Basel-Stadt zahlreiche Typen von Pfosten in verschiedenen Ausführungsvarianten aufgestellt. Die SSV definiert bei den Leiteinrichtungen nur gewisse Grundsätze (z.B. Farbgebung ist abhängig, ob auf oder ausserhalb der Fahrbahn stehend).

In der nachfolgenden Tabelle (siehe nächste Seite) sind aus signalisations-technischer Sicht (MOB) vier Pfosten-Typen/Ausführungen aufgelistet, um mittelfristig eine Standardisierung der Typen sowie eine Reduzierung der Anzahl Ausführungen zu erreichen.

Abbildung	techn. Bezeichnung	Höhe (mm)	Durchm. (mm)	Grundfarbe	reflekt. Ringe	Anwendung (Bemerkungen)
	Inselfosten neuer Typ	830	150	schwarz	4x gelb	Inselfosten (Bemerkungen: siehe A)
 alt neu	Stahlpoller Standard 2''	1020	51 (2 Zoll)	grau (Edelstahl oder verzinkt)	2x gelb (oder weiss)	Schutzpfosten auf Trottoir (zugunsten der Fussgänger, Bäume etc.) (Bemerkungen: siehe B)
 alt neu	Pfosten Typ 950 schwarz/gelb	950	115	schwarz	3x gelb	Schutzpfosten auf Trottoir (z.B. falls eine durchgehende Absenkung bei Fussgängerstreifen im Bereich einer Trottoirüberfahrt) (Bemerkungen: siehe C)
	Pfosten Typ 950 weiss/rot	950	115	weiss	3x rot	Sperrpfosten auf Fahrbahn (Bemerkungen: siehe D)

- (A) Der Standort des Pfostens ist in der Regel mittig zum Inselfopf. Ist der Inselfopf breiter als 2.00m, so wird der Pfosten in einem Abstand von 1.00m ab rechtem Inselfrand platziert.
- (B) Von der Fahrbahn baulich abgesetzte Fussgängerflächen (Trottoirs, angehobene Vorplätze etc.) können nötigenfalls zusätzlich mit Fussgängerschutzpfosten versehen werden, um das Befahren (z.B. zum Güterumschlag) zu verhindern. Der Standort des Pfostens ist ausserhalb des Lichtraumprofils der Fahrbahn festzulegen; bei Pfosten am Trottoirrand in der Regel in einem Abstand von 30cm zum Fahrbahnrand. Der Lagerbestand an Pfosten mit gelb/schwarz/gelben Ringen auf grauem Grund wird aufgebraucht. Die Stahlpoller sollen künftig SSV-konform nur noch zweifarbig sein (grau/gelb oder grau/weiss).
- (C) Der Lagerbestand mit 5 Ringen wird aufgebraucht, anschliessend sollen Pfosten mit 3 Ringen bestellt werden bzw. zum Einsatz kommen.
- (D) Auf der Fahrbahn stehende Absperrpfosten sind weiss mit retro-reflektierenden roten Ringen

10.5 Kennzeichnung von Hindernissen

a) Hindernisse über der Fahrbahn

Permanente Hindernisse über der Fahrbahn sind schwarz/weiss zu kennzeichnen, wenn sie unmittelbar ausserhalb des Lichtraumprofils sind, und rot/weiss, wenn sie in das Lichtraumprofil hineinragen (Höhe des Lichtraumprofils: innerorts in der Regel 4.00m + 0.30m = 4.30m; auf Ausnahme-transportrouten gelten spezifische Werte).



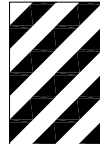
Bezeichnung	Format	Schraffur
Abweisblech (VSS-Begriff: Leitmarke)	je nach örtl. Situation	schwarz/weiss senkrecht

b) Seitliche Hindernisse

Ständige Hindernisse, die weniger als 1m vom rechten Fahrbahnrand entfernt sind, müssen gekennzeichnet werden, wenn der Strassenverlauf nicht leicht erkennbar ist. Stirnflächen von Stützmauern, Brückenbrüstungen etc. sind zu kennzeichnen, wenn die übliche Seitenfreiheit (innerorts 30cm, ausserorts 50cm) nicht vorhanden ist:



Bezeichnung	Format (mm)	Schraffur
Abweisblech (VSS-Begriff: Leitmarke)	H = 700 – 1000 B = 300 – 400 je nach örtl. Situation	schwarz/weiss 100mm breit 45° Richtung Fahrbahn geneigt



c) Fahrbahnverengungen

Bei Fahrbahnverengungen oder Fahrstreifenverschwenkungen kommen ausserhalb der Fahrbahn stehende "Abweisgeländer" (Geländer mit eingesetzten Schraffur-Tafeln) zur Anwendung:

Bezeichnung	Format (mm)	Schraffur
Abweisgeländer (VSS-Begriff: Leitmarke)	je nach örtl. Situation; z.B.: - Geländer B x H = 1300 x 1000 - Einsatz B x H = 1200 x 250	schwarz/weiss 100mm breit 45° Richtung Fahrbahn geneigt



d) Hindernisse auf der Fahrbahn

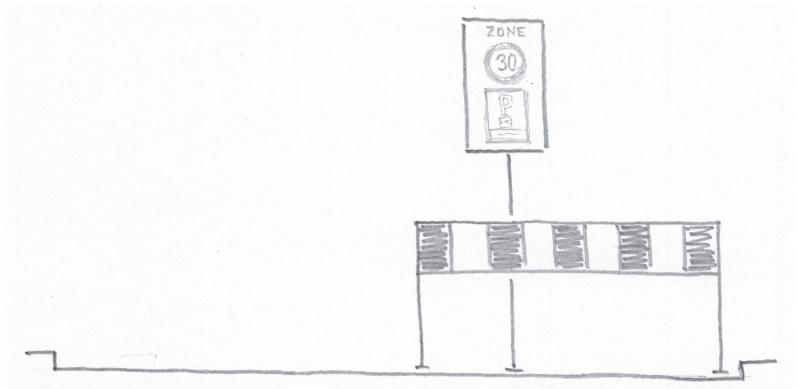
Permanente Hindernisse auf der Fahrbahn sind rot/weiss zu kennzeichnen:

- Pfosten mit rot/weissen Ringen;
- seitliche Hindernisse mit rot/weissen Abweisblechen (analog b);
- auf der Fahrbahn stehende Geländer mit rot/weissen Einsätzen (analog c);
- bei Tempo 30-Zonen und bei Begegnungszonen gemäss nachstehendem Abschnitt (e).

e) Hindernisse in Tempo 30-Zonen, Begegnungszonen und Fussgängerzonen

In den Zonen mit reduzierter Höchstgeschwindigkeit oder mit nur beschränkt zugelassenem Fahrverkehr werden die spezifischen Einrichtungen (z.B. Geländer bei Zonen-Tor, Pflanzentröge etc.) in Basel einheitlich mit senkrechter Schraffur (rot/weiss, da auf Fahrbahn stehend) versehen.

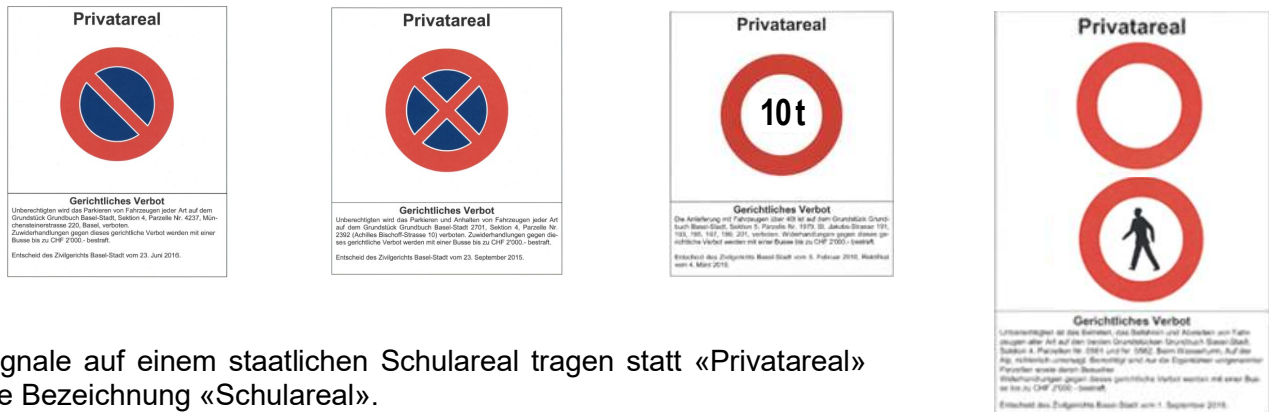
Die beim Tor einer Tempo-30-Zone übliche (bzw. anzustrebende) Kombination besteht aus Geländer und Signal (um 30cm eingerückt) gemäss der nebenstehenden Konfiguration. Diese Lösung hat u.a. den Vorteil, dass rückseitig auch ein Ende-Signal angebracht werden kann, und dieses durch die Parkierung nicht verdeckt wird. Zudem besteht keine Gefahr, dass Lastwagen/Lieferwagen mit den Spiegeln hängen bleiben.



11. Verkehrssignale auf Privatgrundstücken

11.1 Signalbilder / Texte

Beispiele für Signalisierungen auf Privatarealen und bei Privatstrassen:



Signale auf einem staatlichen Schulareal tragen statt «Privatareal» die Bezeichnung «Schulareal».

11.2 Ausgestaltung / Standort / Ausrichtung

Ausgestaltung:

- Auf Privatareal befindliche Signale und Markierungen, welche sich an den allgemeinen Verkehr richten, haben bezüglich Ausgestaltung der eidgenössischen Signalisationsverordnung (SSV) zu entsprechen. Die in den kantonalen Ausführungsbestimmungen betreffend öffentliche Signale, Wegweisungen und Markierungen enthaltenen Angaben gelten dementsprechend sinngemäss auch für private Signale, Wegweisungen und Markierungen.
- Die Grösse der in Kapitel 11.1 abgebildeten Tafeln richtet sich nach der Anzahl der abzubildenden Signale und der Textlänge des gerichtlichen Verbots. Die Signale werden in der Regel im Kleinformat (Durchmesser der runden Signale = 40cm) abgebildet. Bei einem einzigen Signal und dem üblichen Text beträgt das Tafelmass in der Regel 50x70cm.

Standort/Ausrichtung:

- Hinweissignale (z.B. "Parkhaus", inkl. Besetztanzeige): Signalbild senkrecht zur Randsteinführung der durchgehenden Strasse, ausserhalb der Lichtraumprofile von Fahrbahn und von Parkhaus-Einfahrt/Ausfahrt;
- Verbotssignale (z.B. Fahrverbot oder Parkverbot auf Zufahrt etc.): Signalbild parallel zum Randstein der durchgehenden Strasse und von diesem wenn möglich mindestens 1m abgesetzt (aus Gründen der Lesbarkeit des Signals), ausserhalb des Lichtraumprofils der Zufahrt.

S+M-Plan:

- Private Signale/Wegweiser/Markierungen, welche ausnahmsweise auf Allmend sind (z.B. Sig.4.21 mit Frei/Besetzt-Anzeige bei Parkhäusern), sind in den S+M-Plan aufzunehmen.
- Neben jedem Eintrag ist jeweils "(Privatsignal)" oder "(privat)" zu vermerken.

11.3 Bewilligung

Verkehrssignale auf Privatgrundstücken sind bewilligungspflichtig (Art.113 Abs.3 SSV) und bedingen in gewissen Fällen ein «Gerichtliches Verbot»; Details siehe Teil 5 (Erlass von Verkehrsanordnungen).

Für die Bewilligung von Signalen auf einem staatlichen Schulareal gelten das Vorgehen und die Anforderungen (Gerichtliches Verbot) wie bei einem Privatsignal.

12. Liste der Abkürzungen

In Teil 1 (Signale), Teil 2 (Wegweisung), Teil 3 (Markierungen), Teil 4 (Lichtsignale, inkl. Kreuzungen Schiene/Strasse) und Teil 5 (Verkehrsordnungen) werden folgende Abkürzungen verwendet:

AB-SSV	Ausführungsbestimmungen zur Signalisationsverordnung
APK	Anwohnerparkkarte
ASTRA	Bundesamt für Strassen (CH)
AVsi	Abteilung Verkehrssicherheit (Kantonspolizei Basel-Stadt)
BAST	Bundesanstalt für Strassen (D)
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
BVB	Basler Verkehrsbetriebe
BVD	Bau- und Verkehrsdepartement (Basel-Stadt)
DB	Deutsche Bahn
EBV	Eisenbahnverordnung
ES	Erschliessungsstrasse
FG	Fussgänger
FGS	Fussgängerstreifen
HSS	Hauptsammelstrasse
HVL	Halteverbotslinie
HVS	Hauptverkehrsstrasse
IV	Individualverkehr
Kapo	Kantonspolizei (Basel-Stadt)
LSA	Lichtsignalanlage
LW	Lastwagen
Mark.	Markierung (mit Nummer gemäss SSV)
MOB	Amt für Mobilität (Basel-Stadt)
OK	Oberkante
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PLZ	Postleitzahl
POL	Polizei
QSS	Quartiersammelstrasse
Sig.	Signal (mit Nummer gemäss SSV)
S+M-Plan	Signalisierungs- und Markierungsplan
SN	Schweizer Norm
SSV	Signalisationsverordnung
SVG	Strassenverkehrsgesetz
TBA	Tiefbauamt (Basel-Stadt)
UK	Unterkante
UVEK	Dept. für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (CH)
VA	ehem. Verkehrsabteilung (Kantonspolizei Basel-Stadt)
Vrk	Hauptabteilung Verkehr (Kantonspolizei Basel-Stadt)
VRV	Verkehrsregelverordnung
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute