

Ausführungsbestimmungen zur Signalisationsverordnung

Teil 3: Markierungen

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|-----------|
| 1. Einleitung | 3 |
| 1.1 Grundlagen / Aufbau / Zweck..... | 3 |
| 1.2 Inhalt / Geltungsbereich | 3 |
| 1.3 Homepage / Geltende Version | 3 |
| 2. Allgemeine Bemerkungen | 4 |
| 2.1 Strassenkategorien | 4 |
| 2.2 Grundsätze bezüglich Verkehrsanordnungen..... | 4 |
| 2.3 Allgemeine Bestimmungen bezüglich Markierungen | 4 |
| 2.4 Signalisierungs- und Markierungsplan | 4 |
| 3. Längsmarkierungen..... | 5 |
| 3.1 Mittellinien | 5 |
| 3.2 Rand- und Führungslinien..... | 7 |
| 3.3 Radstreifen | 9 |
| 3.4 Busstreifen | 12 |
| 3.5 FG-Längsstreifen | 13 |
| 4. Quermarkierungen..... | 14 |
| 4.1 Haltelinie (inkl. ununterbrochene Längslinie)..... | 14 |
| 4.2 Wartelinie (inkl. ununterbrochene Längslinie)..... | 18 |
| 4.3 Fussgängerstreifen | 19 |
| 4.4 Sperrflächen | 21 |
| 5. Markierungen für den ruhenden Verkehr..... | 22 |
| 5.1 Zickzacklinie | 22 |
| 5.2 Parkverbotslinie..... | 22 |
| 5.3 Halteverbotslinie (selbständig)..... | 23 |
| 5.4 Halteverbotslinie vor Fussgängerstreifen..... | 24 |
| 5.5 Parkfelder und Parkverbotsfelder | 25 |
| 6. Diverse Markierungen | 26 |
| 6.1 Einspurpfeile und Richtungspfeile..... | 26 |
| 6.2 Abweispfeile | 29 |
| 6.3 Symbole (Velo und Fussgänger)..... | 30 |
| 6.4 Besondere Markierungen / Bodenschriften / aufgemalte Signale..... | 31 |
| 6.5 Taktil-visuelle Markierungen..... | 32 |
| 7. Markierungen auf Privatgrundstücken | 33 |
| 7.1 Voraussetzungen / Ausgestaltung..... | 33 |
| 7.2 Bewilligung | 33 |
| 8. Liste der Abkürzungen | 34 |

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 den Beteiligten bei der Projektierung (Ingenieurbüros) 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

Alle 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). 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 3 nennt zu den gebräuchlichsten Markierungen (mit Angabe von SSV-Nummer und SSV-Artikel) jeweils die entsprechenden Normen sowie die wichtigsten kantonsspezifischen Präzisierungen, Abweichungen und Ergänzungen. Zum raschen Auffinden eines Themas ist den betreffenden Kapiteln jeweils die offizielle Illustration aus der SSV vorangestellt.

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 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).

Markierungen 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).

2.3 Allgemeine Bestimmungen bezüglich Markierungen

Entsprechend Kapitel 2.2 sind bei den Markierungen besonders jene mit Verbot-Charakter (Sicherheitslinien, Sperrflächen, Halteverbotslinien) usw. zurückhaltend bzw. nur in der wirklich nötigen Länge vorzusehen.

Bei Fahrstreifenlinien ist die Fahrdynamik der Motorfahrzeuge und Velos zu beachten. Längsmarkierungen müssen untereinander tangential anschliessen, ebenso bei baulichen Gegebenheiten (z.B. Inseln), und dürfen keine Unstetigkeiten aufweisen.

Bei Knoten sind die Schleppkurven (in der Regel jene für Sattelschlepper) zu beachten.

2.4 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. Dabei ist insbesondere zu beachten: Bei neu anzubringenden unterbrochenen Linien wird in gleicher Farbe auch deren Teilung vermerkt. Längen werden nur angegeben, wenn von den üblichen Massen abgewichen wird, oder spezielle Verhältnisse vorliegen.

3. Längsmarkierungen

3.1 Mittellinien

Basierend auf dem Hierarchieplan für das Strassennetz besteht in Basel-Stadt folgende Tendenz betreffend Mittellinien:

| Strassentyp | Mittellinie (ML) |
|------------------------------------|---|
| HVS (Hauptverkehrsstrasse) | immer |
| HSS (Hauptsammelstrasse) | in der Regel (je nach örtlichen Verhältnissen) |
| QSS (Quartiersammelstrasse) | bei $V_{zul} = 50$ km/h: je nach örtl. Verhältnissen bei $V_{zul} = 30$ km/h: in der Regel keine |
| ES (Erschliessungsstrasse) | keine |

Die Mittellinie trennt gegenläufige Fahrrichtungen. Im Normalfall erfolgt eine Leitlinie mit Teilung gemäss nachstehender Tabelle; in besonderen Fällen erfolgen eine Sicherheitslinie oder eine Doppelte Sicherheitslinie oder eine Doppellinie.



| Bezeichnung | Farbe und Teilung (m) | Strichbreite |
|--|--|--------------|
| Sicherheitslinie (6.01) - normal (i.o. mind. 20m, a.o. mind. 50m) - kurzer Unterbruch (bei Ein- und Ausfahrt) [Überquerung von beiden Seiten zulässig] - seitlich parallel ergänzt (bei Ein- oder Ausfahrt) mit kurzer unterbrochener Linie [Überquerung von einer Seite zulässig] | weiss ununterbrochen Lücken à 1m und Strich(e) à 1m [weiss] in Sicherheitslinie 3 Striche / 2 Lücken à 1m [weiss = Verkehr generell] [gelb = nur BUS/VELO/MOFA] parallel zu Sicherheitslinie | 15 cm |
| Doppelte Sicherheitslinie (6.02) - normal | weiss ununterbrochen | 15 cm |
| Leitlinie (6.03) - allgemein - Einspurstrecken - über Knoten | weiss 3/6 2/4 1/2 | 15 cm |

In der vorstehenden Tabelle bedeutet "über Knoten" im Normalfall: ab Beginn des Einlenkers bis zum Ende des Einlenkers.

Detailhinweise zur Anwendung:

Bei Inseln ist die Mittellinie jeweils tangential zum weiteren Fahrbahnverlauf anzuschliessen, so dass beim linken Fahrstreifenrand kein Knick resultiert.

Bei Inseln ist eine Sicherheitslinie (inkl. Vorwarnlinie) vorzusehen.

Bei einem Versatz ist die Verziehungslänge der Markierung gemäss der entsprechenden Formel in VSS 40'262 (Knoten) zu bestimmen. Falls auch der Randstein einen Versatz aufweist, ist die Verziehung der Mittelmarkierung so vorzunehmen, dass eine möglichst stetige Änderung der Fahrstreifenbreite und somit eine möglichst kontinuierliche Verkehrsführung resultiert.

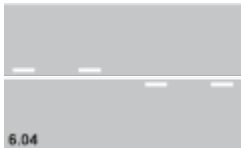
Bei Vorsortierstreifen sind die Leitlinien so zu legen, dass ohne Spurwechsel der Verkehr automatisch in die Geradeausrichtung geleitet wird, und eine allfällige separate Linksabbiege- bzw. Rechtsabbiegespur mittels Fahrstreifenwechsel erreicht wird.

Bei Strassen mit Gegenverkehr, welche mehr als zwei Mfz-Streifen aufweisen, kann die Mittellinie ausgeprägter (20cm statt 15cm breit) ausgeführt werden.

Zur Abgrenzung der Fahrbahn bzw. des Fahrstreifens gegenüber Strassenbahngleisen werden Sicherheitslinien (mit oder ohne Sperrfläche) verwendet.

Bezüglich Markierung bei Signal 2.63 (Rad- und Fussweg mit getrennten Verkehrsflächen): vgl. Kapitel 3.3 (Radstreifen).

Darf die Sicherheitslinie in gewissen Bereichen von einer Seite aus überfahren werden, erfolgt eine sogenannte Doppellinie:



| Bezeichnung | Farbe und Teilung (m) | Strichbreite |
|---------------------------|-----------------------|--------------|
| Doppellinie (6.04) | weiss ; 3/6 | 15 cm |

Die Sicherheitslinie wird ausserorts mittels einer Vorwarnlinie angekündigt:



| Bezeichnung | Farbe und Teilung (m) | Strichbreite |
|----------------------------|-----------------------|--------------|
| Vorwarnlinie (6.05) | weiss ; 4/2 | 15 cm |

Innerorts werden in der Regel keine Vorwarnlinien angebracht; falls besonderer Fall mit kurzer Strecke, dann Teilung 1/1 (vgl. Abbildung).

Rechtliches: Art.73 SSV (Sicherheitslinie, Leitlinien, Doppellinien, Vorwarnlinien)
Art.74 SSV (Fahrstreifen)

Normen: SN 640'850a (Markierungen: Ausgestaltung)
VSS 40'862 (Markierungen: Anwendungen)

3.2 Rand- und Führungslinien



| Bezeichnung | Farbe und Teilung | Strichbreite |
|-------------------------|-------------------------------|--------------|
| Randlinie (6.15) | weiss , ununterbrochen | 15 cm |

Eine Randlinie wird in BS in folgenden Fällen angeordnet:

- auf Hauptverkehrsstrassen ausserorts, wenn keine Randsteine (oder diese nur streckenweise) bestehen;
- auf Hauptsammelstrassen ausserorts, wenn keine Randsteine (oder diese nur streckenweise) bestehen;
- bei Kreiseln, an deren Innenrand (zur besseren Wahrnehmung);
- als Abweislinie (kurze Randlinie, die an Hindernissen am Fahbahnrand unter Berücksichtigung der Fahrdynamik vorbeiführt; wird meist durch eine Sperrfläche ausgefacht).



| Bezeichnung | Farbe und Teilung (cm) | Strichbreite |
|-----------------------------|------------------------|--------------|
| Führungslinie (6.16) | weiss , 50/50 | 15 cm |

Eine Führungslinie wird in BS in folgenden Fällen angebracht:

- auf HVS und HSS ausserorts mit Randstein: bei einer Verzweigung (ab Beginn Einlenker bis Beginn Warte-/Haltelinie) in der Flucht des Randsteins;
- auf HVS und HSS ausserorts mit Randlinie: bei einer Verzweigung (ab Beginn Einlenker bis Beginn Warte-/Haltelinie) in der Flucht der Randlinie;
- bei Radstreifen, welche über eine Verzweigung geführt werden (als Ergänzung der Warte-/Haltelinie bei der vortrittsbelasteten Einmündung);
- bei Kreiseln innerorts und ausserorts: bei den Kreisel-Ausfahrten;
- bei abknickender Hauptstrassenführung: im Verzweigungsbereich auf Seite der Einmündungen;
- zur Abgrenzung von sog. Mehrzweckstreifen (Art.76 Abs.2 SSV: gemäss Bst. d);
- bei unklarer Abgrenzung Fahrbahn/Nebenverkehrsfläche (siehe nachstehende Abbildungen);
- zur Verdeutlichung der Vortrittsverhältnisse bei Situationen gemäss Art. 15 Abs.3 VRV (s. Abb.);
- zur Schaffung eines Sicherheitsabstandes bei Radstreifen entlang Parkfeldern.

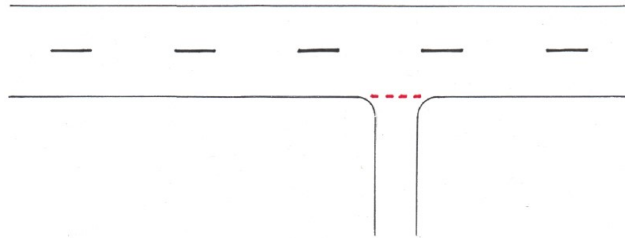
Rechtliches: Art. 76 SSV (Randlinie, Führungslinie)

Normen: SN 640'850a (Markierungen: Ausgestaltung)
VSS 40'862 (Markierungen: Anwendungen)

Spezielle Situationen bei einer HVS/HSS ohne Randlinie**a) Feldweg**

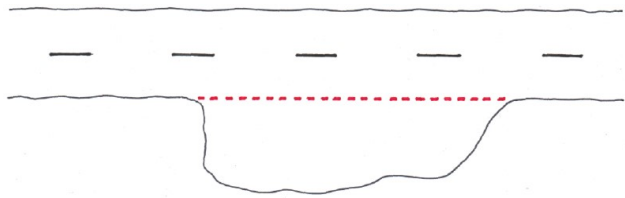
Führungslinie 50/50 ab Beginn des Einlenkers bis zum Ende des Einlenkers (in der Flucht von Randstein oder Belagsrand).

Bei Feldwegen, die als Erschließungsstrasse erscheinen, soll ausnahmsweise zusätzlich ein Signal «Kein Vortritt» (bei ungenügender Sicht: ein Signal «STOP» mit Haltelinie) angeordnet werden.

**b) Nebenverkehrsfläche**

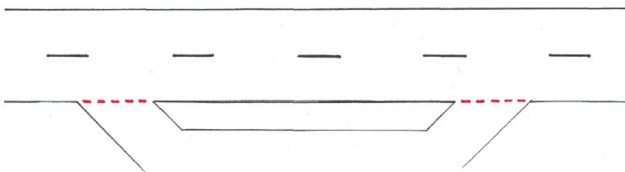
Führungslinie 50/50 in der Flucht von Randstein oder Belagsrand.

Kann auch bei Radwegen angewandt werden.

**c) Parkplatzausfahrt, Tankstelle, etc.**

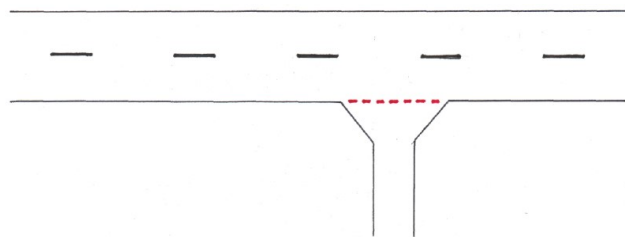
Führungslinie 50/50 in der Flucht von Randstein oder Belagsrand.

Falls ein Trottoir (mit abgesenktem Randstein, aber Restanschlag) vorhanden ist, erübrigt sich die Führungslinie.

**d) Private Ausfahrt**

Führungslinie 50/50 ab dem Beginn der beiden Abkröpfungen.

Falls ein Trottoir (mit abgesenktem Randstein, aber Restanschlag) vorhanden ist, erübrigt sich die Führungslinie.

Spezielle Situationen bei einer HVS/HSS mit Randlinie

Wenn eine Randlinie vorhanden ist, wird die Führungslinie analog den Situationen in den vier vorangehenden Abbildung angebracht, jedoch jeweils in der Flucht der Randlinie.

3.3 Radstreifen



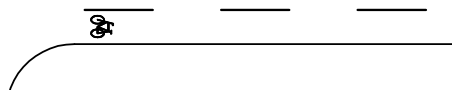
| Bezeichnung | Farbe und Teilung (m) | Strichbreite |
|--|------------------------------------|--------------|
| Radstreifenlinie (6.09) | gelb | 15 cm |
| - normal | 3/3 | |
| - Einspurbereich: normale Linie ununterbrochene Linie | 3/3 ununterbrochen (L= ca. 15m) | |
| - in Knoten und bei bei Trottoirüberfahrten | 1/1 | |
| - bei einem «Rad- und Fussweg mit getrennten Verkehrsflächen» (Sig.2.63) | ununterbrochen | |

Im Vorsortierbereich von Knoten wird in BS die Radstreifenlinie auf den letzten ca. 15m vor dem Haltebalken ununterbrochen ausgeführt, so dass dieser Teil durch Motorfahrzeuge nicht befahren wird.

Die Bezeichnung "in Knoten" bedeutet bei vortrittsbelasteten Querfahrbahnen konkret: 1/1-Linie ab Beginn des Einlenkers bis zum Ende des Einlenkers, resp. entlang der Randsteinabsenkung bei Trottoirüberfahrten.

Beginn des Radstreifens

Im Gegensatz zu Busstreifen sind Radstreifen am Beginn immer "offen".

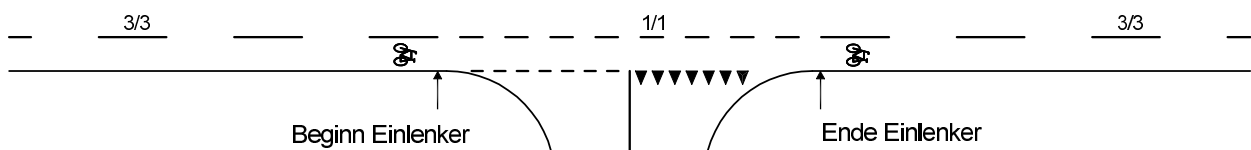


Radstreifen im Vorsortierbereich

Beispiel: siehe Abbildung im Abschnitt "Belagseinfärbungen".

Radstreifen im Bereich von Einmündungen

Über Verzweigungen dürfen Radstreifen nur markiert werden, wenn die einmündende Strasse vortrittsbelastet ist (Kein Vortritt oder STOP oder Trottoirüberfahrt), und wenn der Radstreifen vor und nach der Verzweigung eine Fortsetzung hat. Die Lücke beim Übergang von der 3m-Teilung zur 1m-Teilung (und umgekehrt) beträgt grundsätzlich 1m.



Radstreifen-Regelungen bei besonderen Situationen

a) bei Strassenverzweigung

Radstreifen, welche nicht vortrittsberechtigt über eine Verzweigung geführt werden können, müssen ca. 20m vor der Kreuzung/Gabelung/Einmündung enden, falls keine Vorsortierspuren bestehen. Bei einer Vorsortierung können sie richtungsspezifisch (gleiche Fahrtrichtung[en] wie anliegende Mfz-Spur) bis zur Halte-/Wartelinie gezogen werden.

b) bei Kreisverkehrsfläche

Damit in der Kreiselfzufahrt eine gute Verflechtung erfolgen kann, muss der Radstreifen am Beginn einer allfälligen Vorsortierung (bei zweistreifiger Zufahrt) bzw. ca. 20m vor der Kreisfahrbahn (bei einstreifiger Zufahrt) enden.

c) bei Fahrbahnverengung

Bei einer Fahrbahnverengung, welche breitenmässig keinen Radstreifen mehr zulässt, muss die Radstreifenlinie ca. 20m vor dem Beginn der baulichen Verengung enden.

d) bei Insel

Bei einer Insel (mit Fussgängerstreifen oder Inseln als Querungshilfe) muss der Fahrstreifen mindestens so breit sein, dass ein Parallelfahren zweier Fahrzeuge der grössten zulässigen Breite (also Lastwagen auf Motorfahrzeug-Fahrstreifen sowie Velo mit Anhänger auf Radstreifen möglich ist).

Bei ungenügender Breite im Inselbereich muss der Radstreifen unterbrochen werden. Der Unterbruch erfolgt ca. 20m vor jenem Punkt, wo die erforderlichen Werte unterschritten werden, und reicht bis ca. 20m nach der Insel.

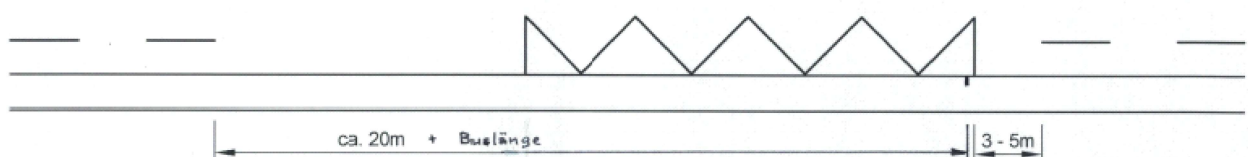
e) bei Fussgängerstreifen

Wenn vor und nach dem Fussgängerstreifen (FGS) ein Radstreifen besteht, ist folgende Konfiguration vorzusehen:

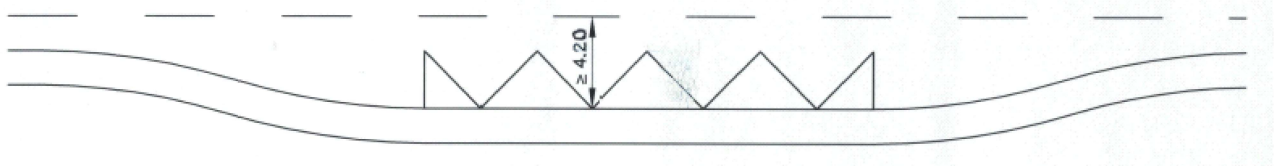
- keine Halteverbotslinie;
- Radstreifen bis an den Fussgängerstreifen ziehen (Zwischenräume allenfalls vergrössern, so dass letzter Strich von Radstreifen-Markierung 1m vor den FGS-Balken endet; erster Radstreifen-Strich beginnt 1m nach den FGS-Balken).

f) bei Bushaltestelle

Bei einer Fahrbahn-Haltestelle wird die Radstreifenlinie gemäss Abbildung unterbrochen:



Bei einer Busbucht wird die Radstreifenlinie nicht unterbrochen, falls die Bucht eine ausreichende Tiefe (mind. 4.20m, vgl. Abbildung) aufweist. Neue Busbuchten sind entsprechend zu dimensionieren.

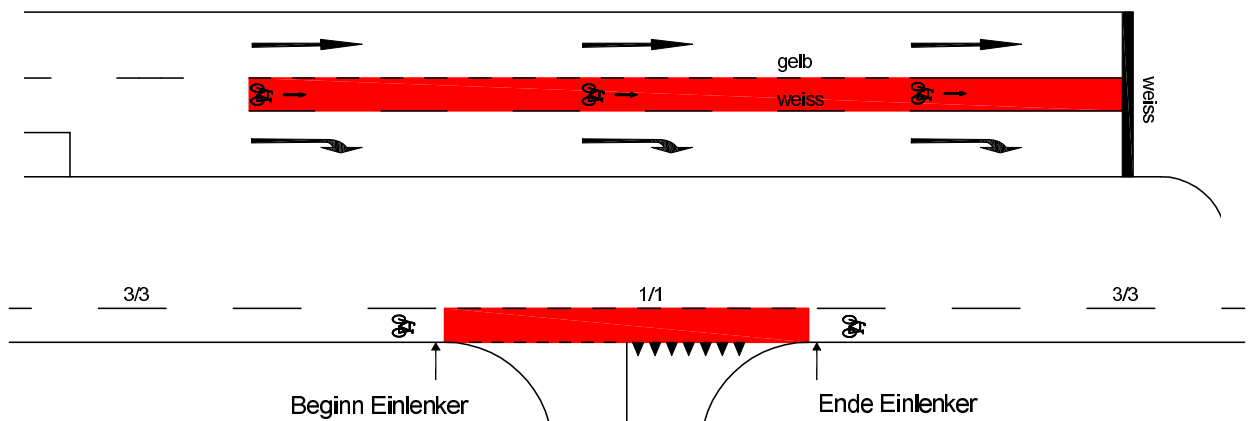


g) Belagseinfärbungen

Eine rote Einfärbung des Radstreifenbereichs soll für spezielle Situationen reserviert bleiben und erfolgt, um die Wirkung hoch zu halten, nur gezielt/punktuell (Details: VSS 40'252). Mögliche Anwendungsfälle auf HVS/HSS sind:

- Radstreifen zwischen zwei Mfz-Fahrstreifen;
- Radstreifen mit grossem Anteil an querendem Rechtsabbiegeverkehr;
- Radstreifen in direkter Fortsetzung von einem Radweg mit gleichenorts querendem Rechtsabbiegeverkehr;
- Radstreifen bei Autobahnausfahrten (im ersten Begegnungsfall).
- Radstreifen mit schleifenden Querungen durch einfahrenden/ausfahrenden Motorfahrzeugverkehr.

Die formelle Anordnung der Einfärbung erfolgt im Rahmen des Signalisierungs- und Markierungsplans (Erlass der Verkehrsanordnungen).



h) Velo-Symbol

Bezüglich allfälliger Velo-Symbole auf Radstreifen wird auf Kapitel 6.5 verwiesen.

i) Abbildungen

Für weitere Abbildungen zu den vorstehenden Fällen wird auf die MOB-Planungshilfe "Gestaltung von Anlagen für den Fuss- und Veloverkehr" verwiesen.

Rad- und Fussweg mit getrennten Verkehrsflächen

Verkehrsflächen für den Radverkehr und für den Fussverkehr sollen prinzipiell baulich (Rabatte, Niveaudifferenz etc.) getrennt werden (vgl. MOB-Planungshilfe «Gestaltung von Anlagen für den Fuss- und Veloverkehr»). Wo dies nicht möglich ist, und sie auf gleicher Ebene verlaufen, erfolgt eine Trennung mittels einer gelben, in BS grundsätzlich immer ununterbrochenen Line.

Einbahnstrasse mit Velo/Mofa-Gegenverkehr

Bei Einbahnstrassen mit Velo/Mofa-Gegenverkehr gelten in BS für gegenläufige Radstreifen die gleichen Grundsätze wie bei den gleichlaufenden Radstreifen (vgl. Tabelle am Beginn des Kapitels).

Weitere Angaben

Rechtliches: Art.74a SSV (Radstreifen)

Normen: SN 640'850a (Markierungen: Ausgestaltung)

VSS 40'252 (Knoten: Führung des Veloverkehrs)

VSS 40'862 (Markierungen: Anwendungen)

3.4 Busstreifen



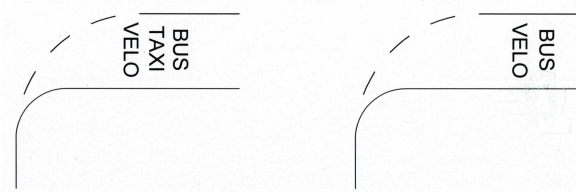
| Bezeichnung | Farbe und Teilung (m) | Strichbreite |
|--------------------------------|-----------------------|--------------|
| Busstreifenlinie (6.08) | gelb | 20 cm |
| - beim Beginn | 1/1 | |
| - normal | ununterbrochen | |
| - unterbrochen | 4/2 | |
| - in Knoten | 1/1 | |

Der Beginn eines Busstreifens (umgangssprachlich: "Busspur") wird je nach örtlicher Situation konzipiert (gebogene 1/1-Linie bei Knoten; gerade 1/1-Linie in 30°-Winkel auf freier Strecke).

Wo der Busstreifen auf einer bestimmten Länge durch Dritte überquert werden darf (beispielsweise Rechtsabbieger), ist die Linie unterbrochen (4/2) anzubringen.

Die Bezeichnung "in Knoten" bedeutet für die Busstreifenlinie konkret: 1/1-Linie bei der Querfahrbahn ab Beginn des Einlenkers bis zum Ende des Einlenkers der Querfahrbahn.

Werden auf einem Busstreifen auch Velos/Mofas zugelassen, ist dies in gelber Schrift anzuzeigen. In BUS-Streifen ist das "oberste" Wort immer «BUS» (dann die weiteren, wie «TAXI» und/oder «VELO»).



Rechtliches: Art.74b SSV (Busstreifen)

Normen: SN 640'850a (Markierungen: Ausgestaltung)
VSS 40'862 (Markierungen: Anwendungen)

3.5 FG-Längsstreifen



| Bezeichnung | Farbe | Neigung | Strichbreite |
|---|-------------|---------|--------------------------------------|
| Längsstreifen für Fußgänger (6.19) | gelb | 45° | Umrandung: 15 cm Schraffur: 15 cm |

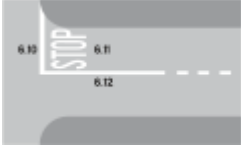
Die Neigung (Winkel zwischen Umrandung und Schraffur) ist im S+M-Plan mindestens an einer Stelle einzutragen/anzuschreiben, ebenso der Abstand der Schraffur-Striche.

Rechtliches: Art. 77 Abs.3 SSV (Längsstreifen für Fußgänger)

Normen: SN 640'850a (Markierungen: Ausgestaltung)
VSS 40'862 (Markierungen: Anwendungen)

4. Quermarkierungen

4.1 Haltelinie (inkl. ununterbrochene Längslinie)

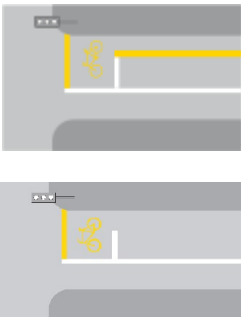


| Bezeichnung | Farbe und Teilung | Strichbreite |
|--------------------------|---|--------------|
| Haltelinie (6.10) | weiss , durchgehend (wenn nur für Velo: gelb) | 50 cm |

Die Haltelinie wird grundsätzlich gerade markiert. Bei sehr grossen Einlenker-Radien kann die Linie "geknickt" werden, falls je Schenkel mindestens 3.00m resultieren.

Bei STOP-Regelungen verläuft die Haltelinie in der Flucht (Randstein bzw. Randlinie) der vortrittsberechtigten Fahrbahn.

Vor Lichtsignalanlagen können auf der gesamten Breite des Fahrstreifens gelbe Haltelinien und ein Velosignet markiert werden, die für Rad- und Mofafahrer einen Aufstellbereich nach der weissen Haltelinie kennzeichnen.



| Bezeichnung | Farbe | Bemerkungen |
|---|-------------|---|
| Aufstellbereich für Radfahrer (6.26) - mit zuführendem Radstreifen (obere Abb.) - ohne zuführenden Radstreifen (untere Abb.) | gelb | nur unter bestimmten Bedingungen zulässig |

Für diese besonderen Aufstellbereiche muss entweder die nachstehende Bedingung (1) oder es müssen die beiden Anforderungen von (2) erfüllt sein (Art.75 Abs.7 SSV):

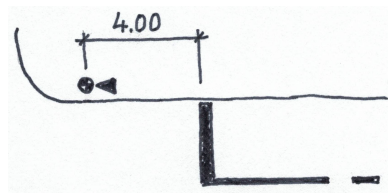
- (1) zuführender Radstreifen vorhanden (vgl. obere Abbildung; am Ende des Radstreifens erfolgt entsprechend der örtlichen Situation eine ca. 15m geschlossene Radstreifenlinie);
- (2) zuführender Radstreifen kann entfallen (vgl. untere Abbildung), wenn:
 - keine Rechtsabbiegemöglichkeit besteht, oder den anderen Fahrzeugen das Rechtsabbiegen bei der Verzweigung untersagt ist, *und*
 - der Fahrstreifen über eine ausreichende Breite (Anforderungen BS: mindestens 3.50m) verfügt, damit Rad-/Mofafahrer ungehindert rechts an wartenden Mfz vorbeifahren können.

Im Falle eines Aufstellbereichs ohne zuführenden Radstreifen werden für die weisse Haltelinie in der Regel folgende Masse angewendet:

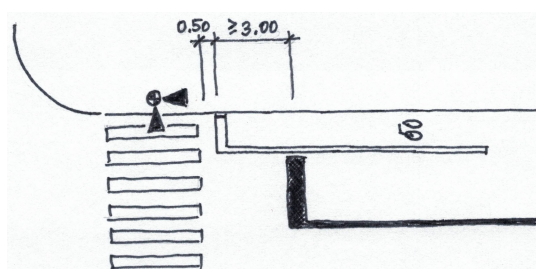
- (a) falls die gesamte Fahrstreifenbreite weniger als 3.95m aufweist:
 - Haltelinie = 2.75m;
 - Lücke = Restmass;
- (b) falls die gesamte Fahrstreifenbreite 3.95m oder mehr aufweist:
 - Lücke = 1.20m;
 - Haltelinie = Restmass.

Bei Lichtsignalanlagen sind bezüglich Haltelinie vier grundsätzliche Fälle (siehe Abbildungsbeispiele) zu unterscheiden:

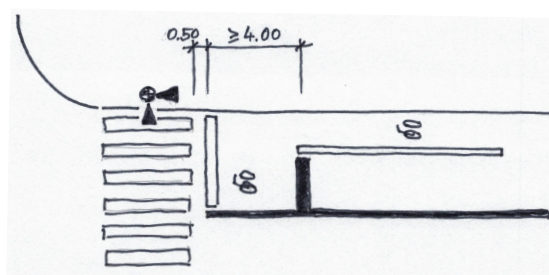
Beispiel für allgemeine Haltelinie:



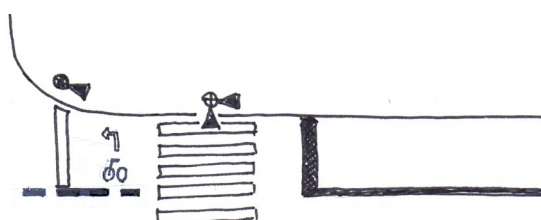
Beispiel für vorgezogene Velo-Haltelinie:



Beispiel für Haltelinie bei Aufstellbereich für Radfahrer (Variante mit Radstreifen):



Beispiel für Haltelinie bei indirektem Velo-Linksabbieger:



Die Lage der Haltelinie bei Lichtsignalanlagen hängt stark von der örtlichen Konstellation (bestehende bzw. künftige geometrische Situation bzgl. Randsteinführung, Möglichkeiten für Ampelstandorte sowie weitere Aspekte) ab, und ist deshalb in Absprache mit MOB/VT und MOB/VS zu projektieren. Für einen ersten Entwurf sollen die nachstehenden indikativen Angaben eingeplant werden.

Bei Lichtsignalanlagen soll die Haltelinie (HL) um folgende Distanzen zurückversetzt werden:

a) ohne FGS, bei seitlich positionierter Ampel

- allgemeine Haltelinie: 4.00m Abstand zu Ampelmast;
- vorgezogene Velo-Haltelinie: Velo-HL so nahe wie möglich bei Ampelmast; Mfz-HL \geq 3.00m hinter Velo-HL;
- Aufstellbereich für Radfahrer: Velo-HL so nahe wie möglich bei Ampelmast; Mfz-HL \geq 4.00m hinter Velo-HL;
- indirekter Velo-Linksabbieger: Velo-HL so nahe wie möglich bei (allenfalls spezifischem) Ampelmast;
- Ampel nur für Velos: HL so nahe wie möglich bei Ampelmast;

b) ohne FGS, bei überkopf angebrachter Ampel

- allgemeine Haltelinie: 5.00m Abstand zu Überkopf-Ampel (falls keine seitliche Ampel vorhanden);
- vorgezogene Velo-Haltelinie: Mfz-HL in 5.00m Abstand zu Überkopf-Ampel; Velo-HL \geq 3.00m vorgezogen;

c) mit FGS, bei seitlich positionierter Ampel

- allgemeine Haltelinie: 4.00m Abstand zu Ampelmast;
- vorgezogene Velo-Haltelinie: Velo-HL 0.50m hinter FGS; Mfz-HL \geq 3.00m hinter Velo-HL;
- Aufstellbereich für Radfahrer: Velo-HL 0.50m hinter FGS; Mfz-HL \geq 4.00m hinter Velo-HL;
- indirekter Velo-Linksabbieger: Velo-HL so nahe wie möglich bei (allenfalls spezifischem) Ampelmast;
- Ampel nur für Velos: HL 0.50m hinter FGS;

d) mit FGS, bei überkopf angebrachter Ampel

- allgemeine Haltelinie: 5.00m Abstand zu Überkopf-Ampel (falls keine seitliche Ampel vorhanden);
- vorgezogene Velo-Haltelinie: Velo-HL 0.50m hinter FGS; Mfz-HL \geq 3.00m hinter Velo-HL;

e) bei Kreiseln

- Lage der Haltelinie je nach örtlicher Situation.

Wenn die Haltelinie für Rad-/Mofafahrer auf gleicher Flucht wie die Haltelinie für Motorfahrzeuge liegt, ist sie in weisser Farbe vorzusehen.

In allen anderen Fällen (Bsp.: vorgezogener Radstreifen, Aufstellbereich für Radfahrer, indirekter Velo-Linksabbieger, Radweg) ist die Haltelinie für Rad-/Mofafahrer in gelber Farbe vorzusehen.

Bei Strassen mit einer Breite ab 5.00m wird die Haltelinie in allen Fällen (STOP, Lichtsignal, Wechselblinker) mit einer ununterbrochenen Längslinie ergänzt:



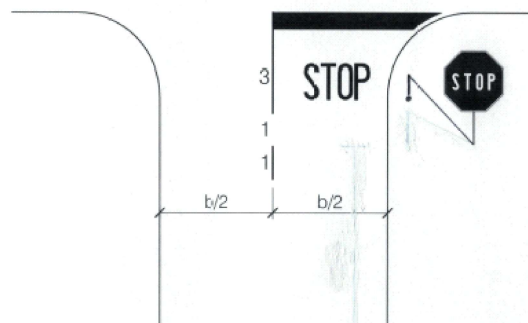
| Bezeichnung | Farbe, Teilung, Länge | Strichbreite |
|--|--|--------------|
| Ununterbrochene Längslinie (6.12) | weiss durchgehend mind. 3m lang | 15 cm |

Besteht keine Mittellinie sollte die ununterbrochene Längslinie im Regelfall 3m lang sein und mit einer 1m langen Leitlinie eingeleitet werden.

Falls die einmündende Strasse eine Kurve aufweist, sollte die ununterbrochene Längslinie 5m lang sein, und/oder die Leitlinie mehr als einen einzigen Strich aufweisen.

Bei normalen Zweirichtungsstrassen wird die Leitlinie in der Regel in der Strassenmitte angebracht.

Bei Einbahnstrassen mit Velogegeverkehr ist die Lage der Leitlinie je nach Strassenbreite und unter Berücksichtigung der Parkierung vorzunehmen.



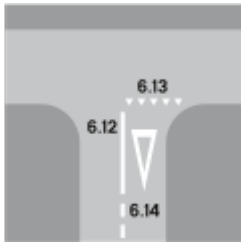
Die Lage der ununterbrochenen Längslinie ist grundsätzlich entsprechen den vorstehenden Angaben festzulegen, jedoch auch auf die übrigen Markierungen im Kreuzungsbereich abzustimmen, sowie insbesondere auch auf die Lage der Markierungen im gegenüber einmündenden Strassenast.

Bezüglich allfälliger Ergänzung der Haltelinie durch eine Führungslinie: siehe Kapitel 3.2 (Rand- und Führungslinien).

Rechtliches: Art.75 SSV (Haltelinie, Aufstellbereich für Radfahrer)
Art.75 SSV (Ununterbrochene Längslinie)

Normen: SN 640'850a (Markierungen: Ausgestaltung)
VSS 40'241 (Knoten: Führung des Veloverkehrs)
VSS 40'862 (Markierungen: Anwendungen)

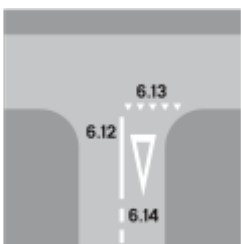
4.2 Wartelinie (inkl. ununterbrochene Längslinie)



| Bezeichnung | Farbe | Abmessungen |
|--------------------------|---|-------------|
| Wartelinie (6.13) | weiss (wenn nur für Velo: gelb) | vgl. Norm |

Die Wartelinie wird in der Regel gerade (in der Flucht der vortrittsberechtigten Strasse) ausgeführt.

Ab einer Strassenbreite von 5.00m wird die Wartelinie mit einer ununterbrochenen Längslinie ergänzt:



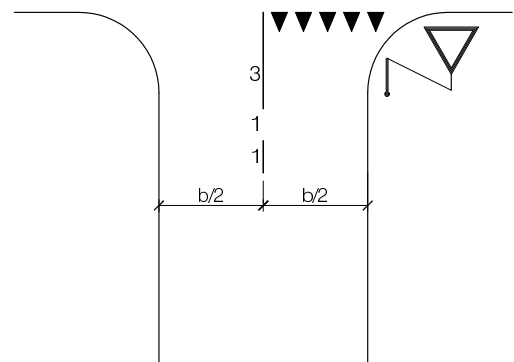
| Bezeichnung | Farbe, Teilung, Länge | Strichbreite |
|---|--|--------------|
| Ununterbrochene Längslinie(6.12) | weiss durchgehend mind. 3m lang | 15 cm |
| Vorankündigung der Wartelinie (6.14) | Wird in BS nicht mehr angewendet. | |

Besteht keine Mittellinie sollte die ununterbrochene Längslinie im Regelfall 3m lang sein und mit einer 1m langen Leitlinie eingeleitet werden.

Falls die einmündende Strasse eine Kurve aufweist, sollte die ununterbrochene Längslinie 5m lang sein, und/oder die Leitlinie mehr als einen einzigen Strich aufweisen.

Bei normalen Zweirichtungsstrassen wird die Leitlinie in der Regel in der Strassenmitte angebracht.

Bei Einbahnstrassen mit Velogegenverkehr ist die Lage der Leitlinie je nach Strassenbreite und unter Berücksichtigung der Parkierung vorzunehmen.



Die Lage der ununterbrochenen Längslinie ist grundsätzlich entsprechen den vorstehenden Angaben festzulegen, jedoch auch auf die übrigen Markierungen im Kreuzungsbereich abzustimmen, sowie insbesondere auch auf die Lage der Markierungen im gegenüber einmündenden Strassenast.

Bezüglich allfälliger Ergänzung durch eine Führungslinie: siehe Kapitel 3.2 (Rand- und Führungslinien).

- Rechtliches: Art.75 SSV (Wartelinie)
Art.75 SSV (Ununterbrochene Längslinie)
- Normen: SN 640'850a (Markierungen: Ausgestaltung)
VSS 40'241 (Knoten: Führung des Veloverkehrs)
VSS 40'862 (Markierungen: Anwendungen)

4.3 Fussgängerstreifen



| Bezeichnung | Breite und Bemerkungen |
|----------------------------------|---|
| Fussgängerstreifen (6.17) | Regelbreite FGS: 4.00m Bei besonderen Verhältnissen und nur auf siedlungsorientierten Strassen: 3.00m möglich. Balkenbreite: 0.50m Die Balken verlaufen immer parallel zum Trottoir, v.a. auch bei Dreiecksinseln. |

Halteverbotslinie vor FGS: siehe Kapitel 5.4

Die Bedingungen für die Anordnung eines Fussgängerstreifens sind in SN 640'241 [2016-03] (Querungen für Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr: Fussgängerstreifen) definiert. Für die benötigten Sichtweiten wird auf das AVsi-Grundsatzpapier «Sichtweiten» verwiesen.

Fussgängerstreifen sind nicht als blosse Markierung zu verstehen, sondern wie Bauwerke zu planen, zu projektieren, und auszuführen.

Fussgängerstreifen bei Bushaltestellen

Sowohl Fahrbahnhaltestellen als auch Busbuchten sollten jeweils *nach* dem Fussgängerstreifen angeordnet werden (SN 640'880, Bushaltestellen).

Ist dies nicht möglich und muss die Haltestelle deshalb *vor* dem Fussgängerstreifen angeordnet werden, so ist darauf zu achten, dass entweder der Bus nicht überholt werden kann (vgl. nachstehend erste Abbildung) oder eine ausreichende Sicht gewährleistet ist (vgl. nachstehend zweite Abbildung).



Fussgängerstreifen bei Tramgeleisen

Bei Um- oder Neugestaltungen mit separaten Fahrstreifen von Tram und IV sollen dazwischen bauliche Inseln vorgesehen werden, da Fussgängerstreifen nur für die Querung der IV-Spuren angeordnet werden können, nicht aber bei der Querung der Geleise (vgl. Abbildung).



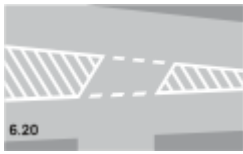
Weitere Angaben

Rechtliches: Art.77 Abs.1 SSV (Fussgängerstreifen)

Normen: SN 640'850a (Markierungen: Ausgestaltung)
 VSS 40'241 (Querungen für Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr: Fussgängerstreifen)
 VSS 40'862 (Markierungen: Anwendungen)

AVsi: Grundsatzpapier «Sichtweiten» [in Arbeit]

4.4 Sperrflächen



| Bezeichnung | Strichbreite | Bemerkungen |
|---------------------------|---------------------------------|--|
| Sperrfläche (6.20) | Balken: 50cm Umrandung: 15cm | Die Balken haben eine Neigung von 30° zur Strassenaxe. |

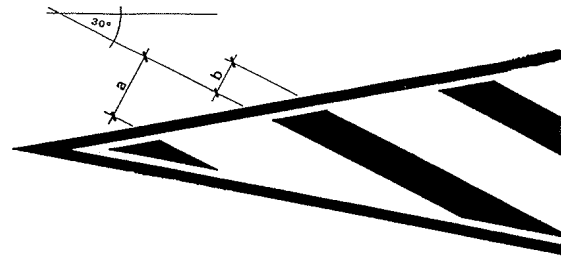
a) zwischen gegenläufigen Fahrstreifen

Neigung $\alpha = 30^\circ$

Abstand a (im Normalfall) = 1.00

Abstand a (bei langer oder breiter Fläche) = 2.50

Strichbreite b = 0.50



b) zwischen gleichgerichteten Fahrstreifen

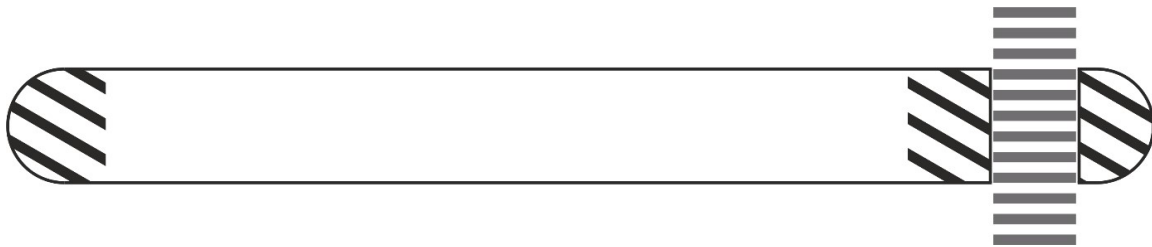
Gleiche Abmessungen wie oben. Die Balken sind jedoch geknickt.

c) kleine Spickel

Kurze, schmale Spickel ($L \leq 2m$) werden ausgefüllt.

d) lange Sperrflächen

Bei langen Sperrflächen werden nur 3 - 4 Balken am Beginn und am Ende aufgebracht (siehe Abbildung). Die verbindende Linie dazwischen gilt als Sicherheitslinie (Art.73 Abs.1 SSV).



e) Furten

Bei Fussgängerstreifen erfolgen sogenannte Fussgängerfurten (siehe obenstehende Abbildung).

Rechtliches: Art.78 SSV (Sperrflächen)

Normen: SN 640'850a (Markierungen: Ausgestaltung)
VSS 40'862 (Markierungen: Anwendungen)

5. Markierungen für den ruhenden Verkehr

5.1 Zickzacklinie



| Bezeichnung | Farbe | Länge | Strichbreite |
|-----------------------------|-------------|-----------------------------|--------------|
| Zickzacklinie (6.21) | gelb | je nach örtlicher Situation | 15 cm |

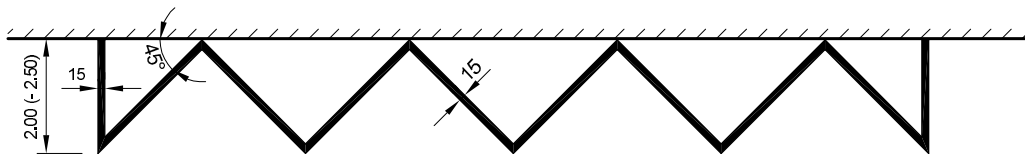
Anwendung

Zickzacklinien kennzeichnen Haltestellen des öffentlichen Linienverkehrs, und kommen vor allem bei Bushaltestellen zur Anwendung (Länge der Zickzacklinie aufgrund der lenkgeometrischen Verhältnisse; vgl. Projektierungsrichtlinien und Normalien der BVB). Bei Tramhaltestellen mit Lichtinseln werden keine Zickzacklinien angebracht.

Hinweis

Bei Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel (d.h. Tram und Bus) ist auf dem angrenzenden Trottoir jegliches Halten untersagt (Art.18 Abs.3 VRV). Wo Ausnahmen (z.B. für den Güterumschlag) nötig sind, müssen diese somit signalisiert werden.

Detail-Abmessungen



Weitere Angaben

Rechtliches: Art.79a Abs.3 SSV (Zickzacklinien)
 Normen: SN 640'850a (Markierungen: Ausgestaltung)
 VSS 40'862 (Markierungen: Anwendungen)

5.2 Parkverbotslinie



| Bezeichnung | Farbe | Länge | Strichbreite |
|--------------------------------|-------------|----------------------|--------------|
| Parkverbotslinie (6.22) | gelb | gemäss Notwendigkeit | 15 cm |

Die Parkverbotslinie verläuft parallel zum Trottoirrand in einem Abstand von in der Regel 1.00m. Die Detail-Abmessungen sind analog denjenigen der Halteverbotslinie (vgl. Kapitel 5.3).

Rechtliches: Art.79a Abs.1 SSV (Parkverbotslinie)
 Normen: SN 640'850a (Markierungen: Ausgestaltung)
 VSS 40'862 (Markierungen: Anwendungen)

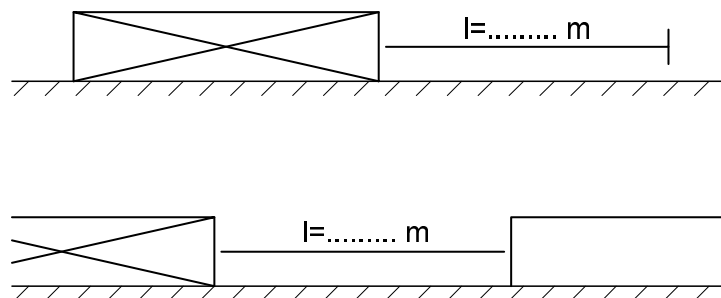
5.3 Halteverbotslinie (selbständig)



| Bezeichnung | Farbe | Länge | Strichbreite |
|---|-------------|-------------------------|--------------|
| Halteverbotslinie (selbständig) (6.25) | gelb | gemäss Notwendigkeit | 15 cm |

Die Halteverbotslinie verläuft parallel zum Trottoirrand in einem Abstand von normalerweise 1.00m, in speziellen Fällen nur 50cm.

Grenzt die Halteverbotslinie an ein Parkfeld oder an ein Parkverbotsfeld, so entfällt dort der Querbalken (vgl. Beispiele in den beiden Abbildungen).



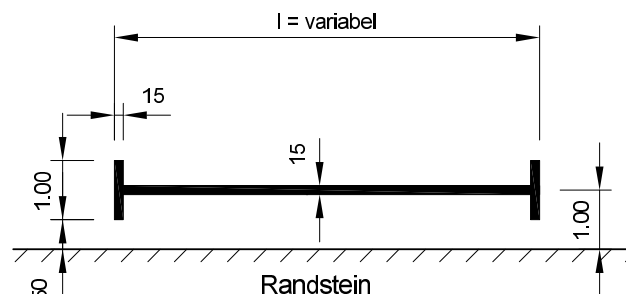
Anwendungsfälle

- Halteverbot aus Verkehrssicherheitsgründen, weil ein Parkverbot (in signalisierter oder markierter Form) nicht ausreicht.
- Damit die Signale «Kein Vortritt» (allenfalls «STOP») nicht durch (z.B. Güterumschlag tätige) Fahrzeuge verdeckt werden, erfolgt davor in der Regel zusätzlich eine Halteverbotslinie von 7m Länge, ausgenommen in der betreffenden Fahrtrichtung sind nur Velos oder nur Velos/Mofas zugelassen.
- Wo private Ausfahrten öfters von Unberechtigten mit Motorfahrzeugen versperrt werden, kann beim Amt für Mobilität durch den Hauseigentümer/Hausverwalter das Anbringen einer Halteverbotslinie beantragt werden. Solche Gesuche bedürfen u. a. einer unterschriebenen Erklärung seitens des legitimierten Gesuchstellers, mit welcher er die Gültigkeit des Halteverbotes auch für sich selber anerkennt.

Detail-Abmessungen

Mit TBA-BS festgelegte Masse und Abstände: vgl. Abbildung.

Bei örtlich spezieller Situation kann der Abstand vom Randstein zwischen 0.50m und 1.00m betragen.



Weiter Angaben

Rechtliches: Art.79a Abs.2 SSV (Halteverbotslinie [selbständig])

Normen: SN 640'850a (Markierungen: Ausgestaltung)

5.4 Halteverbotslinie vor Fussgängerstreifen



| Bezeichnung | Farbe | Länge | Strichbreite |
|--|-------------|--|--------------|
| Halteverbotslinie vor Fussgängerstreifen (6.18) | gelb | mind. 10m bzw. gemäss SN 640'241 | 15 cm |

Die Halteverbotslinie vor Fussgängerstreifen verläuft parallel zum Trottoirrand in einem Abstand von 0.50m - 1.00m.

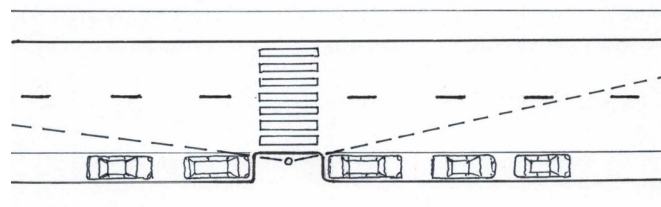
Die Halteverbotslinie vor Fussgängerstreifen bezweckt die Sicht auf den Annäherungsbereich der Fussgänger aus allen Anfahrtsrichtungen zu gewährleisten; sie erfolgt deshalb in gewissen Fällen auch linksseitig.

Die Länge richtet sich nach den Detailangaben in der VSS-Norm 40'241 und im AVsi-Grundsatzpapier «Sichtweiten» [in Arbeit].

Die Halteverbotslinie vor Fussgängerstreifen wird in folgenden Fällen weggelassen:

- wenn eine Park- bzw. eine Halte-Bucht vorhanden ist (Art.77 Abs.2 SSV);
- wenn ein Radstreifen besteht (vgl. Kapitel 3.3);
- wenn das Halteverbot in anderer Form (zum Beispiel mittels Signal 2.49) angezeigt ist;
- wenn bereits ein Halteverbot aufgrund einer allgemeinen Verkehrsregel besteht (z.B. Halteverbot im Einspurbereich, im Verzweigungsbereich, oder wenn bei Sicherheitslinie eine Durchfahrtsbreite von weniger als 3m verbleiben würde);
- bei Trottoirüberfahrten (obwohl formalrechtlich keine Verzweigung).

Trottoir-Nasen erleichtern das Überqueren der Fahrbahn und gewährleisten die Einhaltung der benötigten Sichtweiten.



Rechtliches: Art.77 Abs.2 SSV (Halteverbotslinie vor Fussgängerstreifen)

Normen: SN 640'850a (Markierungen: Ausgestaltung)
VSS 40'241 (Querungen für Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr: Fussgängerstreifen)
VSS 40'862 (Markierungen: Anwendungen)

AVsi: Grundsatzpapier «Sichtweiten» [in Arbeit]

5.5 Parkfelder und Parkverbotsfelder

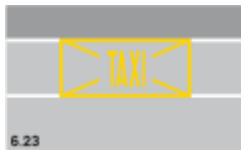
a) Parkfelder

Parkfelder werden entweder ausschliesslich durch Markierungen gekennzeichnet oder ergänzend zu Signalen markiert. Die Begrenzung erfolgt in der Regel mit geschlossenen Linien, allenfalls auch nur mit 50cm langen Eck-Markierungen:

| Bezeichnung | Farbe (je nach zugelassenem Benutzerkreis) | Abmessungen | Strichbreite |
|---------------------------------|--|------------------------|--------------|
| Parkfeld (keine SSV-Nr.) | weiss (allgemeiner Benutzerkreis) blau (allgemeiner Benutzerkreis) gelb (nur bestimmter Benutzerkreis, wie z.B. Privatparkplätze für Eigengebrauch oder Kunden) | siehe Norm VSS 40'291a | 15 cm |

b) Parkverbotsfelder

Parkverbotsfelder sind gelb mit diagonalen Strichen:



| Bezeichnung | Farbe | Abmessungen | Strichbreite |
|-------------------------------|-------------|------------------------|--------------|
| Parkverbotsfeld (6.23) | gelb | siehe Norm VSS 40'291a | 15 cm |

Zur Anwendung gelangen in BS verschiedene Varianten:

- Diagonalkreuz alleine
(Reservation für Güterumschlag permanent, oder gemäss Signalisierung nur zu gewissen Zeiten);
- Diagonalkreuz mit Schrift
(Aufschrift TAXI, POLIZEI etc., Schriftlinie senkrecht zur Fahrtrichtung, Schrifthöhe = 40 cm);
- Diagonalkreuz mit Signet "Gehbehinderte" (sowie ergänzendes Punktsignet auf Trottoir)
(vgl. Ziffer 7.6 in SN 640'850a);
- Diagonalkreuz mit Signet "Ladestation"
(bisherige Aufschrift "ELEKTRO-FAHRZEUGE" ist bei Markierungsauffrischungen zu ersetzen durch Symbol 5.42 [vgl. Teil 1, Kapitel 7.2]; mit den Rädern zur Fahrbahn ausgerichtet; bezüglich Form und Abmessungen des Symbols ist eine Ergänzung von SN 640'850a beim VSS in Arbeit).

c) Weitere Angaben

Rechtliches: Art.79 SSV (Parkfelder)
Art.79a SSV (Parkverbotsfelder)

Normen: VSS 40'291a (Parkieren: Anordnung und Geometrie)
SN 640'850a (Markierungen: Ausgestaltung)
VSS 40'862 (Markierungen: Anwendungen)

6. Diverse Markierungen

6.1 Einspurpfeile und Richtungspfeile



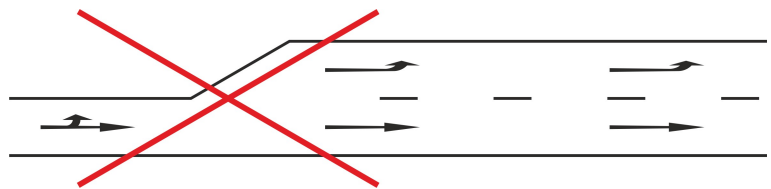
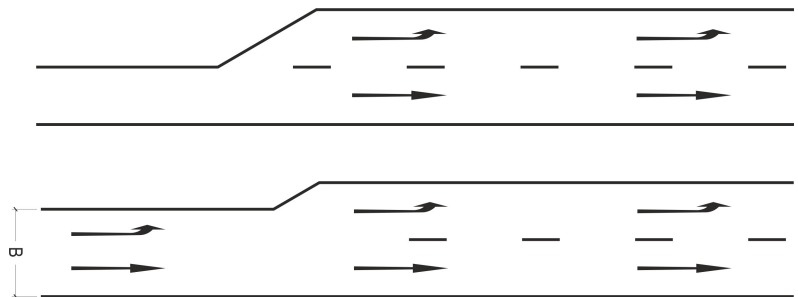
| Bezeichnung | Farbe | Abmessungen |
|--|--|--|
| Einspurpfeile (6.06) - allgemein - für Bus - für Radfahrer | weiss gelb gelb | siehe Abschnitt f (Formen und Abmessungen) |

a) Lage / Abstände

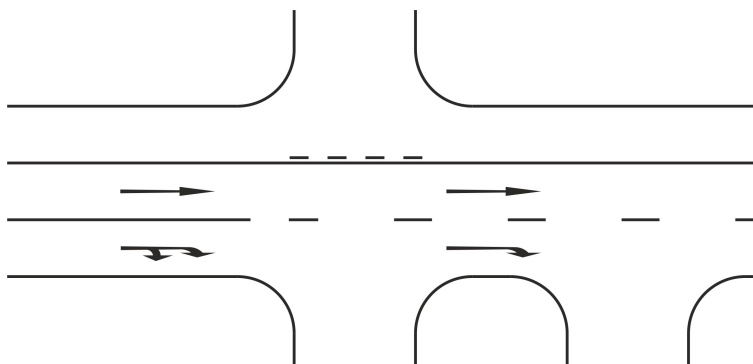
Einspurpfeile sollen erst ab jener Stelle erfolgen, wo im Vorsortierbereich die volle Breite bei jedem Fahrstreifen besteht (vgl. oberste Abb.), oder wenn bei Kombi-Spuren eine Breite (B) von mind. 5.00m vorhanden ist (vgl. mittlere Abb.).

Die Abstände der Pfeile (gemessen von Spitze zu Spitze) sollen jeweils 15m - 30m betragen.

Falls Einspurpfeile bereits in der Zufahrt angebracht werden, sollen diese der späteren Fahrstreifenaufteilung entsprechen; Situationen gemäss der untersten Abbildung sind deshalb zu vermeiden.



Wenn aus einem Abbiegestreifen in zwei unmittelbar folgende Strassen abgebogen werden darf, so ist ein sogenannter «doppelter Abbiegepfeil» (siehe Abbildung) anzubringen.



b) Einspurpfeile für Busse

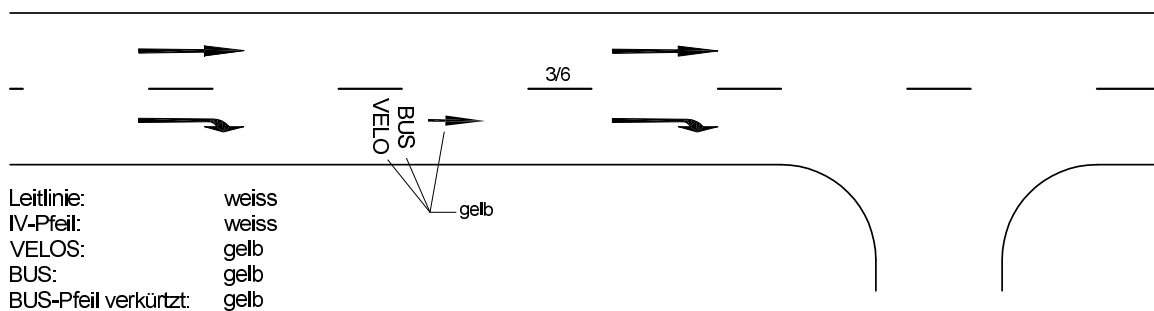
Gelbe Einspurpfeile für Busse werden, insbesondere wenn sie nicht auf Busspuren angebracht sind, im Schaft gekürzt und mit "BUS" ergänzt, damit sie sich besser von den weissen Einspurpfeilen für den allgemeinen Verkehr unterscheiden (vgl. Abbildung im Abschnitt "Kombi-Spuren").

c) Einspurpfeile auf Radstreifen

Im Vorsortierbereich befindliche Radstreifen sind mit speziellen Pfeilen zu versehen, welche in der Regel nach den gleichen Richtungen weisen, wie jene für den nebenliegenden Motorfahrzeug-Fahrstreifen. Um Verwechslungen zu vermeiden, darf der gelbe Velopfeil nur zusammen mit dem Velosymbol angebracht werden.

d) Kombi-Streifen

Kombi-Streifen sind reservierte Fahrstreifen, auf denen zusätzlich noch einzelne andere Fahrzeugkategorien zugelassen sind, oder Vorsortierspuren, auf denen einzelne Fahrzeugkategorien von der allgemeinen Fahrtrichtung abweichen dürfen. Die Ausnahme wird mit einem verkürzten gelben Einspurpfeil (h=2.85m) und entsprechenden Angaben in gelber Schrift (BUS, TAXI, VELO etc.) angezeigt.



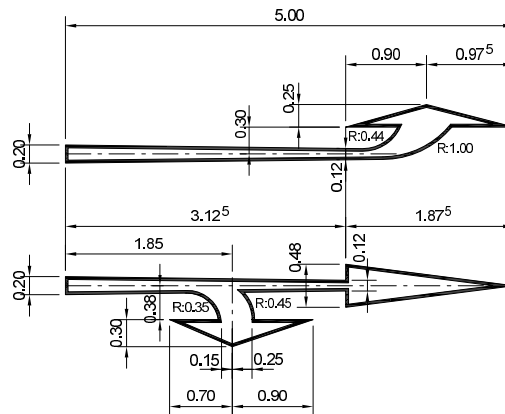
In QSS/ES mit beschränkten Platzverhältnissen werden (in Anlehnung an Art.74a Abs.7 Lit.e SSV) für Fahrtrichtungsabweichungen von Velos/Mofas jeweils «Einspurpfeile für Radfahrer» (Velopfeil mit Velo-Symbol) verwendet.

e) Richtungspfeile

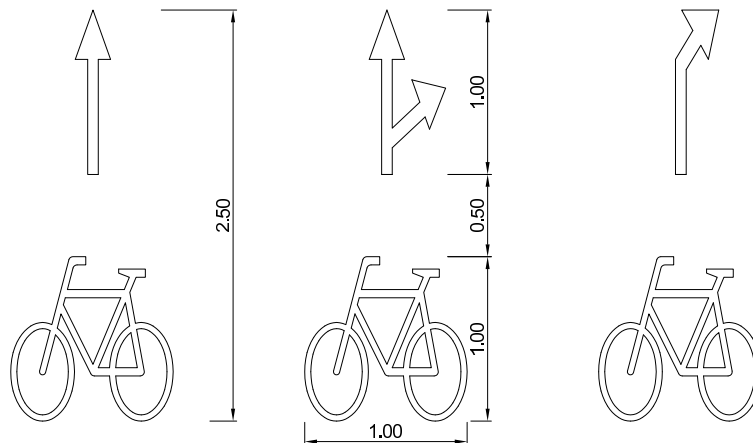
Zur Verdeutlichung eines zugelassenen Gegenverkehrs und dessen Platzbedarfs (z.B. BUS) können in Einbahnstrassen eine Leitlinie und ergänzende Richtungspfeile (weiss, in ungekürzter Länge; Art.74 Abs.4 SSV) oder Richtungspfeile mit Zusatz (gelber Pfeil-Kopf, ergänzt mit gelber Aufschrift) erfolgen.

f) Formen und Abmessungen

Die Einspurpfeile für den Individualverkehr (bzw. für den Motorfahrzeugverkehr, falls daneben noch ein Radstreifen besteht) haben in Basel-Stadt die Form gemäss dem internationalen Wiener Übereinkommen zur Strassensignalisation sowie die darauf basierenden Abmessungen gemäss BAST-Norm (vgl. Abbildung). Aufgrund der engen Platzverhältnisse und des umfangreichen Bestandes werden die Pfeilmarkierungen, entsprechend der Fussnote zu Tabelle 5 in SN 640'850a, nicht an die in dieser Norm enthaltenen grösseren Abmessungen angepasst.



Die Einspurpfeile für Radfahrer bestehen aus einem kleineren Pfeil (Abmessungen: vgl. SN 640'850a) und einem Velosymbol gemäss den Kombinationsbeispielen in nachstehender Abbildung.



g) Weitere Angaben

Rechtliches: Art.74 Abs.2 SSV (Fahrstreifen: Einspurpfeile)
 Art.74 Abs.4 SSV (Fahrstreifen: Richtungspfeile)
 Art.74a SSV (Radstreifen)
 Art.74b SSV (Busstreifen)

Normen: SN 640'850a (Markierungen: Ausgestaltung)
 VSS 40'862 (Markierungen: Anwendungen)

6.2 Abweispfeile



| Bezeichnung | Farbe | Form/Abmessungen |
|----------------------------|--------------|--|
| Abweispfeile (6.07) | weiss | siehe Abschnitt c (Form und Abmessungen) |

a) Grundsatz

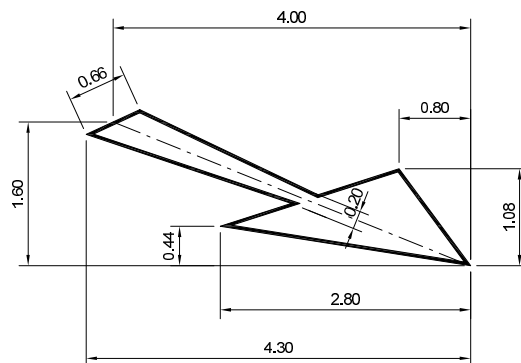
Wenn sich die Anzahl der Fahrstreifen vermindert, erfolgt primär eine Anzeige mittels Signal 4.77 (vgl. Teil 1 "Signale").

b) Markierung

Nur in besonderen Fällen werden zusätzlich zwei (innerorts) bis drei (ausserorts) Abweispfeile aufgebracht.

c) Form und Abmessungen

Analog zu den Einspurpfeilen, haben in BS auch die Abweispfeile eine verkleinerte Form, mit folgenden Abmessungen:



d) Weitere Angaben

Rechtliches: Art.74 Abs.3 SSV (Abweispfeile)

Normen: SN 640'814b (Strassensignalisation: Anzeige der Fahrstreifen)
SN 640'850a (Markierungen: Ausgestaltung)

6.3 Symbole (Velo und Fussgänger)



| Bezeichnung | Farbe | Abmessungen |
|-------------------------------|-------------|---|
| Velo-Symbol (wie 5.31) | gelb | siehe SN 640'850a [auf Velostrassen z.T. in vergrösserter Form] |

Hinweis: Das markierte Velo-Symbol gilt sowohl für Velos als auch für Mofas.

Velo-Symbole werden als Markierung in BS in folgenden Fällen angebracht:

- am Beginn von Radstreifen;
- bei Radstreifen, auf der Strecke (wiederholend);
- auf Radstreifen, welche vor einer vortrittsbelasteten Einmündung durchgezogen werden;
- im Aufstellbereich für Radfahrer (bei Lichtsignalen; vgl. Abbildung in Kapitel 3.3);
- auf Verkehrsflächen, auf denen Velos ausnahmsweise zugelassen sind;
- auf Rad- und Fusswegen mit getrennten Verkehrsflächen, wenn trotz dem betreffenden Signalbild Unklarheiten über die zugeordneten Bereiche bestehen würden;
- bei kurzen Engstellen, wenn vorhandener Radstreifen dort unterbrochen werden muss;
- auf sogenannten «Velostrassen»: in Tempo-30-Zonen, sofern die Strasse Teil eines festgelegten Netzes für den Velo-Verkehr ist und Vortritt besteht (Art.74a Abs.7 Lit.g SSV).

Velo-Symbole, kombiniert mit Pfeil, werden in BS in folgenden Fällen angebracht:

- in Vorsortierbereichen, wenn der Radstreifen nur für bestimmte Fahrtrichtungen gilt;
- in Vorsortierbereichen von ES/QSS, wenn die Fahrtrichtung der Velos nicht mit den allgemeinen Einspurpfeilen identisch ist (vgl. Kapitel 6.1);
- bei vorgezogener Haltelinie für indirekten Velo-Linksabbieger (vgl. Abbildung in Kapitel 4.1);
- auf Verkehrsflächen, auf denen Velos ausnahmsweise zugelassen sind, und diese eine bestimmte Fahrtrichtung zu befolgen haben.

Für spezifische Abbildungen zu den vorstehend aufgelisteten Anwendungsfällen wird auf die MOB-Planungshilfe "Gestaltung von Anlagen des Fuss- und Veloverkehrs" verwiesen.



| Bezeichnung | Farbe | Abmessungen |
|-------------------------------------|-------------|-------------------|
| Fussgänger-Symbol (wie 5.34) | gelb | siehe SN 640'850a |

Fussgänger-Symbole werden nur angebracht, wenn andernfalls Unklarheiten über die auf einer Verkehrsfläche zugeordneten Bereiche bestehen würden.

Rechtliches: Art.74a Abs.6 SSV (Velo-Symbol auf Radwegen und Radstreifen)
 Art.74a Abs.7 SSV (Velo-Symbol ausserhalb von Radwegen und Radstreifen)
 Art.74a Abs.8 SSV (Velo- und FG-Symbol auf gemeinsamem Weg)

Normen: SN 640'850a (Markierungen: Ausgestaltung)
 VSS 40'241 (Knoten: Führung des Veloverkehrs)
 VSS 40'862 (Markierungen: Anwendungen)

6.4 Besondere Markierungen / Bodenschriften / aufgemalte Signale

Doppelte Querlinie

Bei einer Blauen Zone können Beginn und Ende durch eine weiss-blaue «doppelte Querlinie» markiert werden (Art.79 SSV). Die Markierung wurde früher insbesondere zur Zonierung verwendet, als es noch keine Zonensignale gab. Da im Bereich von lichtsignalgeregelten Knoten diese Markierung störend wirkt und mit Haltelinien verwechselt werden kann, wird sie in Basel-Stadt nur noch bei einer allfälligen Blauen Zone auf einem Areal ohne Parkfeldmarkierungen angewendet.

Tempo 30-Zonen

Bei Tempo 30-Zonen erfolgt in BS, ergänzend zum Signal, am Boden eine weisse Aufschrift:

(Details: siehe Weisungen UVEK)

ZONE
30

Allenfalls erfolgt als Wiederholung die Angabe der zulässigen Höchstgeschwindigkeit:

30

Begegnungszonen / Zollamtsplätze

Bei Begegnungszonen erfolgt in BS ergänzend zum Signal die Angabe der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, ebenso bei Zollamtsplätzen (Art.31 SSV):

20

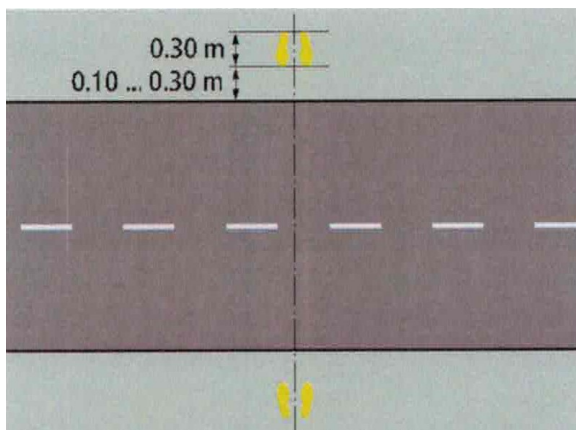
Rechtsvortritt

Die Markierung «Hinweis auf den gesetzlichen Rechtsvortritt» (eine Kombination von Leitlinien; vgl. Weisungen UVEK) wird angewendet, wenn dies zur Verdeutlichung der Vortrittsverhältnisse nötig ist.

Kinder

Gemäss den Weisungen UVEK darf die besondere Markierung «Kinder» lediglich in Kombination mit dem Signal 1.23 (Kinder) sowie nur im Bereich von Schulen und Kindergärten angebracht werden, um die Fahrzeuglenker auf eine besondere Gefahrensituation, die durch das Signal allein zu wenig deutlich wird, aufmerksam zu machen (spezielle Dokumentation MOB-VT in Arbeit).

"Füessli"

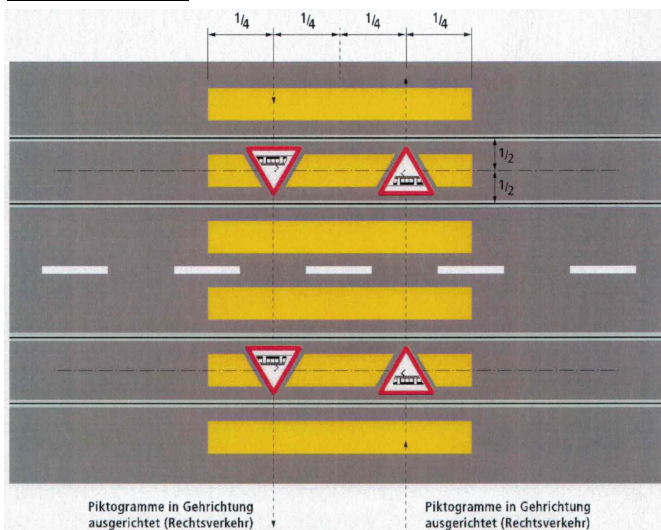


Mit der Markierung «Füessli» können geeignete FG-Querungsstellen (insbesondere für Kinder) gekennzeichnet werden (Details: vgl. Weisungen UVEK). Die Fussgänger haben keinen Vortritt, sind aber auch nicht verpflichtet, für Querungen diese Stelle zu benützen.

In BS erfolgen Füessli-Markierungen vor allem im Bereich von Kindergärten etc. in Tempo-30-Zonen, wenn keine Fussgängerstreifen vorhanden bzw. solche nicht zulässig sind.

(Anträge sind an das Ressort Verkehrsprävention der Kapo-BS zu richten.)

Strassenbahn



Grundsätzlich sollten Fussgängerstreifen nur mit Unterbruch und zwischenliegenden Inseln über Tramgeleise führen. Dabei erfolgt im Bereich der Tramgeleise keine Markierung.

Bestehen ausnahmsweise keine Inseln, kann bei über Geleise markierten Fussgängerstreifen zusätzlich die besondere Markierung «Strassenbahn» angebracht werden, um Fussgänger auf den Vortritt des Trams aufmerksam zu machen.

In BS erfolgt künftig eine solche Ergänzung bei Fussgängerstreifen mit Mischverkehr (d.h. bei FGS über Fahrstreifen, welche sowohl vom MIV als auch vom Tram befahren werden), falls keine LSA vorhanden ist.

Entgegen der obenstehenden Abbildung des Bundes, werden dabei jedoch in BS (wie auch in anderen Kantonen) bei beiden Gehrichtungen die Tram-Symbole zwischen den Schienen jeweils gemäss der tatsächlichen Fahrtrichtung des Trams aufgemalt.

Ladeplätze für Elektrofahrzeuge

E-Ladestationen auf Allmend werden in BS grundsätzlich als Parkverbotsfelder signalisiert (vgl. im Teil 1: Kapitel 7.2) und markiert (vgl. im vorliegenden Teil 3: Kapitel 5.5).

Weitere Angaben

Rechtliches: Art.72 Abs.3 SSV (Besondere Markierungen)
 Art.79 Abs.2 SSV (Doppelte Querlinie)
 Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn (UVEK, 20.05.2020)

Normen: SN 640'850a (Markierungen; Ausgestaltung und Anwendungsbereiche)
 VSS 40'851 (Besondere Markierungen; Anwendung, Formen, Abmessungen)

6.5 Taktil-visuelle Markierungen

Für die Konzeption von sogenannten Sehbehindertenmarkierungen sowie für deren Abmessungen gilt die spezifische VSS-Norm (siehe unten).

Die formelle Anordnung erfolgt durch MOB (Abt. Verkehrstechnik) im Rahmen der Genehmigung des Markierungs- und Signalisierungsplans.

Rechtliches: Art.72a SSV (Taktil-visuelle Markierungen)

Normen: VSS 40'852 (Taktil-visuelle Markierungen für blinde und sehbehinderte Fussgänger)

7. Markierungen auf Privatgrundstücken

7.1 Voraussetzungen / Ausgestaltung

Auf Privatareal (Strassen, Plätze) können Markierungen angebracht werden, namentlich wenn die Abgrenzung zur Allmend nicht durch Bundsteine etc. klar ersichtlich ist, oder Parkfelder speziell gekennzeichnet werden sollen.

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 die privaten Signale, Wegweisungen und Markierungen.

7.2 Bewilligung

Sofern nur eine Verdeutlichung der Eigentumsverhältnisse erfolgt, ist für die Markierung keine Bewilligung erforderlich.

8. 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 |