

# Handbuch

## Ausstattung provisorische Haltestellen

HB-157

Version: 1.00



**Freigabedatum: 30.03.2026**

Aufgabe	Vorname / Name	Abteilung	Datum
<b>Version erstellt</b>	Volker Engelmann	Verkehr, Marktbeobachtung, Standards	25.03.2026
<b>Geprüft</b>	Yves Flückiger	Infrastruktur, Standards	27.03.2026
<b>Freigegeben</b>	Volker Engelmann	Verkehr, Marktbeobachtung, Standards	27.03.2026

# Revisionsstand

Version	Beschreibungen	Datum
1.00	Mit TbA und Polizei abgestimmte Version, alle BVB-internen Bereiche im GB-V und GB-I haben zugestimmt.	25.03.2026

Alle Rechte vorbehalten.

Alle Unterlagen dieses Handbuches unterliegen dem Urheberrecht. Eine Veröffentlichung, kommerzielle Verwertung und Weitergabe an Dritte in irgendeiner Form, ist ohne Zustimmung der Basler Verkehrs-Betriebe, Abt. Infrastruktur nicht zulässig.

Dieses Dokument wurde maschinell erstellt und ist ohne Unterschrift gültig.

© Basler Verkehrs-Betriebe

# Inhaltsverzeichnis

<b>1. Einleitung .....</b>	<b>5</b>
1.1. Regelungen, Normen und Richtlinien.....	5
<b>2. Abkürzungen und Begriffe.....</b>	<b>6</b>
2.1. Abkürzungen .....	6
<b>3. BehiG konforme provisorische Haltestellen .....</b>	<b>7</b>
3.1. Methodik.....	7
3.2. Bus .....	8
3.2.1. Variante 1 - Standard .....	9
3.2.2. Variante 2 - tief.....	10
3.3. Tram .....	12
3.3.1. Variante 1 - autonome BehiG- Haltestelle.....	13
3.3.2. Variante 2 - klapprampentaugliche Tram-Haltestelle .....	14
3.3.3. Variante 3 - Mindestanforderung an klapprampentaugl. HS (Ausnahmefall).....	15
<b>4. Ausstattung mit Publikumsanlagen.....</b>	<b>16</b>

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: klapprampentaugliche Bushaltestelle .....	9
Abbildung 2: Minimalanforderung an klapprampentaugliche Bushaltestellen (Ausnahmefall) .....	10
Abbildung 3: schmale und hohe Bushaltestelle .....	11
Abbildung 4: autonome BehiG- Tramhaltestelle .....	13
Abbildung 5: klapprampentaugliche Tram- Haltestelle .....	14
Abbildung 6: Minimalanforderung an klapprampentaugliche Tram- Haltestelle .....	15

# Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Regelungen, Normen und Richtlinien .....	5
Tabelle 2: Dauer, ab der Provisorien realisiert werden müssen .....	8
Tabelle 3: Kurzbeschreibung provisorische Bushaltestellen .....	8
Tabelle 4: Kurzbeschreibung provisorische Tramhaltestellen .....	12
Tabelle 5: Ausstattungsgrad Publikumsanlagen nach Dauer .....	16

# 1. Einleitung

Dieses Dokument beschreibt den Mindeststandard an die Haltestellenausstattung und die BehiG konforme Ausführung für provisorische Haltestellen, die als Übergangslösung während Baustellen gebraucht werden. Die Haltestellenausstattung ist dabei nicht nur abhängig von Ein- und Aussteigerzahlen, sondern auch von dem zu erwartenden Kundensegment und den Umständen vor Ort. Je nach Platzbedarf der Baustelle kann nur bedingt eine äquivalente Zugänglichkeit und Ausstattung ermöglicht werden.

Im nachfolgenden Teil sind die Bemessungsgrundlagen beschrieben, welche die BVB hinsichtlich des Haltestellenausstattungslevels vorgibt. Die Abmessungen der Haltestellen sind in jedem Fall den Gegebenheiten anzupassen. Die hier aufgeführten Varianten entsprechen Idealabmessungen und müssen, situativ angewendet werden.

Bei provisorischen Halteketten, welche ohne Betriebskonzept umgesetzt werden, wird die Ausstattung durch die BVB-Betriebsplanung anhand dieses Standards vorgenommen.

Ist die entsprechende Ausstattung aufgrund der Gegebenheiten vor Ort (z.B. Platzverhältnisse) nicht möglich, muss eine Rückmeldung an die Geschäftssteuerung Verkehr ([itcs@bvb.ch](mailto:itcs@bvb.ch)) erfolgen, damit die Fahrgäste, speziell Mobilitätseingeschränkte und Rollstuhlfahrende, bedarfsgerecht informiert werden.

## 1.1. Regelungen, Normen und Richtlinien

Kurzbezeichnung	Bezeichnung	Stand
VAböV	Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV)	Stand vom 23. März 2016 (Stand am 1. Juli 2016)
EU Nr. 1300	Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität Text von Bedeutung für den EWR	18. November 2014
Norm SN 640 075	«Hindernisfreier Verkehrsraum»	
Norm SN 640 238	Fussgänger- und leichter Zweiradverkehr: Rampen, Treppen und Treppenwege	Ausgabe 2008
Norm SN 521 500 / SIA 500	Norm SN 521 500/SIA 500 «Hindernisfreie Bauten»	Ausgabe 2009
BS-KI	Branchenstandard Kundeninformation	2025
EBV SR 742.141.1	Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (Eisenbahnverordnung)	Stand 01.01.2024
AB-EBV SR 742.141.11	Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung	Stand 01.07.2024
PRL der BVB	Projektierungsrichtlinie der BVB	Stand 1.1.2026

**Tabelle 1** Regelungen, Normen und Richtlinien

## 2. Abkürzungen und Begriffe

### 2.1. Abkürzungen

AB-EBV	Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung
BAV	Bundesamt für Verkehr
BV	Bundesverfassung
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EBG	Eisenbahngesetz
EBV	Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen
EN	Europäische Norm
HB	Haltebalken
RTE	Regelwerk Technik Eisenbahn
SN	Schweizer Norm
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VöV	Verband öffentlicher Verkehr

### 3. BehiG konforme provisorische Haltestellen

#### Allgemeines:

- Auch für provisorische Haltekanten gilt das BehiG. In der Folge gelten die entsprechenden BehiG-Anforderungen gemäss BVB-Projektierungsrichtlinien. Für provisorische Haltekanten wurden zudem praxistaugliche Mindestmasse für die Rollstuhltauglichkeit definiert.
- Wenn ein Provisorium länger als zwei Monate besteht, soll die Notwendigkeit einer Sehbehindertenmarkierung mit dem Tiefbauamt besprochen werden.
- Provisorische Haltekanten sollen generell rollstuhltauglich, d.h. klappprampentauglich oder autonom zugänglich sein.
- Die Mindest-Durchgangsbreite für Rollstuhlfahrende an allen Zugangswegen und Anrampungen und entlang Engstellen am Perron beträgt 1.20 m.
- Ausserhalb der Manövriertfläche, der zweiten Türe können die Perronbreiten in Ausnahmefällen und nur punktuell bis auf 0.90 m reduziert werden, wenn keine Kipp- oder Absturzgefahr, beispielsweise durch Trottoirkanten besteht. Diese Ausnahmefälle sind durch die Experten Baustellensicherheit der BVB zu genehmigen.
- Unvermeidbare Absätze/Unebenheiten an Rollstuhlwegen dürfen max. 3 cm hoch sein, eine Kaskade aufeinanderfolgender Unebenheiten von 3 cm ist dabei nicht erlaubt.
- Zugangsrampen sind so zu bauen, dass diese nicht im Türbereich liegen. Je nach Fahrzeugtyp sind verschiedene Mindestlängen zu realisieren.
- Zugangsrampenneigungen sollen laut SN640238 Absatz 6.4 unter Berücksichtigung von Gefällen vor Ort 6% nicht überschreiten, in Ausnahmefällen sind Gefälle bis 10% erlaubt, wenn BVB-Fachspezialisten Betriebliche Qualität und Sicherheit dies unter Berücksichtigung sicherheitsverbessernder Merkmale (Rutschfestigkeit des Rampenbelags bei Nässe, mögliche Handläufe und/oder Überdachungen) freigeben können.
- Bei der Dimensionierung einer provisorischen Haltekante ist es sinnvoll, die Ein- und Aussteigerzahlen, die Haltestellen-Priorität und die vor Ort vorhandenen Platzverhältnisse zu kennen. Weiterhin ist zu beachten, ob an der Haltekante eine hohe Frequenz von Personen mit Kinderwagen und / oder Reisegepäck zu erwarten ist.
- Sehbehinderten ist bei Türe 1 der Zustieg und Ausstieg von / auf Fahrbahnhöhe nur in kurzfristigen Ausnahmefällen zumutbar, wobei der Ausstieg bei einem Höhenunterschied über ca. 0.20 m zu gefährlich ist. Sehbehinderten ist mindestens eine Haltekantenhöhe von ca. 0.11 m bis 0.15 m an Türe 1 anzubieten.
- Falls keine Zugänglichkeit für Rollstuhlnutzende gewährleistet werden kann, muss dem Team Geschäftssteuerung Verkehr (itsc@bvb.ch) die entsprechende Haltekante rechtzeitig bekannt gegeben werden, damit ein rollstuhltauglicher Ersatzverkehr geplant werden kann. In diesem Fall müssen SLOID, betroffene Liniennummern sowie die Dauer des Provisoriums angegeben werden. Die Vorlaufzeit beträgt mindestens 5 Arbeitstage.
- Absperrungen, beispielsweise solche aus Holzlatten, sind gemäss Norm SN 640 075 «Hindernisfreier Verkehrsraum» Anhang 11.2 so zu gestalten, dass die untere Latte höchstens 0.30 m über Boden hängt.

#### 3.1. Methodik

##### Vorgehen zur Klärung, ob und ab wann eine Erhöhung gebraucht wird:

1. Dauer der provisorischen Haltestelle
2. Priorität der Haltestelle bestimmen, durch Abgleich mit folgender Liste:  
[250305\\_BehiG-Prioritäten für Planung von Ersatz-HS.pdf](#)
3. Die Platzverhältnisse vor Ort definieren die realisierbaren Varianten, wobei die Variante 1 die höchste und die jeweils letzte Ziffer die niedrigste Ausführungspriorität hat.
4. Der Ausstattungsgrad Publikumsanlagen wird definiert nach der Dauer der jeweiligen Baustelle.

Haltestellen Priorität gemäss Anhang	BehiG Prio 1	BehiG Prio 2	BehiG Prio 3	BehiG Prio 4
Dauer der Baustelle, ab der Provisorien zu bauen sind	24 h	72 h	7 d	14 d

**Tabelle 2: Dauer, ab der Provisorien realisiert werden müssen**

### 3.2. Bus

- Bustürschwellen sind ohne Kneeling auf 0.32 m Höhe, mit Kneeling nominal auf 0.27 m.
- Der autonome Ein-/Ausstieg ist nur dann gegeben, wenn ein Anfahren auf Kontakt an eine 0.22 m hohe Kante möglich ist. Dies ist bei provisorischen Haltestellen aktuell nicht möglich, weshalb aktuell klapprampentaugliche Provisorien realisiert werden müssen.
- Effektiv sind die in Basel vorhandenen Randsteine und niedrigen Haltekanten mit wenigen Ausnahmen ca. 0.08 m bis ca. 0.18 m hoch.
- Provisorische Buskanten sind, wenn möglich mit einer Höhe von 0.16 m auszuführen, diese kann, wenn nötig auf 0.11 m reduziert werden. Damit wird die maximal zulässige Klapprampensteigung von 18% (mit Hilfestellung durch Fahrpersonal) eingehalten.
- Bei grosser Querneigung der Fahrbahn ist eine 0.18 m hohe Ersatzkante gegenüber einer 0.13 m hohen Ersatzkante zu bevorzugen.

Variante siehe Skizze	Varianten-Beschreibung	Perronhöhe	Länge der Erhöhung (Kissen) ab Haltebalken*	Mindestbreite entlang HS	Mindestbreite Rollstuhl - Manövri erfläche	Mindestlänge Rollstuhl- Manövri erfläche**	Abstand Manövri erfläche vom Haltebalken
3.2.1	Variante 1: Standard	0.16 m	18m/15m/9m	1.2 m	2.3 m	5.4 m	3.6 m
3.2.2	Variante 2: tief	0.11 m bis 0.16m	18m/15m/9m	1.2 m	2.1 m	3.0 m	5.0 m
3.2.3	Variante 3: Hoch und schmal	0.22 m	18m/15m/9m	1.2 m	1.65 m	3.0 m	5.0 m

**Tabelle 3: Kurzbeschreibung provisorische Bushaltestellen**

\* Die Länge der Erhöhung ist unter Berücksichtigung der Örtlichkeit und des eingesetzten Fahrzeugtyps so zu wählen, dass mindestens Tür 1 (für Sehbehinderte) und Tür 2 (für Rollstuhlnutzende) abgedeckt sind. Bei Gelenkbussen sollen auch Tür 3 (für Kinderwagen) und wenn möglich auch Tür 4 abgedeckt sein.

\*\* Die Länge der Manövri erfläche soll so ausgelegt sein, dass bei grösseren Platzverhältnissen vor Ort auch der Raum vor den Türen 1 bis 3 in der Breite der Manövri erfläche ausgeführt werden soll.

### 3.2.1. Variante 1 - Standard

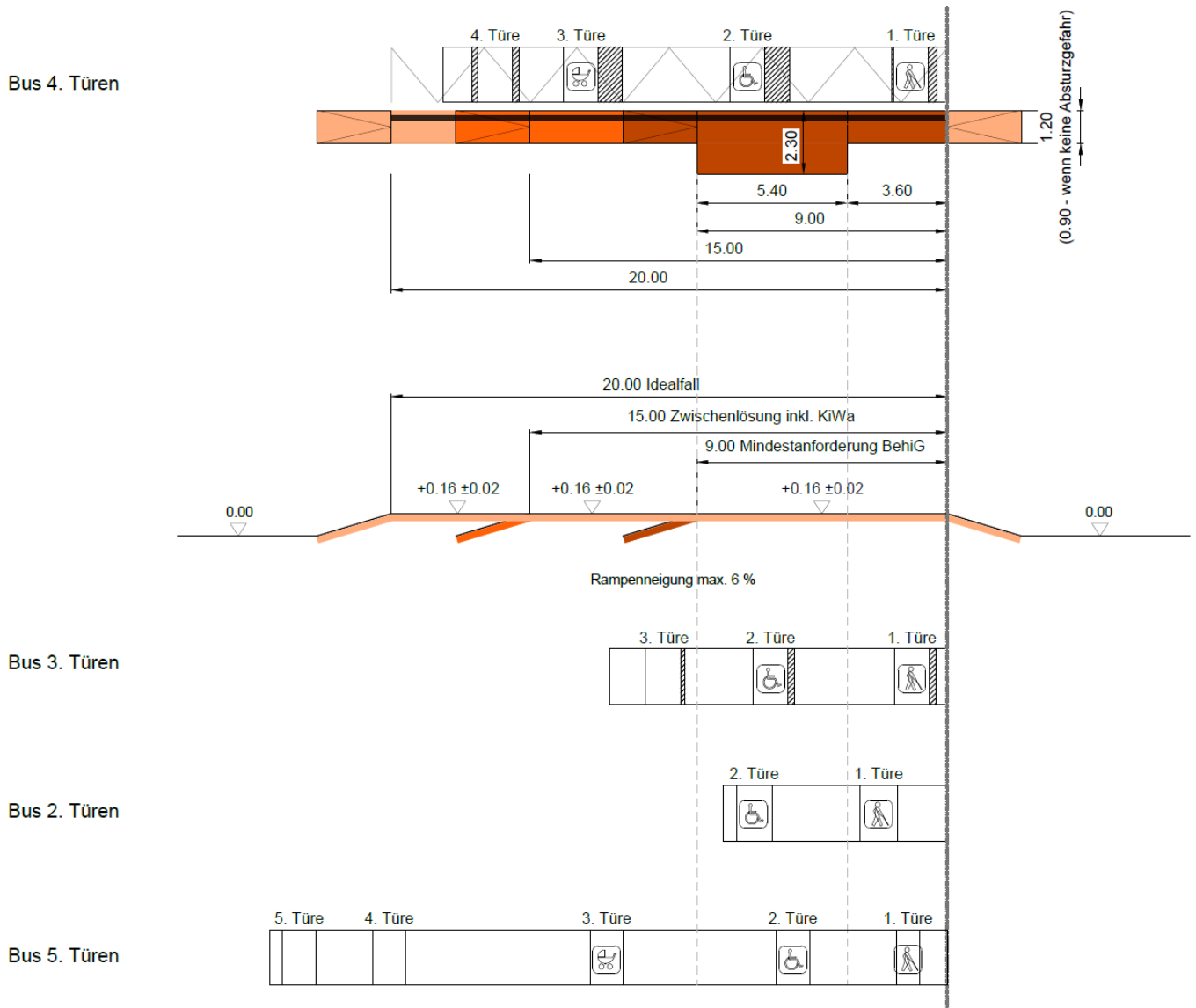


Abbildung 1: klapprampentaugliche Bushaltestelle

### 3.2.2. Variante 2 - tief

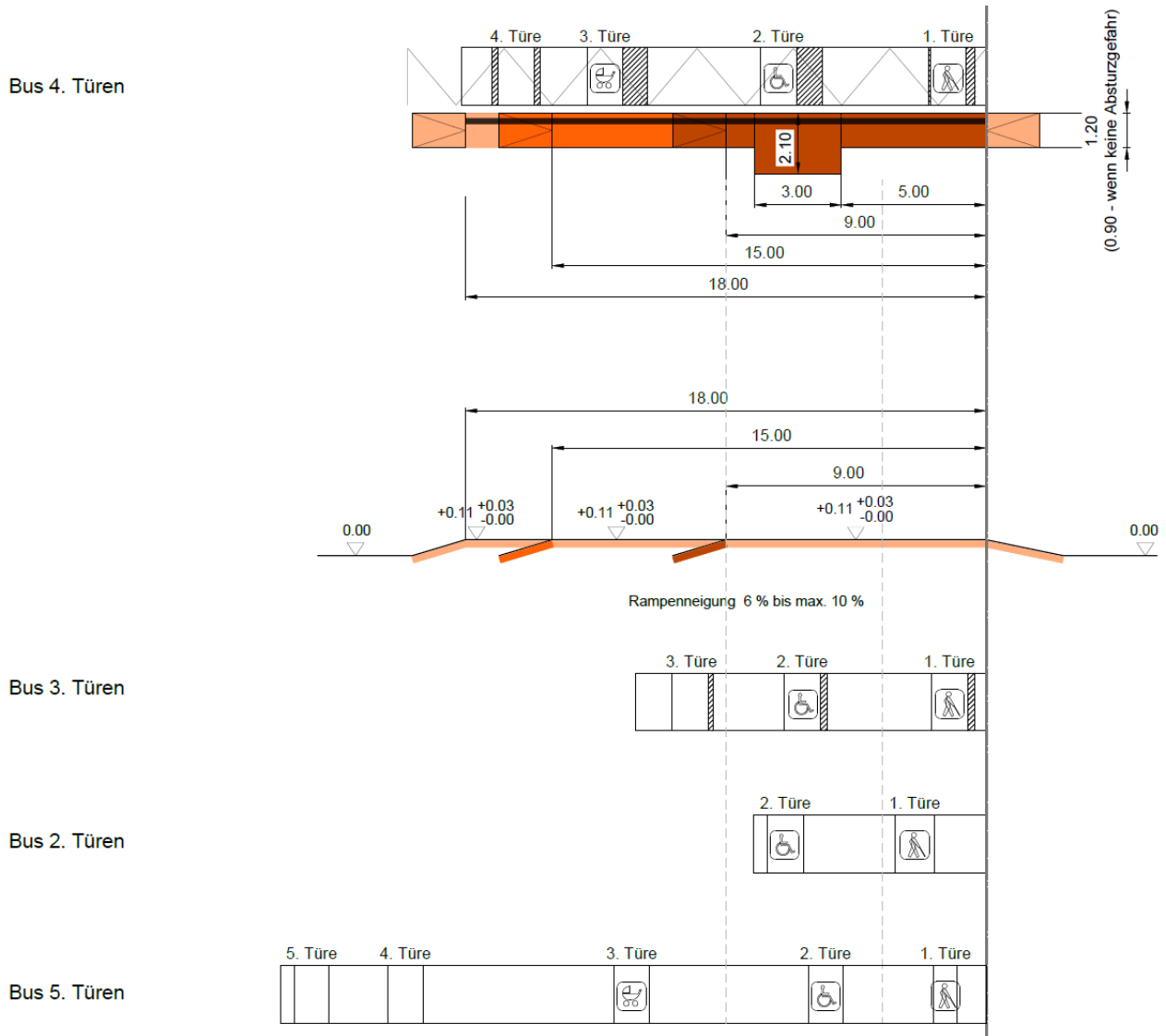


Abbildung 2: Minimalanforderung an klapprampen taugliche Bushaltestellen (Ausnahmefall)

### Variante 3 – schmal und hoch

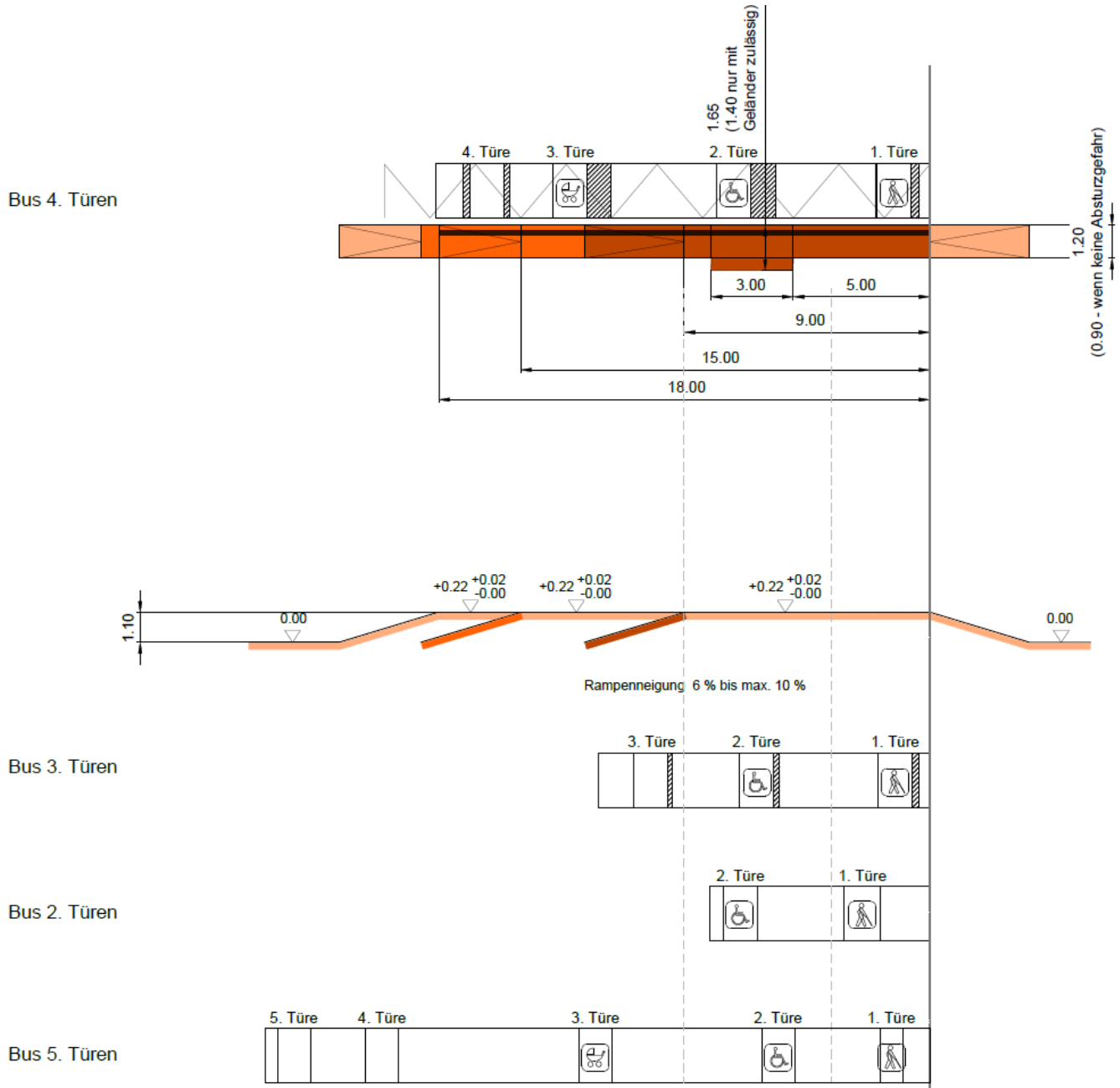


Abbildung 3: schmale und hohe Bushaltestelle

### 3.3. Tram

- Zugangsrampen sollen eine Steigung zwischen 4% und maximal 10% besitzen
- Zugangsrampen sind so zu bauen, dass diese nicht auf Türhöhe liegen.

Variante siehe Skizze	Varianten- Beschreibung	Perron- höhe	Länge der Erhöhung (Kissen) ab Haltebalken*	Mindestbreite	Breite Rollstuhl- Manövrier- fläche	Länge Rollstuhl- Manövrier- fläche**	Abstand Manövrier- fläche vom Haltebalken
3.3.1	<b>Variante 1:</b> BehiG, autonom	0.27m	45m/33m/13m	1.2 m	1.5 m	5.4 m	7.0 m
3.3.2	<b>Variante 2:</b> Klapprampentaugl. Haltestelle	0.18m	45m/33m/13m	1.2 m	2.3 m	5.4 m	7.0 m
3.3.3	<b>Variante 3:</b> Mindestanforderung klapprampentaugl. HS (Ausnahmefall)	0.11m	45m/33m/13m	1.2 m	2.1 m	3.0 m	7.0 m

**Tabelle 4: Kurzbeschreibung provisorische Tramhaltestellen**

\* Die Länge der Erhöhung ist unter Berücksichtigung der Örtlichkeit und des eingesetzten Fahrzeugtyps so zu wählen, dass mindestens Tür 1 (für Sehbehinderte) und Tür 2 (für Rollstuhlnutzende) abgedeckt sind. Bei Gelenkbussen sollen auch Tür 3 (für Kinderwagen) und wenn möglich auch Tür 4 abgedeckt sein.

\*\* Die Länge der Manövrierfläche soll so ausgelegt sein, dass bei grösseren Platzverhältnissen vor Ort auch der Raum von den Tür 1 bis inklusive der Tür mit Kinderwagenzugang in der Breite der Manövrierfläche ausgeführt werden soll.

### 3.3.1. Variante 1 - autonome BehiG- Haltestelle

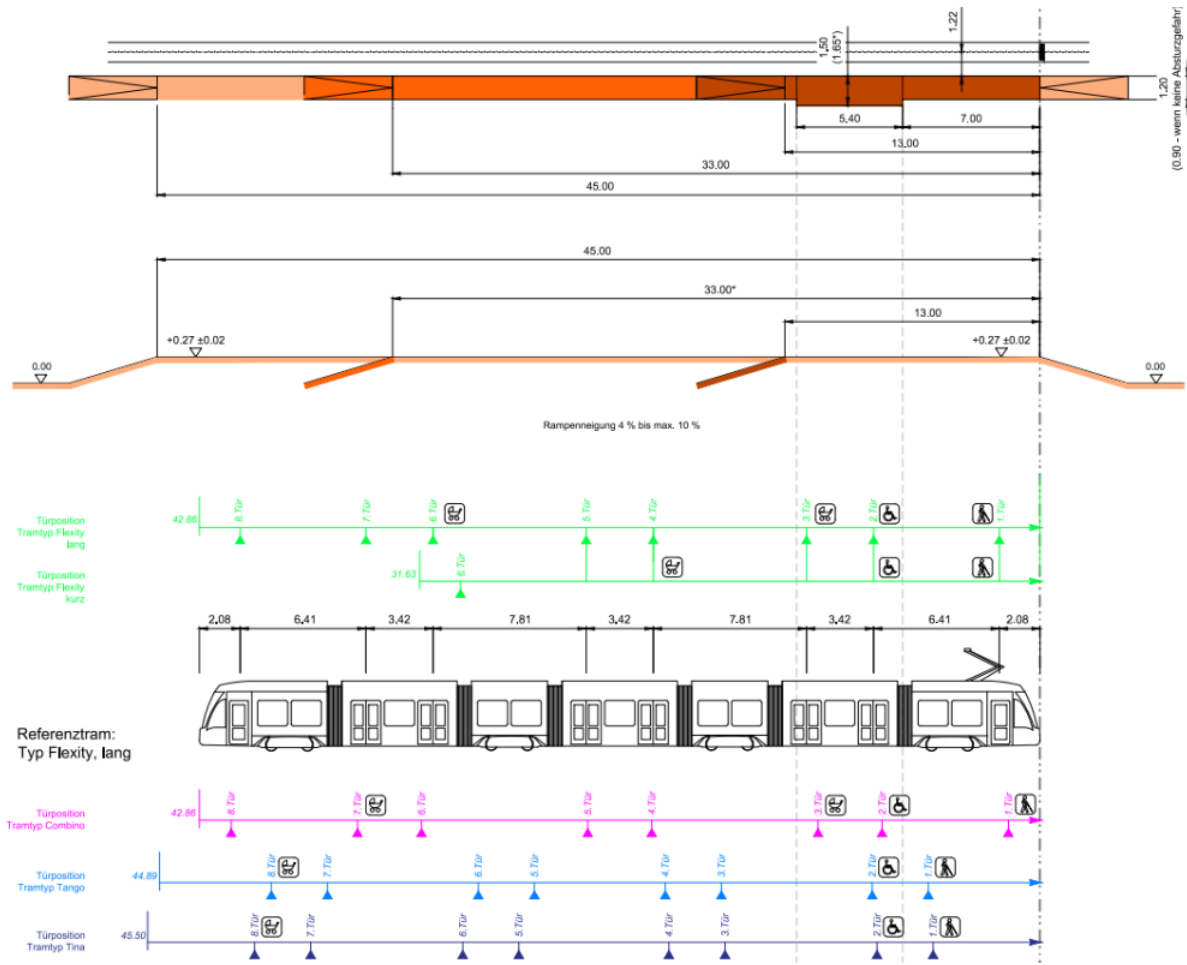


Abbildung 4:4 autonome BehiG- Tramhaltestelle

### 3.3.2. Variante 2 - Klapprampenartige Tram-Haltestelle

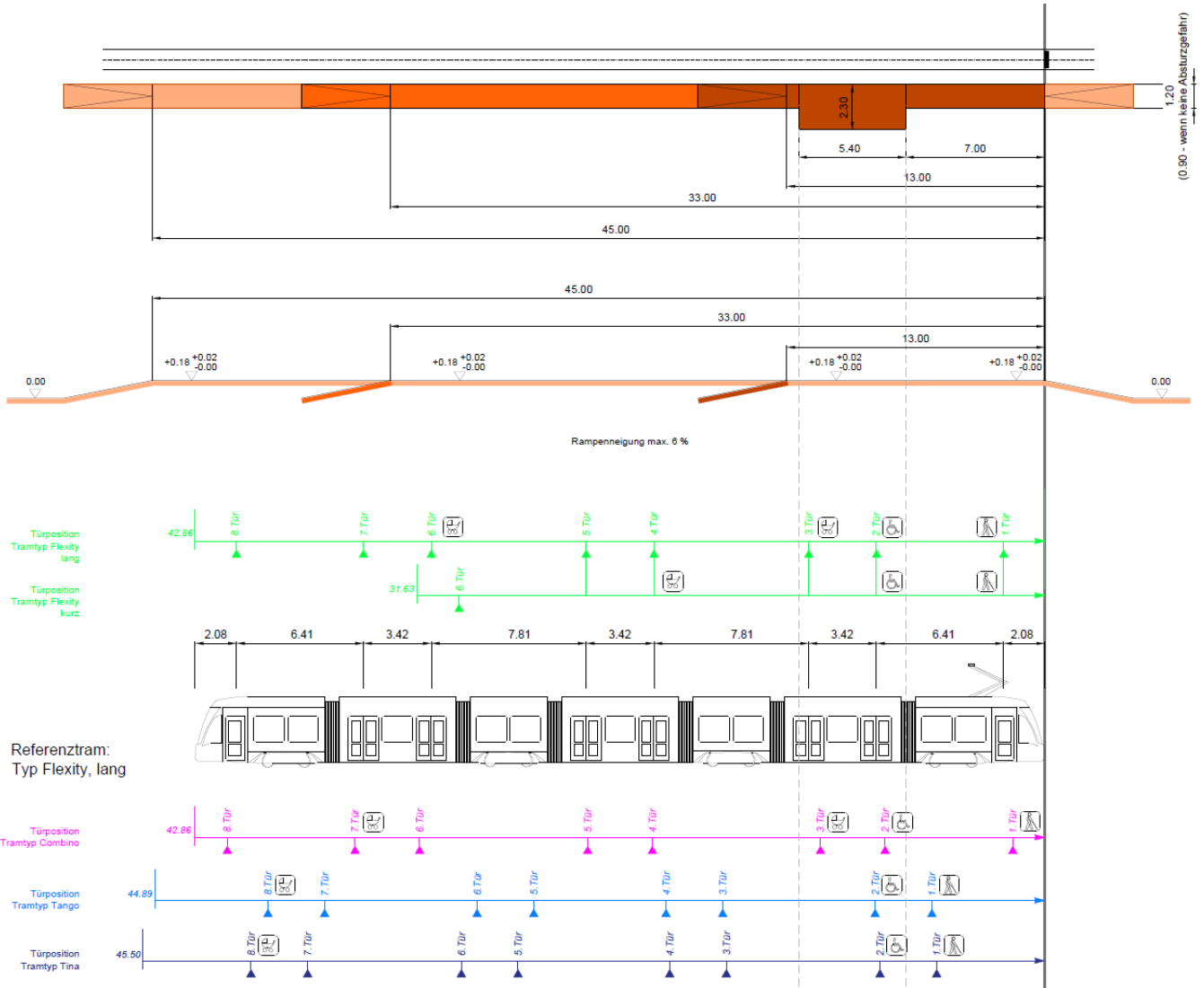


Abbildung 5: Klapprampenartige Tram- Haltestelle

### 3.3.3. Variante 3 - Mindestanforderung an Klapprampenentaugl. HS (Ausnahmefall)

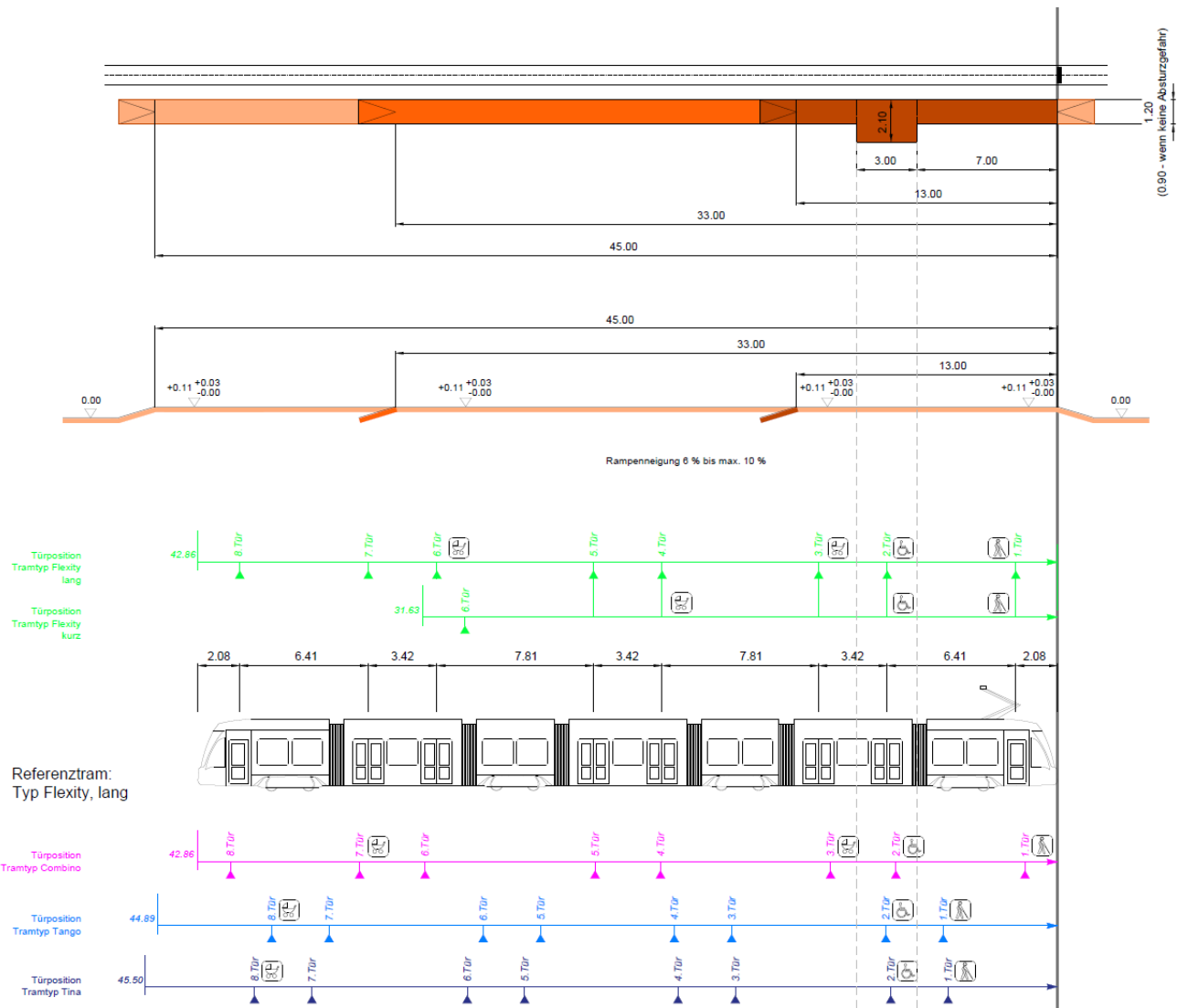


Abbildung 6: Minimalanforderung an klapprampenentaugliche Tram- Haltestelle

## 4. Ausstattung mit Publikumsanlagen

### Allgemeines:

Nach Möglichkeit sollten die Einsteigerzahlen der regulären Haltekante ohne Baustelle als Referenz verwendet werden.

Wenn dies nicht möglich ist, beispielsweise aufgrund einer geänderten Linienführung, ist es in Ordnung, die Einsteigerzahlen während der Baustellenphase anderweitig abzuschätzen oder die Haltestellenausstattung nach Ermessen der Projektleitung zu bestimmen.

Elemente an provisorischer Haltestelle	Zu übernehmen bei Ersatzhaltestelle in Abhängigkeit der Dauer			
	Ab 24 h bis 72 h	72 h bis 7 d	7 d bis 14 d	Länger als 14 d
o Haltestellenschild «provisorische Haltestelle»	Ja, nur wenn über Betriebsschluss hinaus am Ereignistag	Ja	Ja	Ja
o Aushangfahrplan	Ja, nur wenn über Betriebsschluss hinaus am Ereignistag	Ja	Ja	Ja
o Haltestelleninformation inklusive Lageplan	Ja, nur wenn über Betriebsschluss hinaus am Ereignistag	Nein	Ja	Ja
o Abfalleimer	Nein	Nein	Ja	Ja
o Sitzgelegenheit <sup>1)</sup>	Nein	Nein	Nein	Ja
o Billettautomat	Nein	Nein	Nein	Ja <sup>2)</sup>
<b>Zusätzlich zu berücksichtigen</b>				
Rücksprache mit Kantonspolizei Ressort «temporäre Verkehrsmassnahmen» zwecks Prüfung der Notwendigkeit temporärer Verkehrsanordnungen (wie Markierungen, Temporeduktionen, etc.)	Nein	Ja	Ja	Ja

**Tabelle 5: Ausstattungsgrad Publikumsanlagen nach Dauer**

### Kriterien für Aufstellung von Sitzgelegenheiten:

- an aufgehobener Haltekante war bereits eine Sitzgelegenheit bzw. Wartehalle vorhanden
- die Mindest- Durchfahrtsbreite von 1.20m bleibt von der Sitzbank unbeeinflusst
- die Manövrieffläche am Rollstuhlzustieg bleibt von der Sitzbank unbeeinflusst

### Kriterien für die Aufstellung von Billettautomaten:

- Kein Sichtkontakt zum nächsten Automaten,
- keine zumutbare Fussgängerquerung vorhanden und stark befahrene Strassen
- Stromanschluss vorhanden
- Ersatz- Billettautomat verfügbar