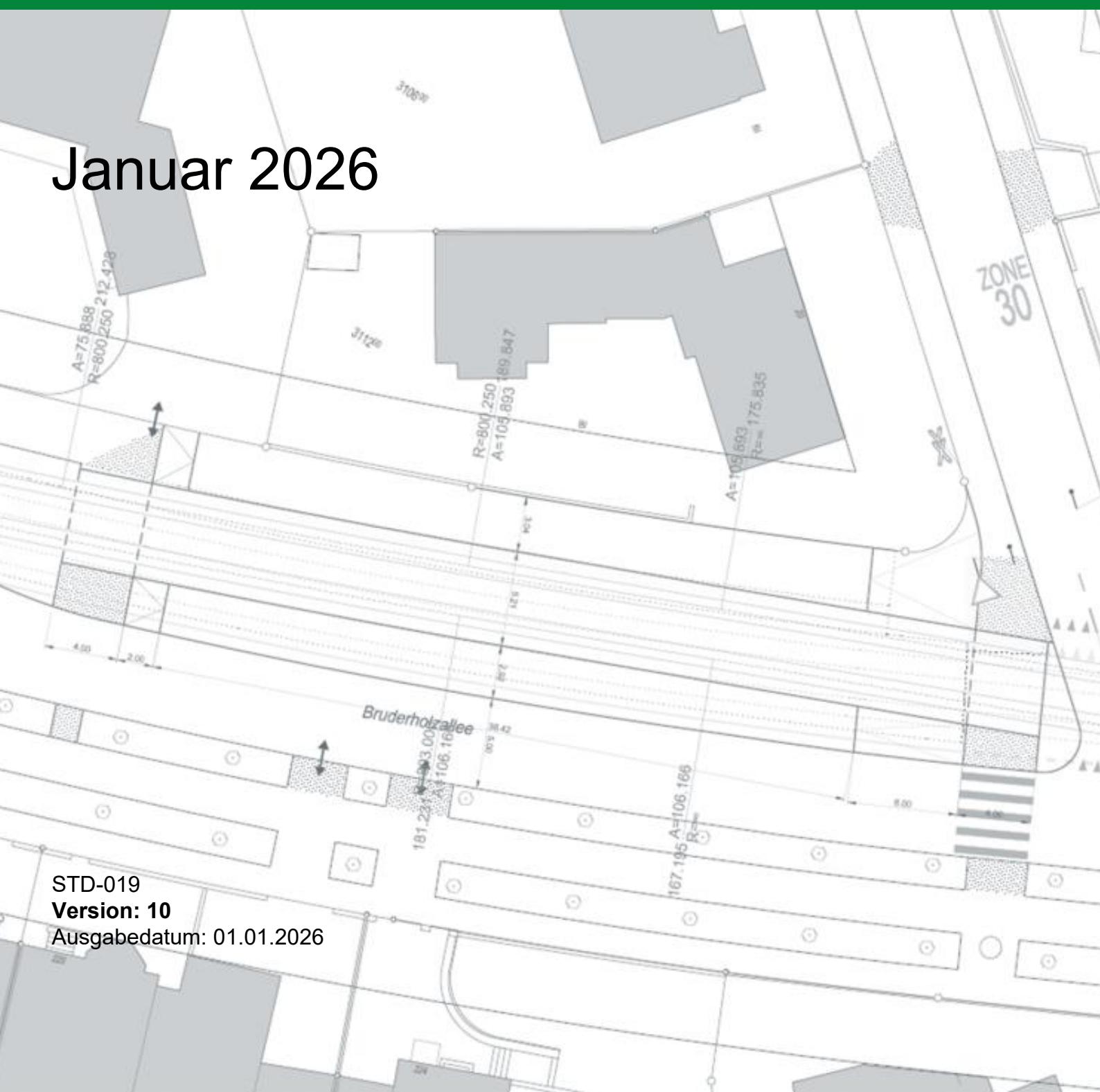


# PROJEKTIERUNGSRICHTLINIE FÜR INFRASTRUKTURANLAGEN

Januar 2026



STD-019

**Version: 10**

Ausgabedatum: 01.01.2026

# Projektierungsrichtlinie für Infrastrukturanlagen

**STD-019**

**Version: 10**

**Ausgabedatum: 01.01.2026**

## Revisionsstand

Version	Beschreibungen	Datum/Visum
01	Siehe Detail. Inhaltsverzeichnis	30.09.2007 / BU-Kb
02	Siehe Detail. Inhaltsverzeichnis	16.04.2012 / I-Im
03	Siehe Detail. Inhaltsverzeichnis	29.08.2017 /
04	Nicht veröffentlicht	
05	Nicht veröffentlicht	31.12.2018 /
06	Div. Neuerungen, redaktionelle Überarbeitung, siehe Detail. Inhaltsverzeichnis	24.03.2020 / Y. Flückiger
07	Redaktionelle Überarbeitung, siehe Details im Inhaltsverzeichnis	02.06.2020 / Y. Flückiger
08	Redaktionelle Überarbeitung, siehe Details im Inhaltsverzeichnis, alle Einzelblätter Zeichnungsrahmen mit Versionsstand	02.07.2021 / Y. Flückiger
09	Div. Neuerungen, redaktionelle Überarbeitung, siehe Detail. Inhaltsverzeichnis	13.12.2022 / Y. Flückiger
10	Div. Neuerungen, redaktionelle Überarbeitung, siehe Detail. Inhaltsverzeichnis	25.09.2025 / Y. Flückiger

Alle Rechte vorbehalten.

Alle Unterlagen dieses Handbuchs unterliegen dem Urheberrecht. Eine kommerzielle Verwertung durch 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

Aufgabe	Vorname / Name	Funktion	Datum
<b>Erstellt</b>	Ralf Grimm	Fachingenieur Gleisanlagen	gem. IMS
<b>Geprüft</b>	Yves Flückiger	Leiter Standards	gem. IMS
<b>Freigabe</b>	Ramon Oppikofer	Leiter Geschäftsbereich Infrastruktur	gem. IMS

Richtlinie- Nr.	Ver.	Bezeichnung	Erstellungs- datum	Änderungs- datum	Gültigkeits- datum ab	Beschrieb der Änderungen
<b>1. Einleitung</b>						
01.01a	AD	Gesetzliche Grundlagen, Definition und Begriffe	30.09.2007	20.06.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen
01.01b	AB	Gesetzliche Grundlagen, Definition und Begriffe	30.09.2007	20.06.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen und neue Kapitel Aufteilung
<b>2. Grenzlinien und Lichtraumprofil</b>						
02.01	AB	Grenzlinien der festen Anlagen (Bestandsanlagen)	30.09.2007	19.06.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen
02.02	AC	Grenzlinien fester Anlagen in Haltestellen für Neubauten	27.05.2010	19.06.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen
02.03	AC	Grenzlinien fester Anlagen auf freier Strecke für Neubauten	27.05.2010	19.06.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen
02.04	AB	Lichtraumprofil (Bestandsanlagen)	30.09.2007	19.06.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen
02.05	AC	Lichtraumprofil für Neubauten	27.05.2010	19.06.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen
02.06	AB	Kurvenerweiterung beim Tram (ohne Überhöhung)	30.09.2007	22.05.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen
02.07	AC	Einfluss der Kurvenerweiterung Tram	30.09.2007	19.06.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen
<b>3. Normwerte</b>						
03.01	AC	Grenzwerte zur Trassierung und Geschwindigkeiten	30.09.2007	10.04.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen
03.02a	AC	Geometrische Gestaltung / Horizontal- und Vertikalgeometrie (1)	30.09.2007	19.06.2025	01.01.2026	Aufteilung auf zwei Blätter a und b und präzisierung, wie mit Engen Radien und komplexen Gleisanlagen umzugehen ist.
03.02b	AA	Geometrische Gestaltung / Horizontal- und Vertikalgeometrie (2)	22.05.2025		01.01.2026	Neues Blatt: Aufteilung auf zwei Blätter a und b und präzisierung, wie mit Engen Radien und komplexen Gleisanlagen umzugehen ist.
<b>4. Tram-, Kombi- und Bushaltestellen</b>						
04.01.01a	AD	Projektierung BehiG - konformer Gleis- und Perron- geometrien für Tramhaltestellen	29.06.2017	28.11.2025	01.01.2026	Anpassung Spaltmass von max. 75 mm auf 60 mm aufgrund von Rückmeldung BAV betreffend Fahrzeugdynamik 15 mm.
04.01.01b	AD	Systematik der Gleisradien und Perronhöhen für Tramhaltestellen	29.06.2017	28.11.2025	01.01.2026	Anpassung Spaltmass von max. 75 mm auf 60 mm . Auswirkung auf Bogen-Radien.
04.01.02a	AD	Ausstattung Tramhaltestelle	29.06.2017	12.06.2025	01.01.2026	Ergänzung mit Elektroverteiler (EV) bei Standort Billettautomat (BA)
04.01.02b	AB	Ausstattung Tramhaltestellen: minimal benötigte Breiten (1)	27.10.2022	21.11.2025	01.01.2026	Anpassung aufgrund Anpassung der Masse an Sicher- und Gefahrenbereich
04.01.02c	AB	Ausstattung Tramhaltestellen: minimal benötigte Breiten (2)	27.10.2022	21.11.2025	01.01.2026	Anpassung aufgrund Anpassung der Masse an Sicher- und Gefahrenbereich
04.01.03a	AD	Aufsicht und Schnitt Manövierfläche für Rollstuhlfahrer bei Tramhaltestellen	24.01.2014	21.11.2025	01.01.2026	Ergänzung mit Kunststoffleiste, Mass Anpassung von min. 1.40 auf 1.47 aufgrund von Gefahrenbereich und redaktionelle Änderungen
04.01.03b	AC	Positionierung und Markierung DFI mit TTS bei Tramhaltestellen	01.07.2021	27.08.2025	01.01.2026	Mass Anpassung von min. 1.20 auf 1.47 aufgrund von Gefahrenbereich und redaktionelle Änderungen
04.01.04	AD	Situation Tramhaltestellen	24.01.2014	21.11.2025	01.01.2026	Ergänzung mit Kunststoffleiste und Anrampe auf 1.50 m + e.
04.01.05a	AD	Längenprofile Tram-Haltekantentypen, Normalfall	24.01.2014	17.06.2025	01.01.2026	Ergänzung.Ausnahmefall entscheidet die KOKO-I
04.01.05b	AD	Längenprofile Tram-Haltekantentypen, Teilerhöhungen (Kissen) und Minimalfall	24.01.2014	17.06.2025	01.01.2026	Ergänzung.Ausnahmefall entscheidet die KOKO-I
04.01.06	AD	Aufsicht Tramhaltestelle: Inselhaltestelle	24.01.2014	20.10.2025	01.01.2026	Anrampe auf 1.50 m + e auf beiden Seiten und redaktionelle Änderungen.
04.01.07	AD	Normalprofil Tramhaltestelle: Inselhaltestelle	24.01.2014	24.11.2025	01.01.2026	Ergänzung Sicherer Bereich und Gefahrenbereich und entsprechende Anpassung der Masse aufgrund dieser Bereiche und redaktionelle Änderungen.
04.01.08	AD	Aufsicht Tramhaltestelle: Kaphaltestelle mit Mittelinsel	24.01.2014	20.10.2025	01.01.2026	Anrampe auf 1.50 m + e auf beiden Seiten und redaktionelle Änderungen.
04.01.09	AD	Aufsicht Tramhaltestelle: Kaphaltestelle ohne Mittelinsel	24.01.2014	20.10.2025	01.01.2026	Anrampe auf 1.50 m + e auf beiden Seiten und redaktionelle Änderungen.
04.01.10	AD	Normalprofil Tramhaltestelle: Kaphaltestelle mit/ohne Mittelinsel	24.01.2014	24.11.2025	01.01.2026	Ergänzung Sicherer Bereich und Gefahrenbereich und entsprechende Anpassung der Masse aufgrund dieser Bereiche und redaktionelle Änderungen.
04.01.11	AD	Aufsicht Tramhaltestelle: Lichtinsel mit angehobener Fahrbahn	24.01.2014	20.10.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen
04.01.12	AD	Normalprofil Tramhaltestelle: Lichtinsel mit angehobener Fahrbahn	24.01.2014	24.11.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen
04.01.13	AD	Aufsicht Tramhaltestelle: Velo-Zeitinsel mit angehobenem Veloweg	29.06.2017	20.10.2025	01.01.2026	Neue Piktogramme und redaktionelle Änderungen
04.01.14	AD	Normalprofil Tramhaltestelle: Velo-Zeitinsel mit angehobenem Veloweg	29.06.2017	24.11.2025	01.01.2026	Anpassung Abstand optischer Markierung und redaktionelle Änderungen
04.01.15	AB	Aufsicht Tramhaltestelle: Haltestelle mit Veloumfahrung (Velobypass)	27.10.2022	28.07.2025	01.01.2026	Anpassung Abstand optischer Markierung, Anpassung Mass B1 und redaktionelle Änderungen
04.01.16	AB	Normalprofil Tramhaltestelle: Haltestelle mit Veloumfahrung (Velobypass)	27.10.2022	24.11.2025	01.01.2026	Anpassung Abstand optischer Markierung, Anpassung Mass B1 und redaktionelle Änderungen
04.01.20	AD	Tramstein TS30 mit Kunststoffleiste, Detail und Materialisierung	24.01.2014	26.11.2025	01.01.2026	Neuer Randstein TS30 mit nur 10 mm Anschrägung. Ergänzung mit Kunststoffleiste, Anpassung Abstand optischer Markierung und redaktionelle Änderungen
04.01.21	AC	Tramstein TG30, Detail und Materialisierung	29.06.2017	18.06.2025	01.01.2026	Anpassung Abstand optischer / taktile Markierung und redaktionelle Änderungen
04.01.22	AB	Quergefälle Haltestelle und Trottoir	01.07.2021	26.11.2025	01.01.2026	Anpassung Mass und redaktionelle Änderungen
04.01.30	AA	Entwässerung im Haltestellenbereich, Allgemeines	29.06.2017		23.11.2017	

Richtlinie- Nr.	Ver.	Bezeichnung	Erstellungs-datum	Änderungs-datum	Gültigkeits-datum ab	Beschrieb der Änderungen
04.02.01	AB	Systemschema kombinierter Tram- und Bushaltestelle	29.06.2017	16.06.2025	01.01.2026	Radien Anpassung
04.02.02	AD	Kombinierte Tram- und Bushaltestelle: KH1, Normalfall bei gerader Busanfahrt; SOK +0.27 m (1. Priorität)	29.06.2017	26.11.2025	01.01.2026	Radien Anpassung, Masse und Anramung auf 1.50 m + e auf beiden Seiten
04.02.03	AD	Kombinierte Tram- und Bushaltestelle: KH2, Anwendungsfall bei nicht gerader Busanfahrt; SOK +0.27 m/+0.18 m (2. Priorität)	29.06.2017	21.11.2025	01.01.2026	Radien Anpassung, Masse und Anramung auf 1.50 m + e auf beiden Seiten
04.02.04	AD	Kombinierte Tram- und Bushaltestelle: KH3, Kurvenlage mit grossem Gleistradius (3. Priorität)	29.06.2017	26.11.2025	01.01.2026	Radien Anpassung , Masse und Anramung auf 1.50 m + e auf beiden Seiten
04.02.05	AD	Kombinierte Tram- und Bushaltestelle: KH4, Kurvenlage mit kleinem Gleistradius (4. Priorität)	29.06.2017	26.11.2025	01.01.2026	Radien Anpassung und Anramung auf 1.50 m + e auf beiden Seiten
04.02.06	AD	Normalprofil Kombinierte Tram- und Bushaltestelle	29.06.2017	26.11.2025	01.01.2026	Ergänzung Sicherer Bereich und Gefahrenbereich und entsprechende Anpassung der Masse aufgrund dieser Bereiche und redaktionelle Änderungen.
04.02.07	AB	Kombinierte Tram- und Bushaltestelle; Isometrie KH2	29.06.2017	16.06.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen und Anpassung Mass von optischer Markierung
04.03.01a	AB	Systemschema und Hinweise zur Projektierung von hohen Bus-Haltekantern mit h = 0.22 m	27.10.2016	01.07.2021	01.07.2021	
04.03.01b	AB	Systemschema und Hinweise zur Projektierung von hohen Bus-Haltekantern mit h = 0.22 m	27.10.2016	01.07.2021	01.07.2021	
04.03.01c	AC	Systemschema und Hinweise zur Projektierung von hohen Bus-Haltekantern mit h = 0.22 m	27.10.2016	27.08.2025	01.01.2026	Änderung respektive Präzisierung betreffend Vorgehen beim Überwischen.
04.03.02a	AD	Ausstattung Bushaltestelle	29.06.2017	27.08.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen
04.03.02b	AB	Ausstattung Bushaltestellen: minimal benötigte Breiten (1)	27.10.2022	30.07.2025	01.01.2026	Ergänzung Text betreffend Wahrnehmung von Signalen
04.03.02c	AB	Ausstattung Bushaltestellen: minimal benötigte Breiten (2)	27.10.2022	27.08.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen und Solar Abfallkübel wurde gestrichen. Ergänzung Text betreffend Wahrnehmung von Signalen
04.03.03a	AB	Lage der Bustüren (1)	31.01.2019	27.10.2022	27.10.2022	
04.03.03b	AB	Lage der Bustüren (2)	31.01.2019	27.10.2022	27.10.2022	
04.03.10a	AC	Manövriertfläche für Sehbehinderte und Rollstuhlfahrer an Bushaltestellen mit hoher Haltekante (KSB+ h = 0.22 m)	27.10.2016	12.06.2025	01.01.2026	Anpassung Position der optischen Markierung und redaktionelle Änderungen
04.03.10b	AC	Positionierung und Markierung DFI mit TTS bei Bushaltestellen	01.07.2021	28.07.2025	01.01.2026	Anpassung Position der optischen Markierung und redaktionelle Änderungen
04.03.11	AD	FB1 (Bus-Fahrbahnhaltestelle in einer Geraden, Vollausbau)	27.10.2016	27.08.2025	01.01.2026	Verweis «bfu Kurzinfo 36-VT» gestrichen und Ergänzung Doppelgelenkbus
04.03.12	AD	FB2a (Bus-Fahrbahnhaltestelle in einer Geraden, Kissen-lang; 15 m)	27.10.2016	27.08.2025	01.01.2026	Verweis «bfu Kurzinfo 36-VT» gestrichen und Ergänzung Doppelgelenkbus
04.03.13	AD	FB2b (Bus-Fahrbahnhaltestelle in einer Geraden, Kissen-kurz; 9 m)	27.10.2016	27.08.2025	01.01.2026	Verweis «bfu Kurzinfo 36-VT» gestrichen und Ergänzung Doppelgelenkbus
04.03.15	AC	Normalprofil Fahrbahnhaltestelle	27.10.2016	27.10.2022	01.01.2023	
04.03.16a	AC	Bushaltestelle; Isometrie Fahrbahnhaltestelle, Vollausbau mit KSB+ h = 0.22 m (FB1)	27.10.2016	19.06.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen (Grafik und Titel) und optische Markierung
04.03.16b	AC	Bushaltestelle; Isometrie Fahrbahnhaltestelle, Kissen mit KSB+ h = 0.22 m (FB2a/b)	23.11.2017	19.06.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen (Grafik und Titel) und optische Markierung
04.03.21	AD	BB1 (Busbucht, Vollausbau)	27.10.2016	27.08.2025	01.01.2026	Verweis «bfu Kurzinfo 36-VT» gestrichen und Ergänzung Doppelgelenkbus
04.03.22	AD	BB2a (Busbucht, Kissen-lang; 15 m)	27.10.2016	28.08.2025	01.01.2026	Ergänzung Doppelgelenkbus
04.03.23	AD	BB2b (Busbucht, Kissen-kurz; 9 m)	27.10.2016	28.08.2025	01.01.2026	Ergänzung Doppelgelenkbus
04.03.25	AA	Normalprofil Busbucht	27.10.2016	23.11.2017	23.11.2017	
04.03.30	AC	Manövriertfläche für Sehbehinderte und Rollstuhlfahrer an Bushaltestellen mit RN15 h = 0.16 m (Rückfallebene)	27.10.2016	28.07.2025	01.01.2026	Anpassung Position der optischen Markierung und redaktionelle Änderungen
04.03.31	AD	Fahrbahnhaltestelle mit RN15 h = 0.16 m (Rückfallebene)	27.10.2016	27.08.2025	01.01.2026	Verweis «bfu Kurzinfo 36-VT» gestrichen und Ergänzung Doppelgelenkbus
04.03.32	AD	Busbucht mit RN15 h = 0.16 m nach VSS (Rückfallebene)	27.10.2016	28.08.2025	01.01.2026	Ergänzung Doppelgelenkbus
04.03.41	AC	Lage der Steintypen für hohe Bushaltekantern	27.10.2016	23.06.2025	01.01.2026	Anpassung Position der optischen Markierung und redaktionelle Änderungen

## 5. Trassenquerschnitt

05.01	AB	Strasse (Markierung, bauliche Abtrennung)	20.06.2022	23.05.2025	01.01.2026	Präzisierung, Massenanpassung und redaktionelle Änderung
05.02	AB	Streckengleis, unabhängiger Bahnkörper	20.06.2022	23.05.2025	01.11.2021	Präzisierung und redaktionelle Änderung

## 6. Seitliche Abstände zu festen Bauten

06.01	AC	Seitliche Abstände zu kurzen und langen Hindernissen	30.09.2007	19.06.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen
-------	----	--	------------	------------	------------	--------------------------

## 7. Fahrdrähthöhen und seitliche Sicherheitsabstände

07.01	AD	Zonen und Sicherheitsabstände der festen Anlagen zum Fahrdräht	26.03.2020	05.08.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen
07.02	AC	Erdungskonzept Tramhaltestelle	26.03.2020	19.06.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen
07.03	AC	Sicherheitsabstand Bäume zum Fahrdräht	30.09.2007	04.08.2025	01.01.2026	Neue Grenzzone und redaktionelle Anpassungen.
07.04	AD	Fahrdrähthöhen	30.09.2007	05.08.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen

Richtlinie- Nr.	Ver.	Bezeichnung	Erstellungs-datum	Änderungs-datum	Gültigkeit-datum ab	Beschrieb der Änderungen
<b>8. Typenpläne Bahninfrastruktur</b>						
08.01	AD	Normalisierte Zungenvorrichtung R20 m bis R50 m	30.09.2007	21.05.2024	01.01.2024	Pos 2 ZV anfang und Länge angepasst, Pos 6 Winkel richtiggestellt
08.02	AB	Normalisierte Zungenvorrichtung R100 m bis R150 m und vorgezogene Zungenvorrichtung	30.09.2007	13.04.2021	01.01.2021	
08.07	AC	W-Tram Regelquerschnitt und Grundriss in Strassen auf Betonunterbau	18.12.2019	24.10.2025	01.01.2026	Neuer ME-Wert, neue Definierung für Abstand Spurstangen und redaktionelle Änderungen.
08.08	AB	W-Tram Regelquerschnitt und Grundriss in Strassen auf Betonunterbau (Kammerfüllelement)	18.12.2020	07.10.2022	01.01.2020	Entfällt
08.09	AC	W-Tram Regelquerschnitt und Grundriss in Rasen auf Betonunterbau	16.12.2019	24.10.2025	01.01.2026	Neuer ME-Wert, neue Definierung für Abstand Spurstangen und redaktionelle Änderungen.
08.10	AA	W-Tram Regelquerschnitt und Grundriss Rasengitter auf Betonunterbau	24.10.2025		01.01.2026	Neues Blatt
08.12a	AB	Regelquerschnitt auf Schotterbau	30.09.2007	24.10.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen und Ergänzung / Definierung Planum und Planie und neuer ME-Wert
08.12b	AB	Regelquerschnitt auf Schotterbau	30.09.2019	20.06.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen, Anpassung auf aktuelle Normen und Präzisierungen und Ergänzungen unter Punkt 8.
08.12c	AB	Regelquerschnitt auf Schotterbau	30.09.2019	20.06.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen
08.13	AB	Gleisentwässerung (Zwillingsrohr)	30.09.2007	09.03.2021	01.07.2021	
08.14	AC	BVB Leerrohre und Elektroschacht	25.06.2021	10.04.2025	01.01.2026	Ergänzung mit Ausnahmen betreffend Dokument «Raumaufteilung,...unterirdische Infrastruktur»
08.15	AB	Schienenfugen und Belag - Masse und Toleranzen	20.12.2021	20.06.2025	01.01.2026	Neue Blatt Nummer, vorher 08.10 und Ergänzung mit Fugen für Anlageteile
08.30	AD	Dynamische Fahrgast Information (DFI) G4	27.06.2011	06.08.2025	01.01.2026	Anpassung Biegeradius Leerrohr und Ergänzung mit Höhenmass für DFI
08.31	AB	Billettautomat (BA)	27.06.2011	27.06.2022	01.01.2023	
08.32	AC	BVB Normwartehalle Typ Mono	05.12.2011	05.08.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen (Anpassung Zeichnung "Fuss der Wartehalle")
08.33	AC	BVB Normwartehalle Duplex	05.12.2011	05.08.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen (Anpassung Zeichnung "Fuss der Wartehalle")
08.34	AC	BVB Normwartehalle Typ Mono Combi	06.06.2017	05.08.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen (Anpassung Zeichnung "Fuss der Wartehalle")
08.35	AB	Haltestellen Stele	06.07.2017	28.08.2025	01.01.2026	Anpassung Biegeradius Leerrohr
08.36	AB	Elektroverteiler IWB (EV)	25.06.2021	28.08.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen
08.37	AB	Elektroverteiler Primeo (EV)	23.06.2021	28.08.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen
08.40	AA	Weichensteuerung (WS)	25.06.2021		16.03.2021	
<b>9. Typenpläne Fahrzeuge</b>						
09.01.01	AB	Tramtyp B4S #1416-1506 / Anhänger	30.09.2007	11.04.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen
09.01.02	AB	Tramtyp Be 4/4 #477-502 / Motorwagen (Cornichon)	30.09.2007	11.04.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen
09.01.03	AC	Tramtyp Be 6/8 #301-328 (Combino)	30.09.2007	29.07.2025	01.01.2026	Fahrwerksabstände und redaktionelle Änderung
09.01.04	AC	Tramtyp Be 6/8 #5001-5044 (Flexity 7-teilig)	07.12.2018	29.07.2025	01.01.2026	Fahrwerksabstände und redaktionelle Änderung
09.01.05	AC	Tramtyp Be 4/6 #6001-6017 (Flexity 5-teilig)	12.12.2018	29.07.2025	01.01.2026	Fahrwerksabstände und redaktionelle Änderung
09.02.01	AC	Bustyp K-Bus City VIII Crafter (Mini-Bus) #8601-8605	12.12.2018	11.04.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen
09.02.02	AB	Bustyp MAN Normal-Bus #821-828	30.09.2007	11.04.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen
09.02.03	AB	Bustyp MAN Gelenk-Bus #751-788	30.09.2007	11.04.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen
09.02.04	AB	Bustyp CITARO Normal-Bus #801-810	08.09.2010	11.04.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen
09.02.05	AC	Bustyp CITARO Gelenk-Bus Euro 6 #7000-7055	07.12.2018	11.04.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen
09.02.06	AB	Bustyp Citea SLFA-181 Electric (E-Bus)	30.08.2019	11.04.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen
09.02.08	AB	Bustyp CITARO Normal-Bus (E-Bus)	03.10.2022	11.04.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen
09.02.09	AB	Bustyp CITARO Gelenk-Bus (E-Bus)	03.10.2022	11.04.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen
09.02.10	AB	Bustyp LighTram (E-Bus)	03.10.2022	29.07.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen
09.03.01	AB	Tramtyp Be 6/10 BLT (Tango)	01.04.2022	28.08.2025	01.01.2026	Fahrwerksabstände und redaktionelle Änderung
09.03.02	AB	Tramtyp Be 4/8 BLT (Sänfte)	01.04.2022	28.08.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen
09.03.03	AB	Tramtyp Be 4/6 BLT (Schindler)	01.04.2022	28.08.2025	01.01.2026	redaktionelle Änderungen
09.03.04	AB	Tramtyp Be 8/10 BLT (Tina)	17.11.2022	28.08.2025	01.01.2026	Fahrwerksabstände und redaktionelle Änderung

## Referenzen

Jan 2026

Richtlinie- Nr.	Bezeichnung		Link / Ablageort	Herkunft
<b>1. Einleitung</b>				
01.01	EBV		<a href="#">Link</a>	Verordnung Schweizerischer Bundesrat
01.01	AB-EBV		<a href="#">Link</a>	Bundesamt für Verkehr (BAV)
01.01	Vorläufige Richtlinie für die Bemessung des lichten Raumes von Bahnen nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Strassenbahnen (BOStrab)		<a href="#">Link / BVB intern</a>	Verordnung Bundesministerium für Verkehr
<b>2. Grenzlinien und Lichtraumprofil</b>				
02.01	Siehe 01.01			
02.02	Siehe 01.01			
02.02	Handbuch für Erdung und Stromrückleitung		<a href="#">Link / BVB intern</a>	Basler Verkehrs-Betriebe
02.03	Siehe 02.02			
02.04-07	Siehe 01.01			
<b>3. Normwerte</b>				
03.01	Siehe 01.01			
<b>4. Tram-, Kombi- und Bushaltestellen</b>				
04.01.03a	VSS SN 640 852		<a href="#">Link / BVB intern</a>	SNV Schweizerische Normen-Vereinigung
04.01.03b	Merkblatt 114 "Leitliniensystem Schweiz"		<a href="#">Link</a>	Fachstelle hindernisfreie Architektur
04.01.04	Siehe 04.01.03a			
04.01.04	VSS SN 640 241		<a href="#">Link / BVB intern</a>	SNV Schweizerische Normen-Vereinigung
04.01.06	Siehe 04.01.04			
04.01.06	Beurteilung der Notwendigkeit von Schutzgeländern mit und ohne Spritzschutz auf Inselhaltestellen		<a href="#">Link</a>	Basler Verkehrs-Betriebe
04.01.06	Arbeitshilfe "Platzbedarf Haltestellentypen"		<a href="#">Link</a>	Bau- und Verkehrsdepartament des Kanton BS
04.01.07	Siehe 04.01.06			
04.01.07	VSS SN 640 201		<a href="#">Link / BVB intern</a>	SNV Schweizerische Normen-Vereinigung
04.01.07	Anforderung Kt. BS (Handbuch Strassenbau)		<a href="#">Link</a>	Tiefbauamt Kanton Basel-Stadt (Seite 63 "Sicherheitszuschlag")
04.01.08	Siehe 01.01, 04.01.04 und 04.01.06			
04.01.09	Siehe 01.01, 04.01.04 und 04.01.06			
04.01.10	Siehe 04.01.07 (VSS Fahrspurbreite)			Grundsätzlich regelt die VSS SN 640 201 die Fahrspurbreite. Für spezifische Situationen kommen jedoch auch andere VSS-Normen zum Einsatz. Aus diesem Grund wurde diese allgemeine Formulierung.
04.01.11	Siehe 04.01.04			
04.01.11	VSS-Norm 40 213; VSS-Norm 40 214; VSS-Norm 40 241		<span style="color: red;">NV</span>	SNV Schweizerische Normen-Vereinigung
04.01.11	VSS-Norm 640 510; VSS-Norm 40 525; siehe 04.01.03a		<span style="color: red;">NV</span>	SNV Schweizerische Normen-Vereinigung
04.01.13	Arbeitshilfe "Haltestellen mit Veloinfrastruktur"		<a href="#">Link</a>	Bau- und Verkehrsdepartament des Kanton BS
04.01.12-13	Siehe 04.01.11			
04.01.13	Signalisationsverordnung		<a href="#">Link</a>	Verordnung Schweizerischer Bundesrat
04.01.14	Planungshilfe für den Fuss- und Veloverkehr im Kanton BS		<a href="#">Link</a>	Bau- und Verkehrsdepartament des Kanton BS
04.01.14	Siehe 04.03.13 und 04.03.16a			
04.01.15-16	Anwendungshilfe Sichtweiten Kanton Basel-Stadt		<a href="#">Link</a>	Justiz- und Sicherheitsdepartement des Kanton BS
04.01.15-16	Siehe 04.01.06 und 04.03.13			
04.01.20	Siehe 04.01.11			
04.01.21	Siehe 01.01			
04.02.01-05	Siehe 04.01.04 und 04.01.06			
04.02.06	Siehe 04.01.04 und 04.01.10			

Richtlinie- Nr.	Bezeichnung	Link / Ablageort	Herkunft
04.03.10a	Siehe 04.01.03a		
04.03.10b	Siehe 04.01.03b		
04.03.11-13	Siehe 04.01.04		
04.03.15	Siehe 04.01.06, 04.01.07 und 04.01.10		
04.03.16a-b	TBA Norm 101 - 407 (Strassenbaunormen TBA)	<a href="#">Link</a>	Tiefbauamt Kanton Basel-Stadt
04.03.21-23	Siehe 04.01.04		
04.03.25	Siehe 04.01.06 und 04.01.10		
04.03.30	Siehe 04.01.03a		
04.03.31	Siehe 04.01.04		
04.03.41	Siehe 04.03.16a		
<b>5. Trassenquerschnitt</b>			
05.01	Siehe 01.01		
05.02	SN 671 253	<a href="#">Link / BVB intern</a>	SNV Schweizerische Normen-Vereinigung
<b>6. Seitliche Abstände zu festen Bauten</b>			
06.01	Siehe 01.01		
<b>7. Fahrdrahthöhen und seitliche Sicherheitsabstände</b>			
07.01	Siehe 01.01		
07.01	EN 50122-1 SAP-DOK-Nr. 5000015452	<a href="#">Link / BVB intern</a>	Deutsches Institut für Normung e.V.
07.01	Siehe 02.02		
07.02	Beurteilung der Art und Lage von Elektro-Verteilkästen der BVB auf Tramhaltestellen	<a href="#">Link / BVB intern</a>	Basler Verkehrs-Betriebe
07.04	EN 50119 SAP-DOK-Nr. 5000015770	<a href="#">Link / BVB intern</a>	Deutsches Institut für Normung e.V.
07.04	Handbuch für Fahrleitungsanlagen	<a href="#">Link / BVB intern</a>	Basler Verkehrs-Betriebe
07.04	Siehe 01.01 und 07.01		
<b>8. Typenpläne Bahninfrastruktur</b>			
08.07 bis 10	SN EN 206 + A2 SAP-DOK-Nr. 5000022392	<a href="#">Link / BVB intern</a>	SNV Schweizerische Normen-Vereinigung
08.07 bis 10	Standard W-Tram Einteil. Gleisjoch R≤40m SAP-DOK-Nr. 1000122269	<a href="#">Link / BVB intern</a>	Basler Verkehrs-Betriebe
08.07 bis 10	Standard W-Tram Einteil. Gleisjoch R<40m SAP-DOK-Nr. 100039408	<a href="#">Link / BVB intern</a>	Basler Verkehrs-Betriebe
08.07 bis 10	SN 671 253 / EN 13242 / EN 13285	<a href="#">Link / BVB intern</a>	SNV Schweizerische Normen-Vereinigung
08.07 bis 10	BAFU Richtlinie UV-0631-D	<a href="#">Link</a>	Bundesamt für Umwelt (BAFU)
08.10	Siehe 04.03.16a-b		
08.12a-b	R RTE 21110	<a href="#">Link / BVB intern</a>	VöV (Verband öffentlicher Verkehr)
08.12a-b	R I 22211	<a href="#">Link / BVB intern</a>	VöV (Verband öffentlicher Verkehr)
08.12a-b	R RTE 22541	<a href="#">Link / BVB intern</a>	VöV (Verband öffentlicher Verkehr)
08.12b	DIN EN 13674-1 SAP-DOK-Nr. 5000015578	<a href="#">Link / BVB intern</a>	Deutsches Institut für Normung e.V.
08.12b	SN 670 110 / DIN EN 13450 SAP-DOK-Nr. 5000022393	<a href="#">Link / BVB intern</a>	Deutsches Institut für Normung e.V.
08.12b	BAFU Richtlinie "Entwässerung von Eisenbahnanlagen"	<a href="#">Link</a>	Bundesamt für Umwelt (BAFU)
08.12b	Siehe 01.01		
08.14	Raumaufteilung unterirdischer Infrastrukturen Raum BS	<a href="#">Link</a>	Tiefbauamt Kanton Basel-Stadt
08.15	Siehe 04.03.16a-b		
08.30	Erläuterungen zu den Normen SN EN 16584:2017 SAP-DOK-Nr. 5000012929	<a href="#">Link / BVB intern</a>	Fachhochschule Nordwestschweiz, Institut für Optometrie
08.30	Montageanleitung DFI	<a href="#">Link / BVB intern</a>	Basler Verkehrs-Betriebe
08.31	VAböV	<a href="#">Link</a>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
08.31-33	BVB Normwarthallen für den öffentlichen Verkehr - Designmanual	<a href="#">Link / BVB intern</a>	Basler Verkehrs-Betriebe

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 01.01a

Gesetzliche Grundlagen, Definition und Begriffe

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf

## 1. Gesetzliche Grundlagen

Die nachstehenden Projektierungsrichtlinien berücksichtigen:

- die Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV)
- die BOStrab, in den Fällen, wo sie anwendbar bzw. durch das BAV genehmigt ist
- die „Vorläufigen Richtlinien für die Bemessung des lichten Raumes von Bahnen nach der Verordnung über den Bau und den Betrieb der Strassenbahnen (BOStrab) vom Dez. 1996“.

Abweichungen sind nur dort zu verzeichnen, wo dies aus Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) spezifischen Gründen zwingend erforderlich ist. Sind in gewissen Fällen verschiedene Interpretationen möglich, so gehen die AB-EBV den Projektierungsrichtlinien vor. Die grundlegenden AB-EBV sind beim Bundesamt für Verkehr (BAV) bzw. auf der Homepage unter <http://www.bav.admin.ch> einsehbar.

Strassenseitig gilt das Straßenverkehrs Gesetz inkl. Signalisationsverordnung und VSS - Normen. Für Planungen / Projektierungen von Streckenabschnitten in Deutschland und Frankreich sind zusätzlich die jeweiligen nationalen Vorschriften zu beachten.

## 2. Geltungsbereich

Diese Richtlinie ist für alle Neubauten und Umbauten bestehender Anlagen der BVB verbindlich.  
Die BVB kann in folgenden Fällen Abweichungen genehmigen lassen:

- Anwendung bei Anpassungen bestehender Anlagen.
- Anpassungen provisorischer Art.
- Abweichende Lichtraumvorschriften für grössere Neubauten.

## 3. Lichtraumprofil AB-EBV:2024, Art. 18, Blatt 1 M, Ziff. 1 und Zusatz BVB

Das Lichtraumprofil ist die Umhüllende des für die Durchfahrt von Fahrzeugen und für weitere bahnbetriebliche Zwecke freizuhaltenden Raumes. Es setzt sich zusammen aus der Grenzlinie fester Anlagen und den zusätzlich erforderlichen Sicherheitsräumen.

Sämtliche Massangaben beziehen sich auf die Gleislage gemäss Absteckung und ein Achsensystem, das definiert ist durch die Verbindungslinie der Schienenoberkanten (Fahrbene) und der darauf rechtwinkelig stehenden Gleismittellinie.

Der statische und dynamische Lichtraumbedarf der BVB-Fahrzeuge, welche eine Fahrzeugbreite von 2300mm aufweisen, wird von der BVB, aufgrund des für diese Fahrzeuge gemäss AB-EBV grundsätzlich ungenügenden Gleismittenabstand der parallelen Gleise in Basel, in Abstimmung mit dem BAV auf Basis der BOStrab bestimmt und nachgewiesen.

Das Lichtraumprofil ist in Gleisbogen und überhöhten Gleisen zu erweitern.

## 4. Grenzlinie der festen Anlagen AB-EBV:2024, art. 18, Blatt 2 M, Ziff. 1

Die Grenzlinie der festen Anlagen ist die Umgrenzung des minimalen Querschnittes, bei dem für definiertes Fahrzeugverhalten und bestimmte Gleislagetoleranzen die Durchfahrt der Fahrzeuge gewährleistet ist.

In Gleisbogen und überhöhten Gleisen müssen die Breitenmasse der Grenzlinien der festen Anlagen vergrössert werden.

Die Grenzlinie der festen Anlagen berücksichtigt im Bereich Stromabnehmer / Fahrleitung den elektrischen Sicherheitsabstand sowie den Platzbedarf der Fahrleitungskonstruktion.

Gegenüber festen Anlagen hat die Grenzlinie den Charakter eines unteren Grenzmasses (Kleininstmass). Sie muss auch bei zeitweiligen Einbauten für bahntechnische Einrichtungen freigehalten werden. Dabei ist stets zu beachten, dass bei den Personenfahrzeugen die Türen bzw. Trittbretter im geöffneten Zustand über die Flucht der Seitenwände der Fahrzeuge hinausragen.

In Frankreich wird die Grenzlinie der festen Anlagen bezeichnet als « gabarit limite des obstacles (GLO) ».

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 01.01b

Gesetzliche Grundlagen, Definition und Begriffe

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf

## 5. Sicherheitsräume AB-EBV:2024 Art. 18, Blatt 5 M - 8 M, Ziff. 1

Die Sicherheitsräume dienen dem Schutz der Reisenden und des Bahnpersonals auf Fahrzeugen und neben den Gleisen. Die Sicherheitsräume sind Zuschläge zur Grenzlinie fester Anlagen. Als Sicherheitsräume gelten:

- Raum für den Dienstweg
- Raum für den Schlupfweg
- Raum für offene Türen

### 5.1. Dienstweg AB-EBV:2024, Art. 18 Blatt 7 M, Ziff. 6.3

Der Dienstweg dient als Weg und als Aufenthaltsort für Personal neben fahrenden Zügen. Der Dienstweg muss vom Gleisbereich ohne Überschreiten eines anderen Gleises direkt und ohne Hindernisse erreicht werden können. Der Dienstweg steht immer lotrecht und schliesst in der Regel direkt an die Grenzlinie der festen Anlagen an. Grenzt der Dienstweg beidseits an Räume für offene Türen dürfen sich Dienstweg und Raum für offene Türen nicht überschneiden.

Im Verkehrsraum öffentliche Strassen kann auf den Dienstweg verzichtet werden, wenn die Gleise baulich nicht vom übrigen Strassenverkehr getrennt bzw., baulich abgetrennt, jedoch vom Strassenraum her ungehindert zugänglich sind.

### 5.2. Schlupfweg AB-EBV:2024, Art. 18, Blatt 6 M, Ziff. 3

Der Schlupfweg soll das Passieren entlang stehender Züge gewährleisten. Er steht lotrecht und ist ausschliesslich links der Fahrtrichtung bei allen festen Anlagen freizuhalten, sofern nicht ein Dienstweg angeordnet wird. Einbauten (z.B. Zwergsignale), die dem Zweck des Schlupfweges nicht entgegenstehen, sind gestattet.

### 5.3. Raum für offene Türen AB-EBV:2024, Art. 18, Blatt 6 M, Ziff. 4

Der Raum für offene Türen ist fest mit der Grenzlinie der festen Anlagen verbunden und gewährleistet das ungehinderte Öffnen profilübergreifender Türen und Trittbretter bzw. verhindert deren Beschädigung durch ortsfeste Einrichtungen entlang der Strecke. Er ist stets rechts der Fahrtrichtung vorzusehen, Hindernisse dürfen nicht in diesen Raum hineinragen.

## 6. Gefahrenbereich und sicherer Bereich AB-EBV:2024, Art 21, Blatt 1 M

Der Sichere Bereich ist im Aus- und Einsteigebereich von Haltestellen als Mindestabstand zu festen Anlagen und Hindernissen freizuhalten

## 7. Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) AB-EBV:2024, Art. 3, Blatt 1

Behindertengerechte Gestaltung: Aufgrund des am 1. Januar 2004 in Kraft getretenen Behindertengleichstellungsgesetzes müssen die Anlagen und Bauten im öffentlichen Verkehr behindertengerecht ausgebildet sein. Bei der Gestaltung sind die Richtlinien und Normen für behindertengerechtes Bauen einzuhalten.

## 8. Praktische Anwendung der nachstehenden Projektierungsrichtlinie

In erster Linie ist die vorhandene Projektierungsrichtlinie anzuwenden. Genügen diese nicht, sind weitere Verordnungen, Normen, Richtlinien und Regelwerke in Absprache mit der BVB zu berücksichtigen und anzuwenden.

Für alle Fälle, die in der oben genannten Projektierungsrichtlinie nicht geregelt sind, muss das Lichtraumprofil Blatt Nr. 02.05 beigezogen werden. Es ist Grundlage für alle anderen Blätter der Projektierungsrichtlinie und dient der Beurteilung von Spezialfällen. Als nächste Stufe für die Beurteilung besonders knapper Lichtraumprofilverhältnisse müssen die Grenzlinien fester Anlagen Blätter Nr. 02.02 bzw. 02.03 berücksichtigt werden. Die Projektierungsrichtlinienblätter im Kapitel 8 «Typenpläne» sind nicht als Ausführungsvorlagen zu betrachten.

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 02.01

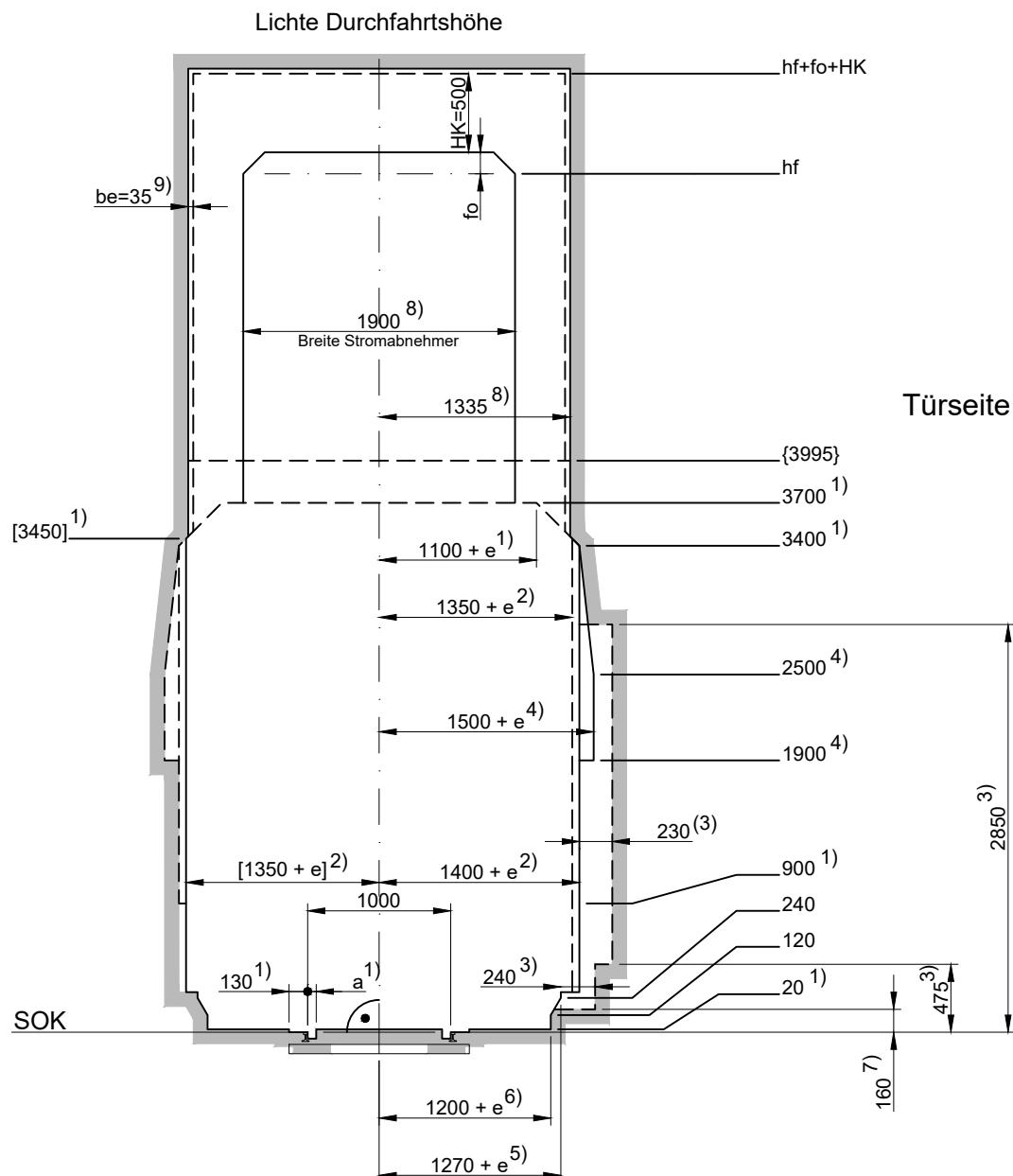
## Grenzlinien der festen Anlagen (Bestandsanlagen)

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf

Kurvenerweiterung e,  
siehe auch Blatt Nr.02.06

Grenzlinien vom BAV genehmigt am 23.04.2003



<sup>1)</sup> AB-EBV:2014, Art. 18, Blatt 8 M

<sup>2)</sup> AB-EBV:2014, Art. 18, Blatt 8 M und Nachweis nach BoStrab (rechnerisch)  
daher **nicht** um 50 mm wegen Fahrzeugbreite erhöht

<sup>3)</sup> Grenzlinie des Türraumes (Mass hergeleitet aus BVB-Fahrzeugpark vor 2001)

<sup>4)</sup> Grenzlinie des Rückspiegels (Mass hergeleitet aus BVB-Fahrzeugpark inkl. Combino)

<sup>5)</sup> 1270 mm = 1220 mm (aus AB-EBV) + 50 mm (wegen Fahrzeugbreite 2300 mm)

<sup>6)</sup> 1200 mm = 1150 mm (aus AB-EBV) + 50 mm (wegen Fahrzeugbreite 2300 mm)

<sup>7)</sup> 160 mm = 180 mm (aus AB-EBV) -20 mm (wegen Fahrzeugbreite 2300 mm)

<sup>8)</sup> BVB Handbuch für Erdung (HB-062 Ver. 5.0)

<sup>9)</sup>  $b_E$  nach AB-EBV:2014, Art. 44, Blatt 18, Ziff. 5.9

**SOK** Schienenoberkante

[ ] Gegenüber der Grenzlinie des Nachbargleises  
geltende Masse

**e** Kurvenerweiterung

**a** 60 mm mit Ausnahme von Oberbauten

**hf** Nennhöhe des Fahrdrahes

**fo** Anhub des Fahrdrahes

**HK** Höhe der Fahrleitungskonstruktion

**be** Elektrischer Sicherheitsabstand

{ } Grenzlinien der festen Anlagen im Bereich Stromabnehmer und  
Fahrleitung

Masse in mm

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 02.02

## Grenzlinien fester Anlagen in Haltestellen für Neubauten

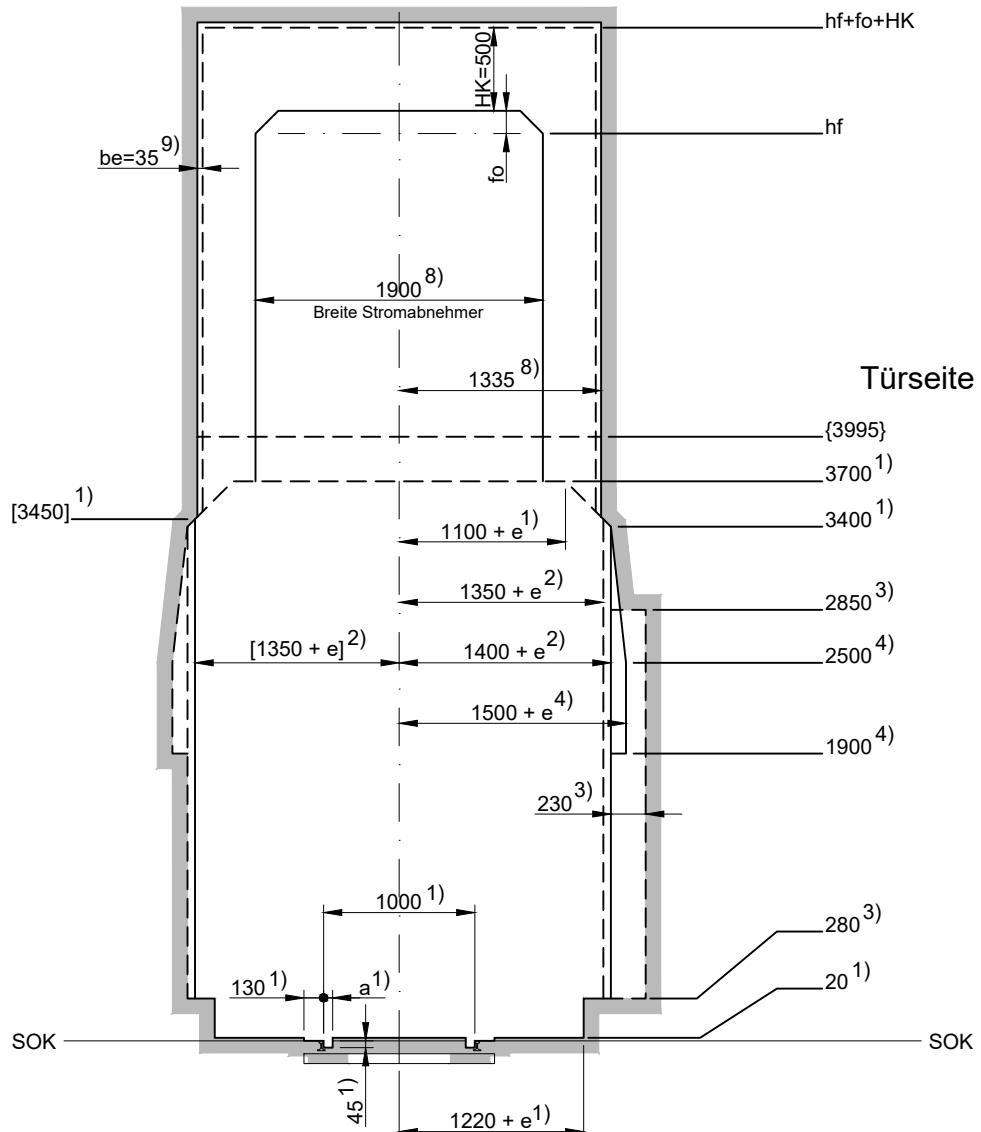
Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf

Kurvenerweiterung e,  
siehe auch Blatt Nr. 02.06

Grenzlinien vom BAV genehmigt am 28.06.2010

### Lichte Durchfahrtshöhe



<sup>1)</sup> AB-EBV:2020, Art. 18, Blatt 12 M

**SOK** Schienenoberkante

<sup>2)</sup> AB-EBV:2020, Art. 18, Blatt 12 M und Nachweis nach BoStrab (rechnerisch)  
daher **nicht** um 50 mm wegen Fahrzeugbreite erhöht

**[ ]** Gegenüber der Grenzlinie des Nachbargleises  
geltende Masse

<sup>3)</sup> Grenzlinie des Türraumes (Mass hergeleitet aus BVB-Fahrzeugpark vor 2001)

**e** Kurvenerweiterung

<sup>4)</sup> Grenzlinie des Rückspiegels (Mass hergeleitet aus BVB-Fahrzeugpark inkl. Combino)

**a** 60 mm mit Ausnahme von Oberbauten

<sup>5)</sup> 1270 mm = 1220 mm (aus AB-EBV) + 50 mm (wegen Fahrzeugbreite 2300 mm)

**hf** Nennhöhe des Fahrdrahes

<sup>6)</sup> 1200 mm = 1150 mm (aus AB-EBV) + 50 mm (wegen Fahrzeugbreite 2300 mm)

**fo** Anhub des Fahrdrahes

<sup>8)</sup> BVB Handbuch für Erdung (HB-062 Ver. 5.0)

**HK** Höhe der Fahrleitungskonstruktion  
nach BVB Handbuch für Erdung: Kap. 4.1

<sup>9)</sup> b<sub>E</sub> nach AB-EBV:2014, Art. 44, Blatt 18, Ziff. 5.9

**be** Elektrischer Sicherheitsabstand

**Masse in mm**

**{ }** Grenzlinien der festen Anlagen im Bereich Stromabnehmer  
und Fahrleitung

**Horizontal** Gleisdaten (nach BoStrab)  
Schienenverschleiss einschliesslich Spurerweiterung 15 mm  
Gleisverschiebung ± 3 mm

**Vertikal** Schienenverschleiss 23 mm  
Gleisverschiebung nach unten 4 mm, nach oben 2 mm

Für dieses Dokument und den darin dargestellten Gegenstand  
behalten wir uns alle Rechte vor. Vervielfältigung, Bekanntgabe  
an Dritte oder Verwendung ausserhalb des vereinbarten Zweckes  
sind nicht gestattet. Dieses Dokument enthält für alle Stellen der  
BVB verbindliche Festlegung ©Basler Verkehrs-Betriebe

Massstab  
**1:50**

Erstellt:  
27.05.2010  
Letzte Änderung:  
19.06.2025

Gezeichnet:  
Gezeichnet:  
Geprüft:  
V. Steiner

Geprüft:  
P. Flükiger

**AC**

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 02.03

Grenzlinien fester Anlagen auf freier Strecke für Neubauten

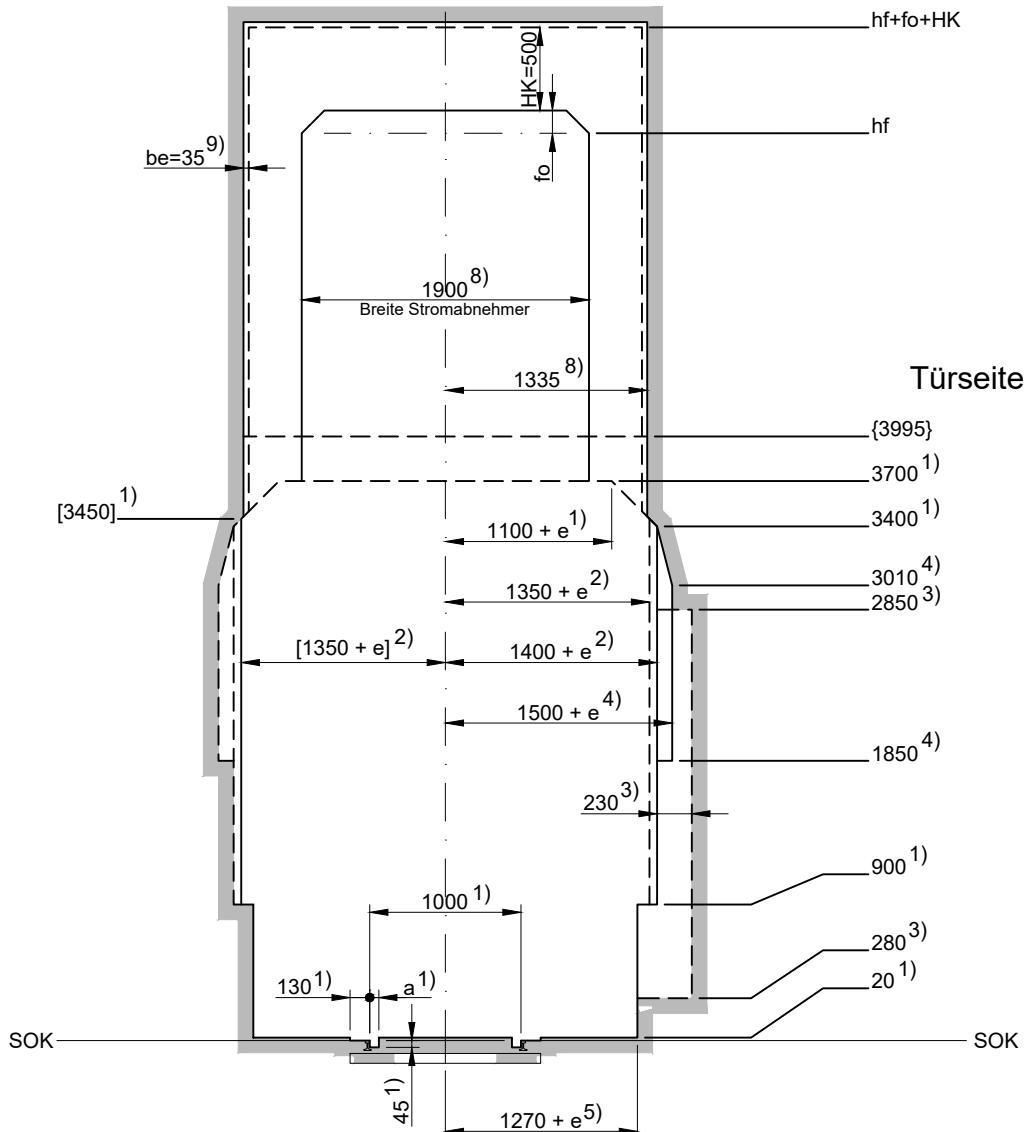
Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf

Kurvenerweiterung e,  
siehe auch Blatt Nr. 02.06

Grenzlinien vom BAV genehmigt am 28.06.2010

Lichte Durchfahrtshöhe



1) AB-EBV:2020, Art. 18, Blatt 12 M

2) AB-EBV:2020, Art. 18, Blatt 12 M und Nachweis nach BoStrab (rechnerisch)  
daher nicht um 50 mm wegen Fahrzeugbreite erhöht

3) Grenzlinie des Türraumes (Mass hergeleitet aus BVB-Fahrzeugpark vor 2001)

4) Grenzlinie des Rückspiegels (Mass hergeleitet aus BVB-Fahrzeugpark inkl. Combino)

5) 1270 mm = 1220 mm (aus AB-EBV) + 50 mm (wegen Fahrzeugbreite 2300 mm)

6) 1200 mm = 1150 mm (aus AB-EBV) + 50 mm (wegen Fahrzeugbreite 2300 mm)

8) BVB Handbuch für Erdung (HB-062 Ver. 5.0)

9)  $b_E$  nach AB-EBV:2020, Art. 44, Blatt 20, Ziff. 5.9

**SOK** Schienenoberkante

**I** Gegenüber der Grenzlinie des Nachbareises  
geltende Masse

**e** Kurvenerweiterung

**a** 60 mm mit Ausnahme von Oberbauten

**hf** Nennhöhe des Fahrdrähtes

**fo** Anhub des Fahrdrähtes

**HK** Höhe der Fahrleitungskonstruktion  
nach BVB Handbuch für Erdung: Kap. 4.1

**be** Elektrischer Sicherheitsabstand

**{ }** Grenzlinien der festen Anlagen im Bereich Stromabnehmer  
und Fahrleitung

**Horizontal** Gleisdaten (nach BoStrab)  
Schienenverschleiss einschliesslich Spurerweiterung 15 mm  
Gleisverschiebung ± 25 mm

**Vertikal** Schienenverschleiss 25 mm  
Gleisverschiebung nach unten 10 mm, nach oben 2 mm

Masse in mm

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 02.04

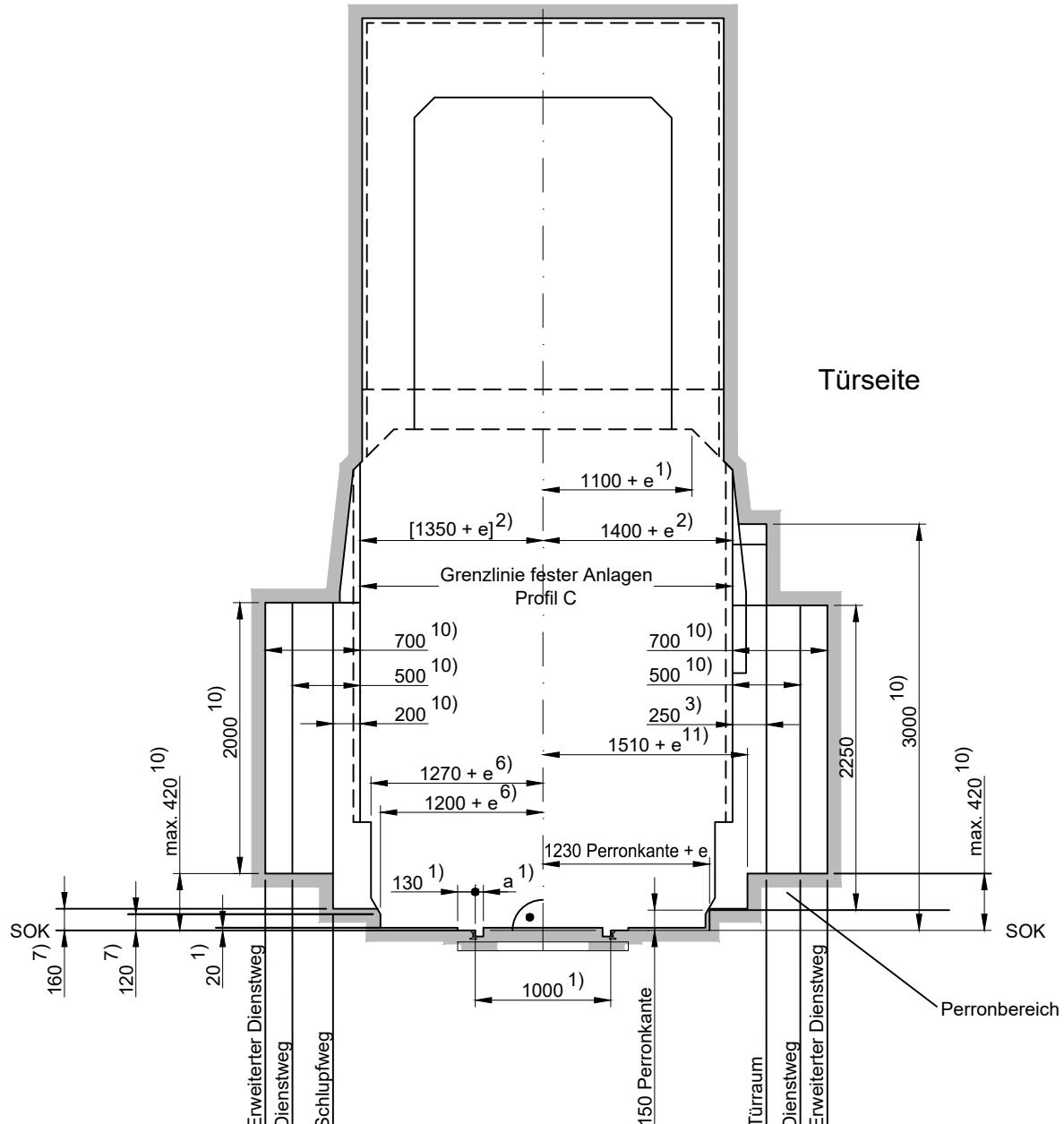
## Lichtraumprofil (Bestandsanlagen)

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf

Kurvenerweiterung e,  
siehe auch Blatt Nr.02.06

Lichtraumprofil vom BAV genehmigt  
am 23.04.2003



1) AB-EBV:2014, Art. 18, Blatt 8 M

SOK Schienenoberkante

2) AB-EBV:2014, Art. 18, Blatt 8 M und Nachweis nach BoStrab (rechnerisch)  
daher **nicht** um 50 mm wegen Fahrzeugbreite erhöht

[ ] Gegenüber der Grenzlinie des Nachbargleises  
geltende Masse

3) Grenzlinie des Türraumes (Mass hergeleitet aus BVB-Fahrzeugpark vor 2001)

e Kurvenerweiterung

6) 1200 mm = 1150 mm (aus AB-EBV) + 50 mm (wegen Fahrzeugbreite 2300 mm)

a 60 mm mit Ausnahme von Oberbauten

7) 160 mm = 180 mm (aus AB-EBV) -20 mm (wegen Fahrzeugbreite 2300 mm)  
120 mm = (wegen Fahrzeugbreite 2300 mm)

10) AB-EBV:2014, Art. 18, Blatt 11 M, 15 M und 16 M

11) Türöffnungsmass gemäss Technik BVB

Masse in mm

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 02.05

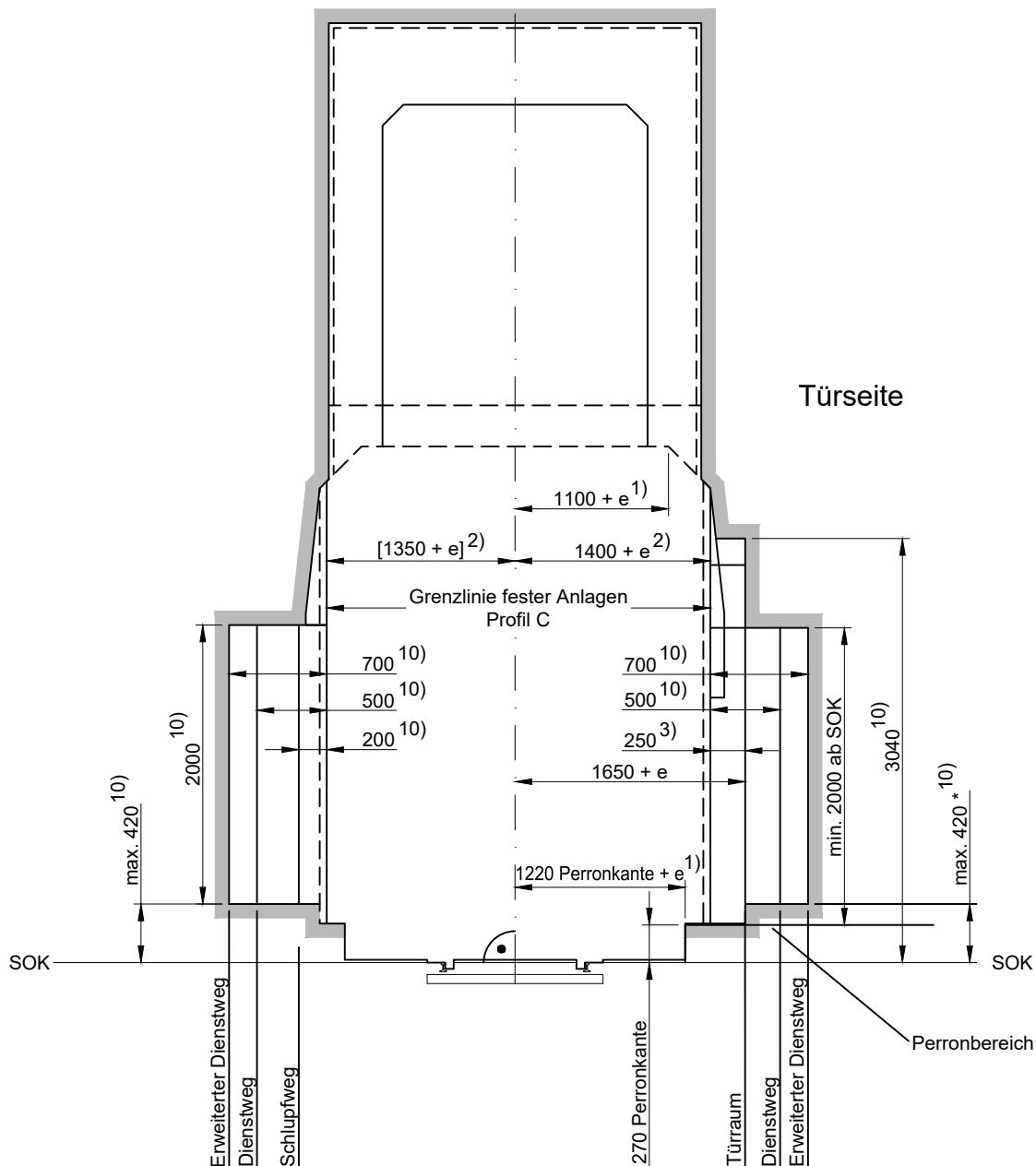
Lichtraumprofil für Neubauten

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf

Kurvenerweiterung e,  
siehe auch Blatt Nr. 02.06

Lichtraumprofil vom BAV genehmigt  
am 28.06.2010



1) AB-EBV:2020, Art. 18, Blatt 12 M

2) AB-EBV:2020, Art. 18, Blatt 12 M und Nachweis nach BoStrab (rechnerisch)  
daher **nicht** um 50 mm wegen Fahrzeugsbreite erhöht

3) Grenzlinie des Türraumes (Mass hergeleitet aus BVB-Fahrzeugpark vor 2001)

10) AB-EBV:2020, Art.18, Blatt 5 M - 7 M und 15 M

11) Türöffnungsmass gemäss Technik BVB

**SOK** Schienenoberkante

[ ] Gegenüber der Grenzlinie des Nachbargleises  
geltende Masse

**e** Kurvenerweiterung

\* Bei Höhen über 0.30 m sind Auftrittsstufen erforderlich  
AB-EBV:2020, Art. 18, Blatt 6 M, Ziff. 6.3.3 / 6.4.3

Masse in mm

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 02.06

Kurvenerweiterung beim Tram (ohne Überhöhung)

Gültig ab  
01.01.2026

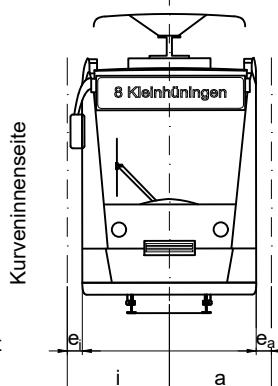
Gültig bis  
Widerruf

## Gleisabstände und Wagenausladungen gemäss Ausführungsbestimmung\*

$$ei = \frac{7.8}{R - 0.2}$$

$$ea = \frac{11.25}{R + 2.7}$$

Kurvenradius in Meter	Min. Abstand der Gleisachsen in Meter	Ausladung Innen in Meter ab Gleisachse i	ei	Ausladung Aussen in Meter ab Gleisachse a	ea
12	4.13	1.81	0.66	1.92	0.77
13	4.03	1.76	0.61	1.87	0.72
14	3.94	1.72	0.57	1.82	0.67
15	3.87	1.68	0.53	1.79	0.64
16	3.79	1.64	0.49	1.75	0.60
17	3.73	1.61	0.46	1.72	0.57
18	3.68	1.59	0.44	1.69	0.54
19	3.64	1.57	0.42	1.67	0.52
20	3.59	1.54	0.39	1.65	0.50
22	3.52	1.51	0.36	1.61	0.46
24	3.45	1.48	0.33	1.57	0.42
26	3.39	1.45	0.30	1.54	0.39
28	3.35	1.43	0.28	1.52	0.37
30	3.30	1.41	0.26	1.49	0.34
35	3.22	1.37	0.22	1.45	0.30
40	3.16	1.35	0.20	1.41	0.26
45	3.11	1.32	0.17	1.39	0.24
50	3.07	1.31	0.16	1.36	0.21
60	3.01	1.28	0.13	1.33	0.18
70	2.97	1.26	0.11	1.31	0.16
80	2.94	1.25	0.10	1.29	0.14
90	2.91	1.24	0.09	1.27	0.12
100	2.89	1.23	0.08	1.26	0.11
150	2.82	1.20	0.05	1.22	0.07
200	2.80	1.19	0.04	1.21	0.06
250	2.78	1.18	0.03	1.20	0.05
300	2.77	1.18	0.03	1.19	0.04
350	2.75	1.17	0.02	1.18	0.03
400	2.75	1.17	0.02	1.18	0.03
450	2.75	1.17	0.02	1.18	0.03
500	2.74	1.17	0.02	1.17	0.02
1000	2.72	1.16	0.01	1.16	0.01
Gerade	2.70	1.15	0.00	1.15	0.00



\* Formel für ei in Abstimmung mit dem BAV modifiziert infolge der Beschaffung neuer Fahrzeuge (Tango)

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 02.07

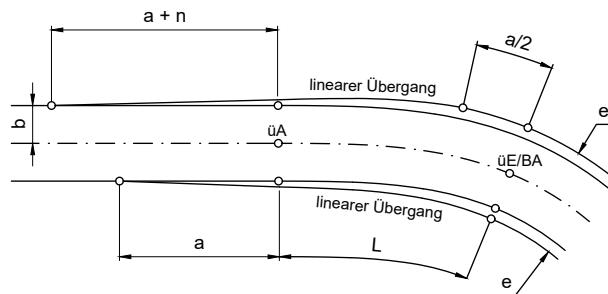
## Einfluss der Kurvenerweiterung Tram

Gültig ab  
01.01.2026

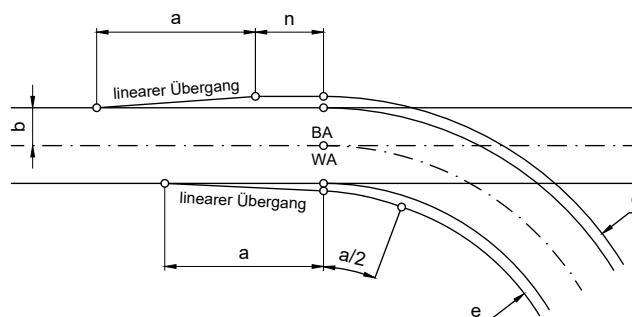
Gültig bis  
Widerruf

Kurvenerweiterung e, siehe auch Blatt Nr. 02.06

Übergang Gerade in Bogen mit Übergangsbogen:

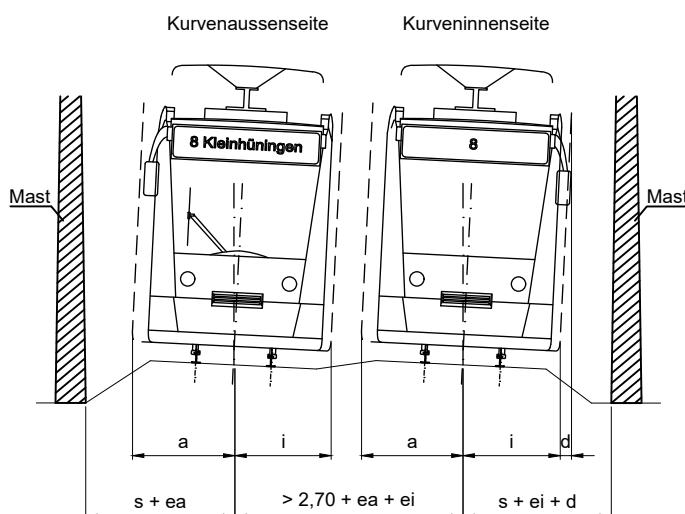


Übergang Gerade in Weiche oder Gerade in Bogen ohne Übergangsbogen:



gemäss AB-EBV:2024, Art. 18, Blatt 19 M

- b = Halbe Breite der Grenzlinien der festen Anlagen bzw. des Lichtraumprofils
- L = Länge des Übergangsbogens
- e = Kurvenerweiterung innen und aussen von b
- a = Drehzapfenabstand des massgebenden Fahrzeuges  
a = 7.00 m bei Strassenbahnen
- n = Äusserer Überhang des massgebenden Fahrzeuges (n = 3.00 m)
- üA = Übergang Anfang
- üE = Übergang Ende
- BA = Bogenanfang
- WA = Weichenanfang



Masse in [m]

- a = Ausladung aussen (siehe Blatt Nr. 02.06)
- i = Ausladung innen (siehe Blatt Nr. 02.06)
- d = abhängig von der Überhöhung und der Hindernishöhe
- s = Sicherheitsabstand (1.65 m bzw. 1.90 m oder 2.10 m) nach Blatt Nr. 06.01

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 03.01

Grenzwerte zur Trassierung und Geschwindigkeiten

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf

## Überhöhungsfehlbetrag (üf)

Grenzwert im Normalfall: üf 86 mm ( $a_q = 0,8 \text{ m/s}^2$ ), ohne Zwangspunkte

Grenzwert im Normalfall: üf 70 mm ( $a_q = 0,65 \text{ m/s}^2$ ), mit Zwangspunkten

Grenzwert im Normalfall: üf 70 mm ( $a_q = 0,65 \text{ m/s}^2$ ), bei Weichen und Kreuzungen  
und Dilatation in fester Fahrbahn

## Verwindung N (dü/dl)

Grenzwert im Normalfall: 2.5‰

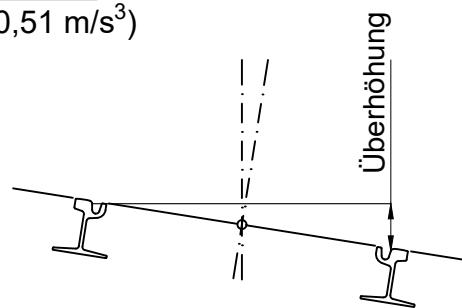
## Überhöhungsfehlbetrag in Funktion der Zeit (düf/dt)

Grenzwert im Normalfall: 55 mm/s ( $da_q/dt = 0,51 \text{ m/s}^3$ )

## Überhöhung in Funktion der Zeit (dü/dt)

Grenzwert im Normalfall: 40 mm/s

siehe auch unter AB-EBV:2024, Art 17 M



## Höchstgeschwindigkeit in Abhängigkeit der massgebenden Neigung

- Gültig für Adhäsionsstrecken ohne unabhängigen Bahnkörper

Neigung ‰	Höchstgeschwindigkeit in km/h für Züge mit automatischer Bremse	
	Fahrzeuge mit Sicherheitsbremse	Fahrzeuge ohne Sicherheitsbremse
Auf Steigungen und 0‰	50	40
Gefälle 10	50	40
20	44	40
30	41	36
40	38	33
50	35	30
60	32	(26)
70	28	-
80	24	-
90	21	-
( ) gilt für Strecken ausserorts		

gemäss AB-EBV:2024, Art. 76, Blatt 6 Ziff. 8

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 03.02 a

Geometrische Gestaltung / Horizontal- und Vertikalgeometrie (1)

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf

## 1) Horizontalgeometrie

Minimaler Bogenradius im Normalfall in Streckengleisen	$R_{min}$	= 20 m
Minimaler Bogenradius im Normalfall in Wendeschläufen	$R_{min}$	= 15 m
Minimaler Bogenradius im Normalfall in Dienstgleisen	$R_{min}$	= 20 m <sup>1)</sup>

Für die Einfahrt in Bogenradien sollen Vorbögen oder Übergangsbögen eingerechnet werden.

Gleis S - Kurven:

Bei Gleis S mit Bogenradius  $< R 25 \text{ m}$  soll eine 8 m lange Zwischengerade eingerechnet werden.

Übergangsbogen:

Nacheinander folgende Elemente unterschiedlicher Krümmung sind in durchgehenden Gleisen mit einem Übergangsbogen mit linearem Krümmungsverlauf (Klothoide) miteinander zu verbinden. Es können auch Parabeln oder ausnahmsweise Vorbogen als Übergangsbogen verwendet werden.

## 2) Überhöhungsrampen

Die Überhöhungsrampe ist im Normalfall auf die ganze Übergangsbogenlänge anzutragen.

Unter Berücksichtigung der Laufeigenschaft der Fahrzeuge gelten folgende Grenzwerte im Normalfall:

- Maximale Rampenneigung	$N_{max}$	= 2.5 %
- Maximale Überhöhung	$\ddot{U}h_{max}$	= $(5.5 * \sqrt{R})$
Eigenstrasse	$\ddot{U}h_{max}$	= 105 mm
Trasse im Strassenkörper - Bogen	$\ddot{U}h_{max}$	= 50 mm
Trasse im Strassenkörper - Gerade	$\ddot{U}h_{max}$	= 10 mm
Haltestelle	$\ddot{U}h_{max}$	= 0 mm

## 3) Vertikalgeometrie

Ausrundungsradien, Grenzwert im Normalfall

Für Weichen und Kreuzungen:

- auf Kuppen	$R_v \min$	= 3000 m
- in Wannen	$R_v \min$	= 1000 m

Streckengleis:

- auf Kuppen	$R_v \min$	= 500 m
- in Wannen	$R_v \min$	= 500 m

Die Ausrundungsradien im Streckengleis sind möglichst gross zu wählen und betragen in der Regel  $R_v$  in [m],  $V$  in [km/h]:

- auf Kuppen	$R_v \min$	= $0.25 * V^2$
- in Wannen	$R_v \min$	= $0.17 * V^2$

- 1) Ein kleinerer Bogenradius als der für ein Dienstgleis als Normalwert angegebene muss hinsichtlich Entgleisungssicherheit, Schienenverschleiss und Lärm betrachtet werden.  
Gründe der Anwendung können sein:  
  - 1 zu 1 Gleiserneuerung bei Bögen, welche im Bestand bereits den Normalwert unterschritten haben.
  - Weichenendteile als Tiefrillenherzstück möglich.
  - Hoher Mehrwert des Dienstgleises in Bezug auf betriebliche Flexibilität.

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 03.02 b

Geometrische Gestaltung / Horizontal- und Vertikalgeometrie (2)

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf

## 4) Längsneigung<sup>2)</sup>

Grenzwert im Normalfall: 40 %

Grössere Längsneigungen sind nur bei besonderen Verhältnissen und vom BAV festzulegenden Bedingungen zulässig:

Maximaler Grenzwert: 70 %

## 5) Mehrkörpersystem (MKS) Simulation

Bei Trassierungen mit - innerhalb einer Fahrzeulgänge - aufeinander folgenden oder kombinierten Abschnitten mit engen Bogenradien, grossen Steigungen und/oder Flach-, Tiefrollenanlagen ist die entgleisungssichere und für Fahrzeuge schadfrei ertragbare Befahrbarkeit zwingend zu untersuchen.

Stand der Technik ist hierzu vor allem die Mehrkörpersystem (MKS) - Simulation.

Die **Einschätzung**, ob eine MKS im Projekt notwendig ist, ist in der Projektphase "Vorstudie" zu machen.

## 6) Flachrillen in Kreuzungen und Weichenendeilen

Flachrillenabschnitte dürfen nicht mit anspruchsvollen Trassierungselementen wie kurzen Übergangsbögen oder grosser Verwindung kombiniert werden.

Flachrillen in Bogenradien mit  $R < 25$  m sind spurführungstechnisch zu untersuchen, da sich hier der Rad/Schiene-Kontaktwinkel reduziert und entsprechend kleinere Querkräfte übertragbar sind.

- 2) Die unter Blatt Nr. 03.02a Ziffer 1 und auf dieser Seite Ziffer 4 angegebenen Grenzwerte der Trassierung (minimaler Bogenradius, grösste Längsneigung) verstehen sich jeweils als einzeln auftretende Merkmale ohne räumliche Überlagerung mit anderen anspruchsvollen Trassierungselementen.

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 04.01.01a

Bau- und Verkehrsdepartement des Kanton Basel-Stadt  
Mobilität



## Projektierung BehiG-konformer Gleis- und Perron geometrien für Tramhaltestellen

Gültig ab  
01.01.2026

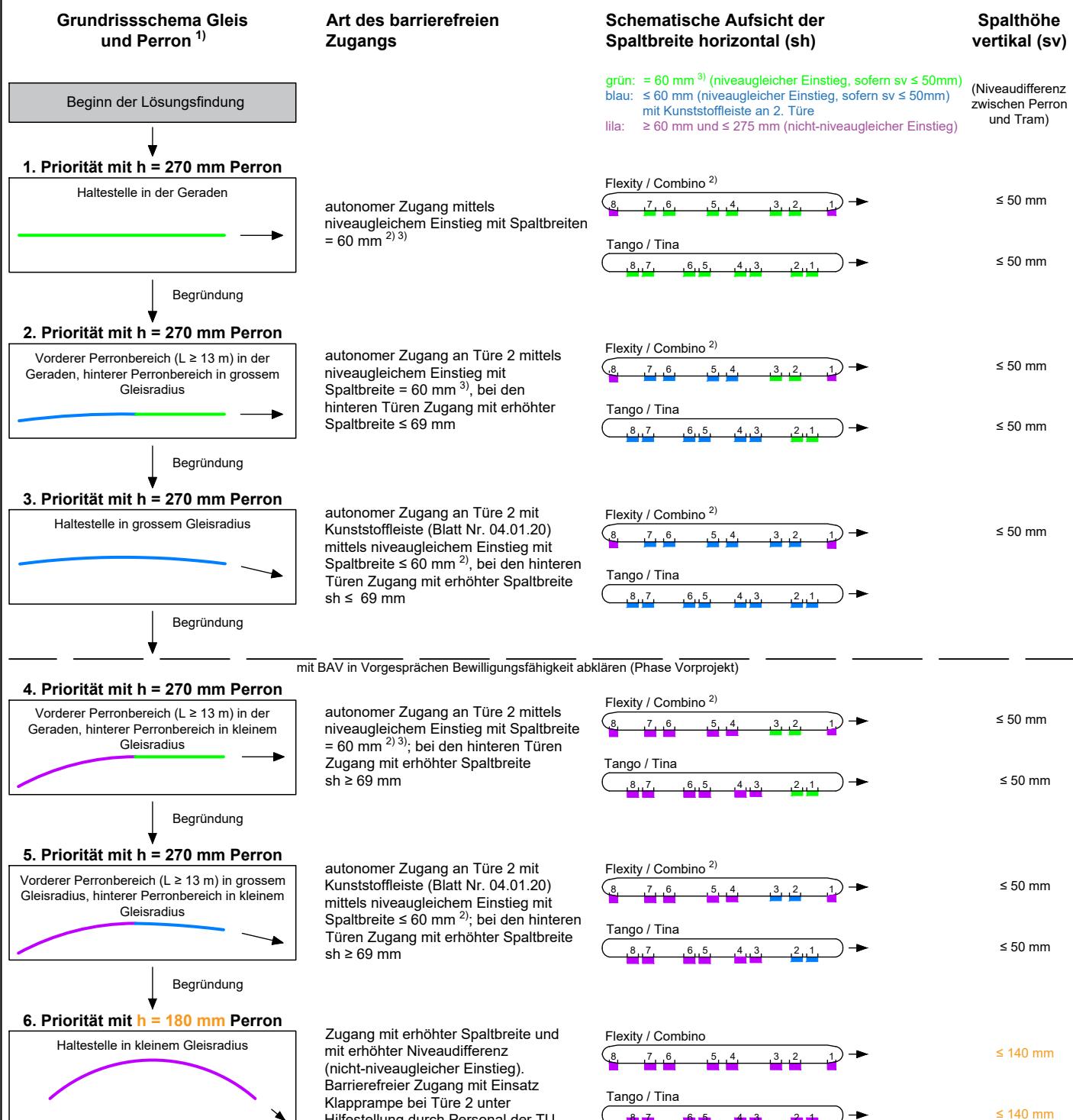
Gültig bis  
Widerruf

### I) Grundlagen und Grundsätze

Die Spaltbreiten zwischen Tram und Perron sind abhängig von der horizontalen Gleisgeometrie im Perronbereich. Die Höhe der Perronkante ist in der Regel 270 mm über SOK; bei kleinen Kurvenradien 270 mm oder 180 mm über SOK.

Angestrebgt wird der autonome Zugang mittels niveaugleichem Einstieg mit einer horizontalen Spaltbreite von max. 75 mm und einer vertikalen Spalthöhe von 50 mm. Die Spaltbreiten werden mit einer pauschalen horizontalen Gesamttoleranz von  $\pm 15$  mm gerechnet, aufgrund der Fahrdynamik. Das bedeutet, dass für die Ausführung dieser Projektierungsrichtlinie das maximale Mass von 60 mm (75 mm - 15 mm = 60 mm) massgebend ist. Als Grundlage für die Projektierung dienen die nachfolgenden Projektierungsvorgaben, die Situation vor Ort, sowie die gleisgeometrischen Zwangspunkte.

### II) Ablauf der Lösungsfundung



#### Anmerkungen:

- 1) Gilt für Perronkante an Bogenaußen- wie Bogeninnenseite. Die Schemata stellen die Grundvarianten dar, ortspezifische Abweichungen sind möglich.
- 2) Beim Flexity und Combino befinden sich die Türen 1+8 in einer Fahrzeug-Anschrägung, deshalb beträgt die Spaltbreite sh > 60 mm (nicht-niveaugleicher Einstieg).
- 3) 1230 mm (TS30 Randstein) - 1170 mm (Fahrzeugsbreite mit Verschleissleiste) = 60 mm

Für dieses Dokument und den darin dargestellten Gegenstand behalten wir uns alle Rechte vor. Vervielfältigung, Bekanntgabe an Dritte oder Verwendung ausserhalb des vereinbarten Zweckes sind nicht gestattet. Dieses Dokument enthält für alle Stellen der BVB verbindliche Festlegung

©Basler Verkehrs-Betriebe

Massstab  
Schema

Erstellt:  
29.06.2017  
Letzte Änderung:  
28.11.2025

Gezeichnet:  
SNZ AG  
Gezeichnet:  
V. Steiner

Geprüft:  
B. Auer  
Geprüft:  
Y. Flückiger

AD

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 04.01.01b

Bau- und Verkehrsdepartement des Kanton Basel-Stadt  
Mobilität



## Systematik der Gleisradien und Perronhöhen für Tramhaltestellen

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf

### III) Projektierungshilfe Gleisradien - Perronhöhe - Spaltmasse

#### Standardfall mit Asphalt-/ Betonbelag im Tramtrassee

Für Tramhaltestellen mit einem schrägen Randstein TS30 mit und ohne Kunststoffleiste (04.01.20) ergeben sich aufgrund der Grundlagen und Grundsätze (I) und den Prioritäten im Ablauf der Lösungsfundung (II) folgende geometrische Randbedingungen in Bezug auf die Gleisradien und die Spaltbreiten resp. Spalthöhen:

TS 30	Anwendung für	Perronkante an Bogenaussenseite	Perronkante an Bogeninnenseite	Höhe TS 30	effektive Spaltmasse Tram-Perron	
		Kurvenradius R <sub>H</sub> der Gleisachse [m]	Kurvenradius R <sub>H</sub> der Gleisachse [m]	ab SOK [mm]	Spaltbreite horizontal (sh) [mm]	Spaltbreite vertikal (sv) [mm]
Grundsätze:	alle Tramtüren	R möglichst gross; unter Berücksichtigung der Fahrdynamik In Bereichen von Perronkanten ist ein R ≥ 250 m anzustreben (AB-EVB AB 17 3.3.2)		270, ausser bei Ausnahmefällen	sh möglichst klein <sup>1)</sup> ; sh max 275 mm;	sv möglichst ≤ 50 mm <sup>2)</sup> sv max 230 mm
1. Priorität	alle Tramtüren	R = ∞	R = ∞	270	= 60 <sup>1)</sup>	≤ 50
2. Priorität	vordere Tramtüren <sup>3)</sup>	R = ∞	R = ∞	270	= 60 <sup>1)</sup>	≤ 50
	hintere Tramtüren <sup>3)</sup>	1'800 ≤ R < ∞	700 ≤ R < ∞	270	60 < sh ≤ 69	≤ 50
3. Priorität	alle Tramtüren	1'800 ≤ R < ∞	700 ≤ R < ∞	270	51 < sh ≤ 60 <sup>1) 6)</sup>	≤ 50
4. Priorität	vordere Tramtüren <sup>3)</sup>	R = ∞	R = ∞	270	= 60 <sup>1)</sup>	≤ 50
	hintere Tramtüren <sup>3)</sup>	80 ≤ R < 1'800	63 ≤ R < 700	270	69 < sh ≤ 275	≤ 50
5. Priorität	vordere Tramtüren <sup>3)</sup>	1'800 ≤ R < ∞	700 ≤ R < ∞	270	51 < sh ≤ 60 <sup>1) 6)</sup>	≤ 50
	hintere Tramtüren <sup>3)</sup>	80 ≤ R < 1'800	63 ≤ R < 700	270	69 < sh ≤ 275	≤ 50
6. Priorität	alle Tramtüren	80 ≤ R < 1'800	63 ≤ R < 700	180 <sup>4)</sup>	69 < sh ≤ 275	≤ 140
Ausnahmefall: über den Ausnahmefall entscheidet die KOKO-I						
i)	Anrampe aus Platzmangel bereits bei vorderster und/oder hinterster Tür Flexity und Combino; bei allen Anwendungsfällen möglich	unabhängig vom Gleisradius	unabhängig vom Gleisradius	90 bis 270 (Anrampe)	gemäss Anwendungsfall <sup>1)</sup>	50 < sh ≤ 230
ii)	Perronabsenkung für Gebäudezufahrten <sup>5)</sup> ; bei allen Anwendungsfällen möglich	unabhängig vom Gleisradius	unabhängig vom Gleisradius	90 (mit Spezialrandstein, 70 mm hoch ab FahrbohnenOK)	gemäss Anwendungsfall	≤ 230

#### Spezialfall mit Rasen- / Schotter im Tramtrassee

Anwendung nur in Absprache und mit Freigabe durch KOKO-I

Für Tramhaltestellen mit einem Rasen- oder Schotteraufbau im Gleiskörper (keine Befahrung durch Strassenfahrzeuge möglich) kann ein gerader Randstein TG30 (04.01.21) vorgesehen werden. Für Haltestellen mit einem geraden Randstein TG30 ergeben sich gegenüber dem Standardfall reduzierte Grenzradien und Spaltbreiten:

TG 30	Anwendung für	Perronkante an Bogenaussenseite	Perronkante an Bogeninnenseite	Höhe TS 30	effektive Spaltmasse Tram-Perron	
		Kurvenradius R <sub>H</sub> der Gleisachse [m]	Kurvenradius R <sub>H</sub> der Gleisachse [m]	ab SOK [mm]	Spaltbreite horizontal (sh) [mm]	Spaltbreite vertikal (sv) [mm]
Grundsätze:	alle Tramtüren	R möglichst gross; unter Berücksichtigung der Fahrdynamik In Bereichen von Perronkanten ist ein R ≥ 250 m anzustreben (AB-EVB AB 17 3.3.2)		270, ausser bei Ausnahmefällen	sh möglichst klein <sup>1)</sup> ; sh max 275 mm;	sv möglichst ≤ 50 mm <sup>2)</sup> sv max 230 mm
1. Priorität	alle Tramtüren	50'000 ≤ R < ∞	50'000 ≤ R < ∞	270	≤ 50 <sup>1)</sup>	≤ 50
2. Priorität	vordere Tramtüren <sup>3)</sup>	50'000 ≤ R < ∞	50'000 ≤ R < ∞	270	≤ 50 <sup>1)</sup>	≤ 50
	hintere Tramtüren <sup>3)</sup>	1'570 ≤ R < 50'000	600 ≤ R < 50'000	270	50 < sh ≤ 60 <sup>1)</sup>	≤ 50
3. Priorität	alle Tramtüren	1'570 ≤ R < 50'000	600 ≤ R < 50'000	270	50 < sh ≤ 60 <sup>1)</sup>	≤ 50
4. Priorität	vordere Tramtüren <sup>3)</sup>	50'000 ≤ R < ∞	50'000 ≤ R < ∞	270	≤ 50 <sup>1)</sup>	≤ 50
	hintere Tramtüren <sup>3)</sup>	77 ≤ R < 1'570	59 ≤ R < 600	270	60 < sh ≤ 275	≤ 50
5. Priorität	vordere Tramtüren <sup>3)</sup>	1'570 ≤ R < 50'000	600 ≤ R < 50'000	270	50 < sh ≤ 60 <sup>1)</sup>	≤ 50
	hintere Tramtüren <sup>3)</sup>	77 ≤ R < 1'570	59 ≤ R < 600	270	60 < sh ≤ 275	≤ 50
6. Priorität	alle Tramtüren	77 ≤ R < 1'570	59 ≤ R < 600	180 <sup>4)</sup>	60 < sh ≤ 275	≤ 140
Ausnahmefall: über den Ausnahmefall entscheidet die KOKO-I						
i)	Anrampe aus Platzmangel bereits bei vorderster und/oder hinterster Tür Flexity und Combino; bei allen Anwendungsfällen möglich	unabhängig vom Gleisradius	unabhängig vom Gleisradius	90 bis 270 (Anrampe)	gemäss Anwendungsfall <sup>1)</sup>	50 < sv ≤ 230

#### Anmerkungen:

- <sup>1)</sup> Die Spaltbreiten sind beim TS30 nur an der Türe 2 zu erreichen und beim TG30 in 1. Priorität für die Türe 2 (Rollstuhleinsteig) sowie in 2. Priorität für die Türe 1 (Sehbehinderteneinstieg) kleinstmöglich zu halten. Beim Flexity und Combino befinden sich die Türen 1 und 8 in einer Fahrzeug-Anschrägung, deshalb beträgt die horizontale Spaltbreite sh ≥ 60 mm und unterliegt nur der Begrenzung sh ≤ 275 mm.
- <sup>2)</sup> Bei Haltestellen in Kuppen oder Wannen mit kleinem Ausrundungsradius (Rv) ist die vertikale Lage der Türen zu prüfen.
- <sup>3)</sup> Vordere Tramtüren (L ≥ 13 m): Im Minimum Türen 1 - 3 (Flexity/Combino), Türen 1 - 2 (Tango/Tina)  
Hintere Tramtüren (L möglichst kurz): Im Maximum Türen 4 - 8 (Flexity/Combino), Türen 3 - 8 (Tango/Tina)
- <sup>4)</sup> Barrierefreier Zugang mit Einsatz Klapprampe bei Türe 2 unter Hilfestellung durch Personal der TU.
- <sup>5)</sup> Perronabsenkungen für Gebäudezufahrten sind im speziellen im Bereich der 2. Türe (Rollstuhleinsteig) und generell im vorderen Bereich (L = 13 m) zu vermeiden.
- <sup>6)</sup> Die angegebene Spaltbreite wird nur im Bereich der Kunststoffleiste erreicht. In den anderen Bereichen beträgt der Abstand +9 mm

Für dieses Dokument und den darin dargestellten Gegenstand behalten wir uns alle Rechte vor. Vervielfältigung, Bekanntgabe an Dritte oder Verwendung ausserhalb des vereinbarten Zweckes sind nicht gestattet. Dieses Dokument enthält für alle Stellen der BVB verbindliche Festlegung ©Basler Verkehrs-Betriebe

Massstab  
Schema

Erstellt:  
29.06.2017  
Letzte Änderung:  
28.11.2025

Gezeichnet:  
SNZ AG  
B. Auer  
Gezeichnet:  
V. Steiner

Geprüft:  
B. Auer  
Geprüft:  
Y. Flückiger

AD

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 04.01.02a

Bau- und Verkehrsdepartement des Kanton Basel-Stadt  
Mobilität



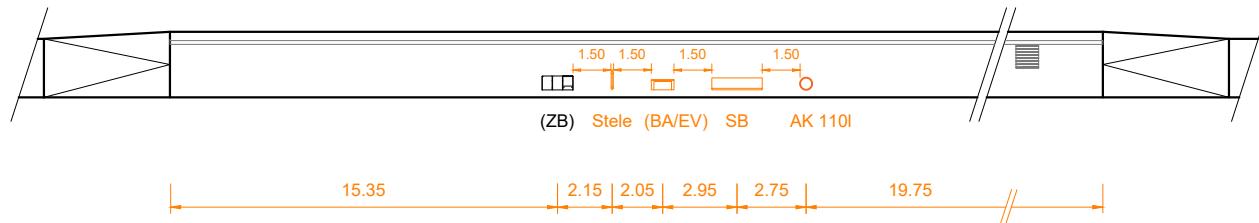
## Ausstattung Tramhaltestelle

Gültig ab  
01.01.2026

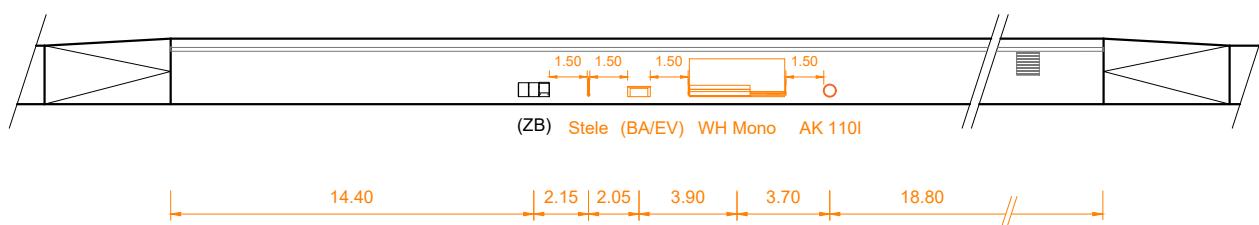
Gültig bis  
Widerruf

Die dargestellten Ausstattungsgrade gelten für Tram- und Kombihaltestellen  
Für Bushaltestelle siehe Blatt Nr. 04.03.02a

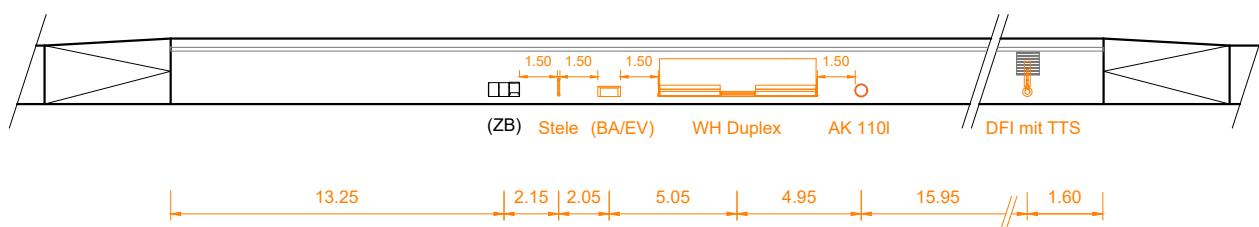
### Ausstattungsgrad I Personenfrequenz: < 200 (Einstiegende pro Tag und Haltekante)



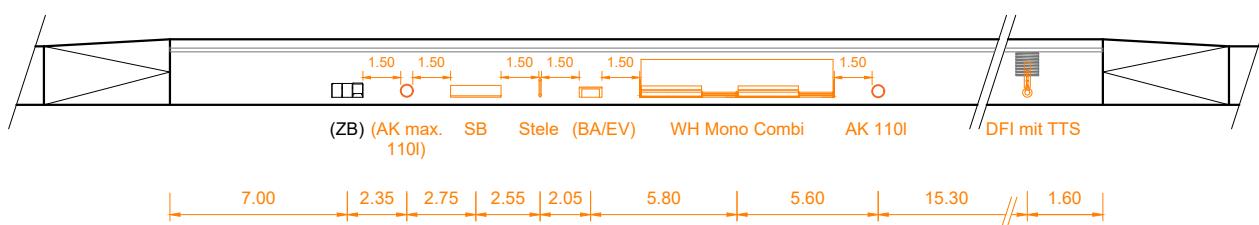
### Ausstattungsgrad II Personenfrequenz: 200 - 599 (Einstiegende pro Tag und Haltekante)



### Ausstattungsgrad III Personenfrequenz: 600 - 899 (Einstiegende pro Tag und Haltekante)



### Ausstattungsgrad IV Personenfrequenz: > 900 (Einstiegende pro Tag und Haltekante)



#### Anmerkungen:

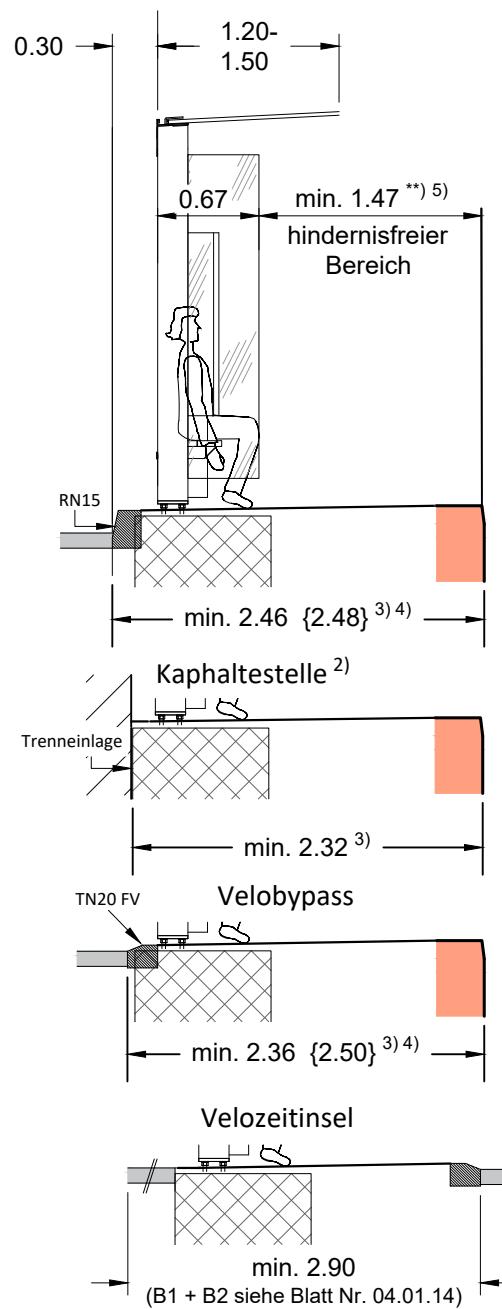
- Die Manövrierverfläche und die hindernisfreie Fläche (Durchfahrbreite Rollstuhl) sind gemäss Blatt Nr. 04.01.03a zu berücksichtigen. Infolgedessen kann/muss bei Platzknappheit auf Ausstattungselemente verzichtet werden. Die erforderlichen Minimalmassen zur Platzierung der Ausstattungselemente sind in Blatt Nr. 04.01.02b/c ersichtlich.
- Die Anordnung der Möblierung ist situativ zu überprüfen. Die Reihenfolge der Ausstattungselemente sollte nach Möglichkeit beibehalten werden.
- Der DFI ist wo möglich mittig auf Höhe des Einstiegsfeldes zu platzieren. Details siehe Blatt Nr. 04.01.03b.
- Grundsätzlich soll jede Haltestelle mit min. einem Billettautomat ausgerüstet werden.
- Die Anordnung des Elektroverteilers (EV) wird projektspezifisch beurteilt gemäss BVB- Dokument: «Beurteilung der Art und Lage von Elektroverteilkästen der BVB auf Tramhaltestellen»
- Der Typ des Abfallkübels (AK) wird im Vorprojekt definiert.
- Die Zeitungskästen (ZB) werden durch Dritte erstellt und sind kein Bestandteil der Haltestellen-Ausstattung des Kantons Basel-Stadt.

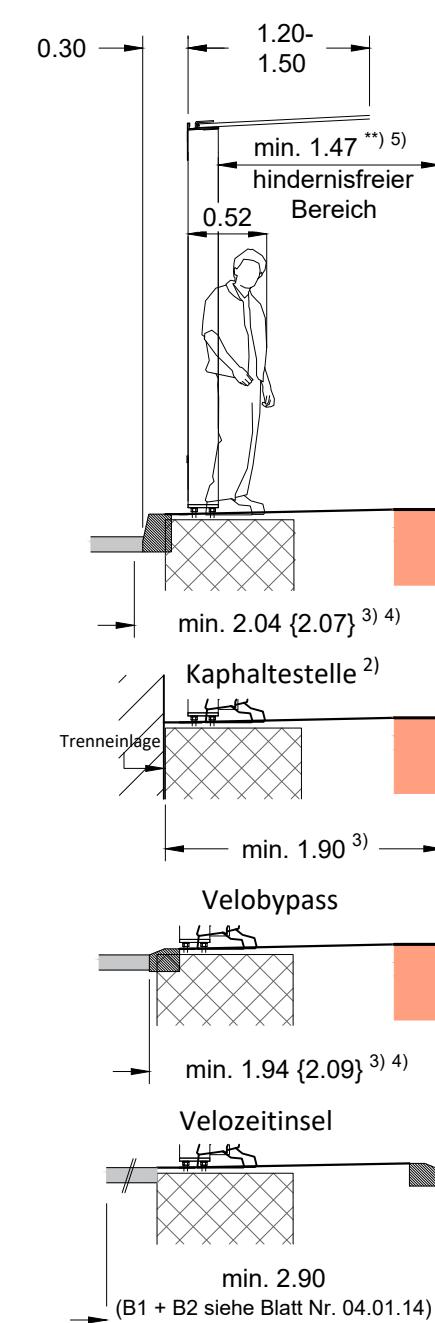
#### Legende Haltestellenausstattung:

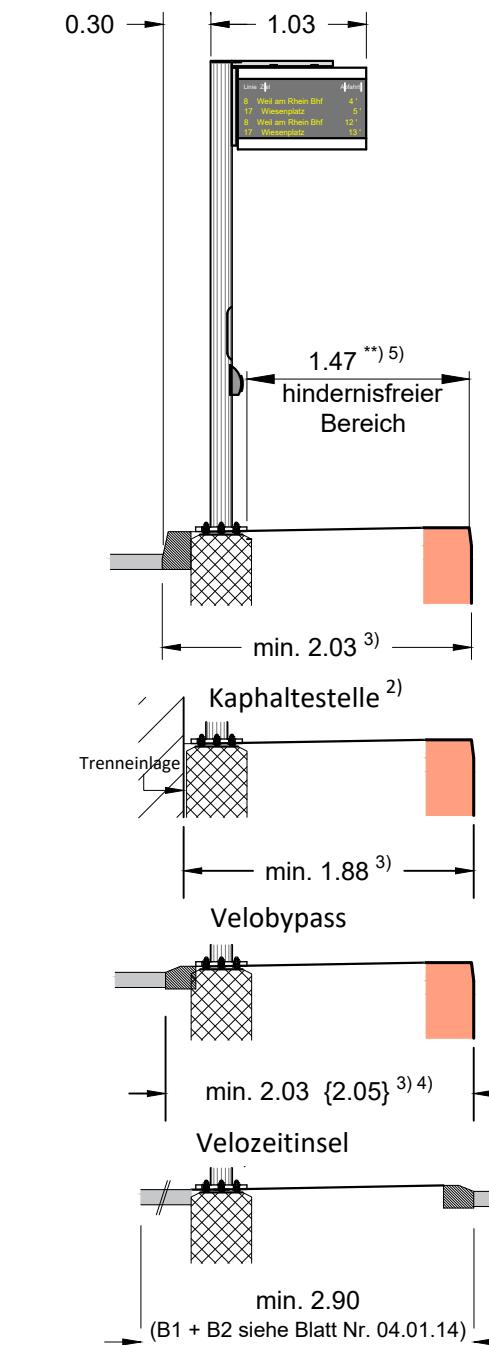
AK	: Abfallkübel
BA	: Billettautomat
TTS	: Text-to-Speech
DFI	: Dynamische Fahrgastinformation
SB	: Sitzbank
WH	: Warte Halle
EV	: Elektroverteiler
ZB	: Zeitungskästen

Masse in m

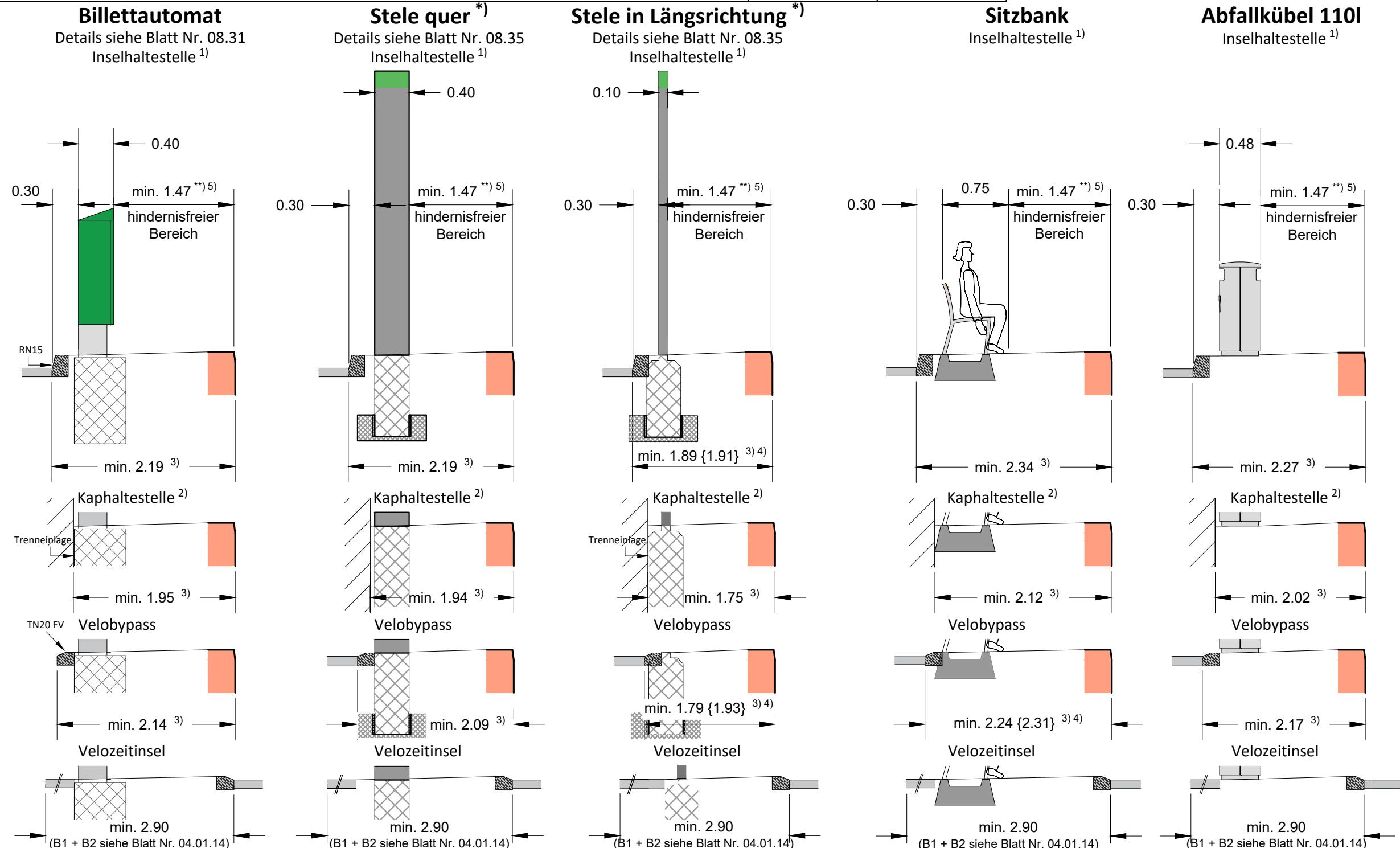
**Wartehalle mit Sitzmöglichkeit und Seitenwand**

 Details siehe Blatt Nr. 08.32-34  
Inselhaltestelle<sup>1)</sup>

**Wartehalle ohne Sitzmöglichkeit und Seitenwand**

 Details siehe Blatt Nr. 08.32-34  
Inselhaltestelle<sup>1)</sup>

**DFI\***

 Details siehe Blatt Nr. 08.30  
Inselhaltestelle<sup>1)</sup>

**Anmerkungen:**

- <sup>1)</sup> Die Minimalbreiten sind mit und ohne Geländer identisch. Der Sicherheitszuschlag zwischen Geländer und Fahrbahn kann auf 0.20 m reduziert werden.
- <sup>2)</sup> Die Wärmedämmung von bestehenden Bauten kann im Untergrund auf Allmend ragen. Eine nachträgliche Fassadendämmung (ober- und unterirdisch) ist gemäss BPG (4.1.2 § 78) an bestehenden Bauten möglich und zulässig. Diese kann u.U. auch 0.2 m des Allmendbereichs beanspruchen. Es ist im Projekt mit den jeweiligen Liegenschaftseigentümer zu klären, ob in naher Zukunft eine Fassadendämmung mit Auswirkungen auf Allmend ansteht.
- <sup>3)</sup> Für die Minimalbreite ist jeweils der TS30 berücksichtigt, bei Verwendung des TG30 reduziert sich das Gesamtmaß um 0.010 m.
- <sup>4)</sup> Bei Minimalbreite ist vor Ort eine Anpassung des Fundaments nötig.
- <sup>5)</sup> siehe auch Blatt Nr. 04.01.07
- \* die Wahrnehmung von Signalen darf durch die Platzierung von Stelen, DFI, Werbung, Pfosten etc. nicht beeinträchtigt werden (Art. 103 Abs. 2 und 4 SSV)
- \*\*) bei Anwendung mit TG30: Mass = 1.48 m
- { } Minimales Gesamtmaß ohne Anpassung des Fundaments



## Anmerkungen:

- <sup>1)</sup> Die Minimalbreiten sind mit und ohne Geländer identisch. Der Sicherheitszuschlag zwischen Geländer und Fahrbahn kann auf 0.20 m reduziert werden.
  - <sup>2)</sup> Die Wärmedämmung von bestehenden Bauten kann im Untergrund auf Allmend ragen. Eine nachträgliche Fassadendämmung (ober- und unterirdisch) ist gemäss BPG (4.1.2 § 78) an bestehenden Bauten möglich und zulässig. Diese kann u.U. auch 0.2 m des Allmendbereichs beanspruchen. Es ist im Projekt mit den jeweiligen Liegenschaftseigentümer zu klären, ob in naher Zukunft eine Fassadendämmung mit Auswirkungen auf Allmend ansteht.
  - <sup>3)</sup> Für die Minimalbreite ist jeweils der TS30 berücksichtigt, bei Verwendung des TG30 reduziert sich das Gesamtmaß um 0.010 m.
  - <sup>4)</sup> Bei Minimalbreite ist vor Ort eine Anpassung des Fundaments nötig.
  - <sup>5)</sup> siehe auch Blatt Nr. 04.01.07
- <sup>\*)</sup> die Wahrnehmung von Signalen darf durch die Platzierung von Stelen, DFI, Werbung, Pfosten etc. nicht beeinträchtigt werden (Art. 103 Abs. 2 und 4 SSV)
- <sup>\*\*) bei Anwendung mit TG30: Mass = 1.48 m</sup>
- { } Minimales Gesamtmaß ohne Anpassung des Fundaments

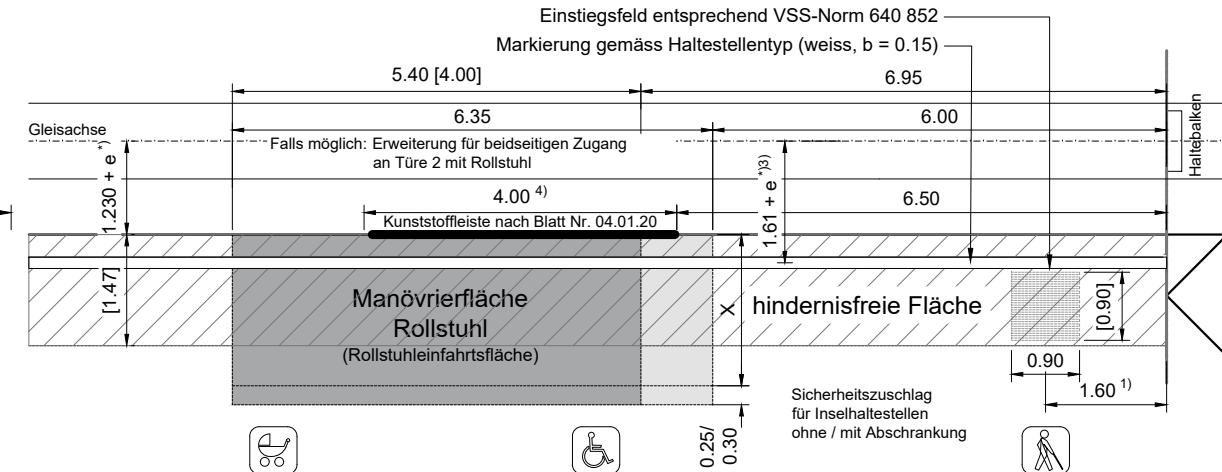
# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 04.01.03a

Aufsicht und Schnitt Manövrierfläche für Rollstuhlfahrer bei Tramhaltestellen

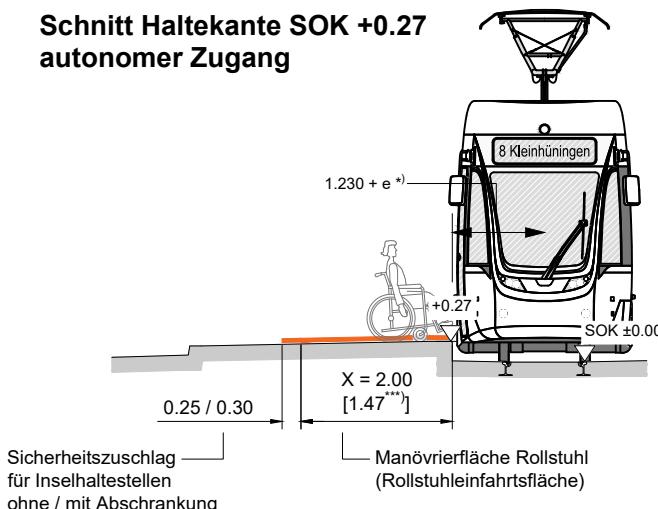
Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf

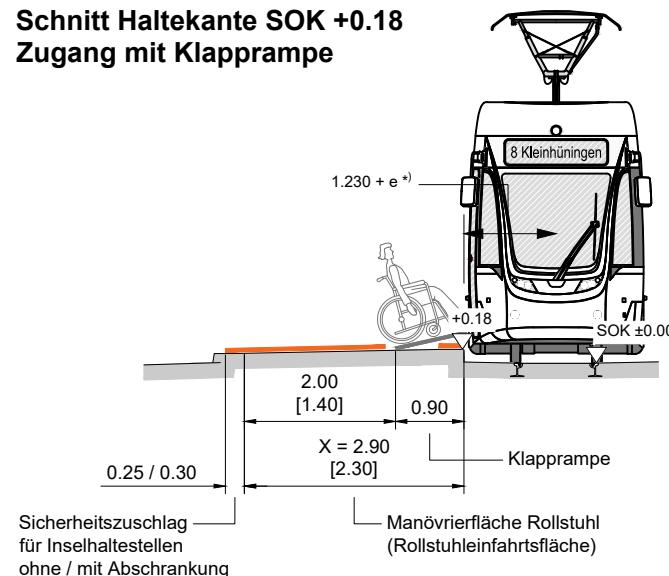
## Überqueren des Gleiskörpers zulässig



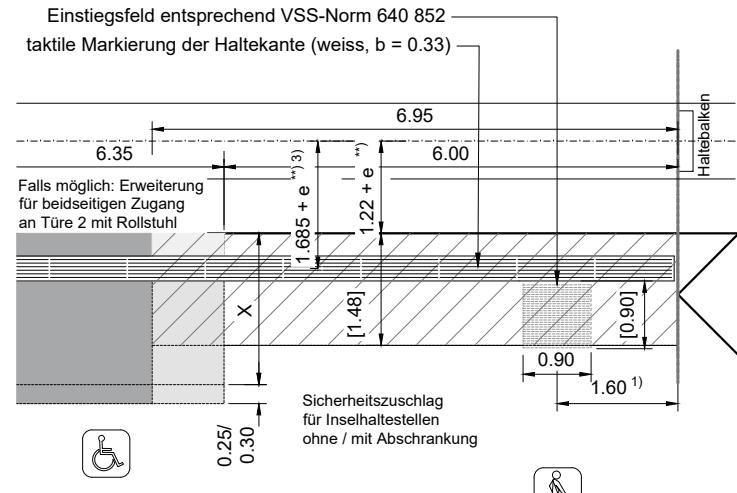
**Schnitt Haltekante SOK +0.27**  
autonomer Zugang



**Schnitt Haltekante SOK +0.18**  
Zugang mit Klapprampe



## Überqueren des Gleiskörpers nicht zulässig<sup>2)</sup>



[...] Minimalmasse

### Anmerkungen:

<sup>1)</sup> Bei Anwendung mit TG30:  
Mass = Reduktion um -0.010 m

<sup>\*\*) Bei Anwendung mit TS30:  
Mass = Erhöhung um +0.010 m</sup>

<sup>\*\*\*) Bei Anwendung mit TG30: Mass = 1.48 m</sup>

<sup>1)</sup> Die Position des Einstiegsfeldes ist immer 1.60 m vom Haltebalken entfernt, egal welcher Tramtyp verkehrt.

<sup>2)</sup> In der Regel bei Tramhaltestellen mit einem Rasen- oder Schotteraufbau im Gleiskörper

<sup>3)</sup> Herleitung siehe Blatt Nr. 04.01.20/21

<sup>4)</sup> Kommt nur bei Radien zur Anwendung < ∞

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 04.01.03b

Bau- und Verkehrsdepartement des Kanton Basel-Stadt  
Mobilität



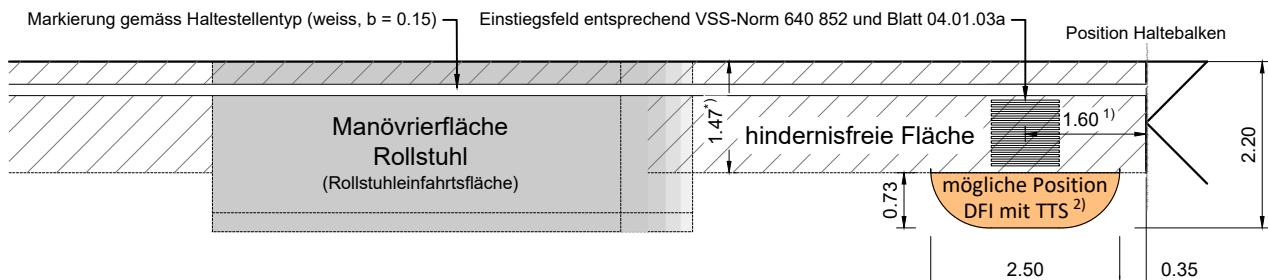
## Positionierung und Markierung DFI mit TTS bei Tramhaltestellen

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf

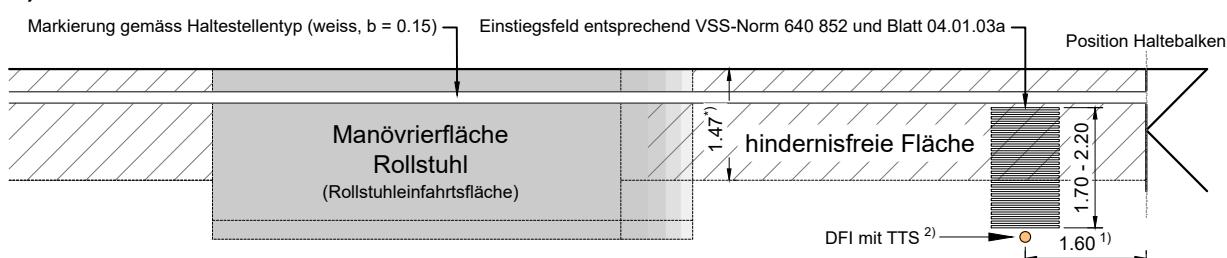
Für Bushaltestellen siehe 4.03.10b. weitere Informationen siehe Merkblatt 114 "Leitliniensystem Schweiz, Taktile-visuelle Markierungen - Konzeption und Anwendung"

### A) Für Haltestellenbreiten bis zu 2.60 Meter



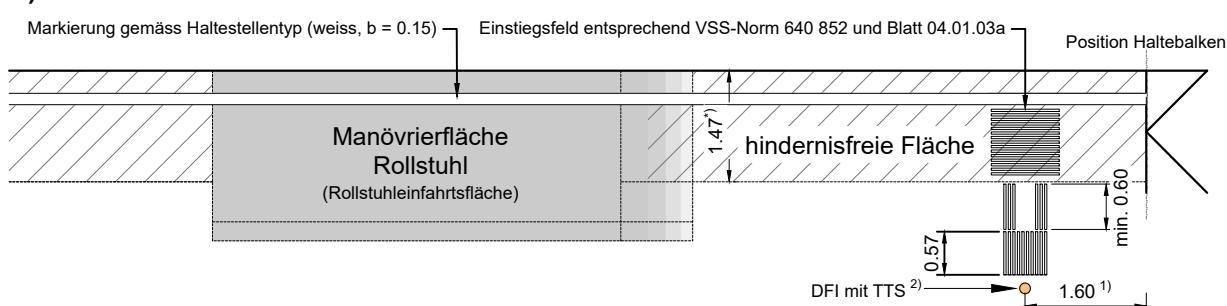
Wird der DFI 0.8 m im Umkreis des Einstiegsfelds positioniert, kann auf eine weitere Markierung verzichtet werden (0.8 m entsprechen der Suchbewegung mit dem weissen Stock). Ist dies nicht möglich, kommt D) zur Anwendung.

### B) Für Haltestellenbreiten zwischen 2.60 und 3.10 Meter



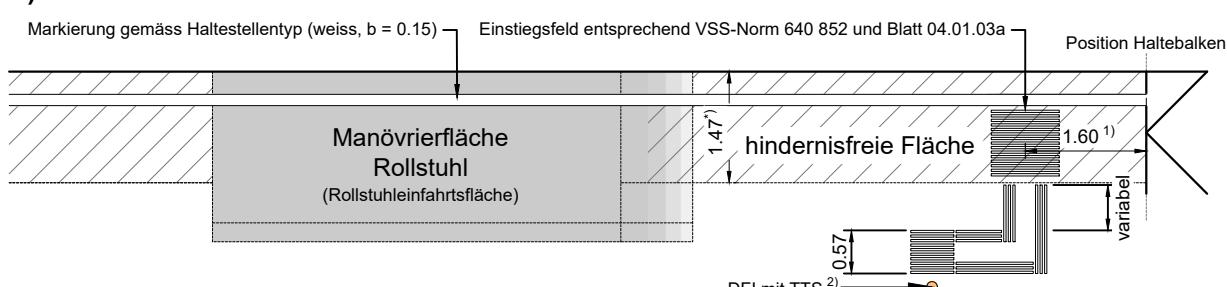
Das Einstiegsfeld wird bis vor den DFI-Mast verlängert. Der DFI wird wenn möglich mittig auf Höhe des Einstiegsfelds platziert. Ist dies nicht möglich, kommt D) zur Anwendung.

### C) Für Haltestellenbreiten ab 3.10 Meter



Wird der DFI weiter weg als 0.8 m vom Einstiegsfeld platziert, z.B. auf einer Linie mit den anderen Möblierungselementen, muss eine taktile Leitlinie mit einem Abschlussfeld zum DFI führen. Dabei ist der DFI wenn möglich mittig auf Höhe des Einstiegsfeldes zu positionieren. Ist dies nicht möglich, kommt D) zur Anwendung.

### D) Rückfallebene



Kann der DFI aufgrund örtlicher Gegebenheiten nicht mittig auf Höhe des Einstiegsfeldes positioniert werden, ist eine Leitlinie mit Richtungsänderung nötig. Nach Möglichkeit soll die Leitlinie zuerst von der Kante wegführen und das Abschlussfeld vor dem DFI-Mast platziert werden (TTS-Drücker wird immer zur Kante hin montiert). Schräge Leitlinien sind zu vermeiden. Abweichende Fälle sollen mit Vertretenden der Sehbehindertenorganisationen abgesprochen werden.

<sup>1)</sup> Die Position des Einstiegsfeldes ist immer 1.60 m vom Haltebalken entfernt, egal welcher Tramtyp verkehrt.

<sup>2)</sup> Werden DFI oder TTS anstelle des Standardmastes an Fremdmasten, Fassaden, Stützen oder sonstigen Bauten montiert, so muss die taktile Leitlinie zum TTS führen.

Höhenvorgabe TTS-Drückknopf: 1.0 m ± 0.1 m über OK Belag. Höhenvorgabe DFI-Anzeige: 2.50 m ≤ UK Anzeigegeräuse ≤ 2.57 m über OK Belag.

Die taktilen Markierungen enden 0.1 m vor dem jeweiligen Objekt (DFI-Mast inkl. Fuß oder Fremdobjekte)

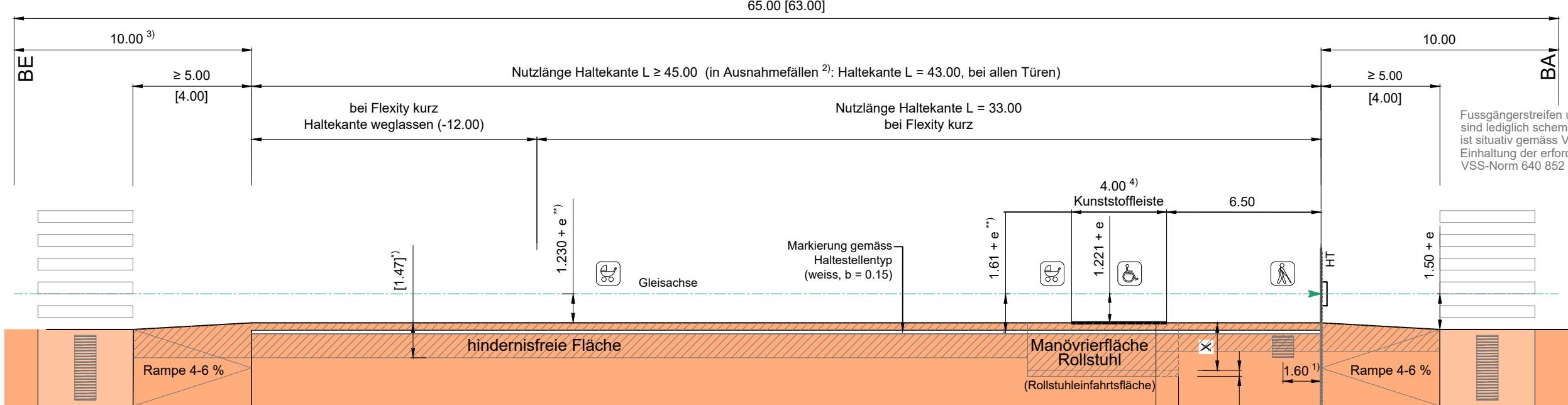
<sup>3)</sup> Bei Anwendung mit TG30: Masse = 1.48 m

Masse in m

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 04.01.04

Situation Tramhaltestellen

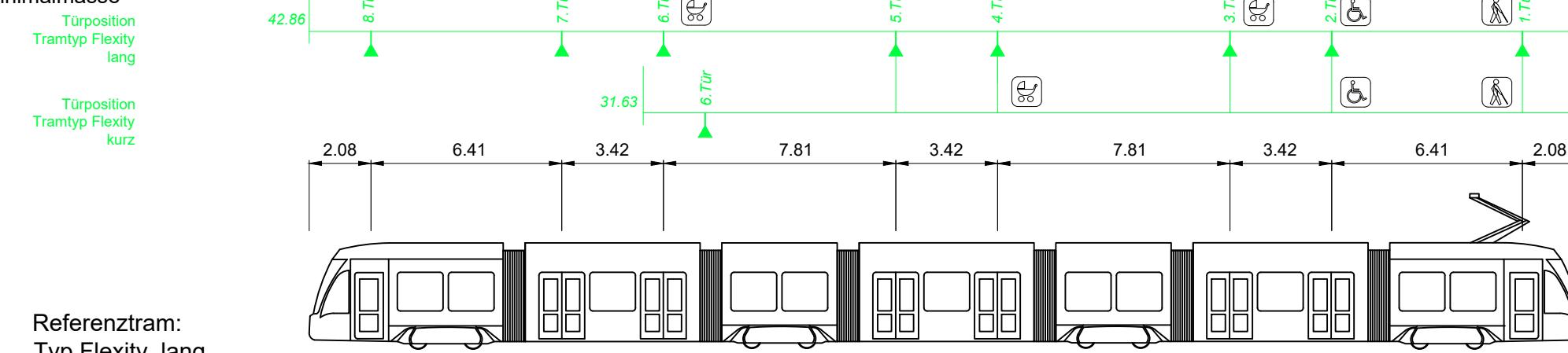
Gültig ab  
01.01.2026  
Gültig bis  
Widerruf



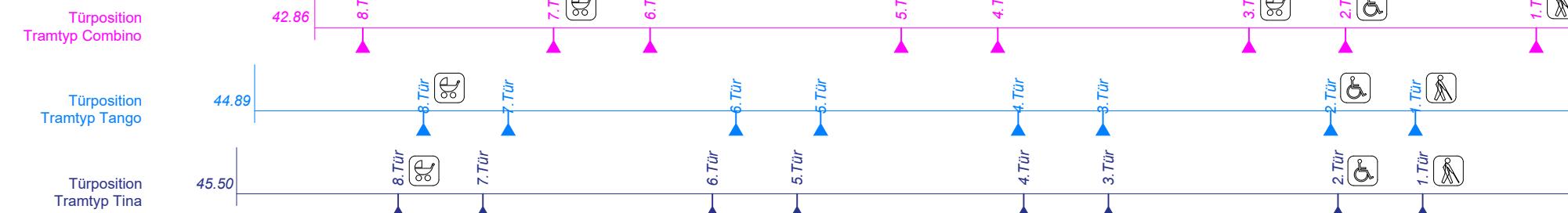
HT: Haltebalken Tram      BA: Bogenanfang      BE: Bogenende  
X: Breite Manövrierverfläche Rollstuhle bei Haltekantenhöhe: SOK +0.27 m: 2.00 m [1.47 m]  
SOK +0.18 m: 2.90 m [2.30 m]

- 1) Die Position des Einstiegsfeldes ist immer 1.60 m vom Haltebalken entfernt, egal welcher Tramtyp verkehrt.
  - 2) über den Ausnahmefall entscheidet die KOKO-I
  - 3) Bei einer Haltekantenlänge von 45.00 m kann in Ausnahmefällen der Abstand im hinteren Haltestellenbereich auf 8.00 m reduziert werden, nicht jedoch bei einer bereits reduzierten Haltekantenlänge von 43.00 m.
  - 4) kommt nur bei Radien zur Anwendung  $< \infty$
- \*) Bei Anwendung TG30: Mass = 1.48 m  
\*\*) Bei Anwendung TG30: Mass = Reduktion um -0.010 m

[...] Minimalmasse



Referenztram:  
Typ Flexity, lang



Für dieses Dokument und den darin dargestellten Gegenstand behalten wir uns alle Rechte vor. Vervielfältigung, Bekanntgabe an Dritte oder Verwendung ausserhalb des vereinbarten Zweckes sind nicht gestattet. Dieses Dokument enthält für alle Stellen der BVB verbindliche Festlegung  
©Basler Verkehrs-Betriebe

Massstab  
1:200

Erstellt:	Gezeichnet:	Geprüft:	Version:
24.01.2014	tbf AG	B. Auer	
Letzte Änderung:	Gezeichnet:	Geprüft:	
21.11.2026	V. Steiner	Y. Flückiger	

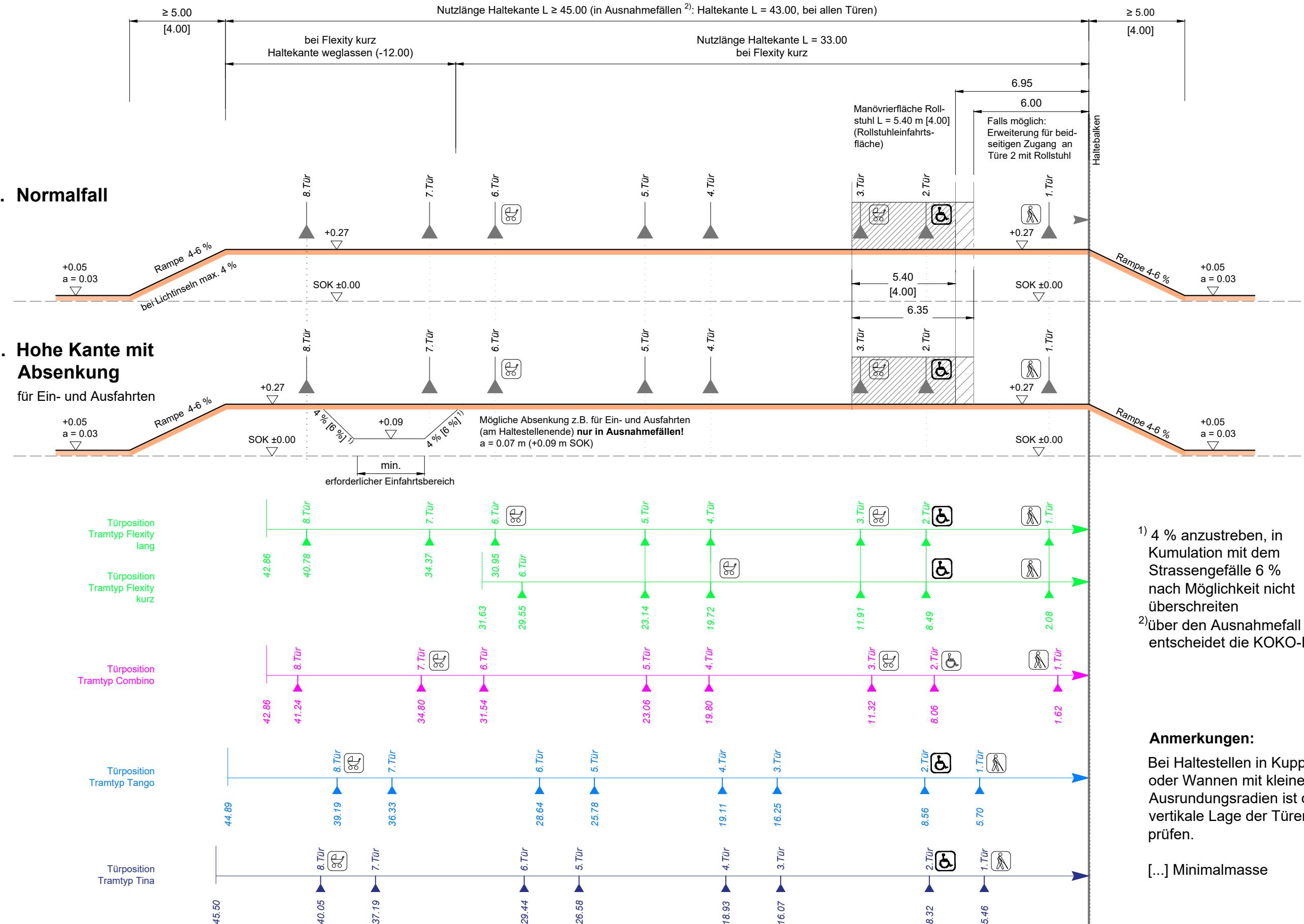
AD

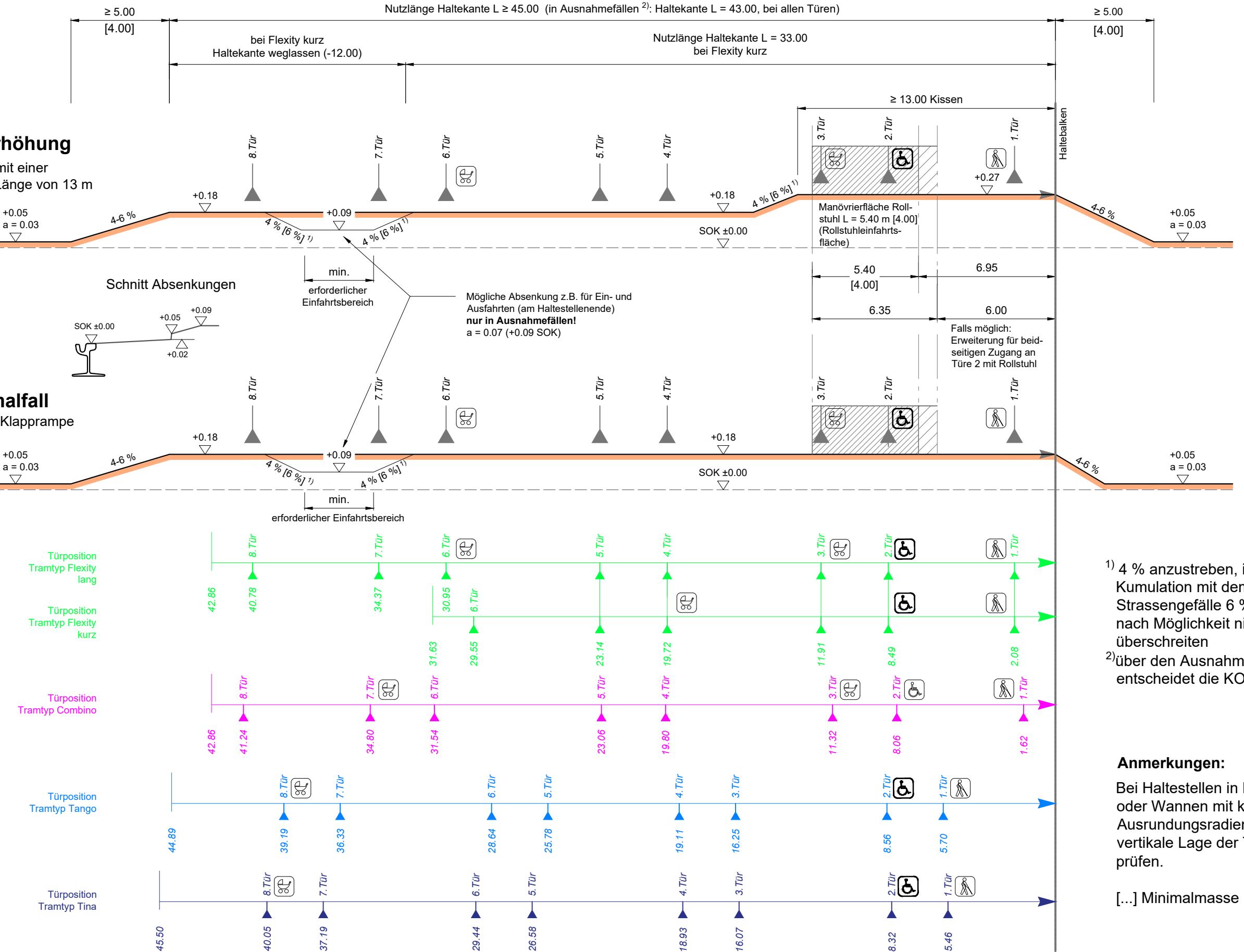
Masse in m

Fussgängerstreifen und deren Aufmerksamkeitsfelder sind lediglich schematisch dargestellt. Die Anordnung ist situativ gemäss VSS-Norm 40 241 (unter Einhaltung der erforderlichen Sichtweiten) resp. VSS-Norm 640 852 zu prüfen.

## Anmerkungen:

- Die Möblierung (Ausstattung) der Haltestelle erfolgt nach Blatt Nr. 04.01.02a. Die minimal benötigte Breite für die einzelnen Elemente ist in Blatt Nr. 04.01.02b/c ersichtlich.
- Details Manövrierverfläche siehe Blatt Nr. 04.01.03a
- Längsgefälle siehe Blatt Nr. 04.01.22
- Detail Kunststoffleiste siehe Blatt Nr. 04.01.20





<sup>1)</sup> 4 % anzustreben, in Kumulation mit dem Strassengefälle 6 % nach Möglichkeit nicht überschreiten

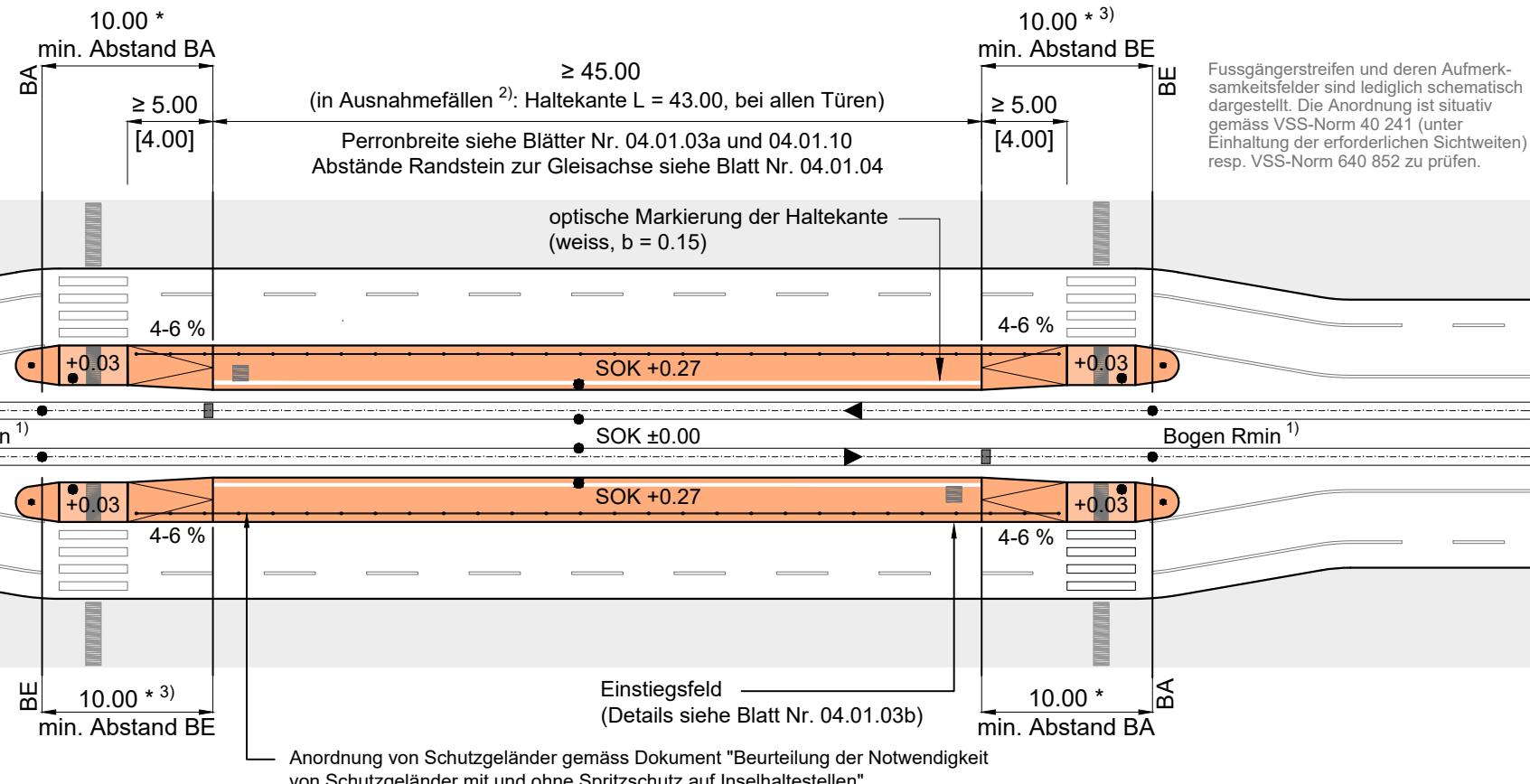
<sup>2)</sup> über den Ausnahmefall entscheidet die KOKO-I

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 04.01.06

Aufsicht Tramhaltestelle: Inselhaltestelle

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf



## Anmerkungen:

- Eine Übersicht über den Platzbedarf der verschiedenen Haltestellentypen ist in der entsprechenden Arbeitshilfe "Platzbedarf Haltestellentypen" enthalten.
- Die Möblierung (Ausstattung) der Haltestelle erfolgt nach Blatt Nr. 04.01.02a. Die minimal benötigte Breite für die einzelnen Elemente ist in den Blättern 04.01.02b/c ersichtlich.

<sup>2)</sup> über den Ausnahmefall entscheidet die KOKO-I

<sup>3)</sup> Bei einer Haltekantenlänge von 45.00 m kann in Ausnahmefällen der Abstand im hinteren Haltestellenbereich auf 8.00 m reduziert werden, nicht jedoch bei einer bereits reduzierten Haltekantenlänge von 43.00 m.

\* Gleisbogen-Anfang (BA) und -Ende (BE) an hoher Haltekante (siehe Blatt Nr. 02.07 und AB-EBV:2024, Art. 18, Blatt 19 M)

<sup>1)</sup> Aus betriebstechnischen Gründen sind folgende minimalen Einfahrtradien zu berücksichtigen:

Signalisierte Geschwindigkeit Strasse	Einfahrgeschwindigkeit Tram	minimaler Radius Rmin.
50 km/h	40 km/h**	$\geq 250 \text{ m}^{**}$
30 km/h	30 km/h**	$\geq 120 \text{ m}^{**}$

\*\* siehe AB-EBV Art. 17M

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 04.01.07



Bau- und Verkehrsdepartement des Kanton Basel-Stadt  
Mobilität



Normalprofil Tramhaltestelle: Inselhaltestelle

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf

## Hohe Haltekante + 0.27

### Breite 1<sup>4)</sup> (B1)

ES = Rollstuhl inkl. kuppelbarem elektrischem Antriebsgerät / Behinderten-Elektroscooter

Normalfall (inkl. ES) ≥ 2.30 m mit Geländer / ≥ 2.25 m ohne Geländer

Minimalfall (exkl. ES) ≥ 1.72 m mit Geländer / ≥ 1.65 m ohne Geländer

Zuschläge:

+0.70 m bei mässiger bis starker Personenbelastung (~ ab 1'500 Ein- & Aussteiger pro Teilhaltestelle)

+1.20 m bei starker Personenbelastung (~ ab 5'000 Ein- & Aussteiger pro Teilhaltestelle)

Werden die Zuschläge weggelassen und/oder nur Minimalmasse angewendet, muss dies begründet werden

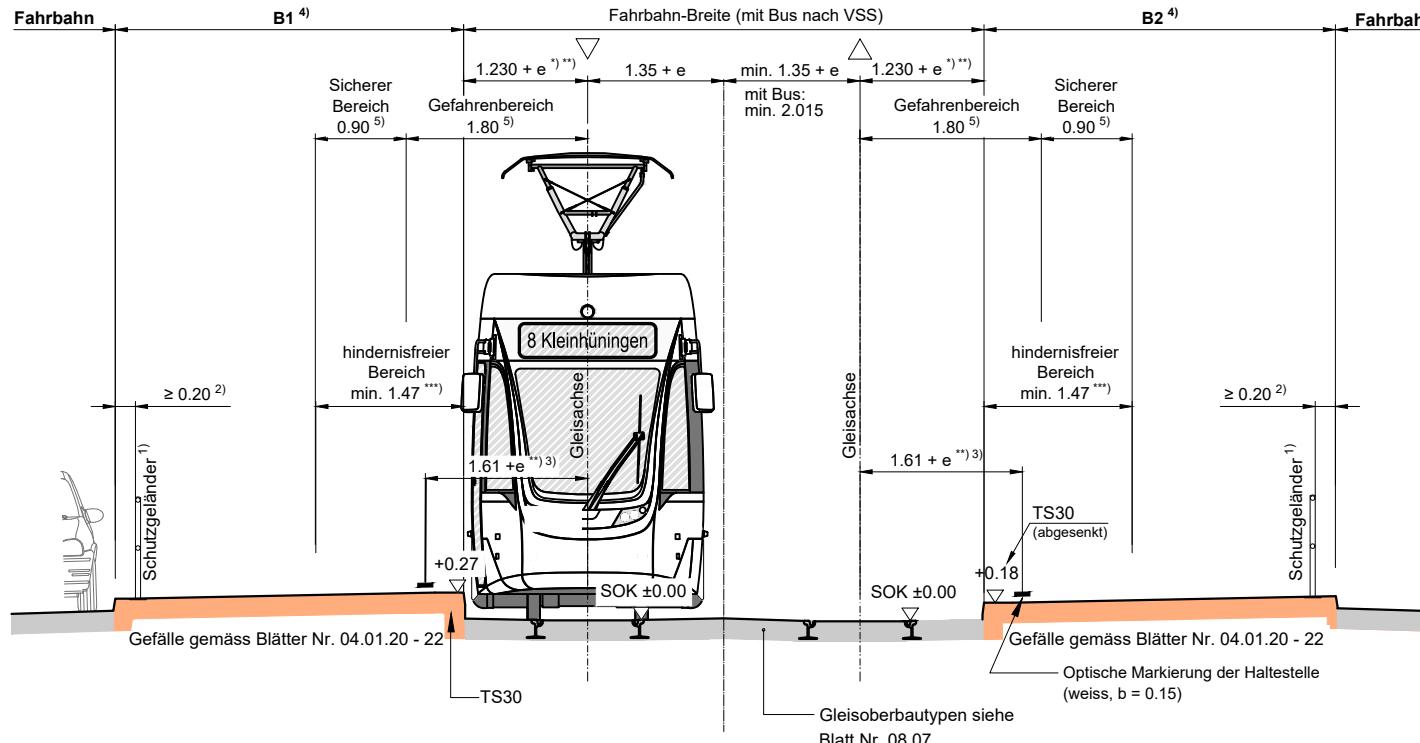
## Tiefe Haltekante + 0.18

### Breite 2<sup>4)</sup> (B2)

Normalfall (inkl. ES) ≥ 3.20 m mit Geländer / ≥ 3.15 m ohne Geländer

Minimalfall (exkl. ES) ≥ 2.60 m mit Geländer / ≥ 2.55 m ohne Geländer

Zuschläge:  
siehe B1



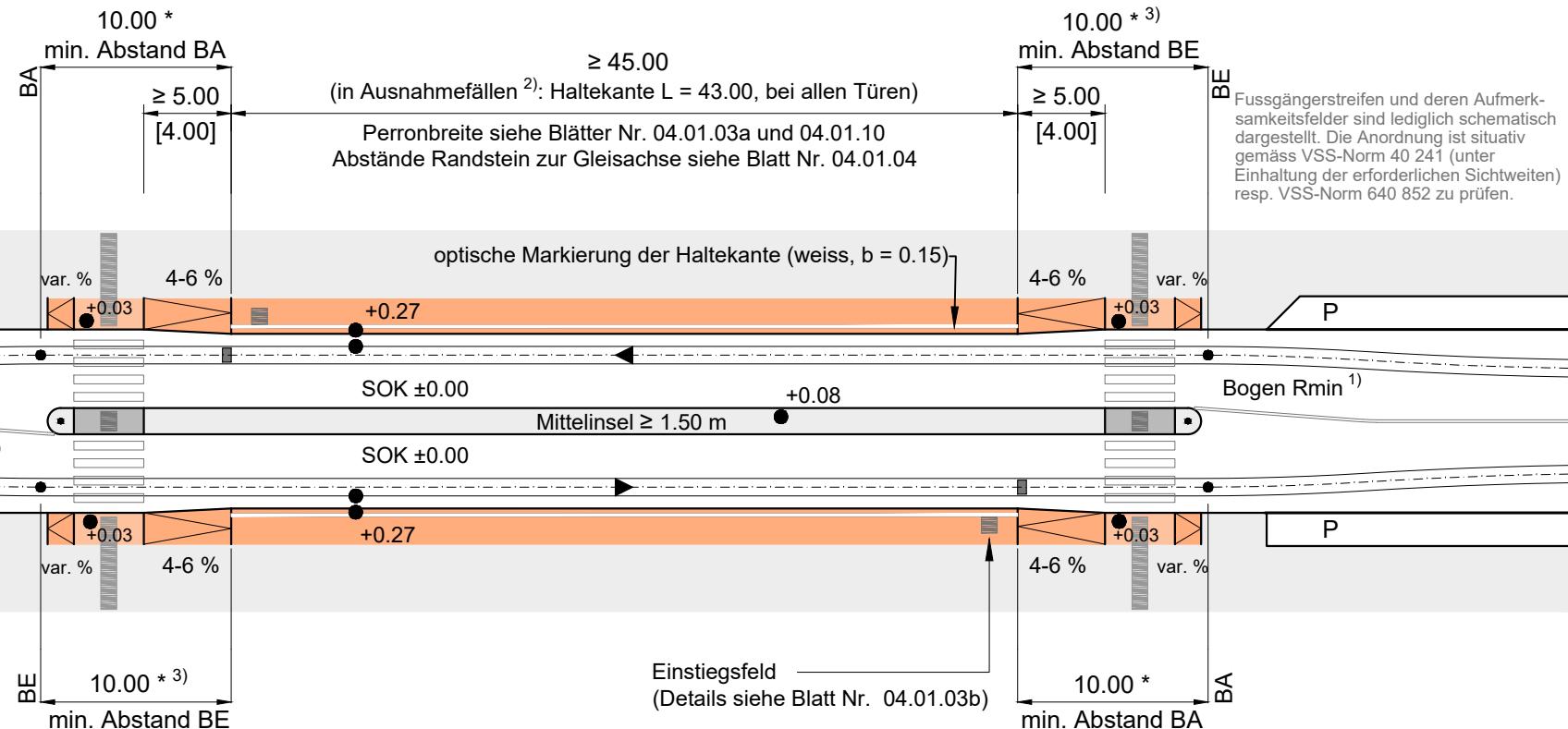
# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 04.01.08



Aufsicht Tramhaltestelle: Kaphaltestelle mit Mittelinsel

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf



## Anmerkungen:

- Eine Übersicht über den Platzbedarf der verschiedenen Haltestellentypen ist in der entsprechenden Arbeitshilfe "Platzbedarf Haltestellentypen" enthalten.
- Die Möblierung (Ausstattung) der Haltestelle erfolgt nach Blatt Nr. 04.01.02a. Die minimal benötigte Breite für die einzelnen Elemente ist in den Blättern Nr. 04.01.02b/c ersichtlich.
- Je nach Situation kann die Möblierung in den rückwärtigen Bereich (Bsp. an Gebäudefassaden) verschoben werden.

<sup>2)</sup> über den Ausnahmefall entscheidet die KOKO-I

<sup>3)</sup> Bei einer Haltekantenlänge von 45.00 m kann in Ausnahmefällen der Abstand im hinteren Haltestellenbereich auf 8.00 m reduziert werden, nicht jedoch bei einer bereits reduzierten Haltekantenlänge von 43.00 m.

\* Gleisbogen-Anfang (BA) und -Ende (BE) an hoher Haltekante (siehe Blatt Nr. 02.07 und AB-EBV:2024, Art. 18, Blatt 19 M)

<sup>1)</sup> Aus betriebstechnischen Gründen sind folgende minimalen Einfahrtradien zu berücksichtigen:

Signalisierte Geschwindigkeit Strasse	Einfahrgeschwindigkeit Tram	minimaler Radius Rmin.
50 km/h	40 km/h**	$\geq 250$ m**
30 km/h	30 km/h**	$\geq 120$ m**

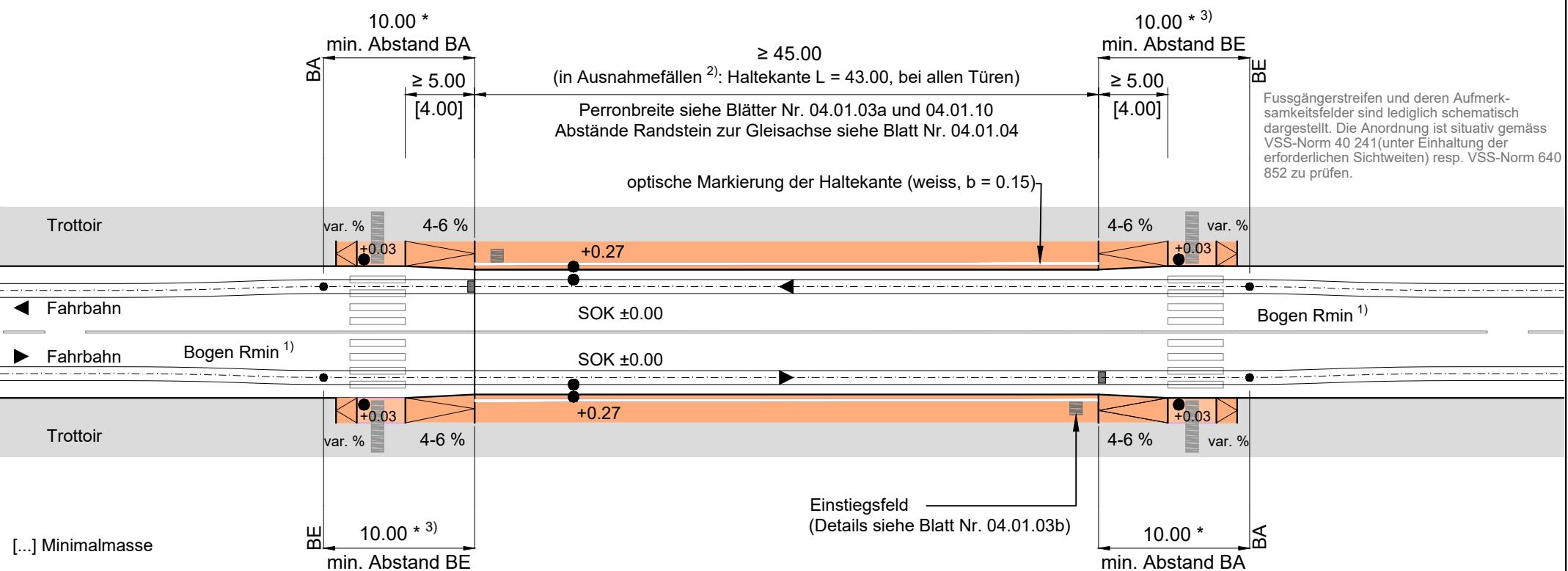
\*\* siehe AB-EBV Art. 17 M

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 04.01.09

Aufsicht Tramhaltestelle: Kapshaltestelle ohne Mittelinsel

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf



## Anmerkungen:

- Eine Übersicht über den Platzbedarf der verschiedenen Haltestellentypen ist in der entsprechenden Arbeitshilfe "Platzbedarf Haltestellentypen" enthalten.
  - Die Möblierung (Ausstattung) der Haltestelle erfolgt nach Blatt Nr. 04.01.02a. Die minimal benötigte Breite für die einzelnen Elemente ist in Blatt Nr. 04.01.02b/c ersichtlich.
  - Je nach Situation kann die Möblierung in den rückwärtigen Bereich (Bsp. an Gebäudefassaden) verschoben werden.
- 2) über den Ausnahmefall entscheidet die KOKO-I
- 3) Bei einer Haltekantenlänge von 45.00 m kann in Ausnahmefällen der Abstand im hinteren Haltestellenbereich auf 8.00 m reduziert werden, nicht jedoch bei einer bereits reduzierten Haltekantenlänge von 43.00 m.
- \* Gleisbogen-Anfang (BA) und -Ende (BE) an hoher Haltekante (siehe Blatt Nr. 02.07 und AB-EBV:2024, Art. 18, Blatt 19 M)

<sup>1)</sup>Aus betriebstechnischen Gründen sind folgende minimalen Einfahrsträden zu berücksichtigen:

Signalisierte Geschwindigkeit Strasse	Einfahrgeschwindigkeit Tram	minimaler Radius Rmin.
50 km/h	40 km/h**	≥ 250 m**
30 km/h	30 km/h**	≥ 120 m**

\*\* siehe AB-EBV Art. 17 M

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 04.01.10



Bau- und Verkehrsdepartement des Kanton Basel-Stadt  
Mobilität



Normalprofil Tramhaltestelle: Kaphaltestelle mit/ohne Mittelinsel

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf

## Hohe Haltekante + 0.27

### Breite 1<sup>2)</sup> (B1)

ES = Rollstuhl inkl. kuppelbarem elektrischem Antriebsgerät / Behinderten-Elektroscooter

Normalfall (inkl. ES) ≥ 2.00 m

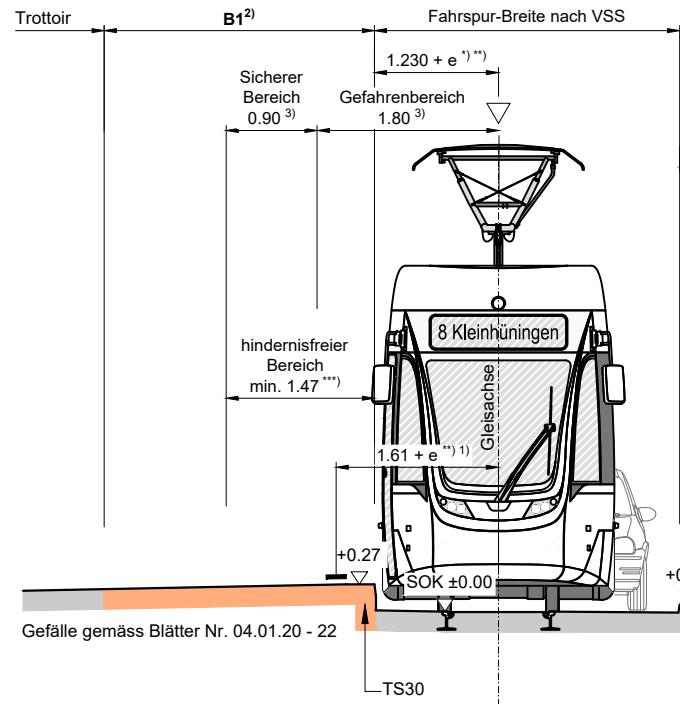
Minimalfall (exkl. ES) ≥ 1.47 m

Zuschläge:

+0.70 m bei mässiger bis starker Personenbelastung (~ ab 1'500 Ein- & Aussteiger pro Teilhaltestelle)

+1.20 m bei starker Personenbelastung (~ ab 5'000 Ein- & Aussteiger pro Teilhaltestelle)

Werden die Zuschläge weggelassen und/oder nur Minimalmasse angewendet, muss dies begründet werden



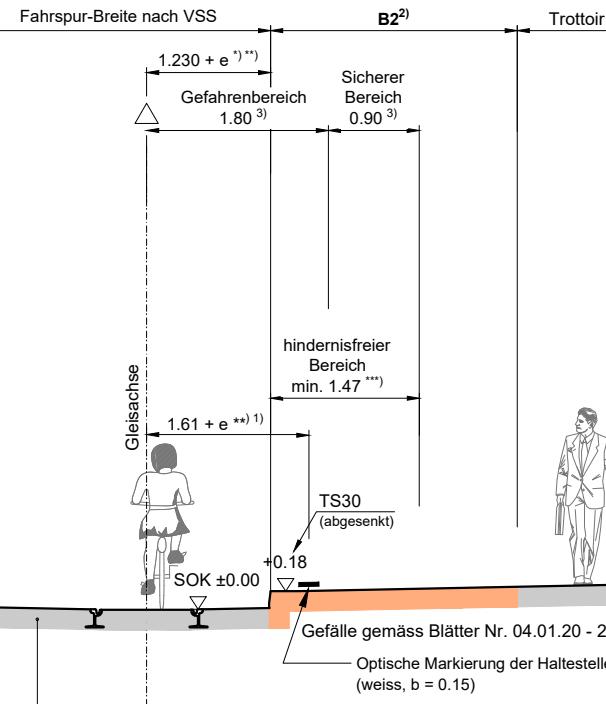
## Tiefe Haltekante + 0.18

### Breite 2<sup>2)</sup> (B2)

Normalfall (inkl. ES) ≥ 2.90 m

Minimalfall (exkl. ES) ≥ 2.30 m

Zuschläge:  
siehe B1



### Anmerkungen:

<sup>1)</sup> Bei Anwendung der Kunststoffleiste: Mass = 1.221 m

<sup>2)</sup> Bei Anwendung mit TG30: Mass = Reduktion um -0.010 m

<sup>3)</sup> Bei Anwendung mit TG30: Mass = 1.48 m

<sup>1)</sup> Herleitung siehe Blatt Nr. 04.01.20

<sup>2)</sup> Die Möblierung (Ausstattung) der Haltestelle erfolgt nach Blatt Nr. 04.01.02a. Die minimal benötigte Breite für die einzelnen Elemente ist auf den Blätter Nr. 04.01.02b/c ersichtlich

<sup>3)</sup> Gemäss AB-EBV:2024, Art. 21, Blatt 14

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 04.01.11



Bau- und Verkehrsdepartement des Kanton Basel-Stadt  
Mobilität



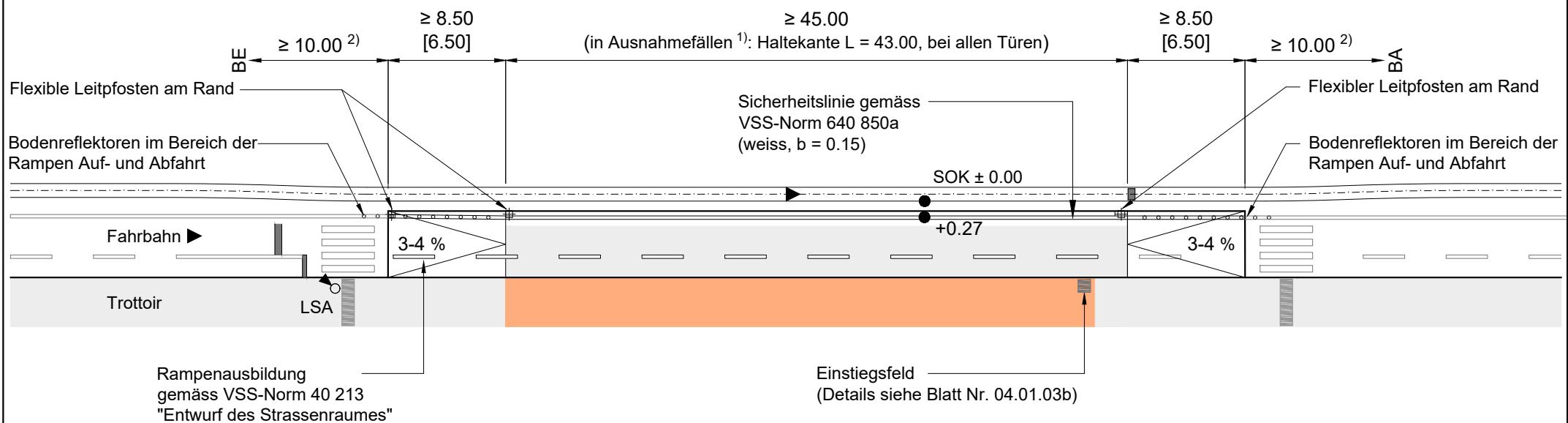
## Aufsicht Tramhaltestelle: Lichtinsel mit angehobener Fahrbahn

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf

Die Lichtinsel ist nur dann vorzusehen, wenn keiner der übrigen Haltestellentypen sinnvoll angewendet werden kann.

Fussgängerstreifen und deren Aufmerksamkeitsfelder sind lediglich schematisch dargestellt. Die Anordnung ist situativ gemäss VSS-Norm 40 241 (unter Einhaltung der erforderlichen Sichtweiten) resp. VSS-Norm 640 852 zu prüfen.



### Anmerkungen:

- 1) über den Ausnahmefall entscheidet die KOKO-I
  - 2) Um eine Verjüngung innerhalb der Rampe der Lichtinsel zu vermeiden sind BA und BE erst im Anschluss an den Rampenbereich zu berücksichtigen, eine Reduktion der 10 m ist nicht möglich.
- Eine Übersicht über den Platzbedarf der verschiedenen Haltestellentypen ist in der entsprechenden Arbeitshilfe "Platzbedarf Haltestellentyp" enthalten.
  - Die Möblierung (Ausstattung) der Haltestelle erfolgt nach Blatt Nr. 04.01.02a. Die minimal benötigte Breite für die einzelnen Elemente ist in den Blätter Nr. 04.01.02b/c ersichtlich.

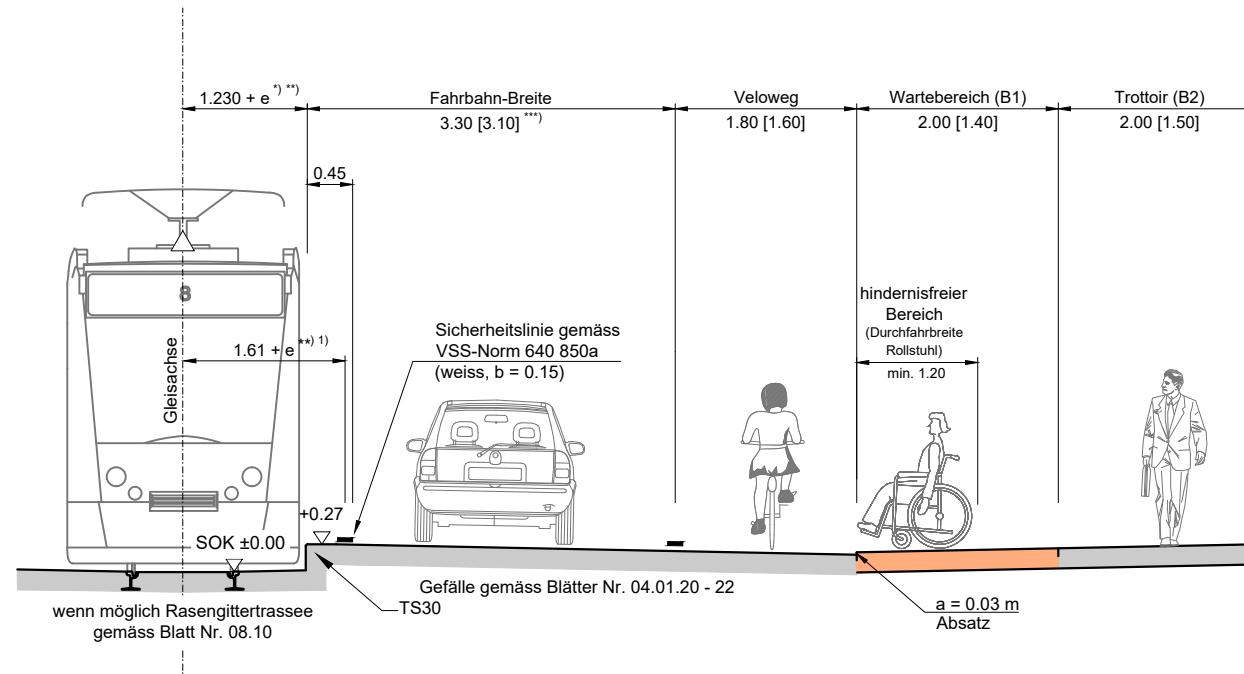
# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 04.01.12



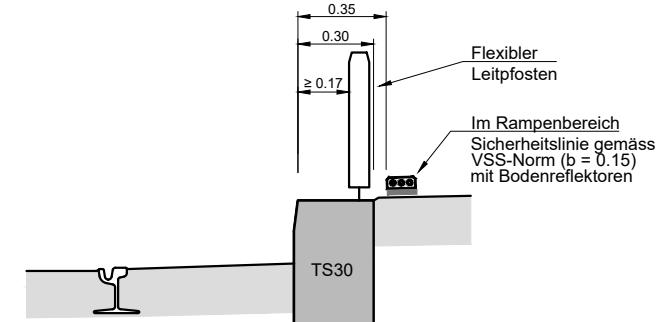
Normalprofil Tramhaltestelle: Lichtinsel mit angehobener Fahrbahn

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf



Detail Randsteinkante im  
Rampenbereich 1 : 25



## Anmerkungen:

- \*) Bei TS30 im Bereich der Kunststoffleiste: Mass = 1.221 m
- \*\*) Bei Anwendung mit TG30: Mass = Reduktion um -0.010 m
- \*\*\*) Bei Tempo 30 km/h: Mass = 3.10 m
- 1) Herleitung siehe Blatt Nr. 04.01.20
- [...] Minimalmasse

## Breite Wartebereich (B1)

### Zuschläge:

- +0.70 m bei mässiger bis starker Personenbelastung (~ ab 1'500 Ein-/ Aussteiger pro Teilhaltestelle)
- +1.20 m bei starker Personenbelastung (~ ab 5'000 Ein-/ Aussteiger pro Teilhaltestelle)

Werden die Zuschläge weggelassen und/oder nur Minimalmasse angewendet, muss dies begründet

## Fahrbahnbreite:

Der Sicherheitszuschlag des Lichtraumprofils der Fahrbahn darf über die Sicherheitslinie ragen.

## Breite Trottoir (B2)

Nach Möglichkeit sollen die Breitenzuschläge gemäss kantonaler Planungshilfe Fuss- und Veloverkehr angewandt werden.

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr.04.01.13



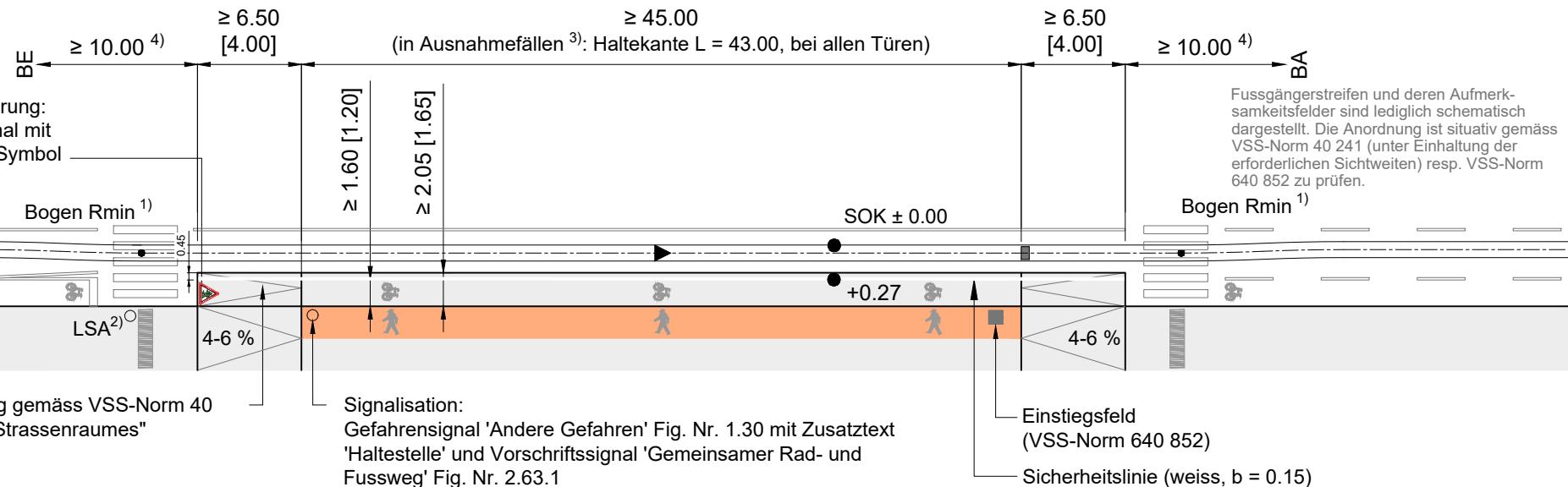
Bau- und Verkehrsdepartement des Kanton Basel-Stadt  
Mobilität



## Aufsicht Tramhaltestelle: Velo-Zeitinsel mit angehobenem Veloweg

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf



### Anmerkungen:

- Die Kriterien zum Einsatz von Velozeitinsel und Velobypass sind in der Arbeitshilfe Haltestellen mit Veloinfrastruktur ersichtlich.
- Eine Übersicht über den Platzbedarf der verschiedenen Haltestellentypen ist in der entsprechenden Arbeitshilfe enthalten.
- Die Möblierung (Ausstattung) der Haltestelle erfolgt nach Blatt Nr. 04.01.02a. Die minimal benötigte Breite für die einzelnen Elemente ist in den Blätter Nr. 04.01.02b/c ersichtlich.

2) Über die Notwendigkeit einer LSA entscheidet die Projekt-Arbeitsgruppe

3) über den Ausnahmefall entscheidet die KOKO-I

4) Um eine Verjüngung innerhalb der Rampe der Lichtinsel zu vermeiden sind BA und BE erst im Anschluss an den Rampenbereich zu berücksichtigen, eine Reduktion der 10 m ist nicht möglich.

[...] Minimalmasse

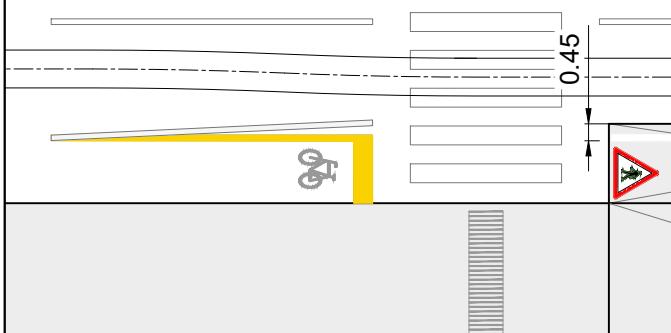
Vw Veloweg

<sup>1)</sup>Aus betriebstechnischen Gründen sind folgende minimalen Einfahrtsradien zu berücksichtigen:

Signalisierte Geschwindigkeit Strasse	Einfahrgeschwindigkeit Tram	minimaler Radius Rmin.
50 km/h	40 km/h**	$\geq 250$ m**
30 km/h	30 km/h**	$\geq 120$ m**

\*\* siehe AB-EBV Art. 17M

Detailansicht Rampe (1:200)



# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 04.01.14



Bau- und Verkehrsdepartement des Kanton Basel-Stadt  
Mobilität



## Normalprofil Tramhaltestelle: Velo-Zeitinsel mit angehobenem Veloweg

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf

### Breite Wartebereich (B1)

Zuschläge:

+0.70 m bei mässiger bis starker Personenbelastung (~ ab 1'500 Ein- & Aussteiger pro Teilhaltestelle)

+1.20 m bei starker Personenbelastung (~ ab 5'000 Ein- & Aussteiger pro Teilhaltestelle)

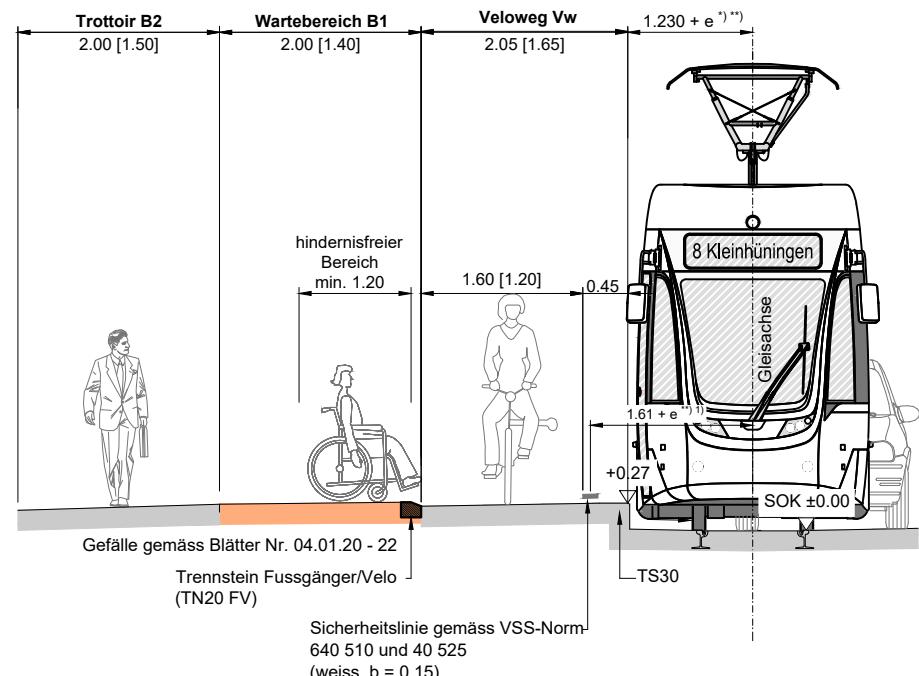
Werden die Zuschläge weggelassen und/oder nur Minimalmasse angewendet, muss dies begründet werden

### Breite Trottoir (B2)

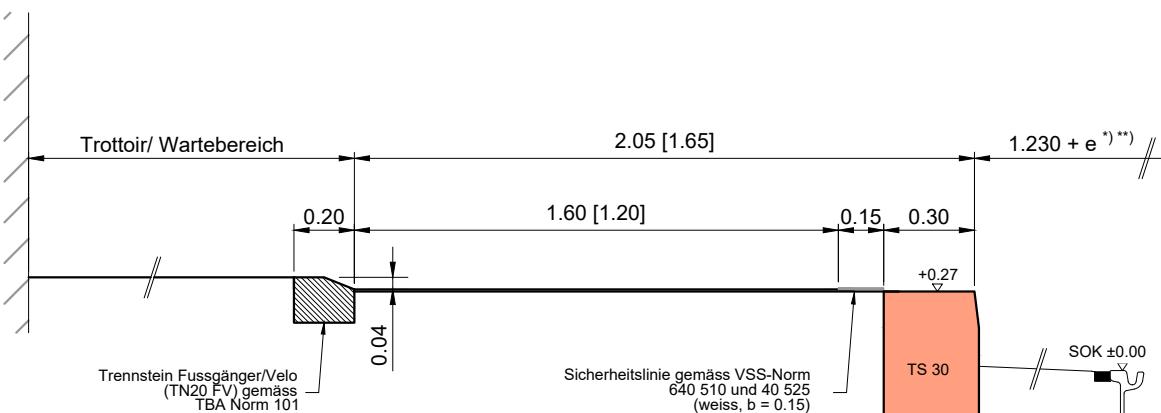
Nach Möglichkeit sollen die Breitenzuschläge gemäss kantonaler Planungshilfe Fuss- und Veloverkehr angewandt werden.

### Breite Veloweg (Vw)

Der Sicherheitszuschlag des Lichtraumprofils des Velos darf über die Sicherheitslinie und den Trennstein ragen.



### Detail Randsteinkante und Veloweg 1:25



### Anmerkungen:

- Die Kriterien zum Einsatz von Velozeitinsel und Velobypass sind in der Arbeitshilfe Haltestellen mit Veloinfrastruktur ersichtlich.
- Eine Übersicht über den Platzbedarf der verschiedenen Haltestellentypen ist in der entsprechenden Arbeitshilfe enthalten.
- Die Möblierung (Ausstattung) der Haltestelle erfolgt nach Blatt Nr. 04.01.02a. Die minimal benötigte Breite für die einzelnen Elemente ist in Blätter Nr. 04.01.02b/c ersichtlich.

\*) Bei TS30 im Bereich der Kunststoffleiste: Mass = 1.221 m

\*\*) Bei Anwendung TG30: Mass = Reduktion um -0.010 m

1) Herleitung siehe Blatt Nr. 04.01.20

[...] Minimalmasse

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 04.01.15



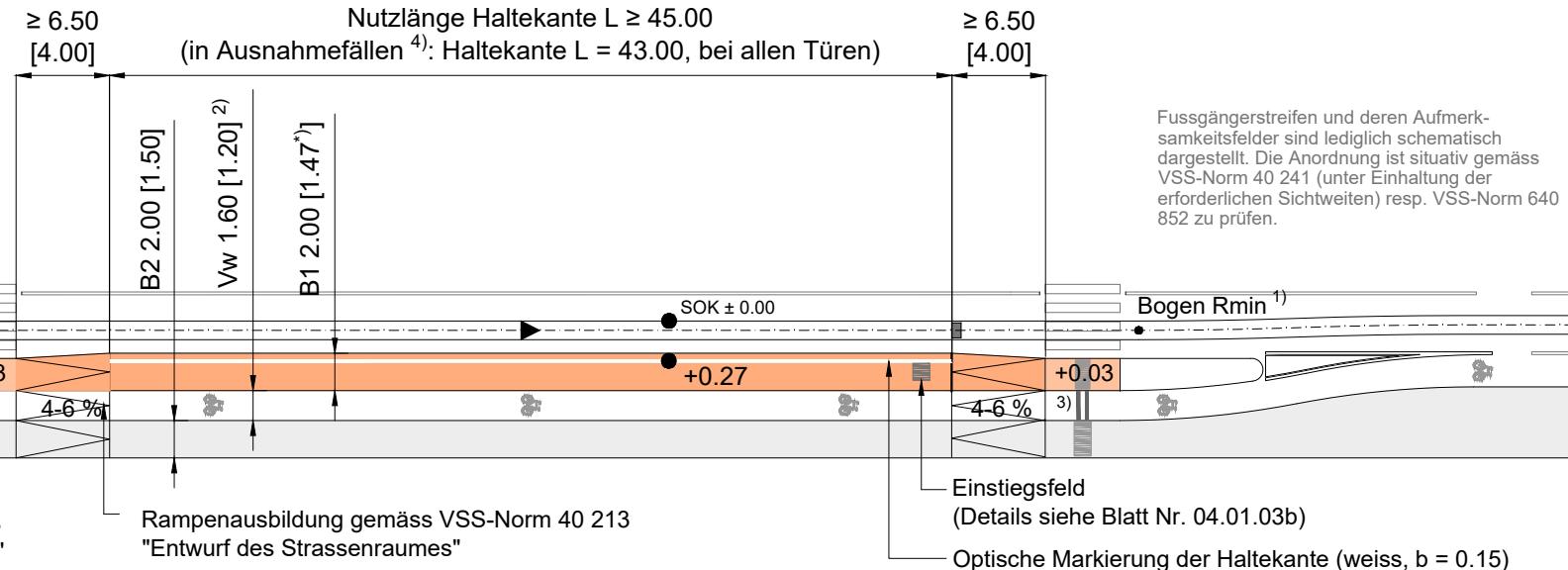
Bau- und Verkehrsdepartement des Kanton Basel-Stadt  
Mobilität



Aufsicht Tramhaltestelle: Haltestelle mit Veloumfahrung (Velobypass)

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf



## Anmerkungen:

- Die Kriterien zum Einsatz von Velozeitinsel und Velobypass sind in der Arbeitshilfe Haltestellen mit Veloinfrastruktur ersichtlich.
- Eine Übersicht über den Platzbedarf der verschiedenen Haltestellentypen ist in der entsprechenden Arbeitshilfe enthalten.
- Die Möblierung (Ausstattung) der Haltestelle erfolgt nach Blatt Nr. 04.01.02a. Die minimal benötigte Breite für die einzelnen Elemente ist in den Blättern Nr. 04.01.02b/c ersichtlich.

<sup>2)</sup> Der Sicherheitszuschlag des Lichtraumprofils des Velos darf über den Trennstein ragen. Minimalmass +0.20 m, wenn zwischen Trottoir und Veloweg RN 15 verwendet wird. Wird das Minimalmass verwendet, muss der Ein- und Ausfahrtsbereich, insbesondere der Übergang Trennstein-Randstein beachtet werden (Lichtraumprofil Velo).

<sup>3)</sup> Je nach örtlicher Gegebenheit auch Fussgängerstreifen anstelle gelber Leitlinien möglich.

<sup>4)</sup> über den Ausnahmefall entscheidet die KOKO-I

<sup>\*)</sup> Bei Anwendung mit TG30: Mass = 1.48 m

B1 Wartebereich

B2 Trottoir

Vw Veloweg

[...] Minimalmasse

<sup>1)</sup> Aus betriebstechnischen Gründen sind folgende minimalen Einfahrtsradien zu berücksichtigen:

Signalisierte Geschwindigkeit Strasse	Einfahrgeschwindigkeit Tram	minimaler Radius Rmin.
50 km/h	40 km/h**	$\geq 250$ m**
30 km/h	30 km/h**	$\geq 120$ m**

\*\* siehe AB-EBV Art. 17M

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 04.01.16



## Normalprofil Tramhaltestelle: Haltestelle mit Veloumfahrung (Velobypass)

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf

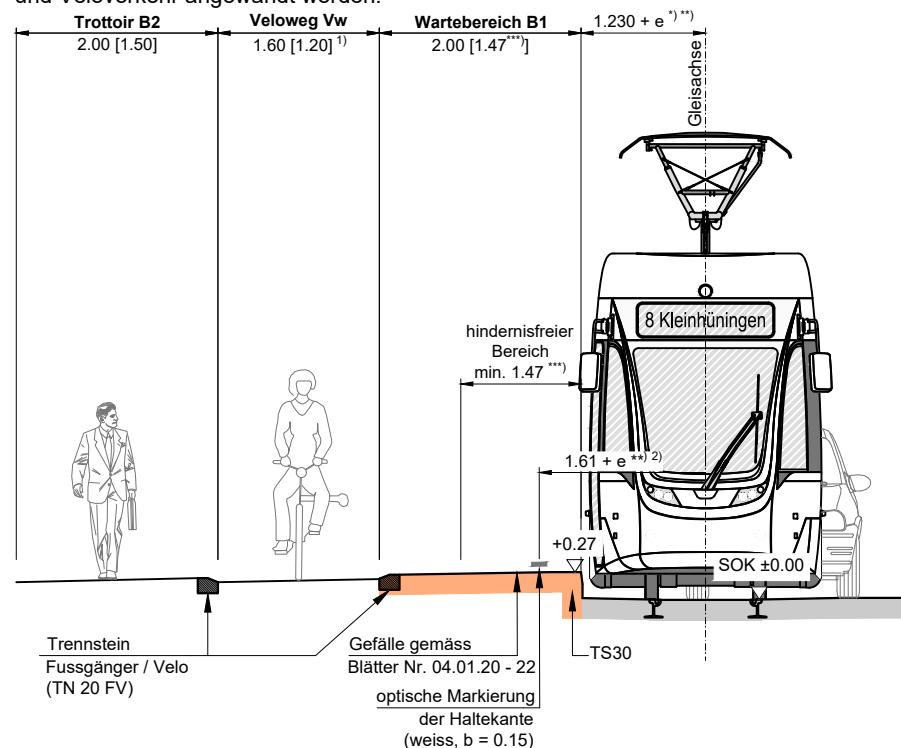
### Breite Wartebereich (B1)

#### Zuschläge:

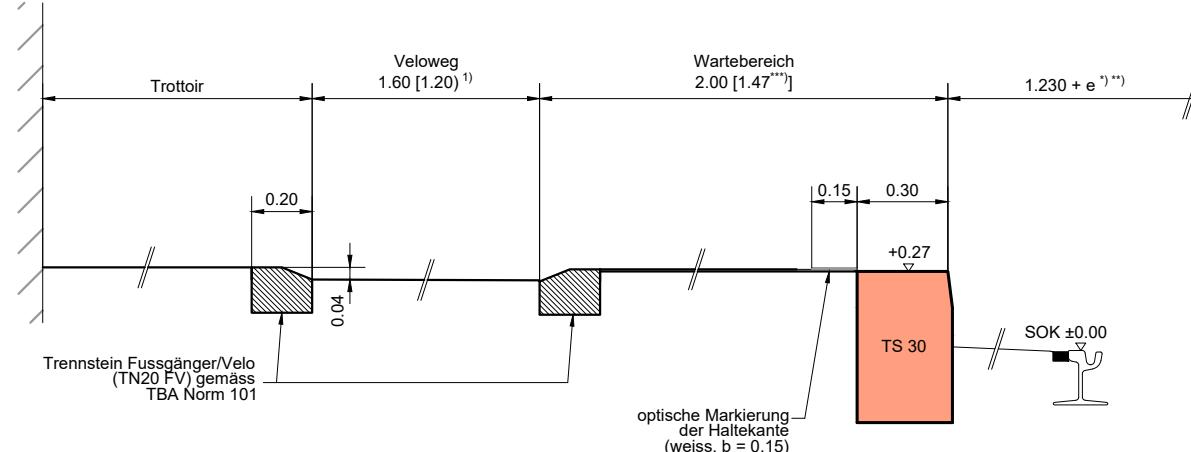
- +0.90 m bei Haltekantenhöhe +0.18 m (aufgrund Klapprampe)
- +0.70 m bei mässiger bis starker Personenbelastung (~ ab 1'500 Ein- & Aussteiger pro Teilhaltestelle)
- +1.20 m bei starker Personenbelastung (~ ab 5'000 Ein- & Aussteiger pro Teilhaltestelle)
- Werden die Zuschläge weggelassen und/oder nur Minimalmasse angewendet, muss dies begründet werden

### Breite Trottoir (B2)

Nach Möglichkeit sollen die Breitenzuschläge gemäss kantonaler Planungshilfe Fuss- und Veloverkehr angewandt werden.



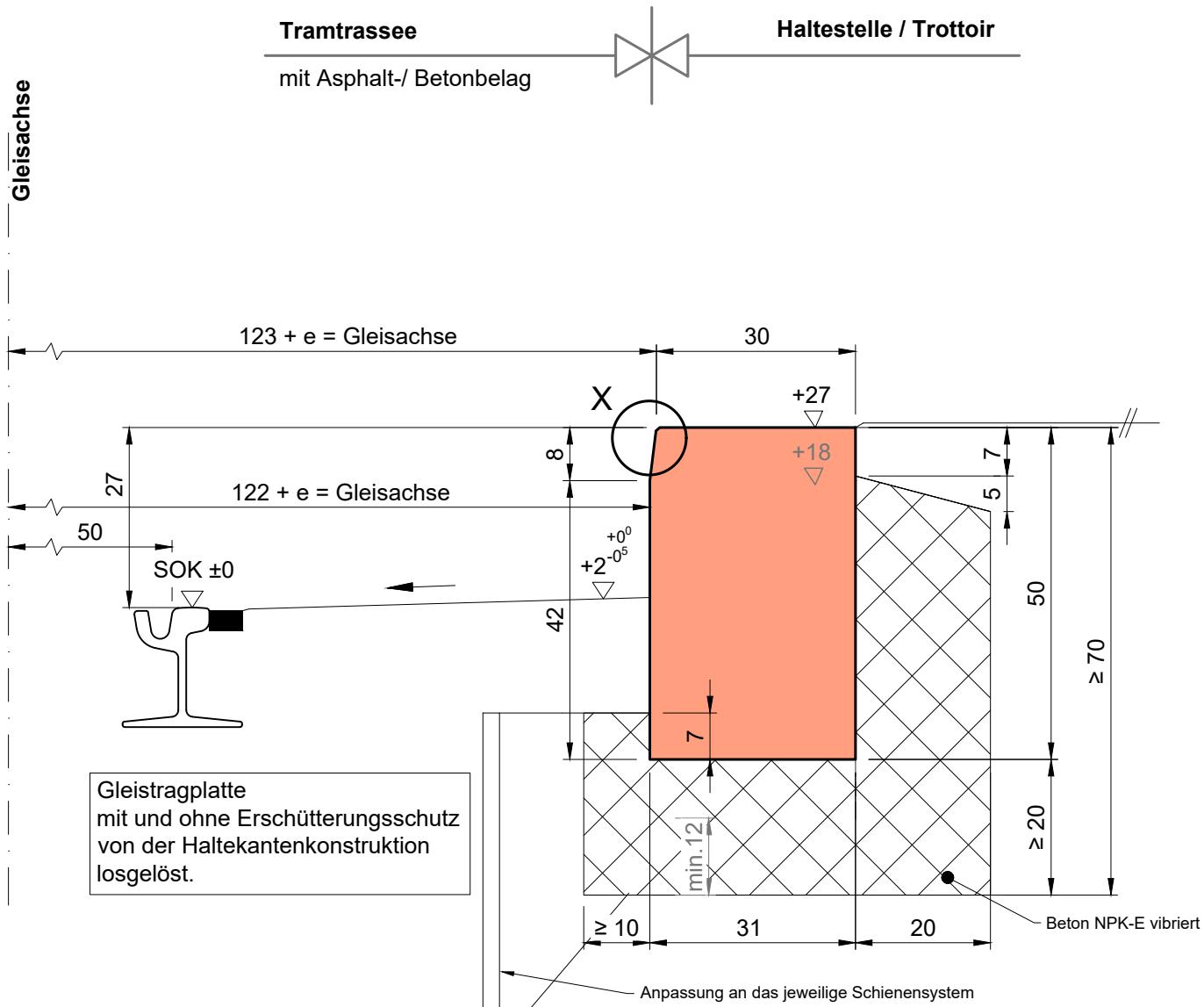
### Detail Randsteinkante und Veloweg 1:25



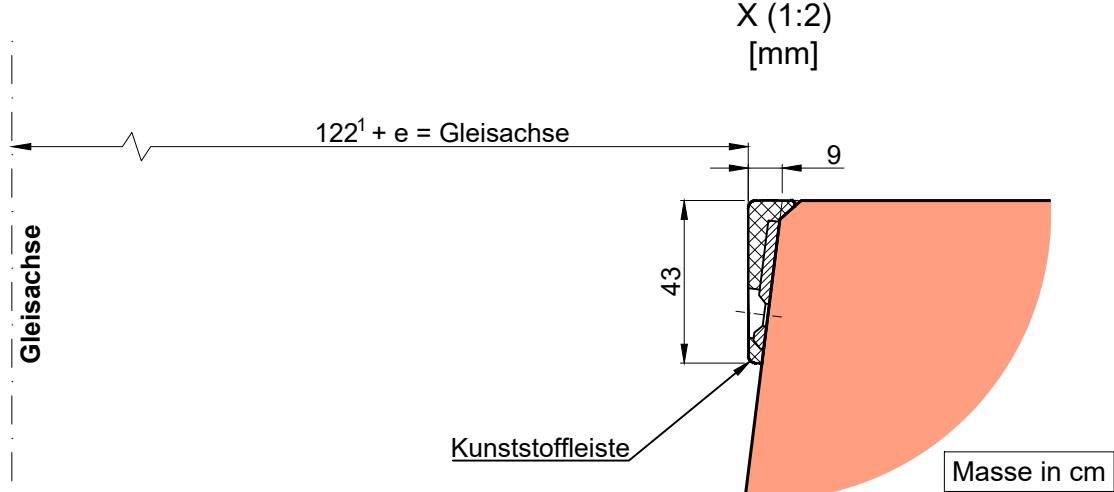
### Anmerkungen:

- Die Kriterien zum Einsatz von Velozeitanselfen und Velobypass sind in der Arbeitshilfe Haltestellen mit Veloinfrastruktur ersichtlich.
  - Eine Übersicht über den Platzbedarf der verschiedenen Haltestellentypen ist in der entsprechenden Arbeitshilfe enthalten.
  - Die Möblierung (Ausstattung) der Haltestelle erfolgt nach Blatt Nr. 04.01.02a. Die minimal benötigte Breite für die einzelnen Elemente ist in den Blättern Nr. 04.01.02b/c ersichtlich.
- <sup>1)</sup> Der Sicherheitszuschlag des Lichtraumprofils des Velos darf über den Trennstein ragen. Minimalmass +0.20 m, wenn zwischen Trottoir und Veloweg normaler Randstein verwendet wird
- <sup>2)</sup> Herleitung siehe Blatt Nr. 04.01.20
- <sup>\*</sup>) Bei Anwendung der Kunststoffleiste: Mass = 1.221 m
- <sup>\*\*)</sup> Bei Anwendung TG30: Mass = Reduktion um -0.010 m
- <sup>\*\*\*)</sup> Bei Anwendung TG30: Mass = 1.48 m
- [...] Minimalmasse

### Standardfall

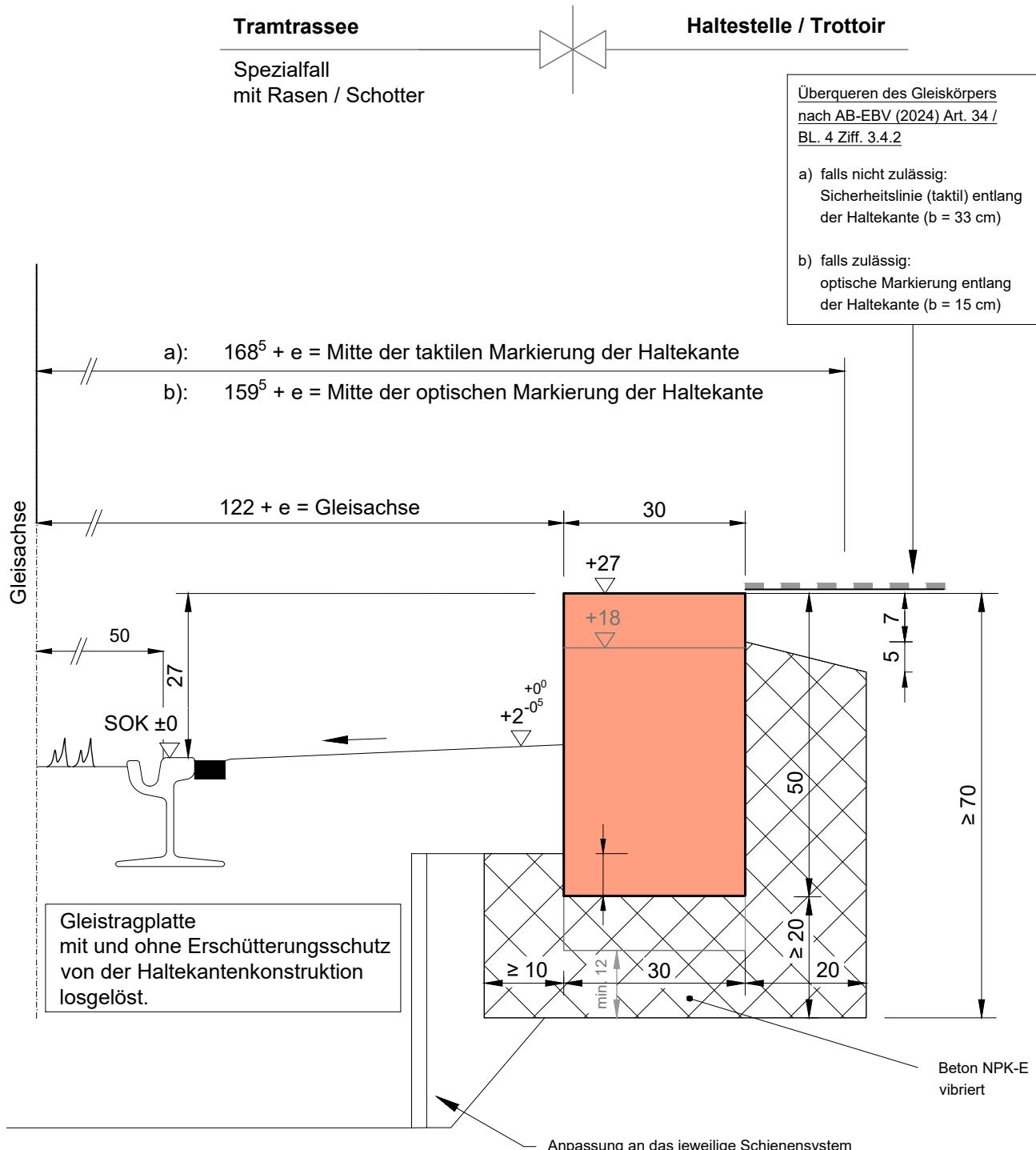


### Anwendung Kunststoffleiste bei Radius < ∞



## Spezialfall

Der Tramstein TG30 darf nur in Absprache und mit Freigabe durch die KOKO-I angewendet werden



# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 04.01.22



Bau- und Verkehrsdepartement des Kanton Basel-Stadt  
Mobilität



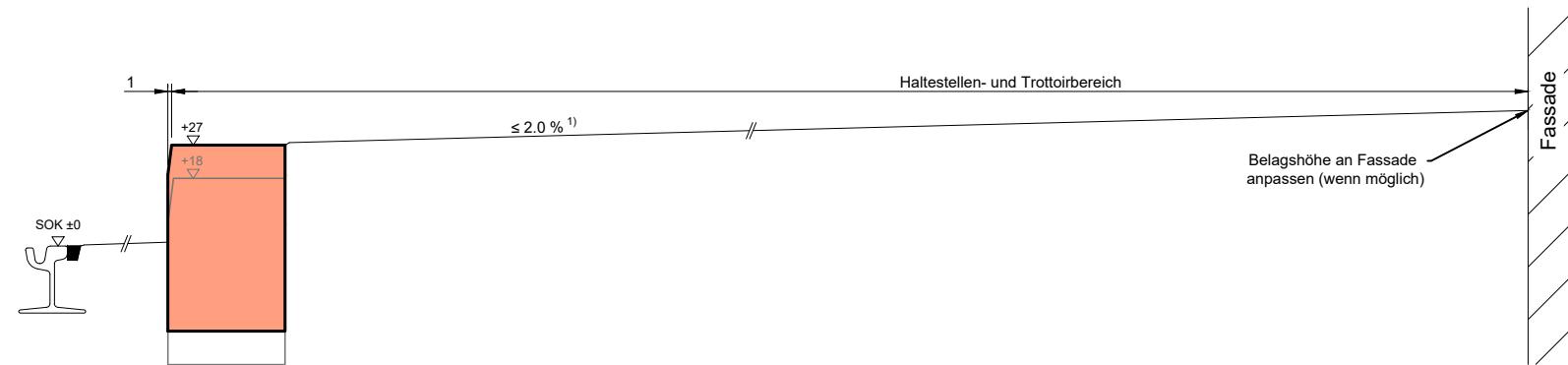
## Quergefälle Haltestelle und Trottoir

Gültig ab  
01.01.2026

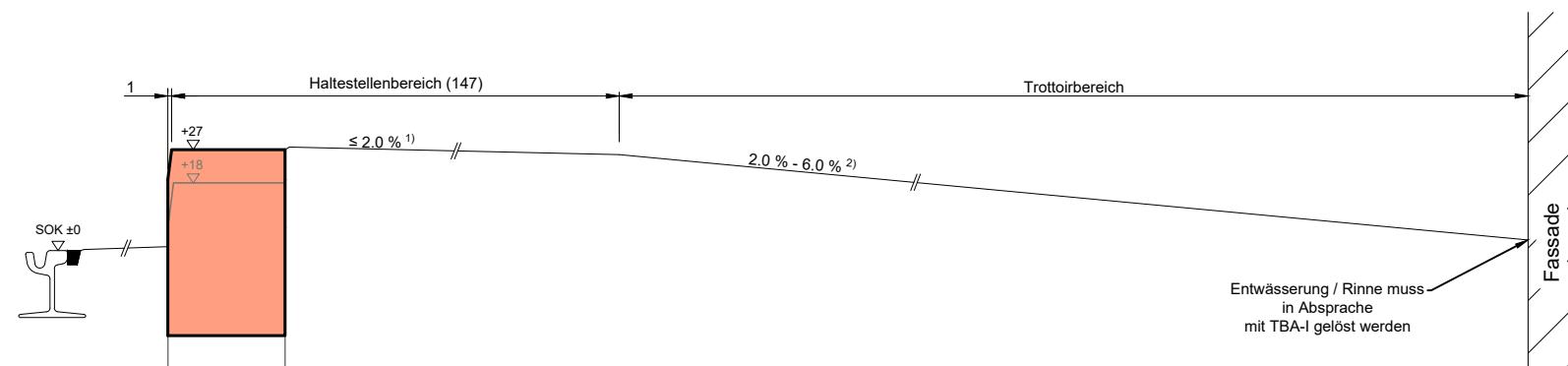
Gültig bis  
Widerruf



### Vorzugsvariante: Höhe Belag an Fassade anpassen



### Rückfallebene: Bei Gleichbleibender Höhe an Fassade



<sup>1)</sup> in begründeten Ausnahmefällen max 3.0 %

<sup>2)</sup> Wenn die max. Steigung von 6.0 % nicht eingehalten werden kann, muss das Gleis auf einer Länge von ca. 100 Meter tiefergelegt werden.

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 04.01.30

Entwässerung im Haltestellenbereich, Allgemeines

Gültig ab  
23.11.2017

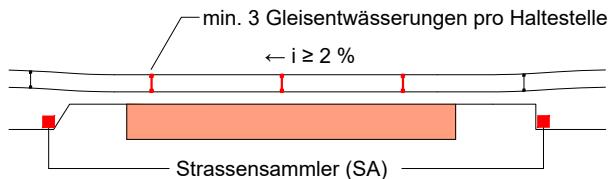
Gültig bis  
Widerruf

## Entwässerung im Haltestellenbereich, Allgemeines

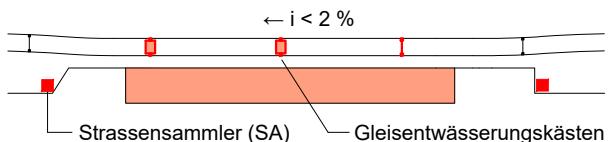
Für die Entwässerung im Tramhaltestellenbereich sind folgende Grundsätze zu beachten:

### 1.) Längsgefälle

**Längsgefälle  $i \geq 2\%$**  Die Oberflächentwässerung erfolgt über das Längsgefälle in die Strassensammler ausserhalb der Tramhaltestelle.

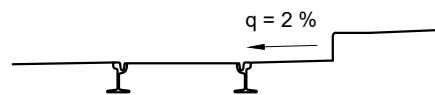


**Längsgefälle  $i < 2\%$**  Zusätzliche Oberflächenentwässerung im Haltestellenbereich erforderlich.



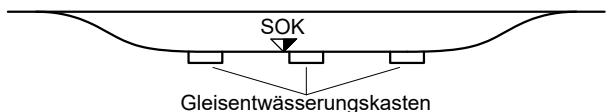
### 2.) Quergefälle

Bei Haltestellen mit einem Randstein vom Typ TS30 (Asphalt-/Betonbelag mit Durchgangsverkehr Bus, MIV, LV), muss ein Quergefälle von  $q = 2\%$  gegen die aussenliegende Tramschiene angeordnet werden.

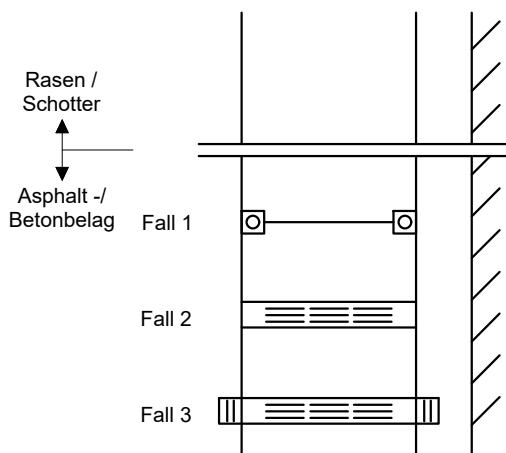


### 3.) Gleisabsenkungen (Wannen)

Bei Gleisabsenkungen (z.B. zur Gewährleistung von best. Hauseingängen) ist eine ausreichende Entwässerung durch zusätzliche Gleisentwässerungskästen vorzusehen.



### 4.) Gleissystem / Schienensystem



Entwässerungssystem	Anwendung	Abflusskapazität
Versickerung über Gleiskörper	Haltestellen mit Rasen/Schotter	abhängig vom Bodenaufbau
Entwässerungskasten - klein (an Schienen)	Haltestellen mit $i \geq 2\%$	
Entwässerungskasten - gross (zwischen Schienen)	Haltestellen mit $i < 2\%$	
Entwässerungskasten 3-fach System	Haltestellen mit $i < 1\%$ und/oder Gleisabsenkung	in Bearbeitung

### 5.) Bäume / Bepflanzung

Bei der Anordnung von Bäumen im Haltestellenbereich ist aufgrund der Verstopfungsgefahr der Entwässerung durch Blüten oder Laub die Anzahl der Entwässerungskästen resp. Einlaufschächte zu erhöhen.

### 6.) Abflusswirksame Fläche

Die abflusswirksame Fläche ist im Haltestellenbereich so gering wie möglich zu halten. Gossen (Abflussrinnen von Dachentwässerungen) sind im Haltestellenbereich nicht zulässig. Bestehende Gossen im Haltestellenbereich sind zwingend aufzuheben.

### 7.) Massgebende Regenintensität

Die massgebende Regenintensität ist situativ zu bestimmen, wobei in der Regel folgende Bemessungswerte zu berücksichtigen sind:

- Allgemein: Regendauer  $t = 5 \text{ min}$ ; Wiederkehrperiode  $T = 1 \text{ Jahr}$ ; Massgebende Regenintensität  $i_{t=5,T=1} = 222 \text{ l/s} \times \text{ha}$
- Wannen: Regendauer  $t = 5 \text{ min}$ ; Wiederkehrperiode  $T = 5 \text{ Jahre}$ ; Massgebende Regenintensität  $i_{t=5,T=5} = 358 \text{ l/s} \times \text{ha}$
- Abflusskoeffizient:  $\psi = 0.9$  (Strasse mit Asphaltbeton- oder Betonbelag)

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 04.02.01

Bau- und Verkehrsdepartement des Kanton Basel-Stadt  
Mobilität

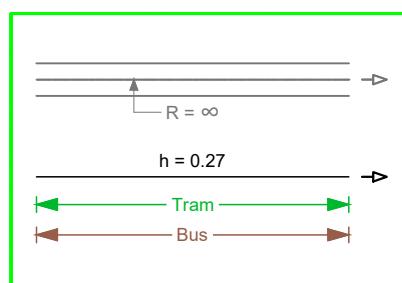


## Systemschema kombinierter Tram- und Bushaltestellen

Gültig ab  
01.01.2026

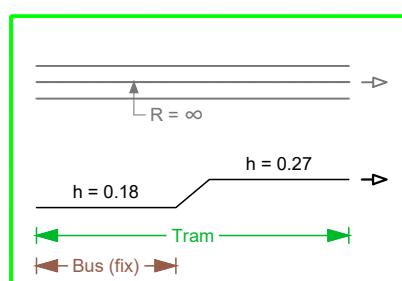
Gültig bis  
Widerruf

1. Priorität  
Normalfall bei  
gerader Busanfahrt



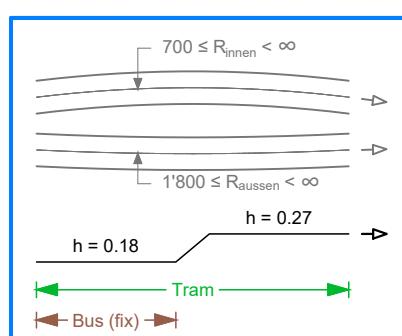
Kombihaltestelle KH1  
Bushalt flexibel  
Haltekante SOK +0.27

2. Priorität  
Anwendungsfall bei  
nicht gerader Bus-  
anfahrt



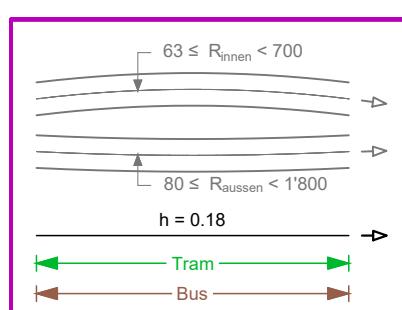
Kombihaltestelle KH2  
Bushalt fix - im hinteren Bereich  
der Haltekante  
Haltekante SOK +0.27 / +0.18

3. Priorität  
Kurvenlage mit  
grossem Gleistradius



Kombihaltestelle KH3 im Kurvenbereich  
 $R_{\text{aussen}} \geq 1'800$ ,  $R_{\text{innen}} \geq 700$  und  
Bushalt fix - im hinteren Bereich  
Haltekante SOK +0.27 / +0.18

4. Priorität  
Kurvenlage mit  
kleinem Gleistradius

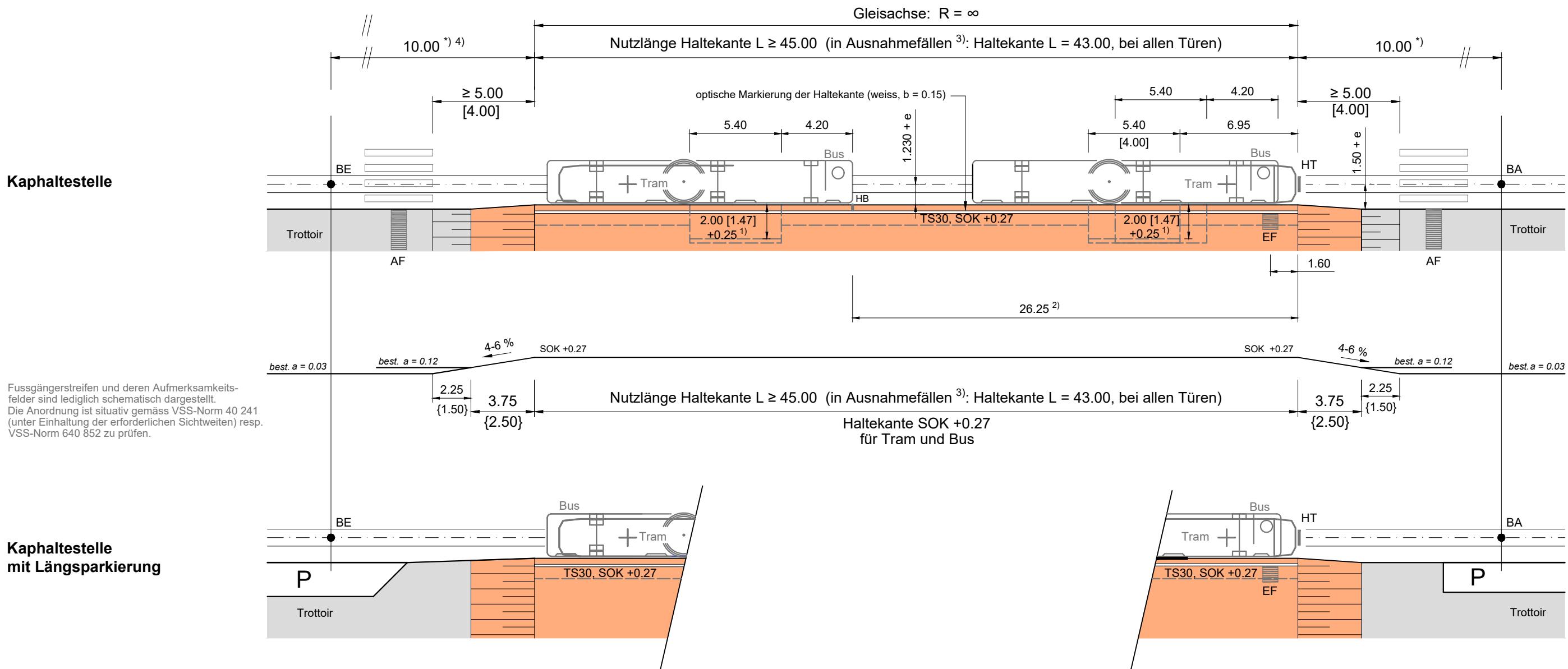


Kombihaltestelle KH4 im Kurvenbereich  
 $R_{\text{aussen}} < 1'800$ ,  $R_{\text{innen}} < 700$  und / oder  
Bushalt flexibel  
Haltekante SOK +0.18

Masse in m

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr.04.02.02

Kombinierte Tram- und Bushaltestelle: KH1, Normalfall bei gerader Busanfahrt; SOK +0.27 m (1. Priorität)



## Anmerkungen:

- Darstellung für Einfachhaltestellen
- Die Lage des Bus-Haltebalkens (HB) entspricht dem Beginn des Einstiegsfeldes (EF) (bei vorhandenem EF wird der HB nicht markiert)
- Eine Übersicht über den Platzbedarf der verschiedenen Haltestellentypen ist in der entsprechenden Arbeitshilfe enthalten.
- Die Möblierung (Ausstattung) der Haltestelle erfolgt nach Blatt Nr. 04.01.02a. Die minimal benötigte Breite für die einzelnen Elemente ist in den Blättern Nr. 04.01.02b/c ersichtlich.

<sup>1)</sup> Details Manövrierverfläche siehe Blatt Nr. 04.01.03a

<sup>2)</sup> Positionierung Bus unter Berücksichtigung der Lage der Manövrierverfläche und der Möblierung

<sup>3)</sup> über den Ausnahmefall entscheidet die KOKO-I

<sup>4)</sup> Bei einer Haltekantenlänge von 45.00 m kann in Ausnahmefällen dieser Abstand im hinteren Haltestellenbereich auf 8.00 m reduziert werden, nicht jedoch bei einer bereits reduzierten Haltekantenlänge von 43.00 m.»

<sup>\*)</sup> Gleisbogen-Anfang (BA) und -Ende (BE) an hoher Haltekante (siehe Blatt Nr. 02.07 und AB-EBV:2024, Art 18, Blatt 19 M)

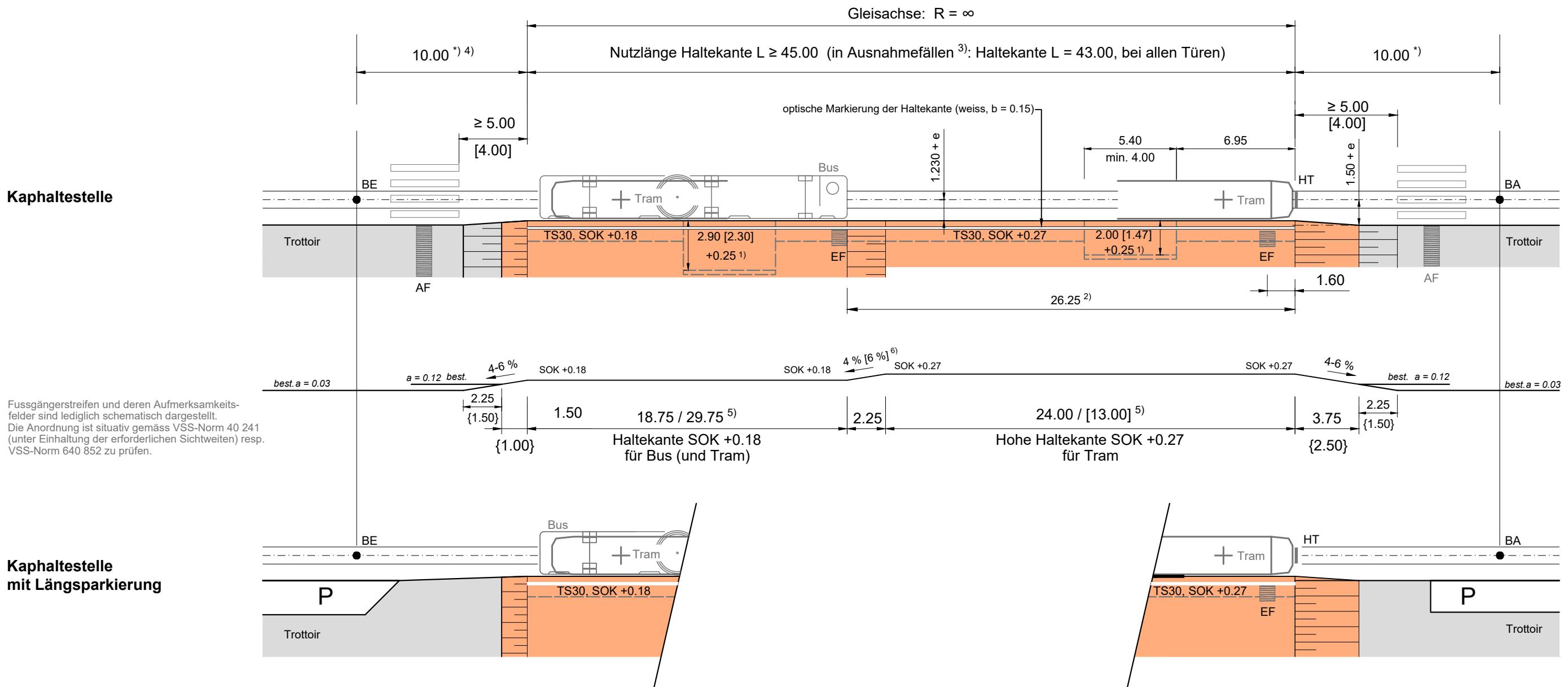
## Legende Haltestelle:

- EF: Einstiegsfeld  
AF: Aufmerksamkeitsfeld  
BA: Bogenanfang  
BE: Bogenende  
HT: Haltebalken Tram  
HB: Tramstein, schräg (h = 0.27 / 0.18 ab SOK)

[...] Minimalmasse  
{...} Werte mit 6 % Gefälle

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 04.02.03

Kombinierte Tram- und Bushaltestelle: KH2, Anwendungsfall bei nicht gerader Busanfahrt; SOK + 0.27 m / + 0.18 m (2. Priorität)



## Kurvenlage mit grossem Gleisradius

$R_{\text{aussen}} \quad 1'800 \leq R < \infty$

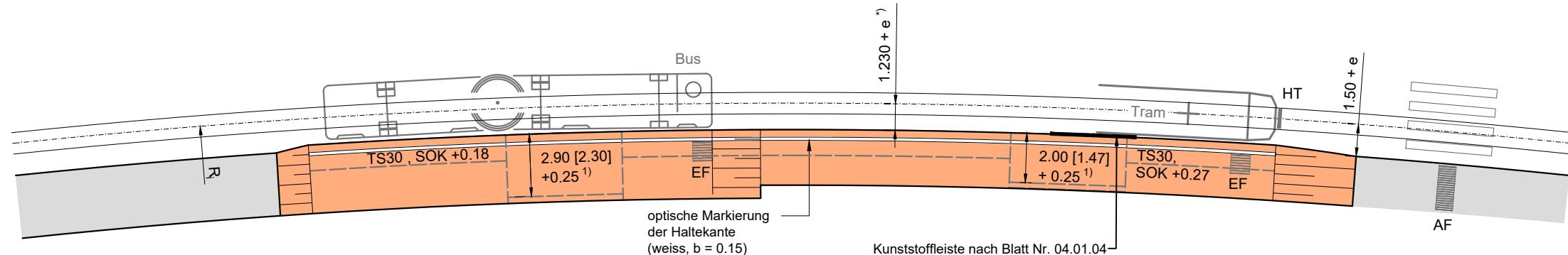
$R_{\text{innen}} \quad 700 \leq R < \infty$

und Bushalt fix

im hinteren Bereich

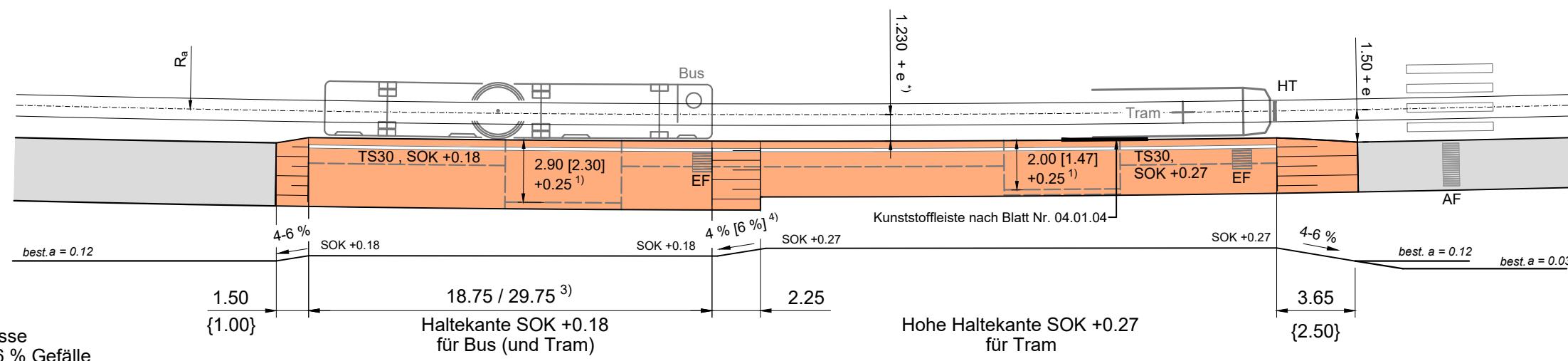
**Haltekante**  
**SOK +0.27 / +0.18**

Innenkurve /  
Rechtskurve



Aussenkurve /  
Linkskurve

[...] Minimalmasse  
[...] Werte mit 6 % Gefälle



Fussgängerstreifen und deren Aufmerksamkeitsfelder sind lediglich schematisch dargestellt.  
Die Anordnung ist situativ gemäss VSS-Norm 40 241 (unter Einhaltung der erforderlichen Sichtweiten) resp. VSS-Norm 640 852 zu prüfen.

### Legende Haltestelle:

- EF: Einstiegsfeld
- AF: Aufmerksamkeitsfeld
- BA: Bogenanfang
- BE: Bogenende
- HT: Haltebalken Tram
- HB: Tramstein, schräg ( $h = 0.27 / 0.18$  ab SOK)

### Anmerkungen:

- Eine Übersicht über den Platzbedarf der verschiedenen Haltestellentypen ist in der entsprechenden Arbeitshilfe enthalten.
- Die Möblierung (Ausstattung) der Haltestelle erfolgt nach Blatt Nr. 04.01.02a. Die minimal benötigte Breite für die einzelnen Elemente ist in den Blätter Nr. 04.01.02b/c ersichtlich.
- Die Lage des Bus-Haltebalkens (HB) entspricht dem Beginn des Einstiegsfeldes (EF) (bei vorhandenem EF wird der HB nicht markiert)

1) Details Manövriertfläche siehe Blätter Nr. 04.01.03a und 04.03.10

2) Positionierung Bus unter Berücksichtigung der Lage der Manövriertfläche und der Möblierung

3) Minimale Kissenlänge  $L \geq 13.00$  m

4) 4% anzustreben, in Kumulation mit dem Strassenlängsgefälle 6 % nach Möglichkeit nicht überschreiten

\* Bei TS30 im Bereich der Kunststoffleiste: Mass = 1.221 m

## Kurvenlage mit kleinem Gleisradius

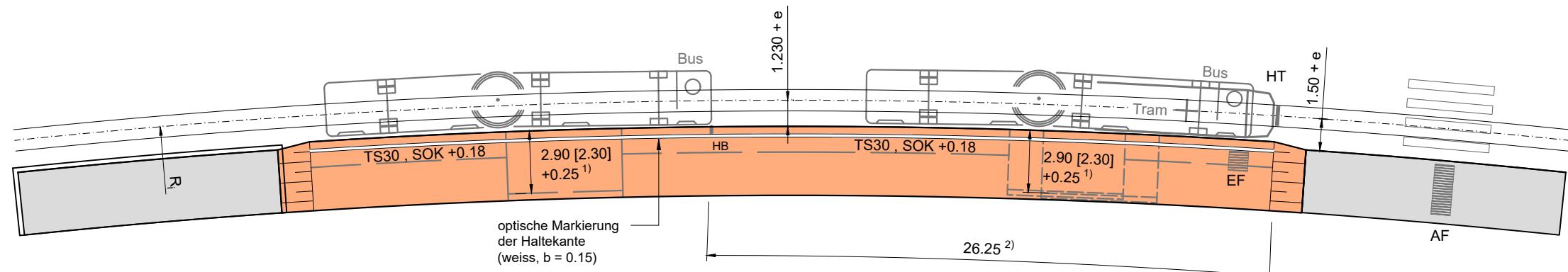
$R_{\text{aussen}} \quad 80 \leq R < 1'800$

$R_{\text{innen}} \quad 63 \leq R < 700$

und / oder Bushalt flexibel

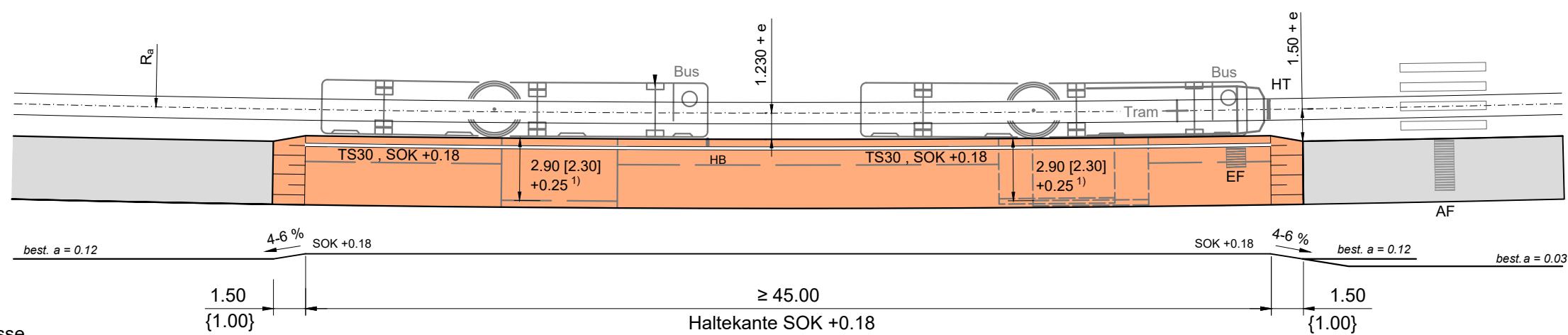
**Haltekante**  
**SOK +0.18**

Innenkurve /  
Rechtskurve



Aussenkurve /  
Linkskurve

[...] Minimalmasse  
[...] Werte mit 6 % Gefälle



### Legende Haltestelle:

- EF: Einstiegsfeld
- AF: Aufmerksamkeitsfeld
- BA: Bogenanfang
- BE: Bogenende
- HT: Haltebalken Tram
- HB: Tramstein, schräg ( $h = 0.27 / 0.18$  ab SOK)

### Anmerkungen:

- Eine Übersicht über den Platzbedarf der verschiedenen Haltestellentypen ist in der entsprechenden Arbeitshilfe enthalten.
- Die Möblierung (Ausstattung) der Haltestelle erfolgt nach Blatt Nr. 04.01.02a. Die minimal benötigte Breite für die einzelnen Elemente ist in den Blätter Nr. 04.01.02b/c ersichtlich.
- Die Lage des Bus-Haltebalkens (HB) entspricht dem Beginn des Einstiegsfeldes (EF) (bei vorhandenem EF wird der HB nicht markiert)

1) Details Manövrierverfläche siehe Blätter Nr. 04.01.03a und 04.03.10

2) Positionierung Bus unter Berücksichtigung der Lage der Manövrierverfläche und der Möblierung

3) Minimale Kissenlänge  $L \geq 13.00$  m

Fussgängerstreifen und deren Aufmerksamkeitsfelder sind lediglich schematisch dargestellt.  
Die Anordnung ist situativ gemäss VSS-Norm 40 241 (unter Einhaltung der erforderlichen Sichtweiten) resp. VSS-Norm 640 852 zu prüfen.

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr.04.02.06

Normalprofil Kombinierte Tram- und Bushaltestelle

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf

## Tiefe Haltekante SOK +0.18

### Breite 1<sup>4)</sup> (B1)

Normalfall (inkl. ES)  $\geq 3.20$  mit Geländer /  $\geq 3.15$  ohne  
Minimalfall (exkl. ES)  $\geq 2.60$  mit Geländer /  $\geq 2.55$  ohne

Zuschläge:  
siehe B2

Werden die Zuschläge weggelassen und/oder  
nur Minimalmasse angewendet, muss dies begründet werden

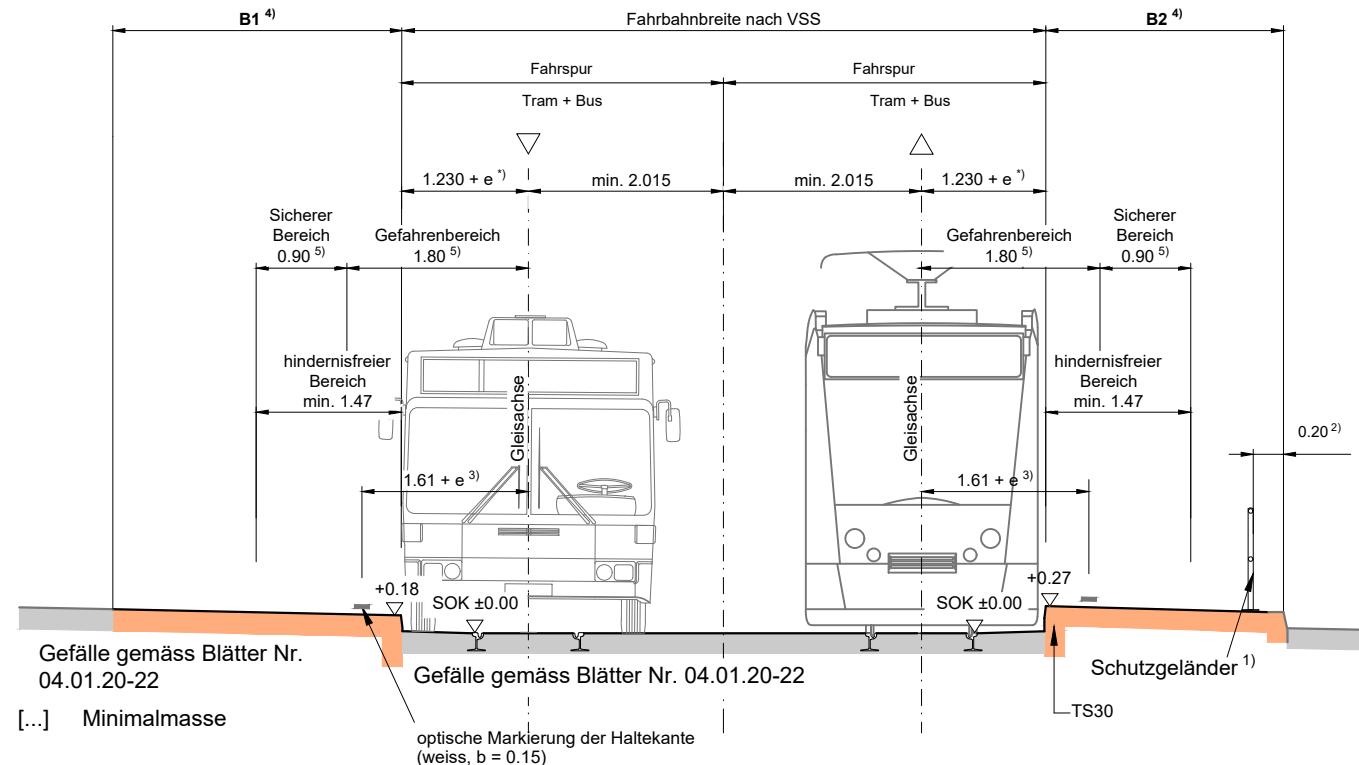
## Hohe Haltekante SOK +0.27

### Breite 2<sup>4)</sup> (B2)

ES = Rollstuhl inkl. kuppelbarem elektrischem Antriebsgerät / Behinderten-Elekroscooter  
Normalfall (inkl. ES)  $\geq 2.30$  mit Geländer /  $\geq 2.25$  ohne  
Minimalfall (exkl. ES)  $\geq 1.72$  mit Geländer /  $\geq 1.65$  ohne

Zuschläge:

+0.70 bei mässiger bis starker Personenbelastung (~ ab 1500 Ein- & Aussteiger pro Teilhaltestelle)  
+1.20 bei starker Personenbelastung (~ ab 5000 Ein- & Aussteiger pro Teilhaltestelle)



## Anmerkung:

- 1) Anordnung von Schutzgeländern gem. Dokument: "Beurteilung der Notwendigkeit von Schutzgeländern mit und ohne Spritzschutz auf Inselhaltestellen"
- 2) Minimalmasse bei Wartehallen 0.30 m, bei Schutzgeländer 0.20 m.  
In diesem Fall kann der Sicherheitszuschlag (Normalprofil Strasse) bis zu einer Ransteinhöhe von  $h = 0.16$  m dem Trottoir-/resp. Haltestellenbereich zugeschlagen werden.  
(VSS-Norm 640 201 Ziff. 8 / Anordnung Kt. BS)  
Herleitung siehe Blatt Nr. 04.01.20
- 3)
- 4)
- 5)
- <sup>\*)</sup>

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr.04.02.07

Kombinierte Tram- und Bushaltestelle; Isometrie KH2

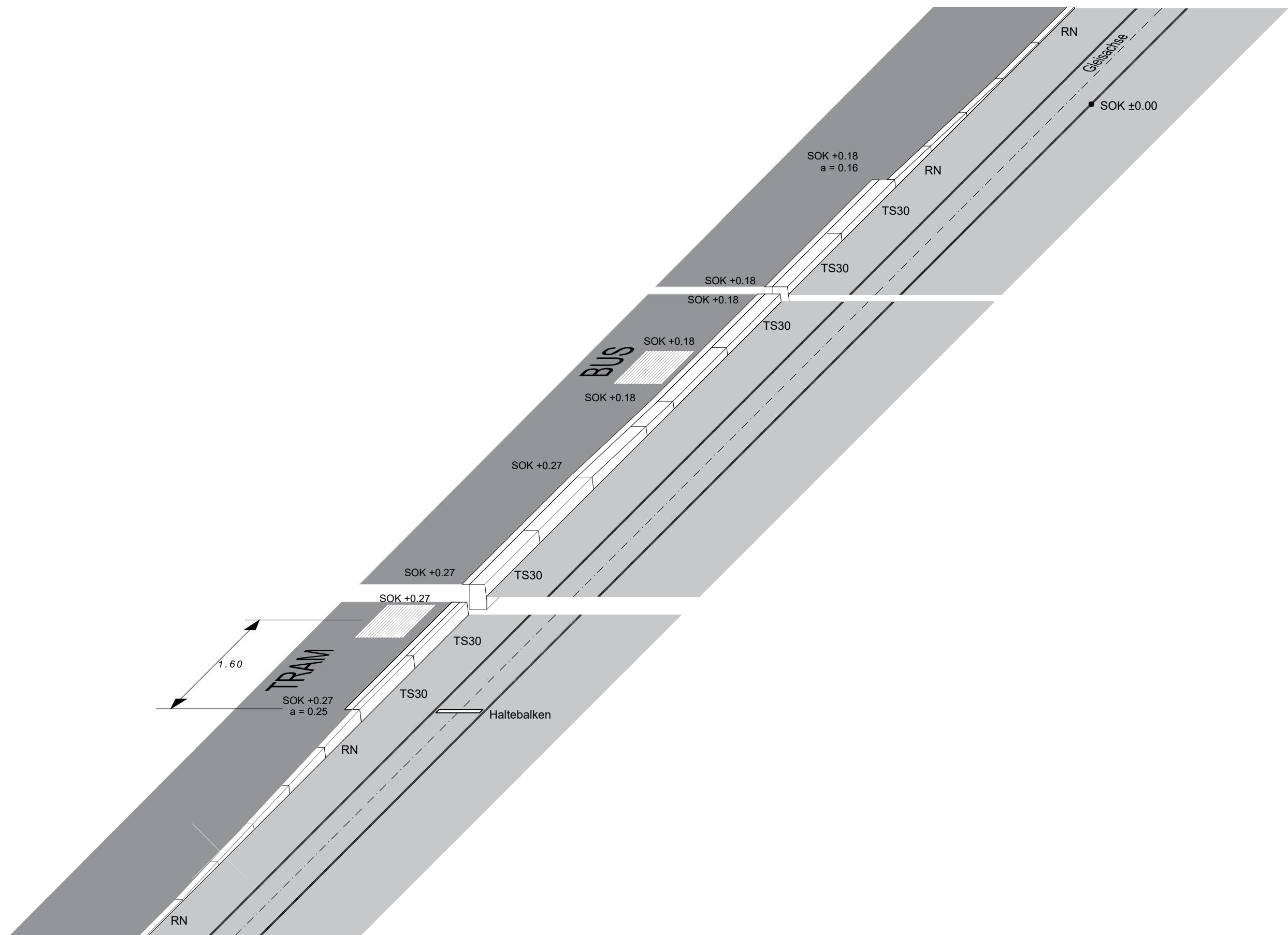


Bau- und Verkehrsdepartement des Kanton Basel-Stadt  
Mobilität



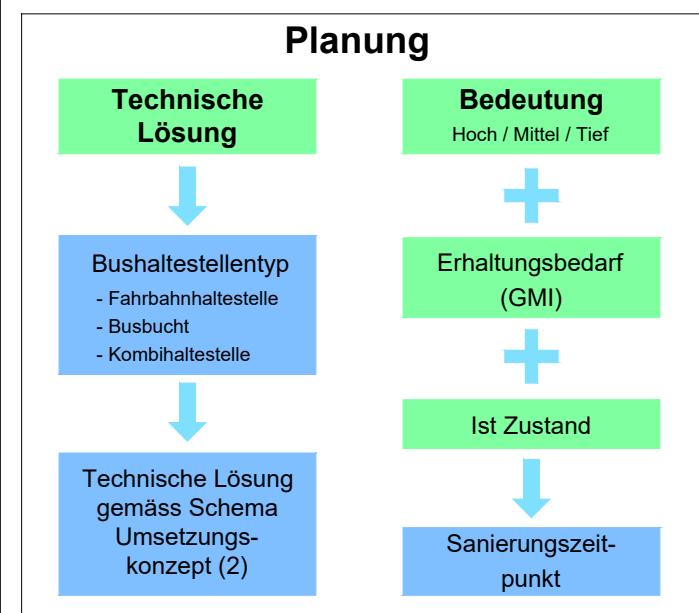
Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf

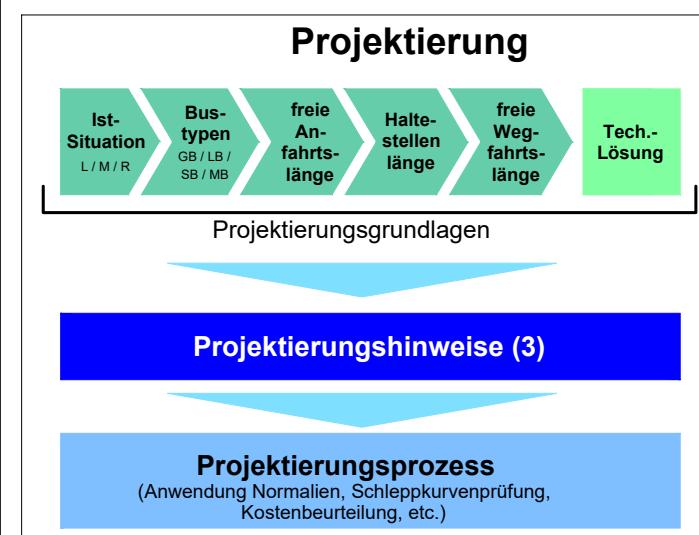


### 1) Allgemein

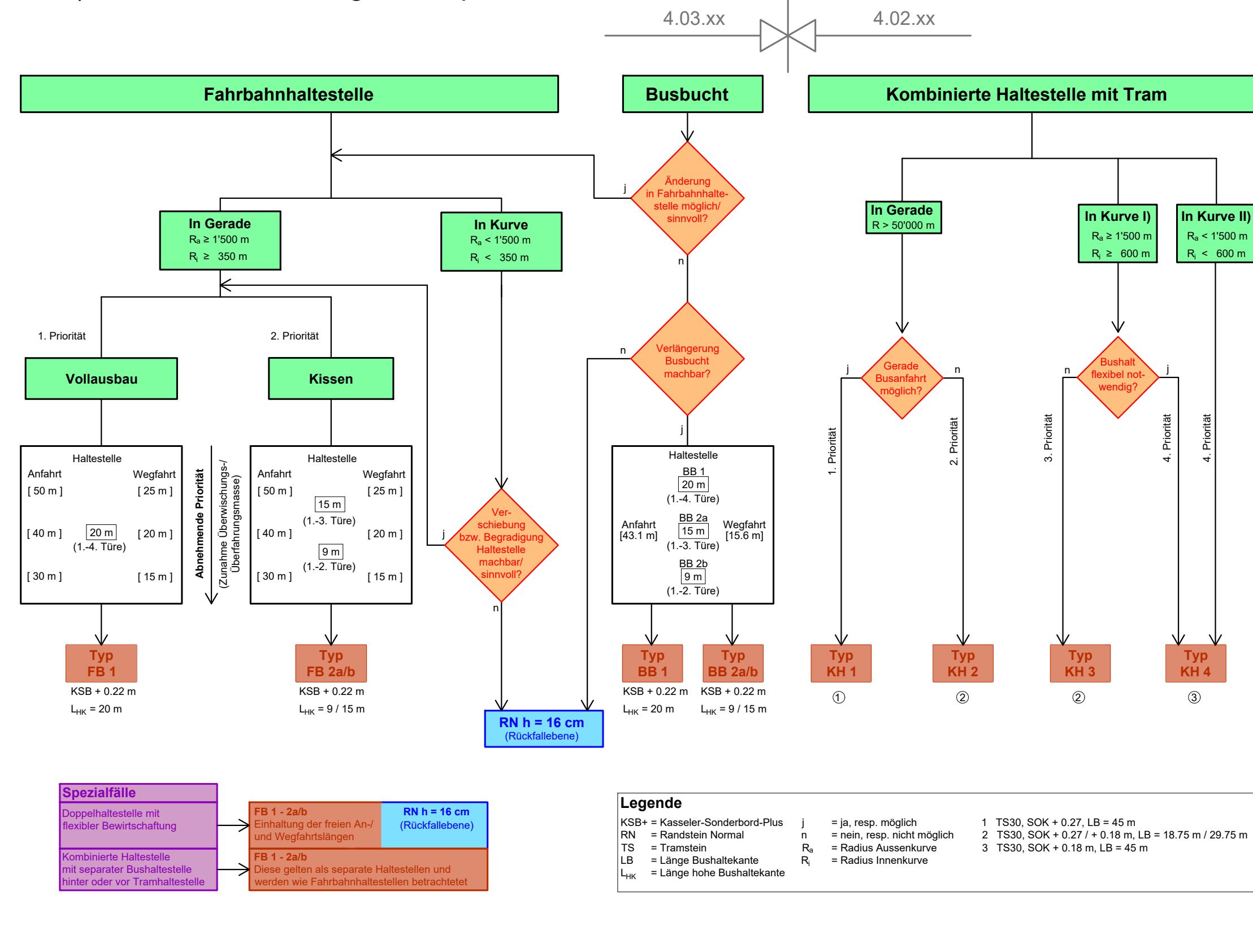
Bei der Planung eines Bushaltestellenumbaus nach BehiG wird der Umsetzungsgrad durch die technisch, machbare Lösung festgelegt. Für die zeitliche Etappierung des BehiG gerechten Haltestellenumbaus ist die Bedeutung der Haltestelle, der geplante Sanierungszeitpunkt im Rahmen der Erhaltungsplanung, der Ist-Zustand und die Lage im Netz massgebend.



Die Projektierung richtet sich primär nach der technischen Lösung, welche aus dem Umsetzungskonzept (2) hervorgegangen ist. Die Bedeutung der Haltestelle ist dabei eine Hintergrundinformation. Im Verlaufe des Projektierungsprozesses kann damit die Verhältnismässigkeit von möglichen Projektmaßnahmen beurteilt werden.



### 2) Schema Umsetzungskonzept



## 3) Projektierungshinweise; Allgemein

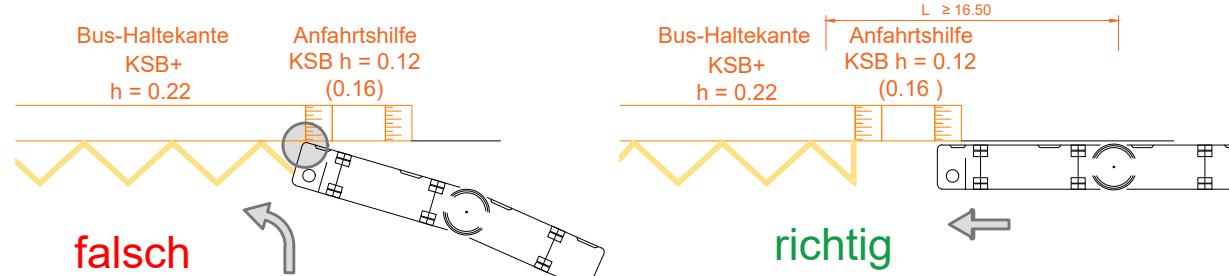
Bei den nachfolgenden Hinweisen ist nur bei Abweichung der beschriebenen Normfälle mit maximaler An-/ und Wegfahrlänge eine vertiefte Prüfung (z.B. mittels Schleppkurvenprüfung) erforderlich.

Fahrgeschwindigkeiten für Schleppkurvensimulation:

- Standard: 10-15 km/h  
- Minimal: < 10 km/h

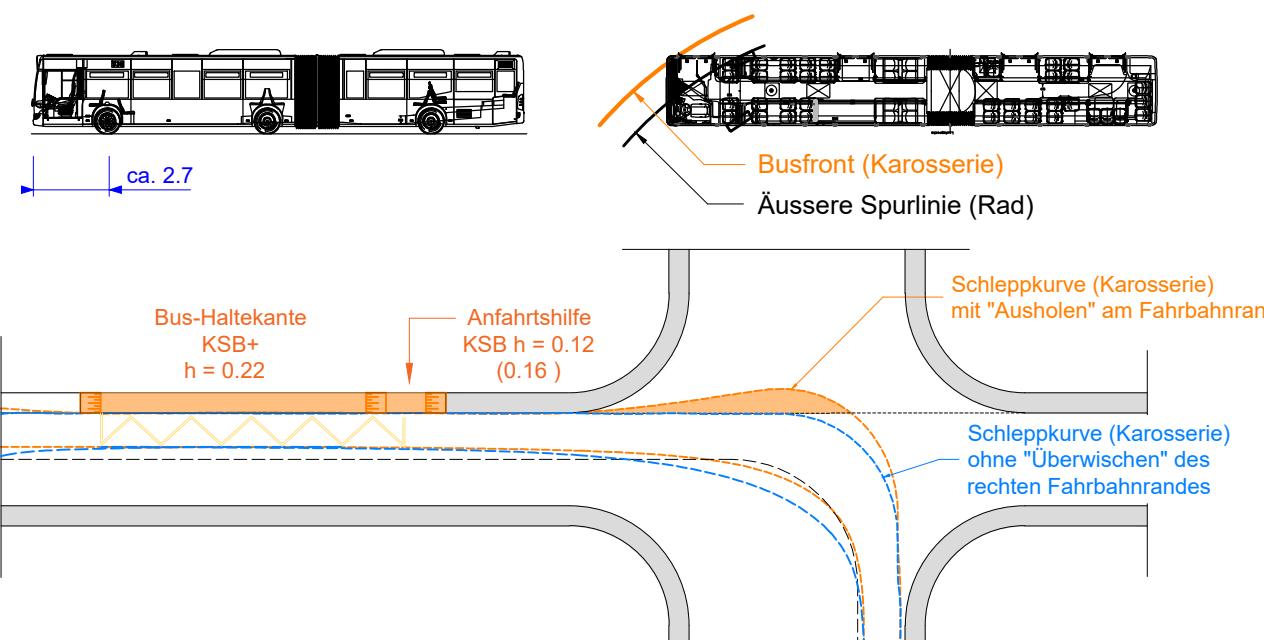
- A) Für die Anfahrt an eine hohe Haltekante muss der Bus, im Abstand von ca. einer ganzen Fahrzeuglänge, vor der Haltekante parallel zur Haltekante ausgerichtet sein.

-> Ausreichend freie Anfahrlänge vorsehen (Schleppkurvenprüfung)



- B) Für eine parallele Ausrichtung des Busses vor der Haltekante ist allenfalls ein "Ausholen" erforderlich, was zu einem Überwischen des Strassenrandes führen kann.

-> Zulässigkeit des Überwischen vor der Haltekante klären und Schleppkurvenprüfung



- C) Die Querneigung des Haltestellenbereiches sollte zur Haltekante hin erfolgen. Extreme Neigungen mit  $q > 4\%$  sind zu vermeiden. Bei ungünstigen Gefällsverhältnissen in Kombination mit einem Überwischen der Buskarosserie muss die Höhe des Randabschlusses kritisch beurteilt werden. Dies gilt auch für Haltekanten mit  $h \leq 0.16 \text{ m}$ .

-> Schleppkurvenprüfung mit Berücksichtigung der projektierten/bestehenden Gefällsverhältnisse

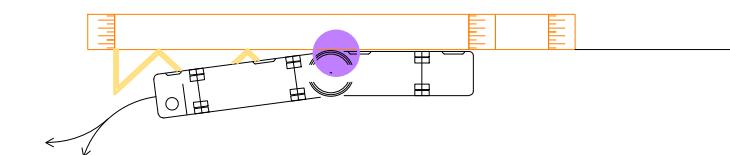
- D) Bei einer hohen Bushaltekante mit einem Kasseler-Sonderbord-Plus Stein ist ein seitliches Überwischen der Buskarosserie lediglich im Bereich der oberen Ausrundung (RBO) möglich. Aufgrund des seitlichen Karosserieüberhangs (KÜ) reduziert sich die zulässige, seitliche Überwischung (seitliches Ausscheren) auf ca. 0.04 m. Aus diesem Grund muss der Bus parallel an die Haltekante an-/ und wegfahren können, da ansonsten die Buskarosserie an der hohen Haltekante aufsetzen kann.

-> Kein Überwischen im Bereich der hohen Haltekante zulässig



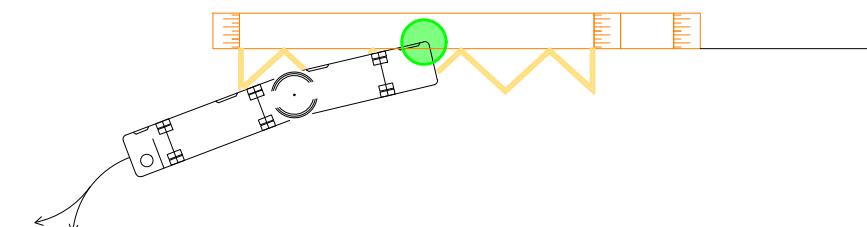
- E) Bei der Wegfahrt mit einem Gelenkbus von einer Haltestelle führt ein starker Lenkwinkeleneinschlag zu einem seitlichen Ausscheren des Gelenkbalges.

-> Ausreichend freie Wegfahrlänge vorsehen (Schleppkurvenprüfung) bis alle Fahrzeuge mit modifizierter Gelenkbalgkonstruktion ausgerüstet sind.



- F) Bei der Wegfahrt ist der Verlauf des Bushecks zu untersuchen. In der Regel weisen Busse ein angeschrägtes Heck auf, wodurch dieser Bereich weniger kritisch ist als die Busfront bei der Anfahrt oder der Gelenkbalg bei der Wegfahrt. Ein seitliches Überwischen des Hecks bis ca. 0.15 m ist in der Regel ohne Einschränkungen machbar.

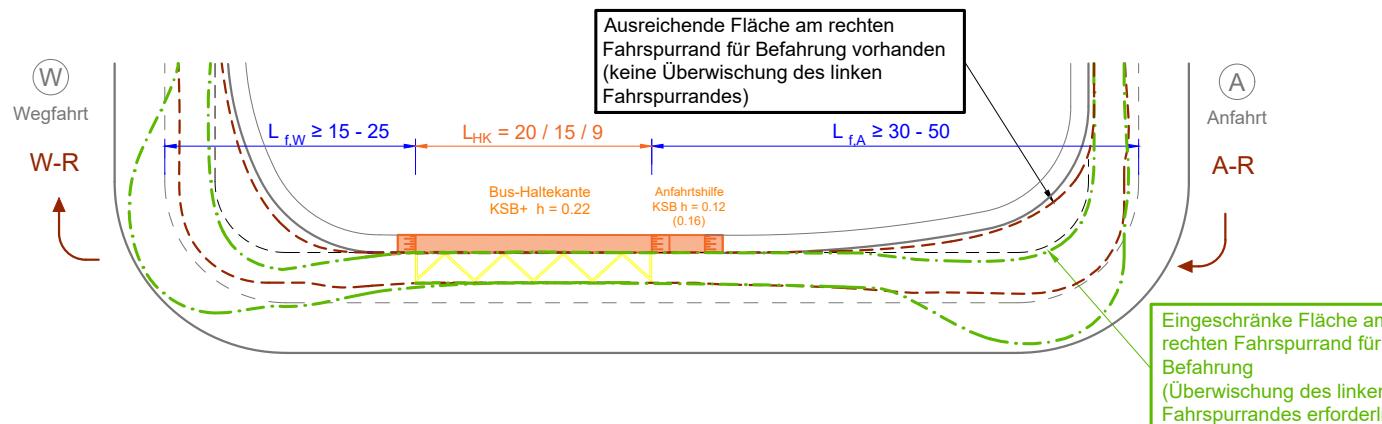
-> Ausreichend freie Wegfahrlänge vorsehen (Schleppkurvenprüfung; insbesondere bei Lang- und Midibussen)



### 3) Projektierungshinweise; An-/ und Wegfahrtsszenarien

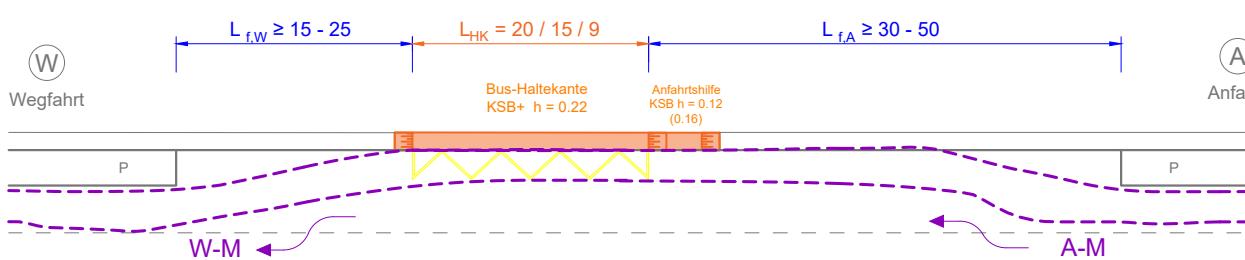
#### Fall R (Rechts)

Der Fall R berücksichtigt eine Anfahrt von rechts und eine Wegfahrt nach rechts



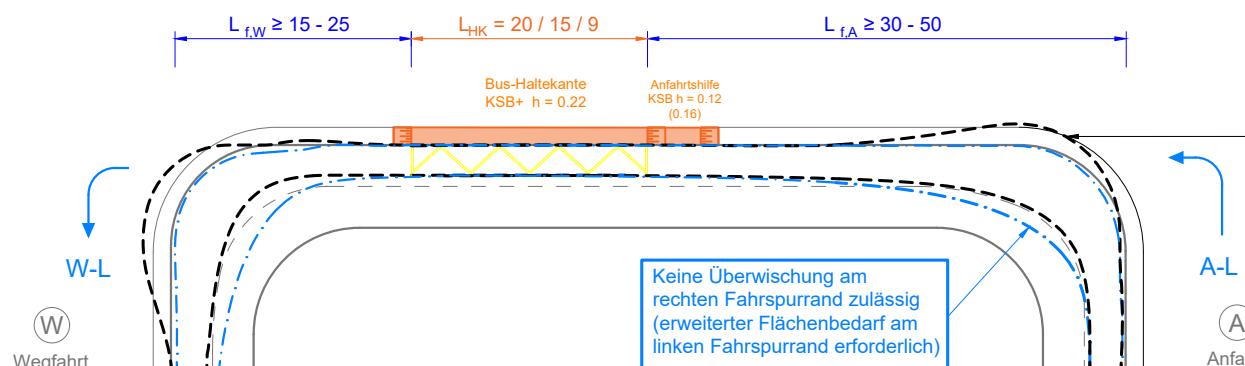
#### Fall M (Mitte)

Der Fall M berücksichtigt eine mittige An- und Wegfahrt mit einem vorhandenen Hindernis (b = 3.00 m) resp. Parkfeld



#### Fall L (Links)

Der Fall L berücksichtigt eine Anfahrt von links und eine Wegfahrt nach links



#### Grobbeurteilung der Befahrbarkeit

Für die unterschiedlichen Fahrszenarien (Fall R / M / L) ergeben sich durch die verfügbaren, freien An- und Wegfahrtslängen Einschränkungen in der Befahrung. Diese Einschränkungen variieren dabei je nach eingesetztem Bustyp. Die Befahrung kann dabei in die zwei Abschnitte 'Anfahrt' und 'Wegfahrt' unterteilt werden, welche separat zu untersuchen sind. Die unten aufgeföhrten Tabellen geben eine erste grobe Einschätzung zur Befahrbarkeit mit den verschiedenen Bustypen. Die Haltestelle selbst ist von allen Bustypen befahrbar.

Fall $L_{f,A}$	> 50 m					50 bis > 40 m					40 bis > 30 m					30 bis > 25 m				
	GB:	LB:	SB:	MB:	KB:	GB:	LB:	SB:	MB:	KB:	GB:	LB:	SB:	MB:	KB:	GB:	LB:	SB:	MB:	KB:
R	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
M	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
L	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Fall $L_{f,W}$	> 50 m					50 bis > 40 m					40 bis > 30 m					30 bis > 25 m				
	GB:	LB:	SB:	MB:	KB:	GB:	LB:	SB:	MB:	KB:	GB:	LB:	SB:	MB:	KB:	GB:	LB:	SB:	MB:	KB:
R	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
M	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
L	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

■ Keine Besonderheiten -> normale Prüfung der Befahrung vorsehen

■ Befahrung kritisch -> Vertiefte Prüfung der Befahrung vorsehen

■ Befahrung nicht - oder nur mit Einschränkungen - möglich  
-> Alternative Lösung oder normale Haltekante mit  $h = 16 \text{ cm}$  vorsehen

1) Ohne Überwischen des rechten Fahrspurrandes kritisch in Bezug auf Befahrung

2) nur mit geringer Geschwindigkeit (< 10 km/h) und Überwischen des rechten Fahrspurrandes fahrbar

3) ohne Überwischen des rechten Fahrspurrandes nicht fahrbar

4) Nicht fahrbar

5) Schlepplinie der Hinterachse prüfen

6) Nicht fahrbar infolge Gelenkbalg-Touchierung

7) Befahrung mit modifizierter Gelenkbalgkonstruktion resp. Kantenschutz prüfen

8) Kritisch in Bezug auf Heckwischen

#### Legende:

$L_{f,A}$  : freie Anfahrtslänge für den Bus  
 $L_{f,W}$  : freie Wegfahrtlänge für den Bus  
 $L_{HK}$  : Länge hohe Haltekante  
 GB : Gelenkbus L= ca. 18 m  
 LB : Langbus L= ca. 15 m  
 SB : Standardbus L= ca. 12 m  
 MB : Midibus L= ca. 10 m  
 KB : Kleinbus L= 6 - 8 m

Ein Überwischen am rechten Fahrspurrand ist zulässig, soll aber wenn möglich vermieden werden. Lässt sich dies aus Platzgründen nicht realisieren, sind Massnahmen zur Kennzeichnung/Verdeutlichung dieses Bereichs mittels Materialisierung/Markierung zu prüfen. Eine bauliche Veränderung der Randsteinführung ist zu vermeiden.

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr.04.03.02a

Bau- und Verkehrsdepartement des Kanton Basel-Stadt  
Mobilität



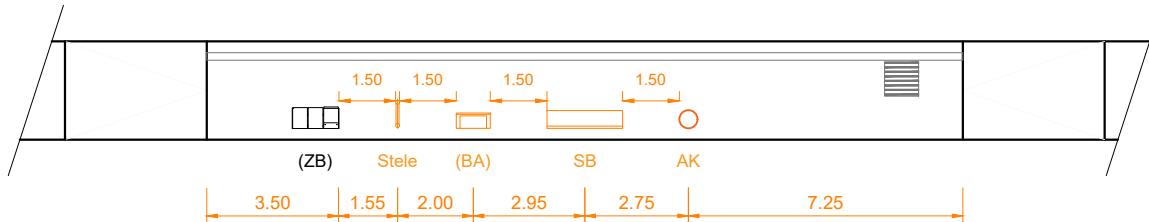
## Ausstattung Bushaltestelle

Gültig ab  
01.01.2026

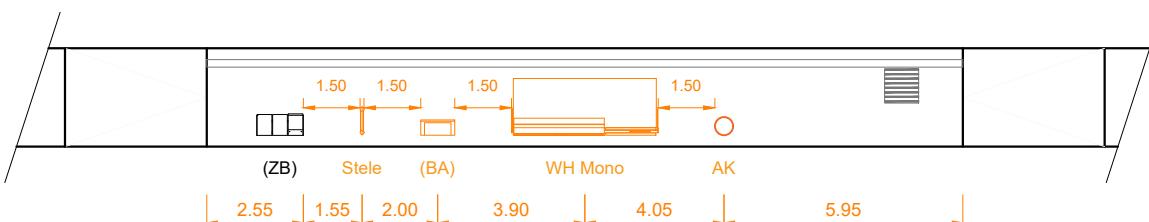
Gültig bis  
Widerruf

Die dargestellten Ausstattungsgrade gelten für Bushaltestellen  
Für kombinierte Tram- und Bushaltestellen siehe Blatt Nr. 04.01.02a.

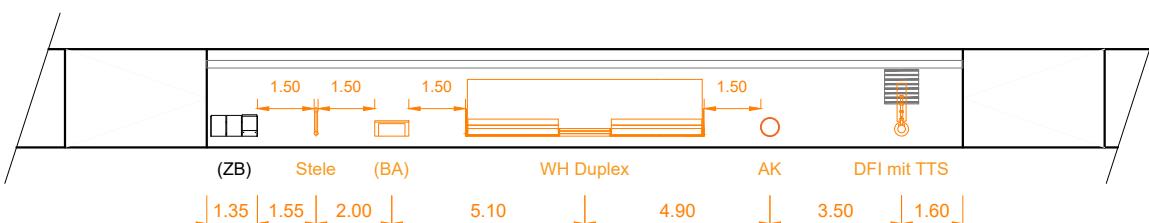
### Ausstattungsgrad I Personenfrequenz: < 200 (Einstiegende pro Tag und Haltekante)



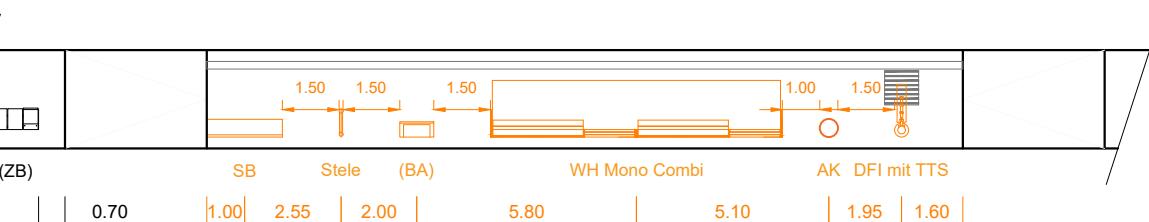
### Ausstattungsgrad II Personenfrequenz: 200 - 599 (Einstiegende pro Tag und Haltekante)



### Ausstattungsgrad III Personenfrequenz: 600 - 899 (Einstiegende pro Tag und Haltekante)



### Ausstattungsgrad IV Personenfrequenz: > 900 (Einstiegende pro Tag und Haltekante)



#### Anmerkungen:

- Die Manövrierverfläche und die hindernisfreie Fläche (Durchfahrtbreite Rollstuhl) sind gemäss Blatt Nr. 04.03.10a resp. Blatt Nr. 04.03.30 zu berücksichtigen. Infolgedessen kann/muss bei Platzknappheit auf Ausstattungselemente verzichtet werden. Die erforderlichen Minimalmasse zur Platzierung der Ausstattungselemente sind in den Blätter Nr. 04.03.02b/c ersichtlich.
- Die Anordnung der Möblierung ist situativ zu überprüfen. Die Reihenfolge der Ausstattungselemente sollte nach Möglichkeit beibehalten werden.
- Der DFI ist wo möglich mittig auf Höhe des Einstiegsfeldes zu platzieren. Details siehe Blatt Nr. 04.03.10b.
- Grundsätzlich soll jede Haltestelle mit min. einem Billettautomat ausgerüstet werden (Ausnahmen sind möglich an Haltestellen, welche nur von Ortsbuslinien bedient werden).
- Der Typ des Abfallkübels (AK) wird im Vorprojekt definiert.
- Die Zeitungskästen (ZB) werden durch Dritte erstellt und sind kein Bestandteil der Haltestellen-Ausstattung des Kantons Basel-Stadt.

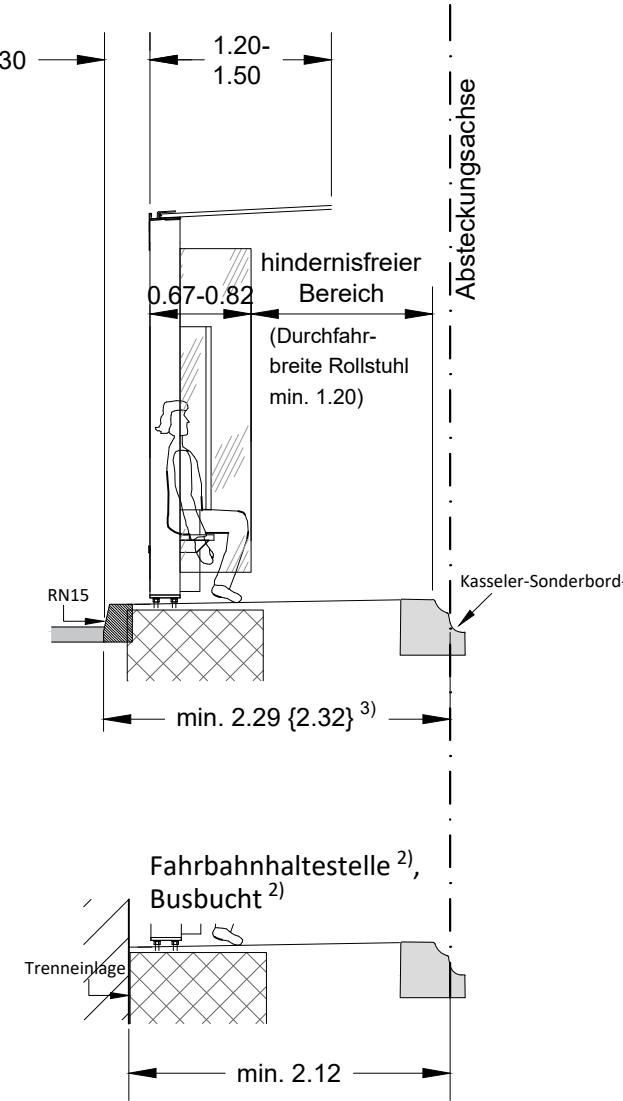
#### Legende Haltestellenausstattung:

- |     |                                  |
|-----|----------------------------------|
| AK  | : Abfallkübel                    |
| BA  | : Billettautomat                 |
| DFI | : Dynamische Fahrgästinformation |
| TTS | : Text-to-Speech                 |
| SB  | : Sitzbank                       |
| WH  | : Wartehalle                     |

Masse in m

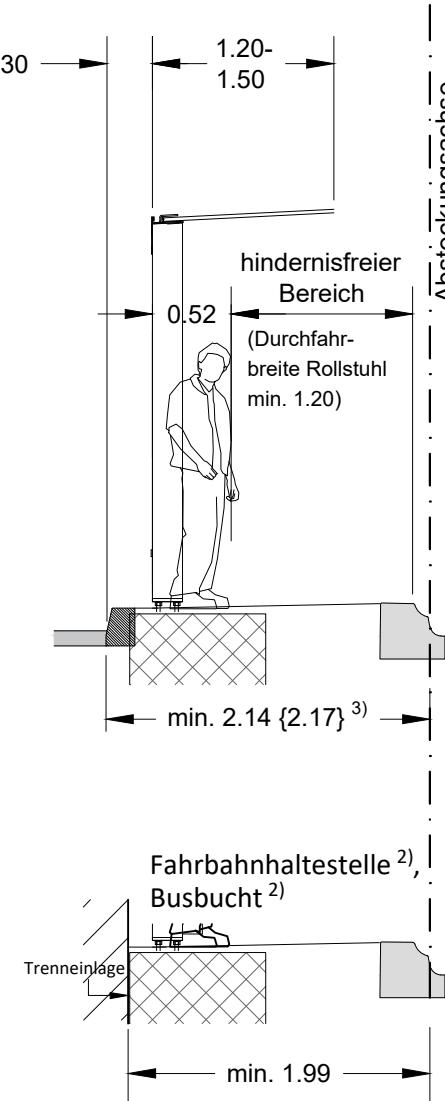
## Wartehalle mit Sitzmöglichkeit und Seitenwand

Details siehe Blatt Nr. 08.32-34  
Inselhaltestelle<sup>1)</sup>



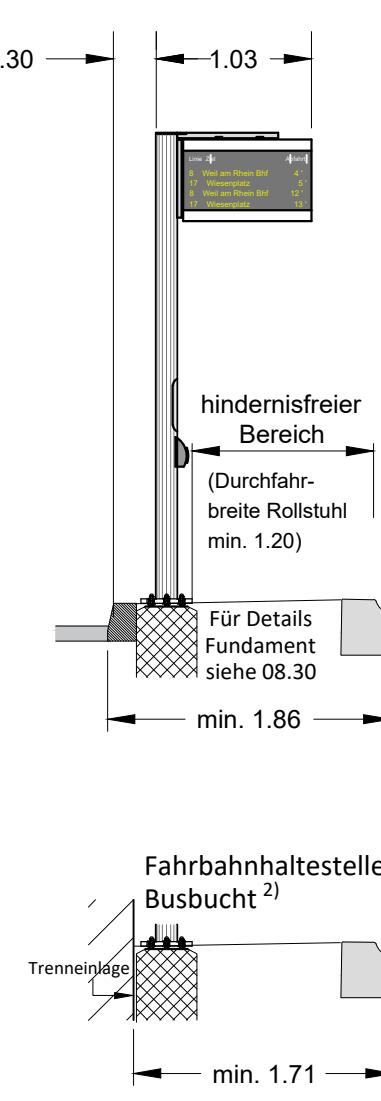
## Wartehalle ohne Sitzmöglichkeit und Seitenwand

Details siehe Blatt Nr. 08.32-34  
Inselhaltestelle<sup>1)</sup>



## DFI\*

Details siehe Blatt Nr. 08.30  
Inselhaltestelle<sup>1)</sup>



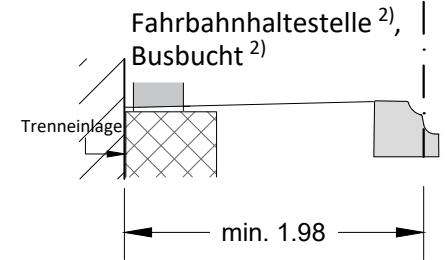
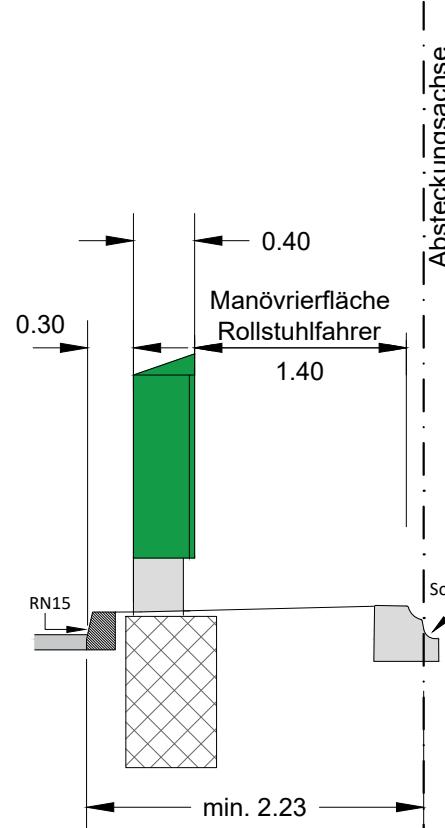
## Anmerkungen:

- <sup>1)</sup> Die Minimalbreiten sind mit und ohne Geländer identisch. Der Sicherheitszuschlag zwischen Geländer und Fahrbahn kann auf 0.20 m reduziert werden.
  - <sup>2)</sup> Die Wärmedämmung von bestehenden Bauten kann im Untergrund auf Allmend ragen. Eine nachträgliche Fassadendämmung (ober- und unterirdisch) ist gemäss BPG (4.1.2 § 78) an bestehenden Bauten möglich und zulässig. Diese kann u.U. auch 0.20 m des Allmendbereichs beanspruchen. Es ist im Projekt mit den jeweiligen Liegenschaftseigentümer zu klären, ob in naher Zukunft eine Fassadendämmung mit Auswirkungen auf Allmend ansteht.
  - <sup>3)</sup> Bei Minimalbreite ist vor Ort eine Anpassung des Fundaments nötig.
- \* die Wahrnehmung von Signalen darf durch die Platzierung von Stelen, DFI, Werbung, Pfosten etc. nicht beeinträchtigt werden (Art. 103 Abs. 2 und 4 SSV)

{ } Minimales Gesamtmaß ohne Anpassung des Fundaments

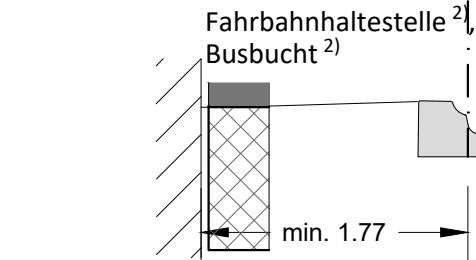
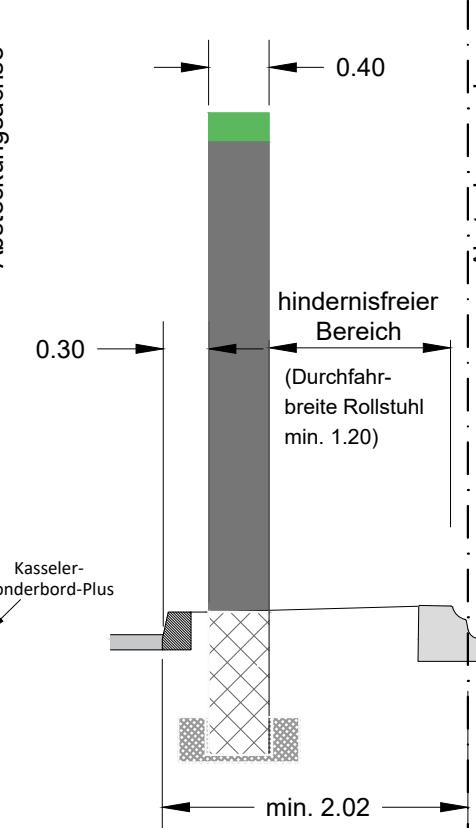
## Billettautomat

Details siehe Blatt Nr. 08.35  
Inselhaltestelle<sup>1)</sup>



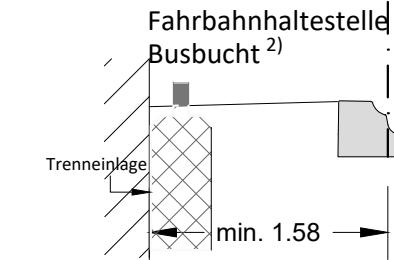
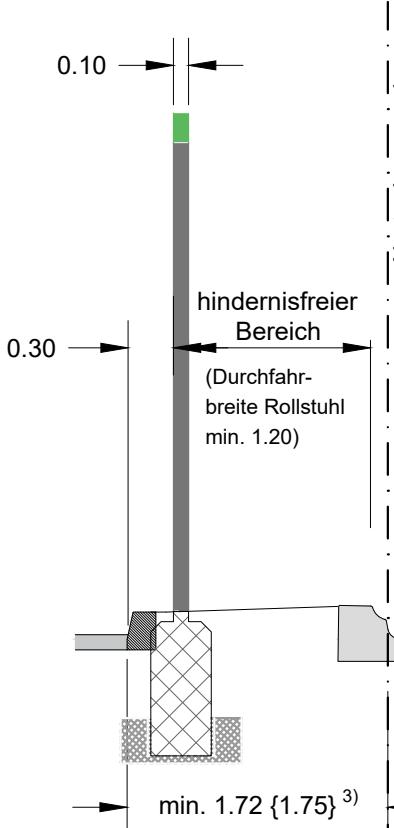
## Stele quer \*)

Details siehe Blatt Nr. 08.35  
Inselhaltestelle<sup>1)</sup>



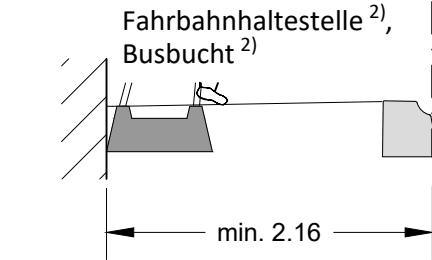
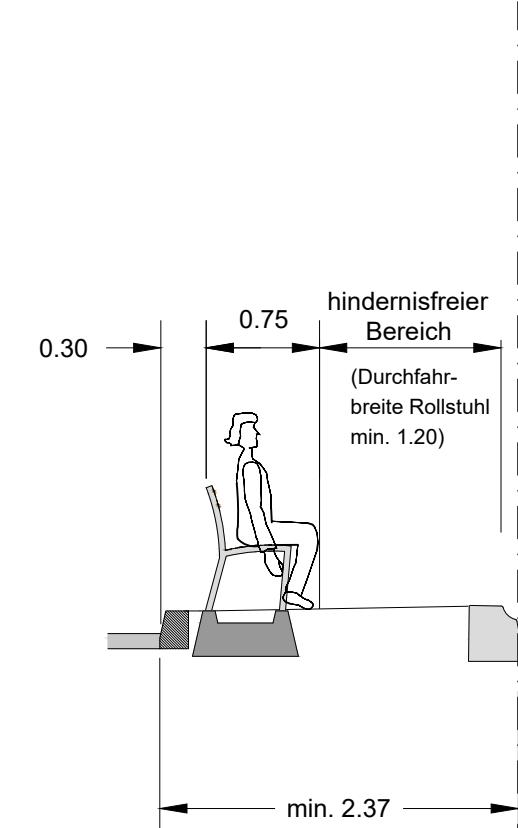
## Stele in Längsrichtung \*)

Details siehe Blatt Nr. 08.35  
Inselhaltestelle<sup>1)</sup>



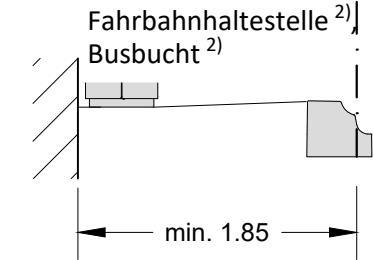
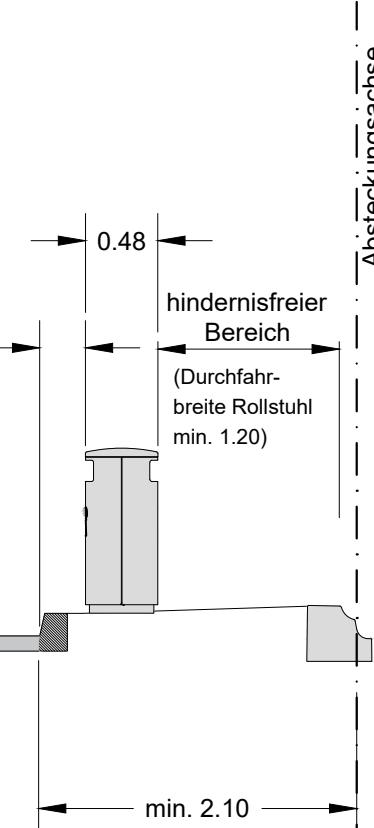
## Sitzbank

Inselhaltestelle<sup>1)</sup>



## Abfallkübel 110l

Inselhaltestelle<sup>1)</sup>



## Anmerkungen:

<sup>1)</sup> Die Minimalbreiten sind mit und ohne Geländer identisch. Der Sicherheitszuschlag zwischen Geländer und Fahrbahn kann auf 0.20 m reduziert werden.

<sup>2)</sup> Die Wärmedämmung von bestehenden Bauten kann im Untergrund auf Allmend ragen. Eine nachträgliche Fassadendämmung (ober- und unterirdisch) ist gemäss BPG (4.1.2 § 78) an bestehenden Bauten möglich und zulässig. Diese kann u.U. auch 0.20 m des Allmendbereichs beanspruchen. Es ist im Projekt mit den jeweiligen Liegenschaftseigentümer zu klären, ob in naher Zukunft eine Fassadendämmung mit Auswirkungen auf Allmend ansteht.

<sup>3)</sup> Bei Minimalbreite ist vor Ort eine Anpassung des Fundaments nötig.

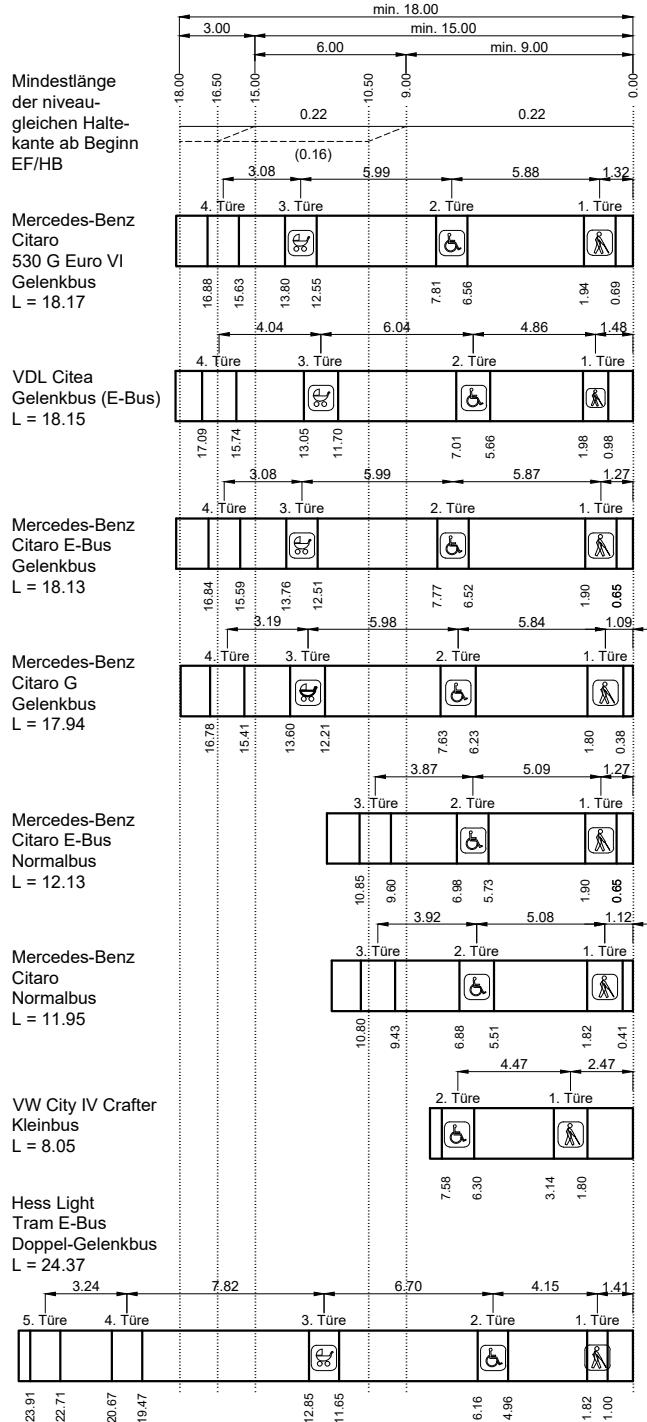
<sup>\*)</sup> die Wahrnehmung von Signalen darf durch die Platzierung von Stelen, DFI, Werbung, Pfosten etc. nicht beeinträchtigt werden (Art. 103 Abs. 2 und 4 SSV)

{ } Minimales Gesamtmass ohne Anpassung des Fundaments

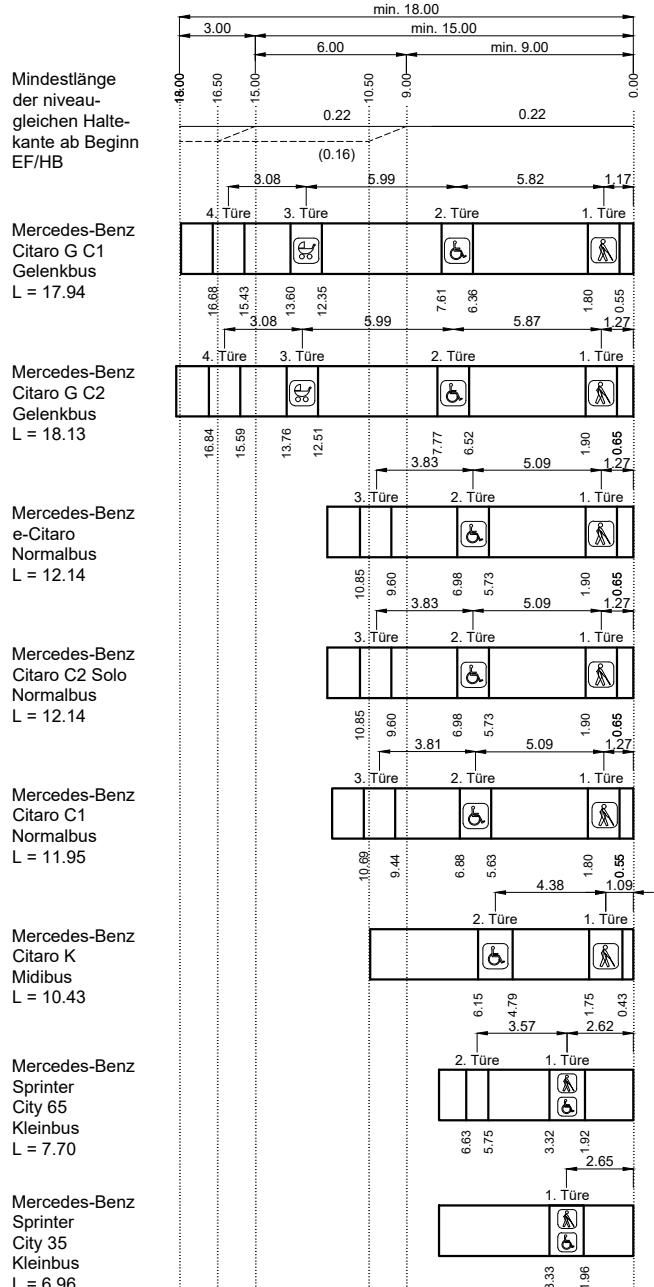
# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr.04.03.03a

## Lage der Bustüren (1)

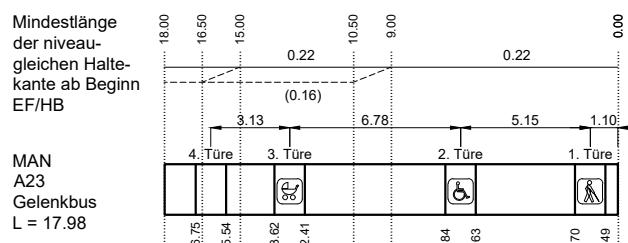
Busse der BVB



Busse der BLT



## Busse der Südbadenbus AG



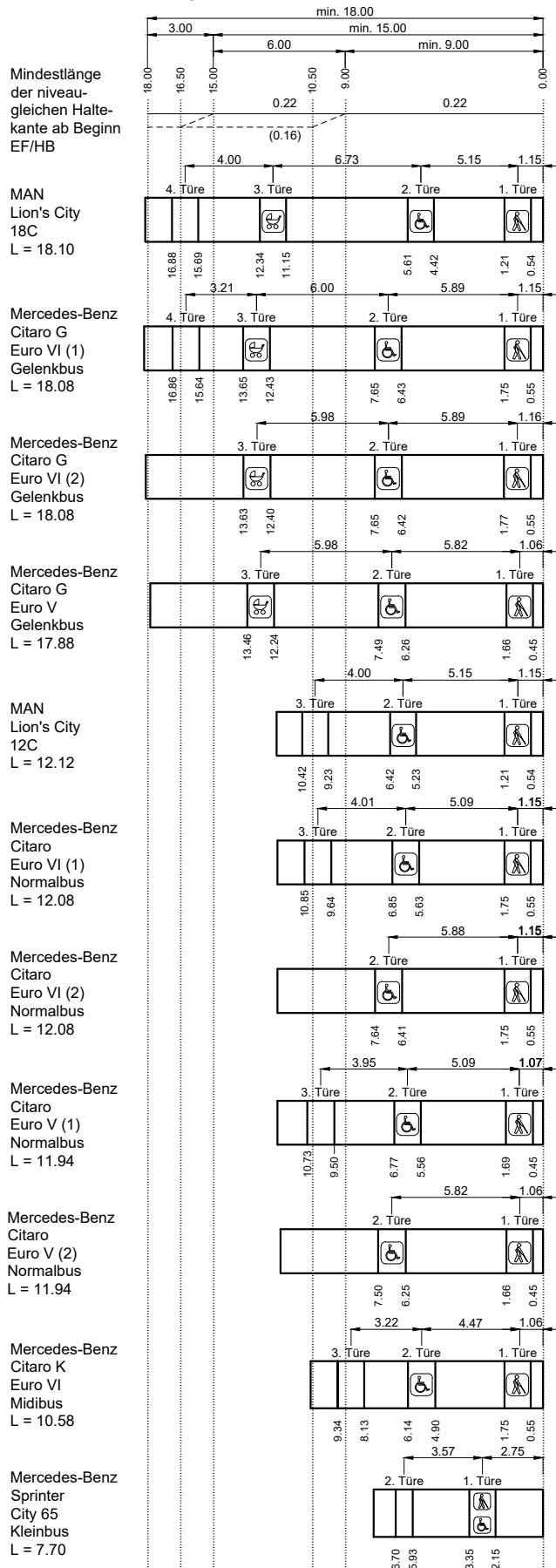
# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr.04.03.03b

Bau- und Verkehrsdepartement des Kanton Basel-Stadt  
Mobilität

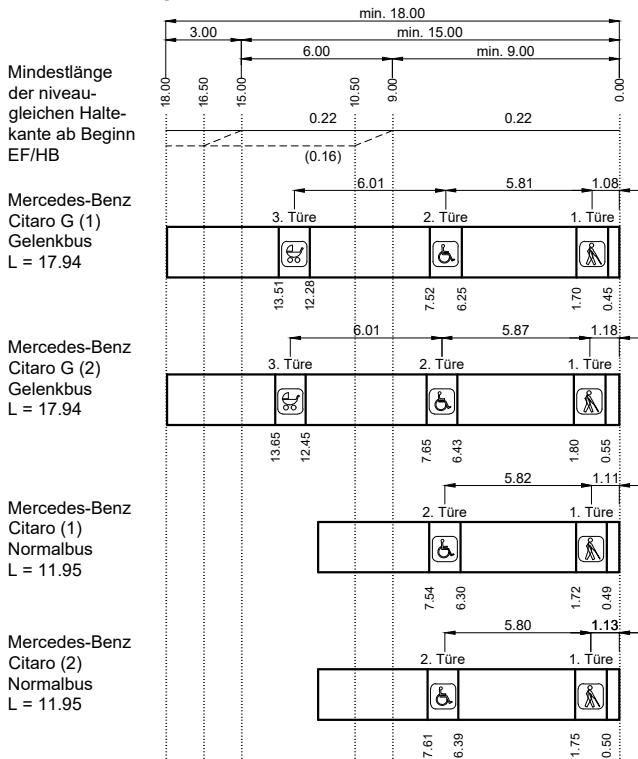


## Lage der Bustüren (2)

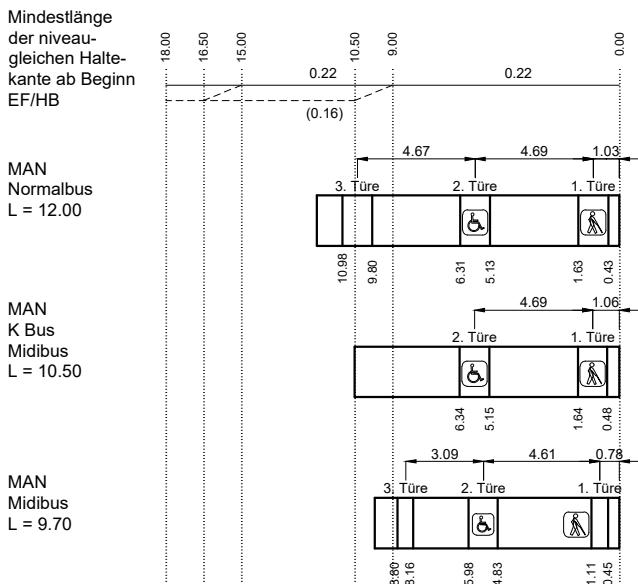
### Busse der Autobus AG



### Busse der SWEG



### Busse der Margarethen Bus AG



#### Anmerkungen:

Ersatzfahrzeuge der ÖV-Unternehmen sind auf den Blätter Nr. 4.03.03a und 4.03.03b nicht abgebildet.

#### Anmerkungen Mercedes-Busse:

Das lichte Türmass beträgt in der Regel  $b_T \sim 1.25\text{ m}$

#### Anmerkungen MAN-Busse:

Das lichte Türmass beträgt in der Regel  $b_T \sim 1.21\text{ m}$

#### Legende:

EF: Einstiegsfeld  
HB: Haltebalken

Masse in m

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr.04.03.10a

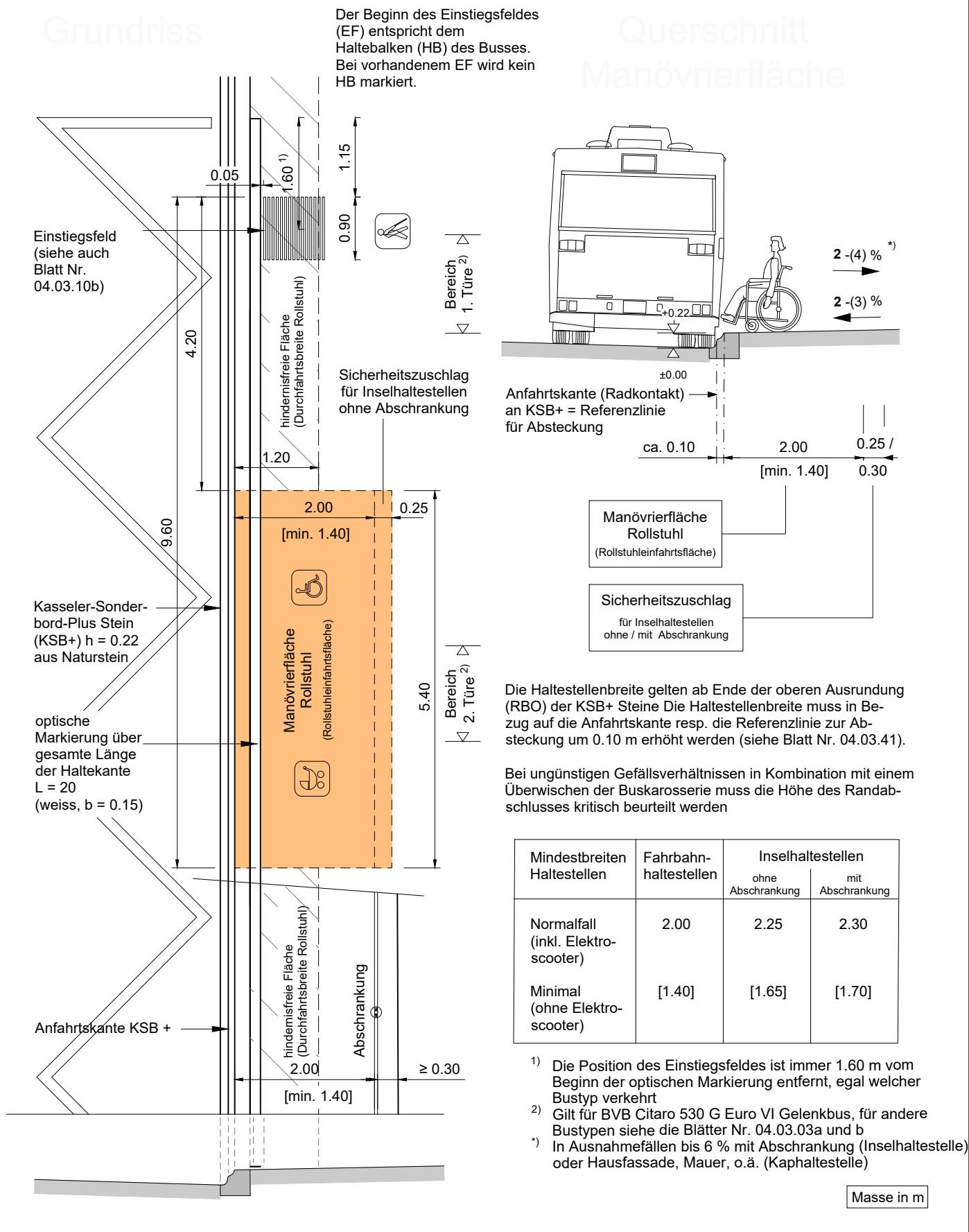
Bau- und Verkehrsdepartement des Kanton Basel-Stadt  
Mobilität



Manövrierfläche für Sehbehinderte und Rollstuhlfahrer an Bushaltestellen mit hoher Haltekante (KSB+ h = 0.22 m)

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf



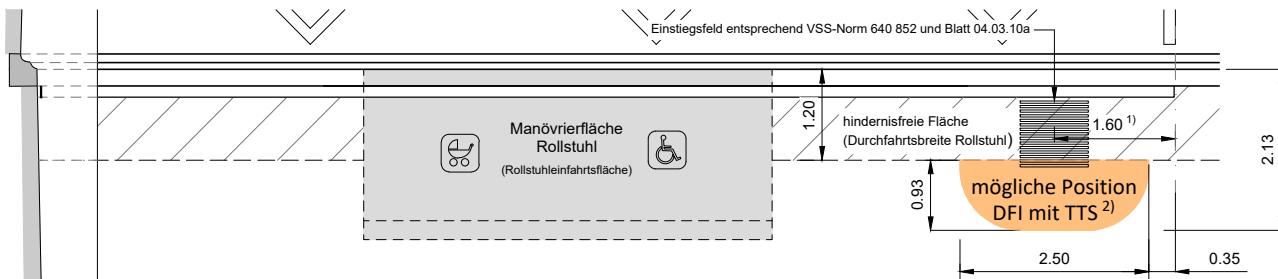
## Positionierung und Markierung DFI mit TTS bei Bushaltestellen

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf

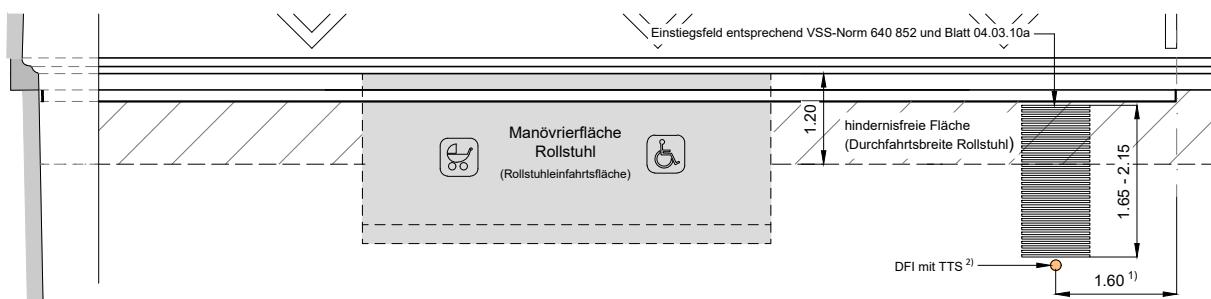
Für Tramhaltestellen siehe Blatt Nr. 04.01.03b, weitere Informationen siehe Merkblatt 114 "Leitliniensystem Schweiz, Taktile-visuelle Markierungen - Konzeption und Anwendung".

### A) Für Haltestellenbreiten bis zu 2.55 Meter



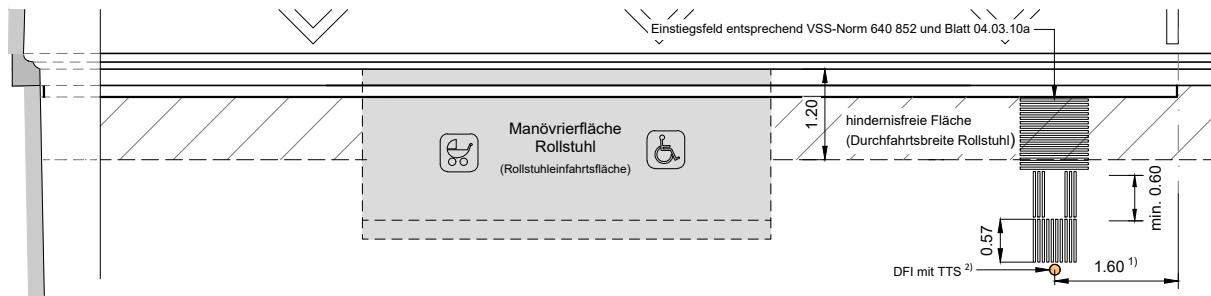
Wird der DFI 0.8 m im Umkreis des Einstiegsfeldes positioniert, kann auf eine weitere Markierung verzichtet werden (0.8 m entspricht der Suchbewegung mit dem weissen Stock). Ist dies nicht möglich, kommt D) zur Anwendung.

### B) Für Haltestellenbreiten zwischen 2.55 und 3.00 Meter



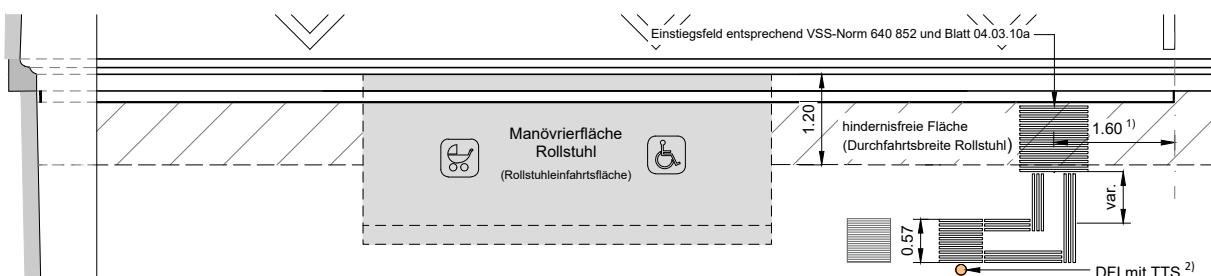
Das Einstiegsfeld wird bis vor den DFI-Mast verlängert. Der DFI wird wenn möglich mittig auf Höhe des Einstiegsfeldes platziert. Ist dies nicht möglich, kommt D) zur Anwendung.

### C) Für Haltestellenbreiten ab 3.00 Meter



Wird der DFI weiter weg als 0.8 m vom Einstiegsfeld platziert, z.B. auf einer Linie mit den anderen Möblierungselementen, muss eine taktile Leitlinie mit einem Abschlussfeld zum DFI führen. Dabei ist der DFI wenn möglich mittig auf Höhe des Einstiegsfeldes zu positionieren. Ist dies nicht möglich, kommt D) zur Anwendung.

### D) Rückfallebene



Kann der DFI aufgrund örtlicher Gegebenheiten nicht mittig auf Höhe des Einstiegsfeldes positioniert werden, ist eine Leitlinie mit Richtungsänderung nötig. Nach Möglichkeit soll die Leitlinie zuerst von der Kante wegführen und das Abschlussfeld vor dem DFI-Mast platziert werden (TTS-Drücker wird immer zur Kante hin montiert). Schräge Leitlinien sind zu vermeiden. Abweichende Fälle sollen mit Vertretenden der Sehbehindertenorganisationen abgesprochen werden.

<sup>1)</sup> Die Position des Einstiegsfeldes ist immer 1.60 m vom Beginn der optischen Markierung entfernt, egal welcher Bustyp verkehrt.

<sup>2)</sup> Werden DFI oder TTS anstelle des Standardmasts an Fremdmasten, Fassaden, Stützen oder sonstigen Bauten montiert, so muss die taktile Leitlinie zum TTS führen.  
Höhenvorgabe TTS-Druckknopf: 1.0 m ± 0.1 m über OK Belag. Höhenvorgabe DFI-Anzeige: 2.50 m ≤ UK Anzeigehäuse ≤ 2.57 m über OK Belag.  
Die taktilen Markierungen enden 0.1 m vor dem jeweiligen Objekt (DFI-Mast inkl. Fuß oder Fremdobjekte).

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 04.03.11



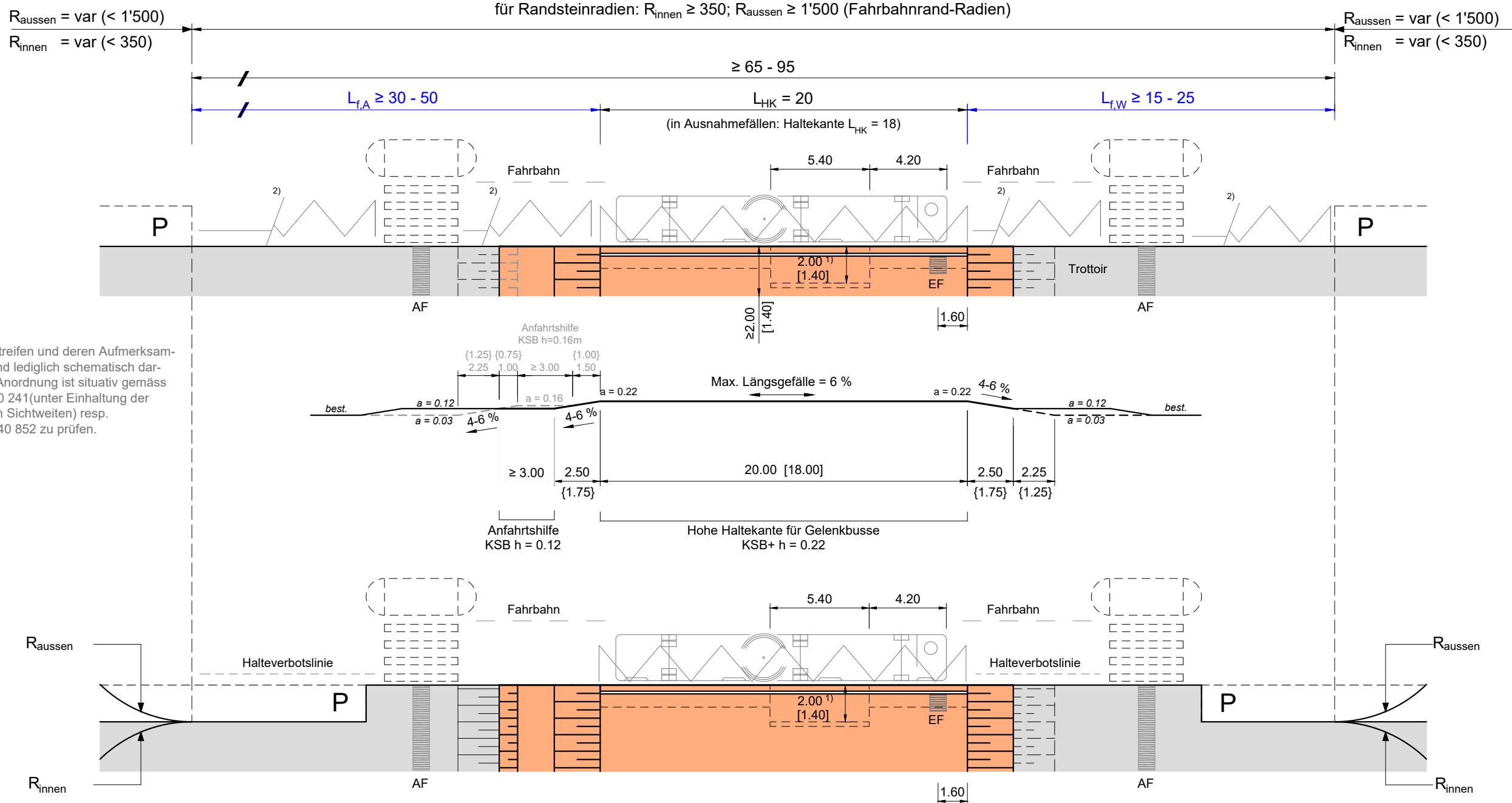
Bau- und Verkehrsdepartement des Kanton Basel-Stadt  
Mobilität



## FB1 (Bus-Fahrbahnhaltestelle in einer Geraden, Vollausbau)

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf



### Anmerkungen:

- Darstellung für Einfachhaltestellen.
- Die Längen von Doppelhaltestellen sind fallweise zu prüfen (ev. nur mit RN15 h = 0.16 m).
- Längen der Busbetonplatten oder des vermortelten Belags nach Möglichkeit L = 25 m - 28 m. Bei reinen Kleinbushaltestellen kann aufgrund der geringeren Belastung komplett darauf verzichtet werden.
- Bei Midibussen (L = ca. 10 m) können nach Absprache mit den BVB reduzierte Masse angewendet werden.
- Für den Doppelgelenkbus ist eine Haltekantenlänge von 27 m [25 m] zu berücksichtigen. Bei welchen Haltestellen dies anzuwenden ist, entscheidet die KOKO-I.
- Die Anordnung eines KSB h = 0.16 m als Anfahrshilfe ist fallweise zu prüfen.
- Der Beginn des Einstiegsfeldes (EF) entspricht der Lage des Haltebalkens (HB) - bei vorhandenem EF wird der HB nicht markiert.
- Die Möblierung (Ausstattung) der Haltestelle erfolgt nach Blatt Nr. 04.03.02a. Die minimal benötigte Breite für die einzelnen Elemente ist in den Blätter Nr. 04.03.02b/c ersichtlich.

### Legende Haltestelle:

- |           |  |
|-----------|--|
| AF        | : Aufmerksamkeitsfeld                                |
| EF        | : Einstiegsfeld                                      |
| KSB+      | : Kasseler Sonderbord plus (h = 0.22 m)              |
| KSB       | : Kasseler Sonderbord (h = 0.12 m)<br>(Anfahrshilfe) |
| $L_{f,A}$ | : freie Anfahrtslänge für den Bus                    |
| $L_{f,W}$ | : freie Wegfahrtslänge für den Bus                   |
| $L_{HK}$  | : Länge hohe Haltekante                              |
| [...]     | : Minimalmasse (z.B. ohne Elektroscooter)            |
| [...]     | : Werte mit 6 % Gefälle                              |

1)

Zuschlag bei Inselhaltestellen siehe Blatt Nr. 04.03.10a

Bei gerader An- und Wegfahrt ist nebst der Markierung der Haltestelle durch die Zickzacklinie entlang der Haltekante keine zusätzliche Markierung nötig.

Bei nicht gerader An- und Wegfahrt ist die entsprechende freie An- und Wegfahrtslänge  $L_{f,A}$  /  $L_{f,W}$  freizuhalten. Dies kann mittels der Verlängerung der Zickzacklinie (erlaubt das kurze Ein- und Aussteigenlassen) oder eines Halteverbots (als Signal oder als Markierung, vor allem bei langen An- und Wegfahrtstrecken) erfolgen. In Fahrtrichtung vor einem Fußgängerstreifen ist zwingend eine Halteverbotslinie anzubringen.

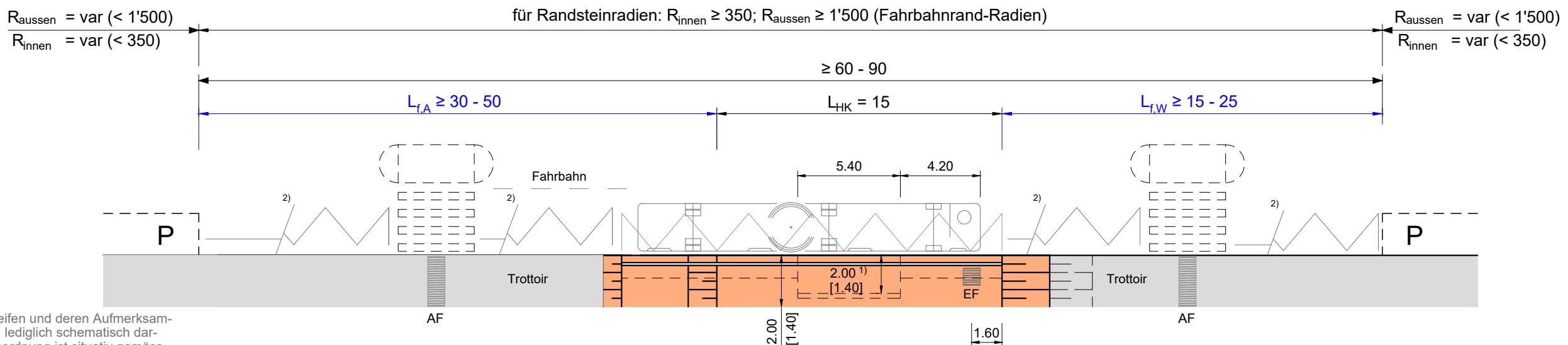
Unabhängig davon werden Halteverbotslinien zum Freihalten von Hof- und Garage-Ausfahrten oder zur Gewährleistung der erforderlichen Sichtweiten z.B. bei Fußgängerstreifen angeordnet.

BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 04.03.12

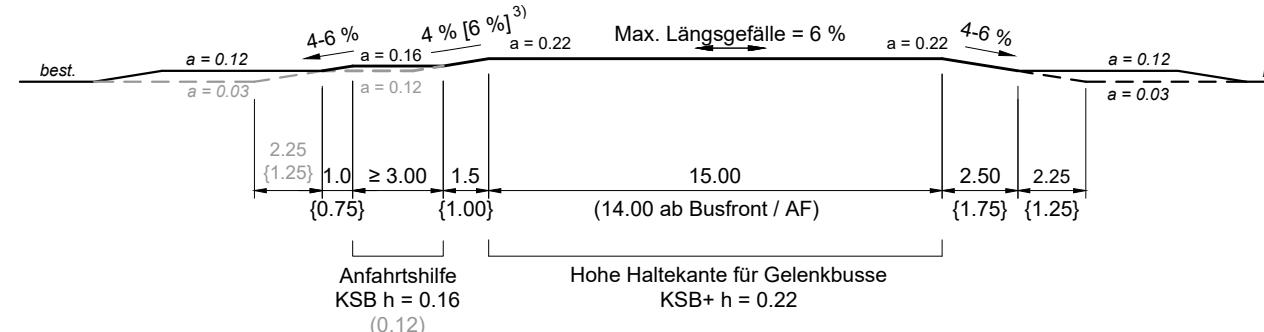
FB2a (Bus-Fahrbahnhaltestelle in einer Geraden, Kissen-lang; 15 m)

Gültig ab  
01.01.20

Gültig bis  
Widerr



Fussgängerstreifen und deren Aufmerksamkeitsfelder sind lediglich schematisch dargestellt. Die Anordnung ist situativ gemäss VSS-Norm 40 241 (unter Einhaltung der erforderlichen Sichtweiten) resp. VSS-Norm 640 852 zu prüfen.



### Anmerkungen:

- Darstellung für Einfachhaltestellen.
  - Die Längen von Doppelhaltestellen sind fallweise zu prüfen (ev. nur mit RN15 h = 0.16 m).
  - Längen der Busbetonplatten oder des vermortelten Belags nach Möglichkeit L= 25 m - 28 m. Bei reinen Kleinbushaltestellen kann aufgrund der geringeren Belastung komplett darauf verzichtet werden.
  - Bei Midibussen (L = ca. 10 m) können nach Absprache mit den BVB reduzierte Masse angewendet werden.
  - Für den Doppelgelenkbus ist eine Haltekantenlänge von 27 m [25 m] zu berücksichtigen. Bei welchen Haltestellen dies anzuwenden ist, entscheidet die KOKO-I.
  - Die Anordnung eines KSB h = 0.12 m als Anfahrtshilfe ist fallweise zu prüfen.
  - Der Beginn des Einstiegsfeldes (EF) entspricht der Lage des Haltebalkens (HB) - bei vorhandenem EF wird der HB nicht markiert.
  - Die Möblierung (Ausstattung) der Haltestelle erfolgt nach Blatt Nr. 04.03.02a. Die minimal benötigte Breite für die einzelnen Elemente ist in den Blätter 04.03.02b/c ersichtlich.

Legende Haltestelle

- AF : Aufmerksamkeitsfeld  
 EF : Einstiegsfeld  
 KSB+ : Kasseler Sonderbord plus ( $h = 0.22\text{ m}$ )  
 KSB : Kasseler Sonderbord ( $h = 0.16\text{ m}$ )  
     (Anfahrtshilfe)  
 $L_{f,A}$  : freie Anfahrtslänge für den Bus  
 $L_{f,W}$  : freie Wegfahrtslänge für den Bus  
 $L_{HK}$  : Länge hohe Haltekante  
 [...] Minimalmasse (z.B. ohne Elektroscooter)  
 { } Werte mit 6 % Gefälle

- [...] Minimalmasse (z.B. ohne Elektroscooter)
  - {...} Werte mit 6 % Gefälle

- <sup>1)</sup> Zuschlag bei Inselhaltestellen siehe Blatt Nr. 04.03.10a

<sup>2)</sup> Bei gerader An- und Wegfahrt ist nebst der Markierung der Haltestelle durch die Zickzacklinie entlang der Haltekante keine zusätzliche Markierung nötig.

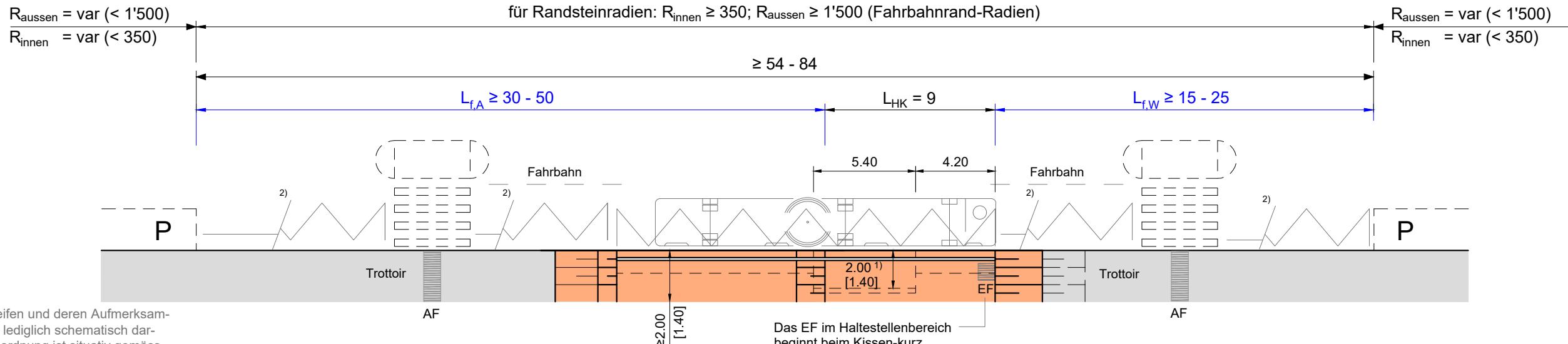
<sup>3)</sup> Bei nicht gerader An- und Wegfahrt ist die entsprechende freie An- und Wegfahrtslänge  $L_{f,A}$  /  $L_{f,W}$  freizuhalten. Dies kann mittels der Verlängerung der Zickzacklinie (erlaubt das kurze Ein- und Aussteigenlassen) oder eines Halteverbots (als Signal oder als Markierung, vor allem bei langen An- und Wegfahrtslängen) erfolgen. In Fahrtrichtung vor einem Fussgängerstreifen ist zwingend eine Halteverbotslinie anzubringen.

Unabhängig davon werden Halteverbotslinien zum Freihalten von Hof- und Garage-Ausfahrten oder zur Gewährleistung der erforderlichen Sichtweiten z.B. bei Fussgängerstreifen angeordnet.

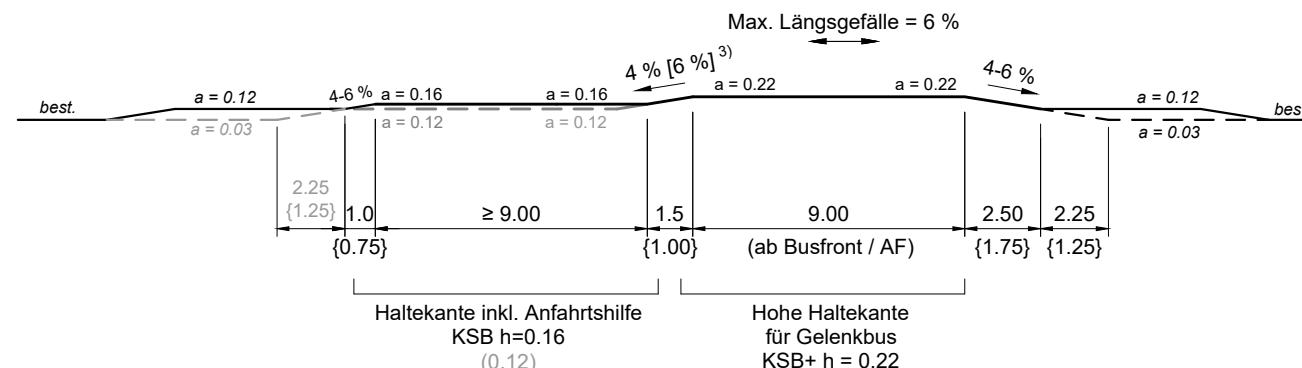
<sup>4)</sup> 4 % anzustreben, in Kumulation mit dem Strassenlängsgefälle 6 % nach Möglichkeit nicht überschreiten

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 04.03.13

FB2b (Bus-Fahrbahnhaltestelle in einer Geraden, Kissen-kurz; 9 m)



Fussgängerstreifen und deren Aufmerksamkeitsfelder sind lediglich schematisch dargestellt. Die Anordnung ist situativ gemäss VSS-Norm 40 241 (unter Einhaltung der erforderlichen Sichtweiten) resp. VSS-Norm 640 852 zu prüfen.



## Anmerkungen:

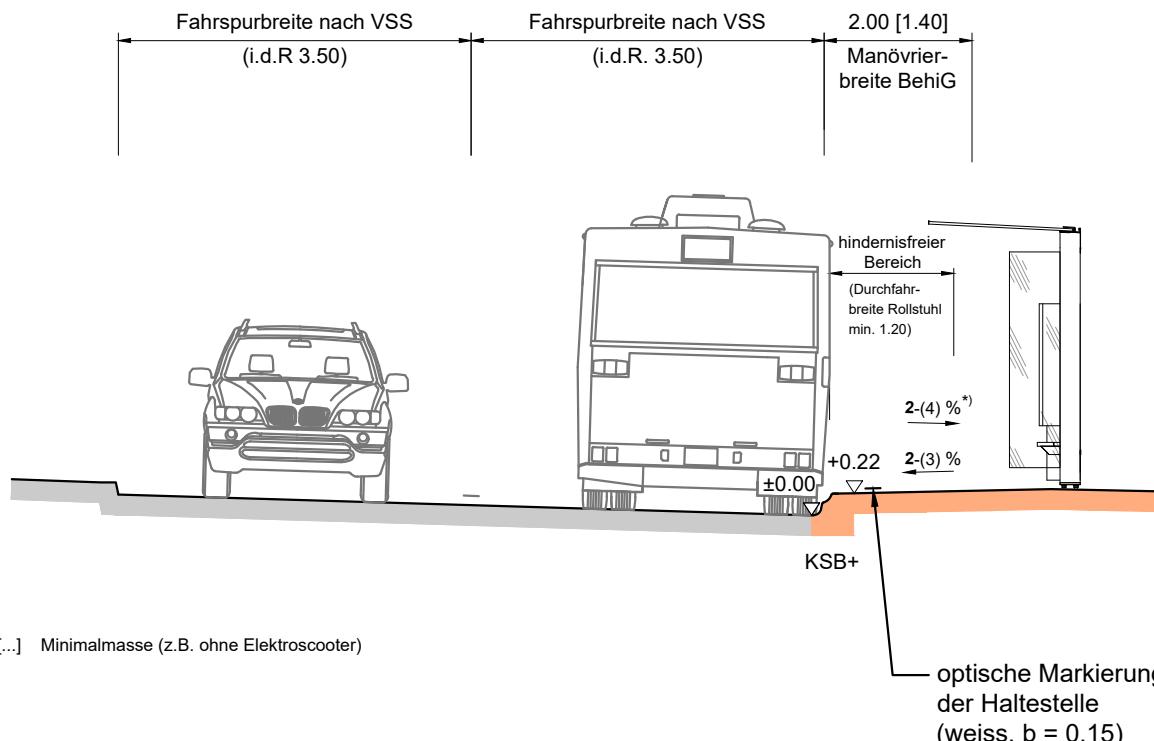
- Darstellung für Einfachhaltestellen.
- Die Längen von Doppelhaltestellen sind fallweise zu prüfen (ev. nur mit RN15 h = 0.16 m).
- Längen der Busbetonplatten oder des vermörtelten Belags nach Möglichkeit L = 25 m - 28 m. Bei reinen Kleinbushaltestellen kann aufgrund der geringeren Belastung komplett darauf verzichtet werden.
- Bei Midibussen (L = ca. 10 m) können nach Absprache mit den BVB reduzierte Masse angewendet werden.
- Für den Doppelgelenkbus ist eine Haltekantenlänge von 27 m [25 m] zu berücksichtigen. Bei welchen Haltestellen dies anzuwenden ist, entscheidet die KOKO-I.
- Die Anordnung eines KSB h = 0.12 m als Anfahrtshilfe ist fallweise zu prüfen.
- Der Beginn des Einstiegsfeldes (EF) entspricht der Lage des Haltebalkens (HB) - bei vorhandenem EF wird der HB nicht markiert.
- Die Möblierung (Ausstattung) der Haltestelle erfolgt nach Blatt Nr. 04.03.02a. Die minimal benötigte Breite für die einzelnen Elemente ist in den Blätter Nr. 04.03.02b/c ersichtlich.

<sup>1)</sup> Zuschlag bei Inselhaltestellen siehe Blatt Nr. 04.03.10a

<sup>2)</sup> Bei gerader An- und Wegfahrt ist nebst der Markierung der Haltestelle durch die Zickzacklinie entlang der Haltekante keine zusätzliche Markierung nötig. Bei nicht gerader An- und Wegfahrt ist die entsprechende freie An- und Wegfahrtslänge  $L_{f,A}$  /  $L_{f,W}$  freizuhalten. Dies kann mittels der Verlängerung der Zickzacklinie (erlaubt das kurze Ein- und Aussteigenlassen) oder eines Halteverbots (als Signal oder als Markierung, vor allem bei langen An- und Wegfahrtslängen) erfolgen. In Fahrtrichtung vor einem Fussgängerstreifen ist zwingend eine Halteverbotslinie anzubringen.

Unabhängig davon werden Halteverbotslinien zum Freihalten von Hof- und Garage-Ausfahrten oder zur Gewährleistung der erforderlichen Sichtweiten z.B. bei Fussgängerstreifen angeordnet.

<sup>3)</sup> 4 % anzustreben, in Kumulation mit dem Strassenlängsgefälle 6 % nach Möglichkeit nicht überschreiten



### Anmerkungen:

- \* In Ausnahmefällen bis 6 % mit Abschränkung (Inselhaltestelle) oder Hausfassade, Mauer, o.ä. (Kaphaltestelle)
- 1) Anordnung von Schutzgeländer gemäss Dokument: "Beurteilung der Notwendigkeit von Schutzgeländer mit und ohne Spritzschutz auf Inselhaltestellen"
  - Bei ungünstigen Gefällsverhältnissen in Kombination mit einem Überwischen der Buskarosserie muss die Höhe des Randabschlusses kritisch beurteilt werden
  - Der Sicherheitszuschlag kann bis zu einer Randsteinhöhe von  $h = 0.16$  m dem Trottoir/- resp. Haltestellenbereich zugeschlagen werden (VSS-Norm 40 201/Anforderung Kt. BS).

### Legende Haltestelle:

KSB+ : Kasseler-Sonderbord-Plus ( $h = 0.22$  m)

Masse in m

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 04.03.16a

Bushaltestelle, Isometrie Fahrbahnhaltestelle, Vollausbau mit KSB+  $h = 0.22$  m (FB1)

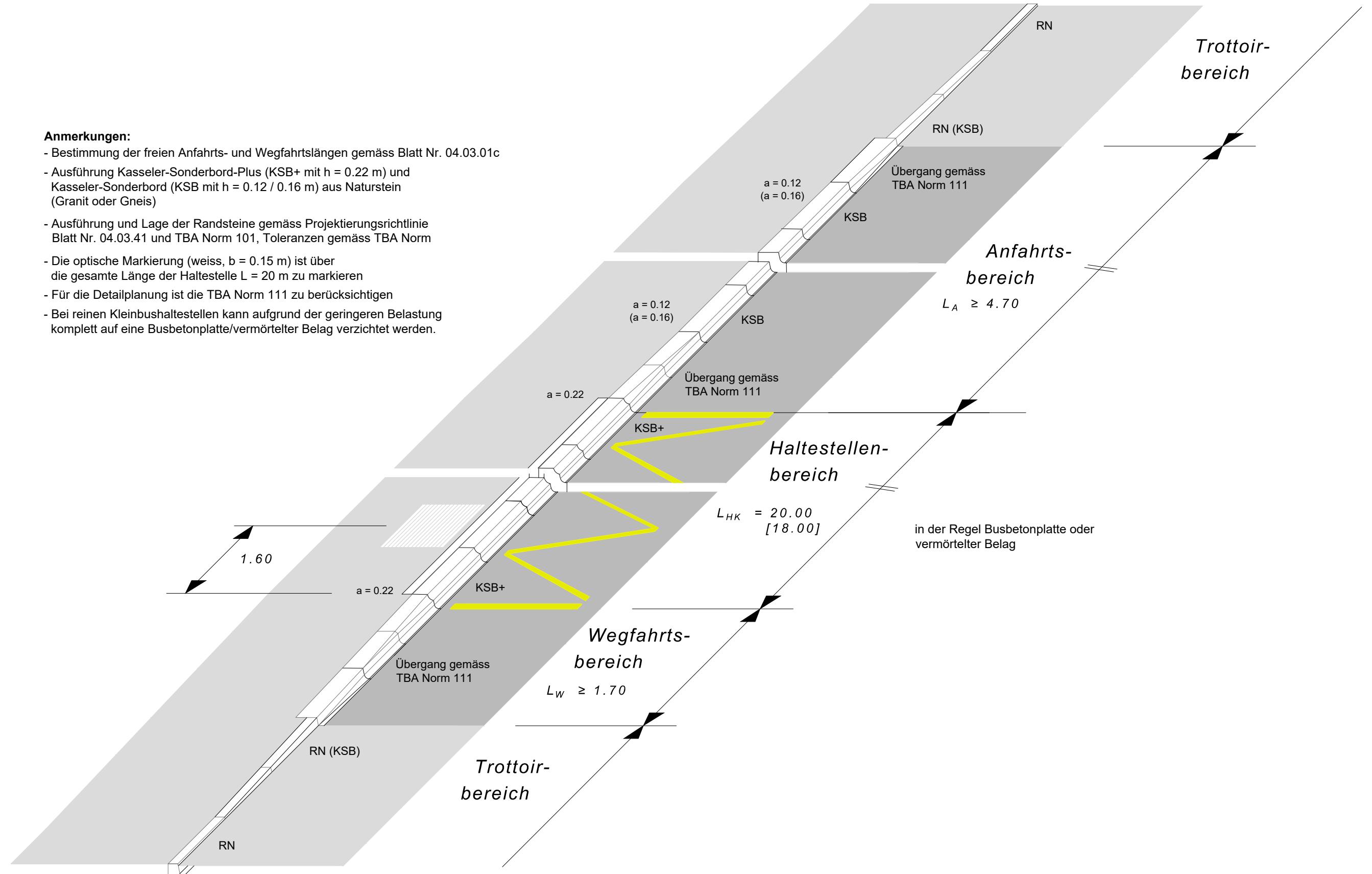


Bau- und Verkehrsdepartement des Kanton Basel-Stadt  
Mobilität



Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf



# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 04.03.16b

Bushaltestelle; Isometrie Fahrbahnhaltestelle, Kissen mit KSB+ h = 0.22 m (FB2a/b)

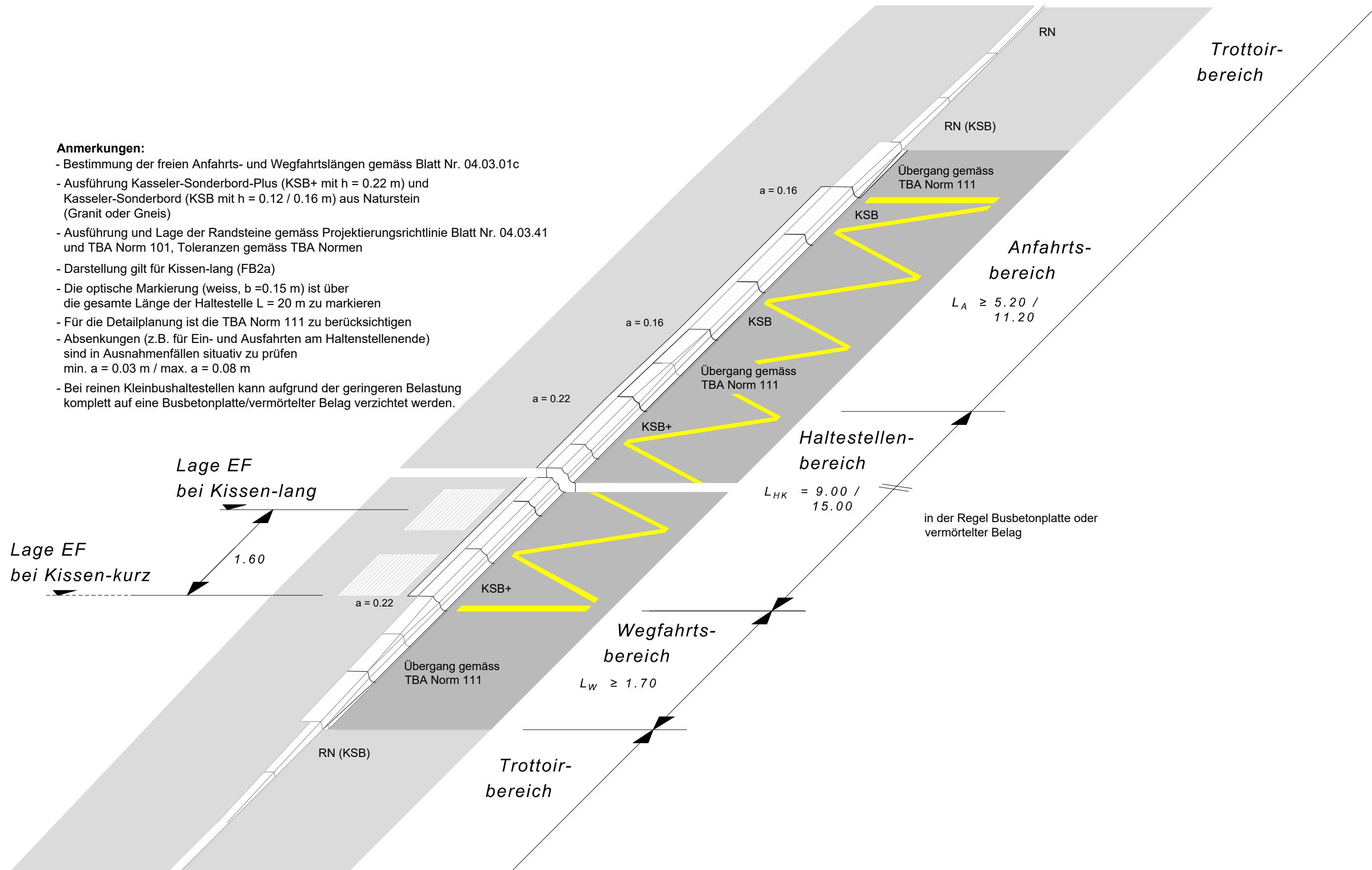


Bau- und Verkehrsdepartement des Kanton Basel-Stadt  
Mobilität



Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf



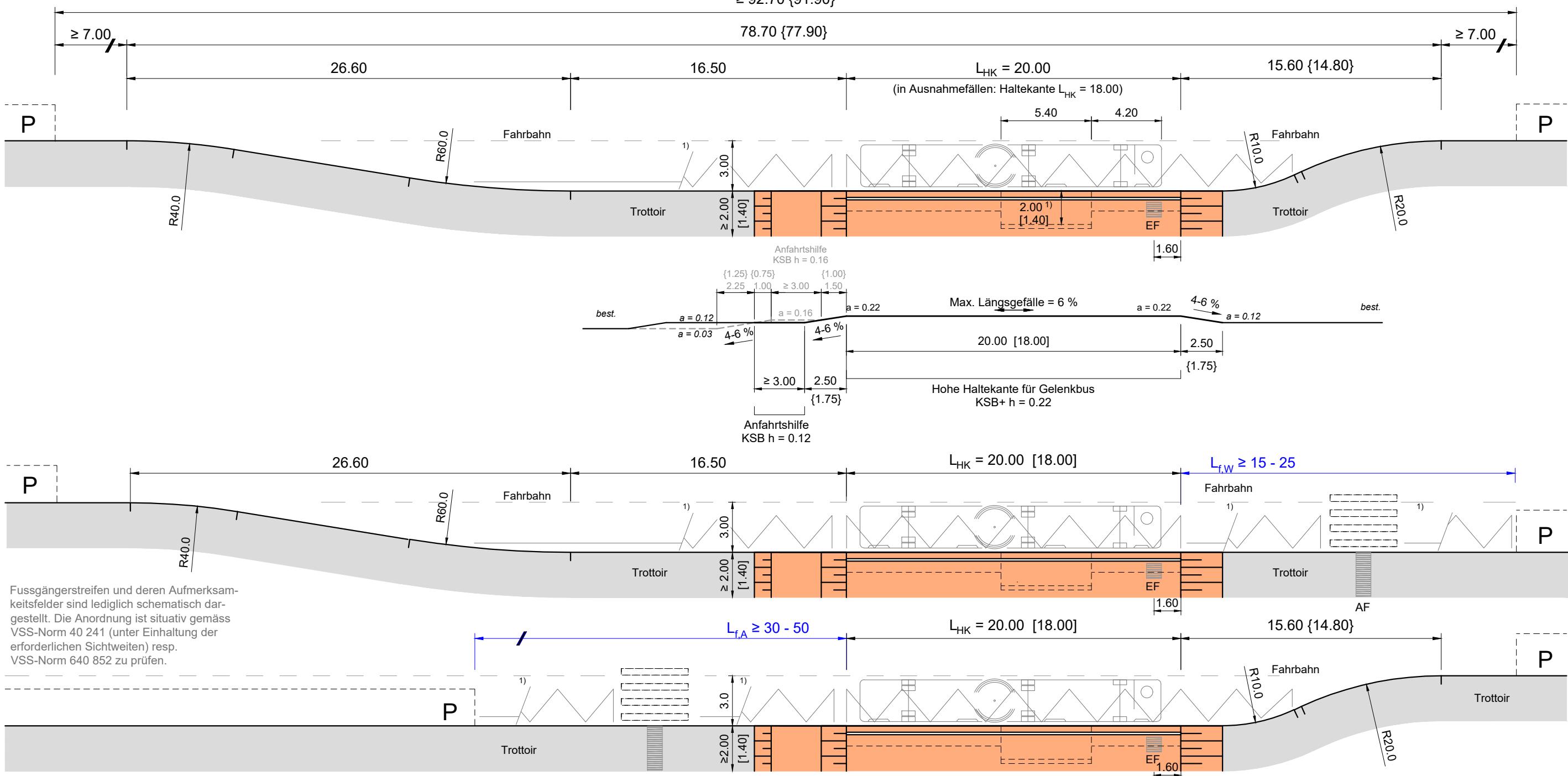
# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr.04.03.21



## BB1 (Busbucht, Vollausbau)

Gültig ab 01.01.2026 Gültig bis Widerruf

$\geq 92.70 \{91.90\}$



Fussgängerstreifen und deren Aufmerksamkeitsfelder sind lediglich schematisch dargestellt. Die Anordnung ist situativ gemäss VSS-Norm 40 241 (unter Einhaltung der erforderlichen Sichtweiten) resp. VSS-Norm 640 852 zu prüfen.

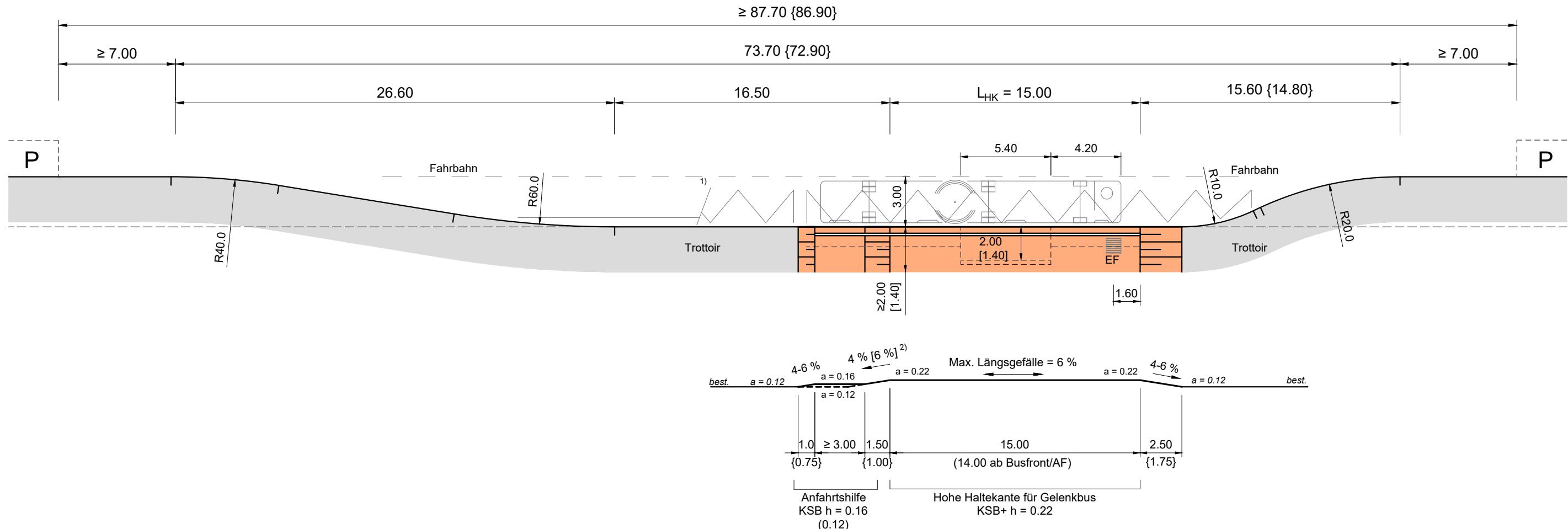
### Anmerkungen:

- Darstellung für Einfachhaltestellen.
- Die Längen von Doppelhaltestellen sind fallweise zu prüfen (ev. nur mit RN15 h = 0.16 m).
- Längen der Busbetonplatten oder des vermörtelten Belags nach Möglichkeit L = 25 m - 28 m. Bei reinen Kleinbushaltestellen kann aufgrund der geringeren Belastung komplett darauf verzichtet werden.
- Bei Midibussen (L = ca. 10 m) können nach Absprache mit den BVB reduzierte Masse angewendet werden.
- Für den Doppelgelenkbus ist eine Haltekantenlänge von 27 m [25 m] zu berücksichtigen. Bei welchen Haltestellen dies anzuwenden ist, entscheidet die KOKO-I.
- Die Anordnung eines KSB h = 0.16 m als Anfahrtshilfe ist fallweise zu prüfen.
- Der Beginn des Einstiegsfeldes (EF) entspricht der Lage des Haltebalkens (HB) - bei vorhandenem EF wird der HB nicht markiert.
- Die Möblierung (Ausstattung) der Haltestelle erfolgt nach Blatt Nr. 04.03.02a. Die minimal benötigte Breite für die einzelnen Elemente ist in den Blätter Nr. 04.03.02b/c ersichtlich.

### Legende Haltestelle:

- |                  |   |
|------------------|---|
| AF               | : Aufmerksamkeitsfeld                                 |
| EF               | : Einstiegsfeld                                       |
| KSB+             | : Kasseler Sonderbord plus (h = 0.2 m)                |
| KSB              | : Kasseler Sonderbord (h = 0.12 m)<br>(Anfahrtshilfe) |
| L <sub>f,A</sub> | : freie Anfahrtslänge für den Bus                     |
| L <sub>f,W</sub> | : freie Wegfahrtslänge für den Bus                    |
| L <sub>HK</sub>  | : Länge hohe Haltekante                               |
| [...]            | Minimalmasse (z.B. ohne Elektroscooter)               |
| {...}            | Werte mit 6 % Gefälle                                 |

<sup>1)</sup> Bei gerader An- und Wegfahrt ist nebst der Markierung der Haltestelle durch die Zickzacklinie entlang der Haltekante keine zusätzliche Markierung nötig. Bei nicht gerader An- und Wegfahrt ist die entsprechende freie An- und Wegfahrtslänge L<sub>f,A</sub> / L<sub>f,W</sub> freizuhalten. Dies kann mittels der Verlängerung der Zickzacklinie (erlaubt das kurze Ein- und Aussteigenlassen) oder eines Halteverbots (als Signal oder als Markierung, vor allem bei langen An- und Wegfahrtslängen) erfolgen. In Fahrtrichtung vor einem Fussgängerstreifen ist zwingend eine Halteverbotslinie anzubringen. Unabhängig davon werden Halteverbotslinien zum Freihalten von Hof- und Garage-Ausfahrten oder zur Gewährleistung der erforderlichen Sichtweiten z.B. bei Fussgängerstreifen angeordnet.

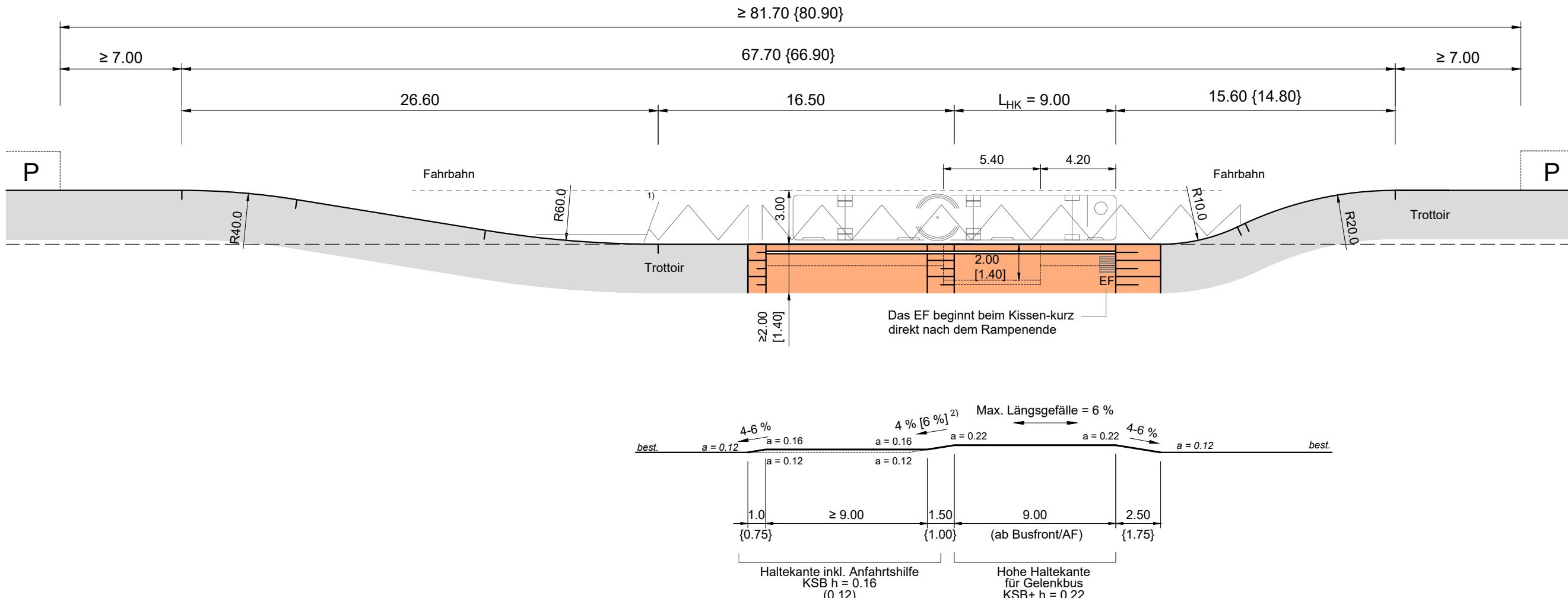
**Anmerkungen:**

- Darstellung für Einfachhaltestellen.
- Die Längen von Doppelhaltestellen sind fallweise zu prüfen (ev. nur mit RN15 h = 0.16 m).
- Längen der Busbetonplatten oder des vermortelten Belags nach Möglichkeit L = 25 m - 28 m. Bei reinen Kleinbushaltestellen kann aufgrund der geringeren Belastung komplett darauf verzichtet werden.
- Bei Midibussen (L=ca. 10 m) können nach Absprache mit den BVB reduzierte Masse angewendet werden.
- Für den Doppelgelenkbus ist eine Haltekantenlänge von 27 m [25 m] zu berücksichtigen. Bei welchen Haltestellen dies anzuwenden ist, entscheidet die KOKO-I.
- Die Anordnung eines KSB h = 0.12 m als Anfahrtshilfe ist fallweise zu prüfen.
- Der Beginn des Einstiegsfeldes (EF) entspricht der Lage des Haltebalkens (HB) - bei vorhandenem EF wird der HB nicht markiert.
- Die Möblierung (Ausstattung) der Haltestelle erfolgt nach Blatt Nr. 04.03.02a. Die minimal benötigte Breite für die einzelnen Elemente ist in den Blätter Nr. 04.03.02b/c ersichtlich.

**Legende Haltestelle:**

- EF : Einstiegsfeld  
 KSB+ : Kasseler Sonderbord plus ( $h = 0.22 \text{ m}$ )  
 KSB : Kasseler Sonderbord ( $h = 0.16 \text{ m}$ )  
 (Anfahrtshilfe)  
 L<sub>HK</sub> : Länge hohe Haltekante  
 [...] : Minimalmasse (z.B. ohne Elektroscooter)  
 {...} : Werte mit 6 % Gefälle

- <sup>1)</sup> Bei gerader An- und Wegfahrt ist nebst der Markierung der Haltestelle durch die Zickzacklinie entlang der Haltekante keine zusätzliche Markierung nötig.  
 Bei nicht gerader An- und Wegfahrt ist die entsprechende freie An- und Wegfahrtslänge L<sub>f,A</sub> / L<sub>f,W</sub> freizuhalten. Dies kann mittels der Verlängerung der Zickzacklinie (erlaubt das kurze Ein- und Aussteigenlassen) oder eines Halteverbots (als Signal oder als Markierung, vor allem bei langen An- und Wegfahrtslängen) erfolgen. In Fahrtrichtung vor einem Fußgängerstreifen ist zwingend eine Halteverbotslinie anzubringen.  
 Unabhängig davon werden Halteverbotslinien zum Freihalten von Hof- und Garage-Ausfahrten oder zur Gewährleistung der erforderlichen Sichtweiten z.B. bei Fußgängerstreifen angeordnet.  
<sup>2)</sup> 4 % anzustreben, in Kumulation mit dem Strassenlängsgefälle 6 % nach Möglichkeit nicht überschreiten



### Anmerkungen:

- Darstellung für Einfachhaltestellen.
- Die Längen von Doppelhaltestellen sind fallweise zu prüfen (ev. nur mit RN15  $h = 0.16$  m).
- Längen der Busbetonplatten oder des vermortelten Belags nach Möglichkeit  $L = 25$  m -  $28$  m. Bei reinen Kleinbushaltestellen kann aufgrund der geringeren Belastung komplett darauf verzichtet werden.
- Bei Midibussen ( $L = \text{ca. } 10$  m) können nach Absprache mit den BVB reduzierte Masse angewendet werden.
- Für den Doppelgelenkbus ist eine Haltekantenlänge von 27 m [25 m] zu berücksichtigen. Bei welchen Haltestellen dies anzuwenden ist, entscheidet die KOKO-I.
- Die Anordnung eines KSB  $h = 0.12$  m als Anfahrtshilfe ist fallweise zu prüfen.
- Der Beginn des Einstiegsfeldes (EF) entspricht der Lage des Haltebalkens (HB) - bei vorhandenem EF wird der HB nicht markiert.
- Die Möblierung (Ausstattung) der Haltestelle erfolgt nach Blatt Nr. 04.03.02a. Die minimal benötigte Breite für die einzelnen Elemente ist in den Blättern Nr. 04.03.02b/c ersichtlich.

### Legende Haltestelle:

- EF : Einstiegsfeld  
 KSB+ : Kasseler Sonderbord plus ( $h = 0.22$  m)  
 KSB : Kasseler Sonderbord ( $h = 0.16$  m)  
 (Anfahrtshilfe)  
 $L_{HK}$  : Länge hohe Haltekante  
 [...] Minimalmasse (z.B. ohne Elektroscooter)  
 [...] Werte mit 6 % Gefälle

<sup>1)</sup> Bei gerader An- und Wegfahrt ist nebst der Markierung der Haltestelle durch die Zickzacklinie entlang der Haltekante keine zusätzliche Markierung nötig.

Bei nicht gerader An- und Wegfahrt ist die entsprechende freie An- und Wegfahrtslänge  $L_{f,A}$  /  $L_{f,W}$  freizuhalten. Dies kann mittels der Verlängerung der Zickzacklinie (erlaubt das kurze Ein- und Aussteigenlassen) oder eines Halteverbots (als Signal oder als Markierung, vor allem bei langen An- und Wegfahrtslängen) erfolgen. In Fahrtrichtung vor einem Fussgängerstreifen ist zwingend eine Halteverbotslinie anzubringen.

Unabhängig davon werden Halteverbotslinien zum Freihalten von Hof- und Garage-Ausfahrten oder zur Gewährleistung der erforderlichen Sichtweiten z.B. bei Fussgängerstreifen angeordnet.

<sup>2)</sup> 4 % anzustreben, in Kumulation mit dem Strassenlängsgefälle 6 % nach Möglichkeit nicht überschreiten

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr.04.03.25



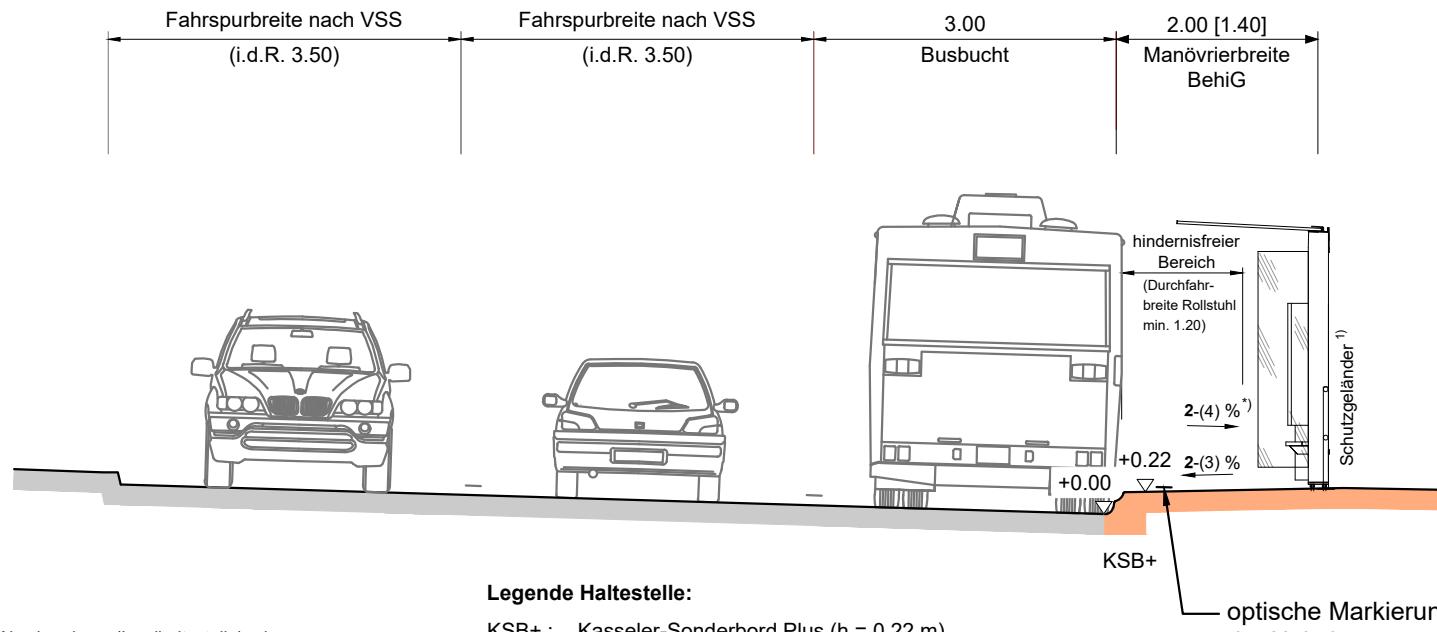
Bau- und Verkehrsdepartement des Kanton Basel-Stadt  
Mobilität



## Normalprofil Busbucht

Gültig ab  
23.11.2017

Gültig bis  
Widerruf



### Anmerkungen:

\*) In Ausnahmefällen bis 6 % mit Abschrankung (Inselhaltestelle) oder Hausfassade, Mauer o.ä. (Kaphaltestelle)

<sup>1)</sup> Anordnung von Schutzgeländer gemäss Dokument:  
"Beurteilung der Notwendigkeit von Schutzgeländern mit und ohne Spritzschutz auf Inselhaltestellen"

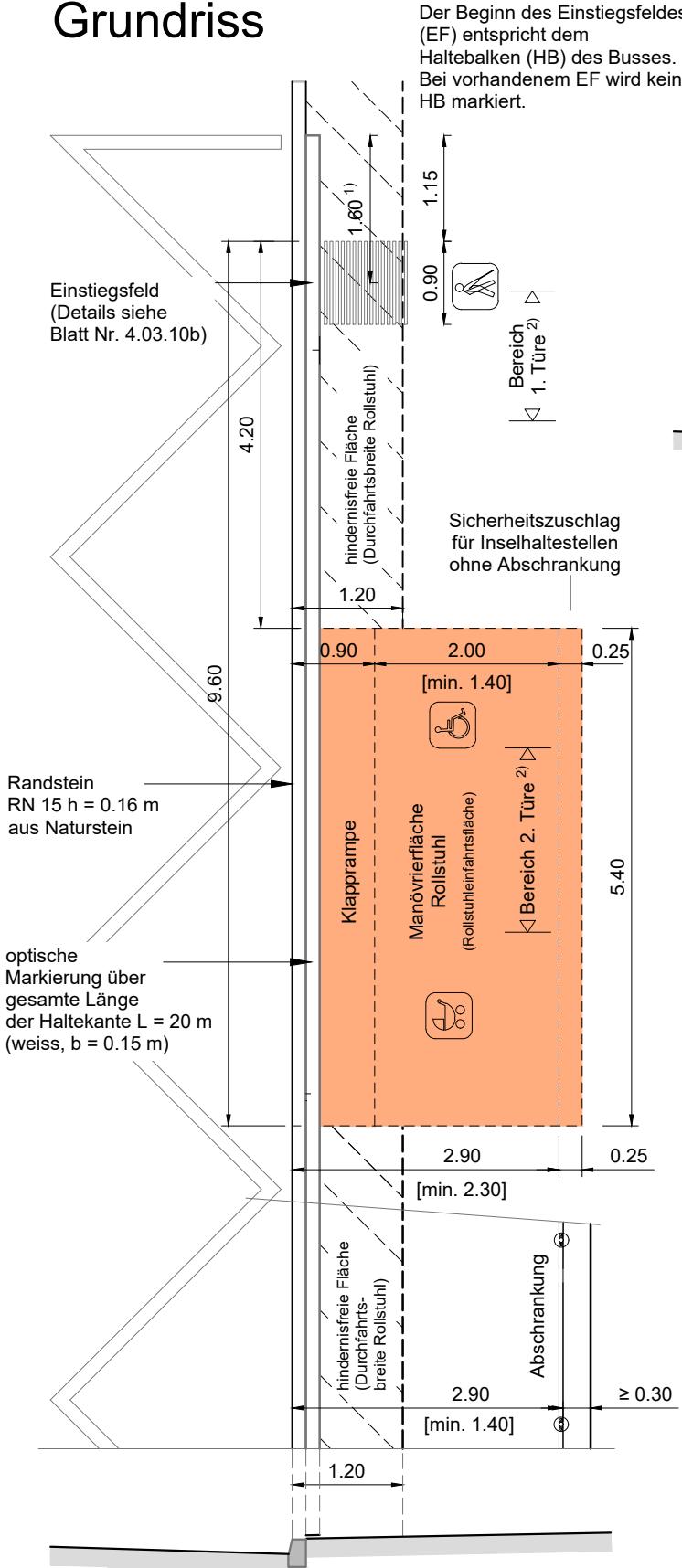
- Bei ungünstigen Gefällsverhältnissen in Kombination mit einem Überwischen der Buskarosserie muss die Höhe des Randabschlusses kritisch beurteilt werden

### Legende Haltestelle:

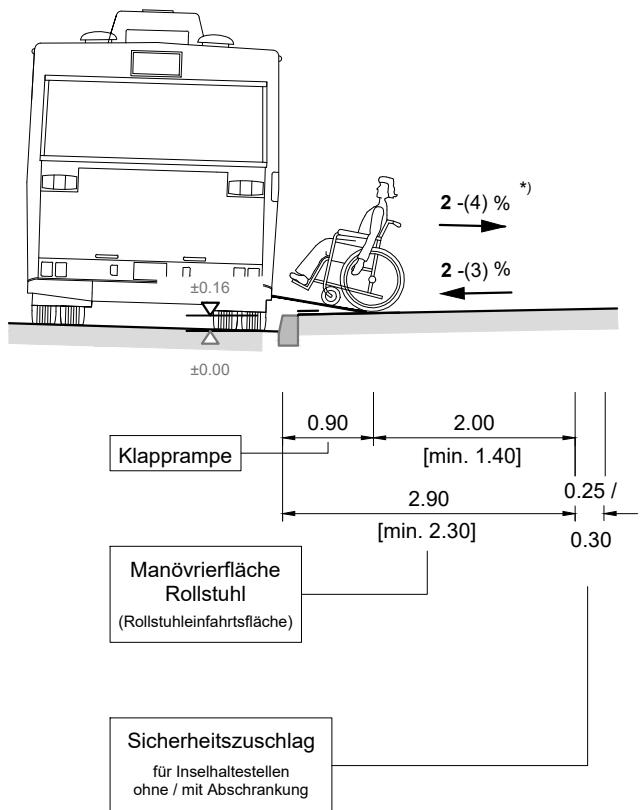
KSB+ : Kasseler-Sonderbord Plus ( $h = 0.22 \text{ m}$ )  
[...] Minimalmasse (z.B. ohne Elektroscooter)

Masse in m

## Grundriss



## Querschnitt Manövriertfläche



Bei ungünstigen Gefällsverhältnissen in Kombination mit einem Überwischen der Buskarosserie muss die Höhe des Randabschlusses kritisch beurteilt werden

Mindestbreiten Haltestellen	Fahrbahn-Haltestellen	Inselhaltestellen ohne Abschrankung	Inselhaltestellen mit Abschrankung
Normalfall (inkl. Elektro-scooter)	2.90	3.15	3.20
Minimal (ohne Elektro-scooter)	[2.30]	[2.55]	[2.60]

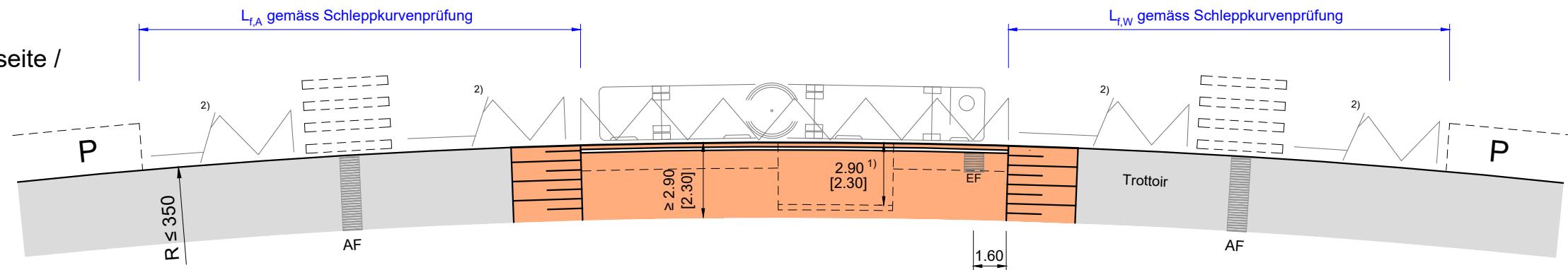
- 1) Die Position des Einstiegsfeldes ist immer 1.60 m vom Beginn der optischen Markierung entfernt, egal welcher Bustyp verkehrt
- 2) Gilt für BVB Citaro 530 G Euro VI Gelenkbus, für andere Bustypen siehe Blätter Nr. 04.03.03a und b
- \* In Ausnahmefällen bis 6% mit Abschrankung (Inselhaltestelle) oder Hausfassade, Mauer, o.ä. (Kaphaltestelle)

Masse in m

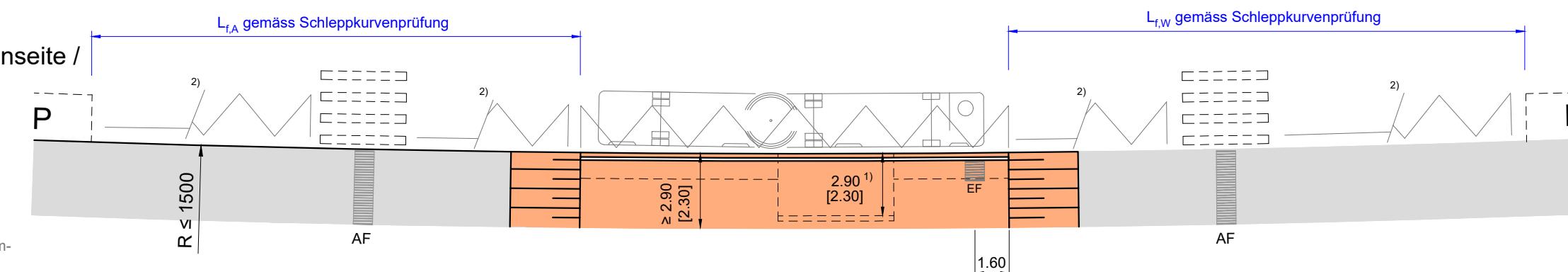
# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 04.03.31

Fahrbahnhaltestelle mit RN15 h=0.16 m (Rückfallebene)

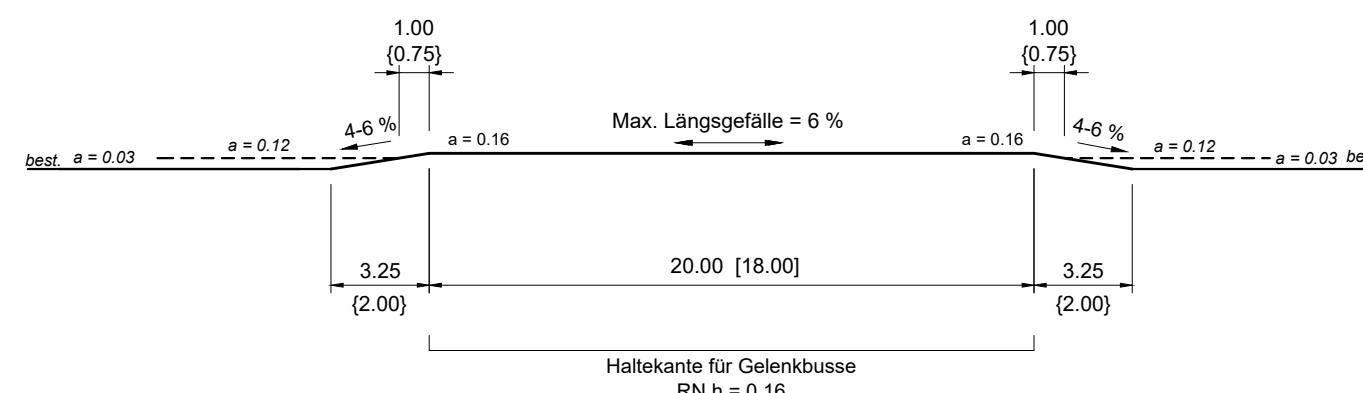
Haltekante an Bogeninnenseite /  
Haltestelle in Rechtskurve  
 $R_{\text{innen}} \leq 350$



Haltekante an Bogenaussenseite /  
Haltestelle in Linkskurve  
 $R_{\text{außen}} \leq 1'500$



Fussgängerstreifen und deren Aufmerksamkeitsfelder sind lediglich schematisch dargestellt. Die Anordnung ist situativ gemäss VSS-Norm 40 241 (unter Einhaltung der erforderlichen Sichtweiten) resp. VSS-Norm 640 852 zu prüfen.



## Anmerkungen:

- Darstellung für Einfachhaltestellen.
- Die Längen von Doppelhaltestellen sind fallweise zu prüfen.
- Längen der Busbetonplatten oder des vermortelten Belags nach Möglichkeit  $L = 25 \text{ m} - 28 \text{ m}$ . Bei reinen Kleinbushaltestellen kann aufgrund der geringeren Belastung komplett darauf verzichtet werden.
- Bei Midibussen ( $L = \text{ca. } 10 \text{ m}$ ) können nach Absprache mit den BVB reduzierte Masse angewendet werden.
- Für den Doppelgelenkbus ist eine Haltekantenlänge von 27 m [25 m] zu berücksichtigen. Bei welchen Haltestellen dies anzuwenden ist, entscheidet die KOKO-I.
- Der Beginn des Einstiegsfeldes (EF) entspricht der Lage des Haltebalkens (HB) - bei vorhandenem EF wird der HB nicht markiert.
- Die Möblierung (Ausstattung) der Haltestelle erfolgt nach Blatt Nr. 04.03.02a. Die minimal benötigte Breite für die einzelnen Elemente ist in den Blättern Nr. 04.03.02b/c ersichtlich.

## Legende Haltestelle:

- |           |   |
|-----------|---|
| AF        | : Aufmerksamkeitsfeld                     |
| EF        | : Einstiegsfeld                           |
| $L_{f,A}$ | : freie Anfahrtslänge für den Bus         |
| $L_{f,W}$ | : freie Wegfahrtslänge für den Bus        |
| [...]     | : Minimalmasse (z.B. ohne Elektroscooter) |
| {...}     | : Werte mit 6 % Gefälle                   |

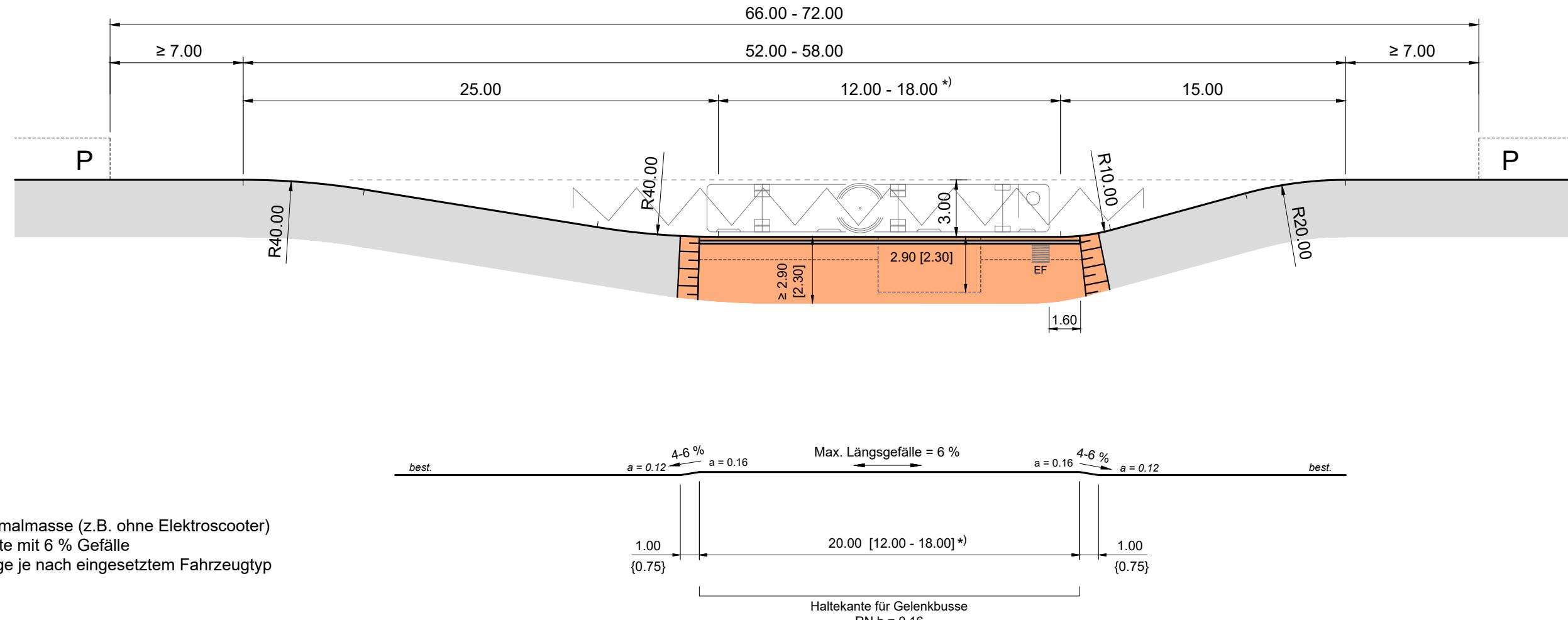
1)

Zuschlag bei Inselhaltestellen siehe Blatt Nr. 04.03.30

Bei gerader An- und Wegfahrt ist nebst der Markierung der Haltestelle durch die Zickzacklinie entlang der Haltekante keine zusätzliche Markierung nötig.

Bei nicht gerader An- und Wegfahrt ist die entsprechende freie An- und Wegfahrtslänge  $L_{f,A} / L_{f,W}$  freizuhalten. Dies kann mittels der Verlängerung der Zickzacklinie (erlaubt das kurze Ein- und Aussteigenlassen) oder eines Halteverbots (als Signal oder als Markierung, vor allem bei langen An- und Wegfahrtslängen) erfolgen. In Fahrtrichtung vor einem Fussgängerstreifen ist zwingend eine Halteverbotslinie anzubringen.

Unabhängig davon werden Halteverbotslinien zum Freihalten von Hof- und Garage-Ausfahrten oder zur Gewährleistung der erforderlichen Sichtweiten z.B. bei Fussgängerstreifen angeordnet.



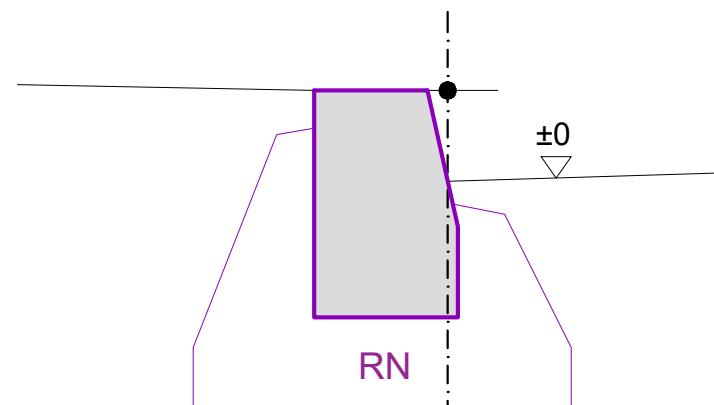
## Anmerkungen:

- Darstellung für Einfachhaltestellen.
- Die Längen von Doppelhaltestellen sind fallweise zu prüfen.
- Längen der Busbetonplatten oder des vermortelten Belags nach Möglichkeit L = 25 m - 28 m. Bei reinen Kleinbushaltestellen kann aufgrund der geringeren Belastung komplett darauf verzichtet werden.
- Bei Midibussen (L=ca. 10 m) können nach Absprache mit den BVB reduzierte Masse angewendet werden.
- Für den Doppelgelenkbus ist eine Haltekantenlänge von 27 m [25 m] zu berücksichtigen. Bei welchen Haltestellen dies anzuwenden ist, entscheidet die KOKO-I.
- Der Beginn des Einstiegsfeldes (EF) entspricht der Lage des Haltebalkens (HB) - bei vorhandenem EF wird der HB nicht markiert.
- Die Möblierung (Ausstattung) der Haltestelle erfolgt nach Blatt Nr. 04.03.02a. Die minimal benötigte Breite für die einzelnen Elemente ist in den Blätter Nr. 04.03.02b/c ersichtlich.

## Legende Haltestelle:

EF: Einstiegsfeld

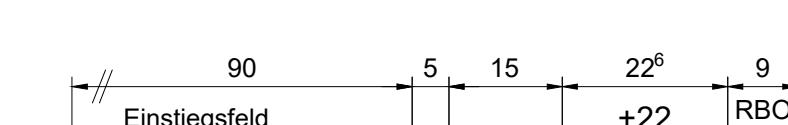
## Trottoirbereich



## Anfahrts- und Haltestellenbereich

optische Markierung  
der Haltekante  
nur im Haltestellenbereich  
(weiss, b = 15)

Kasseler-Sonderbord (KSB)



## Haltestellenbereich $h = 22$

optische Markierung  
der Haltekante  
(weiss, b = 15)

Breite der Haltestelle  
 $\geq 200$  [min. 140]

Kasseler-Sonderbord-Plus (KSB+)

### Legende:

RBO : Obere Ausrundung am KSB+ Stein  
Toleranzen gemäss TBA Norm

Masse in cm

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 05.01

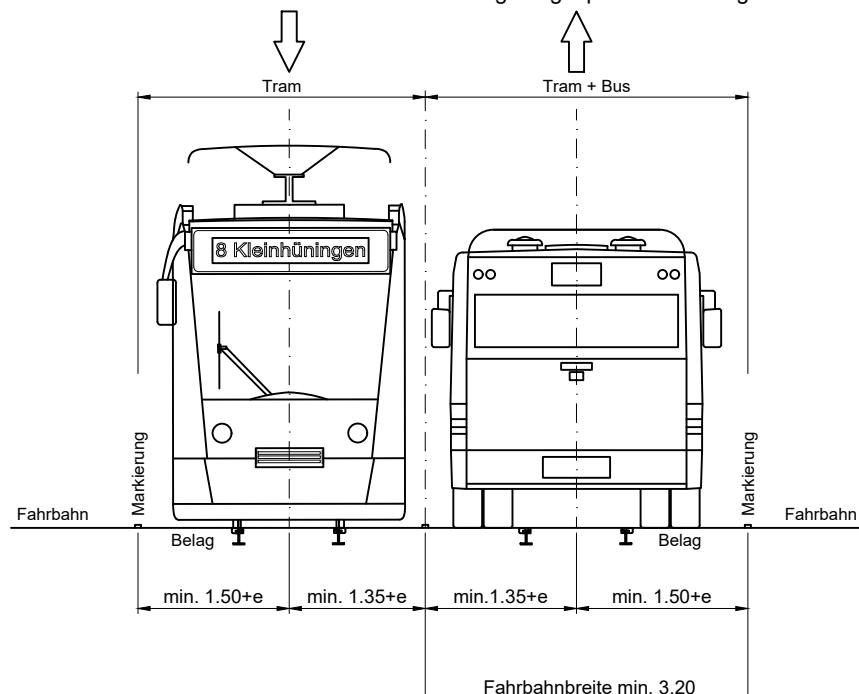
Strasse (Markierung, bauliche Abtrennung)

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf

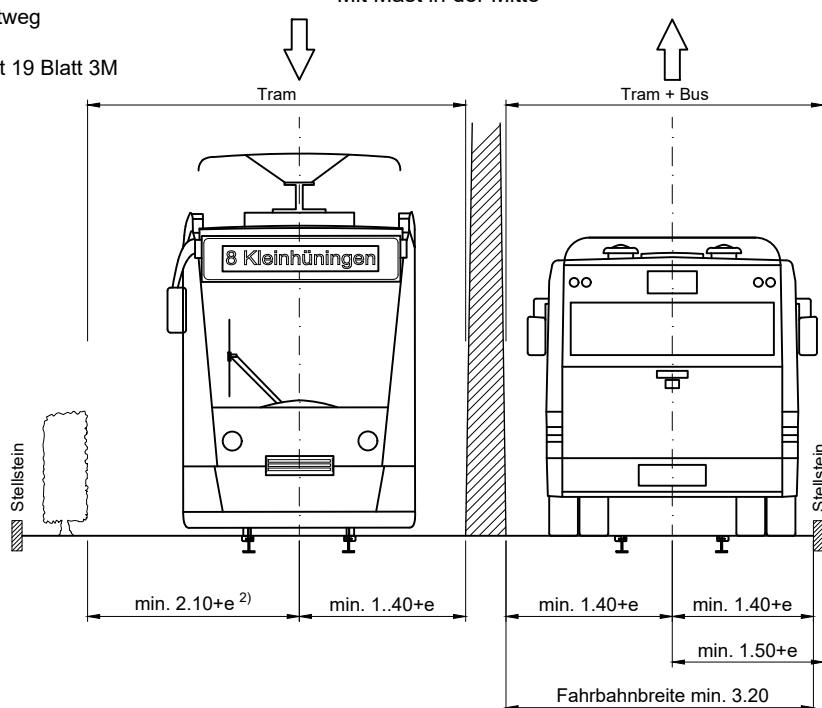
siehe auch Blatt Nr. 06.01  
Kurvenerweiterung e, siehe auch Blatt Nr. 02.06

Strasse, markierte Abtrennung  
Für Tram und mit Bus in einer Richtung mit gespreizter Gleislage



<sup>2)</sup> Bei Gewährleistung der betrieblichen Sicherheit kann der erweiterte Dienstweg auf den Dienstweg reduziert werden.  
Siehe AB-EBV (2024), Art 19 Blatt 3M

Strasse, markierte Abtrennung  
Mit Hecken und mit Bus in einer Richtung  
Mit Mast in der Mitte



Masse in m

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 05.02

Streckengleis, unabhängiger Bahnkörper

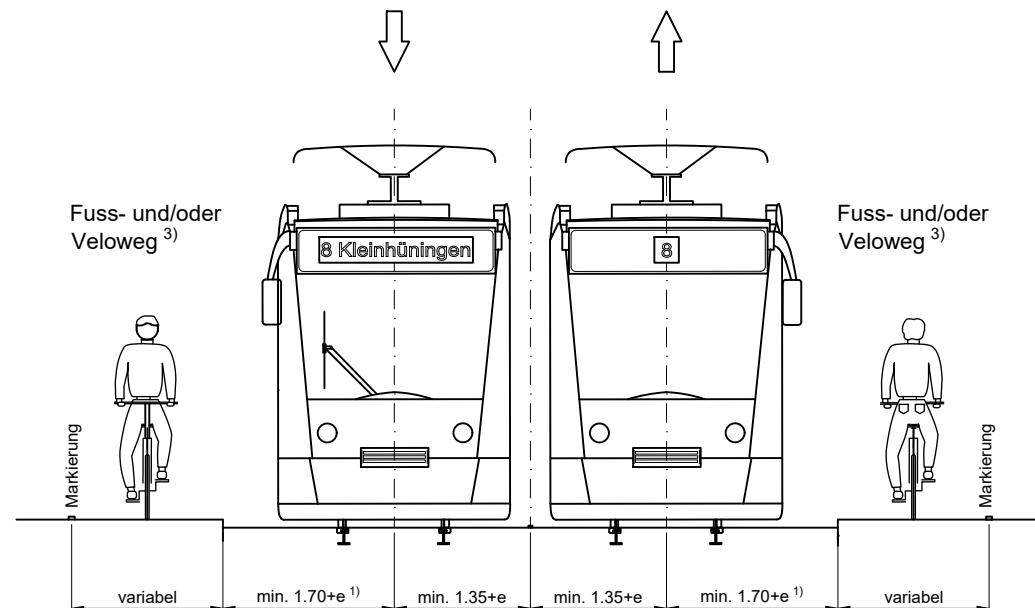
Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf

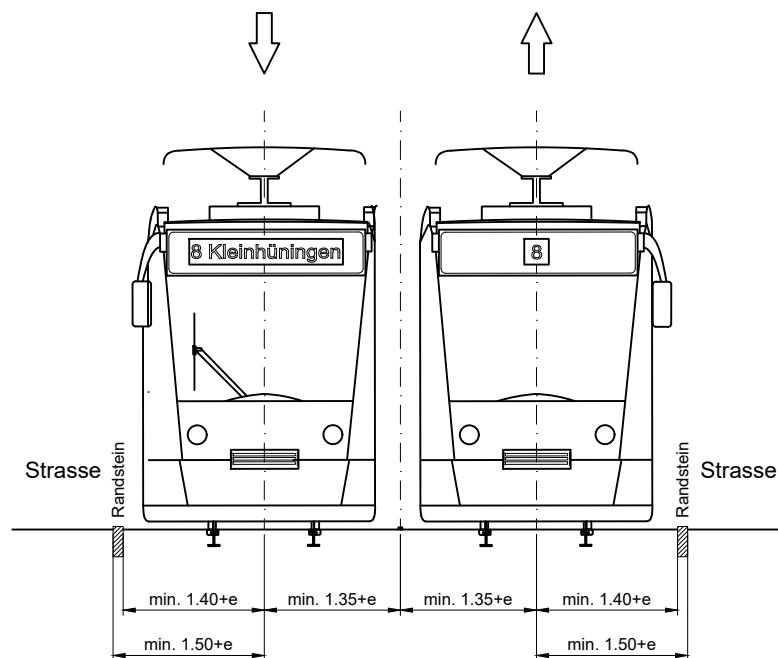
siehe auch Blatt Nr. 06.01

Kurvenerweiterung e, siehe auch Blatt Nr. 02.06

Unabhängiger Bahnkörper, Sicherheitsabstände bei Fuss- und Veloweg<sup>3)</sup>



Unabhängiger Bahnkörper, übrige Straßen<sup>2)</sup>



<sup>1)</sup> 1.40m+e +0.30 (siehe SN 671 253 Kap.16 / 06.2016)

<sup>2)</sup> siehe SN 671 253 Kap.18 / 06.2016

<sup>3)</sup> Als Fuss und Veloweg wird in diesem Fall eine eigenständige Verkehrsfläche für die entsprechenden Verkehrsteilnehmer bezeichnet

Masse in m

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 06.01

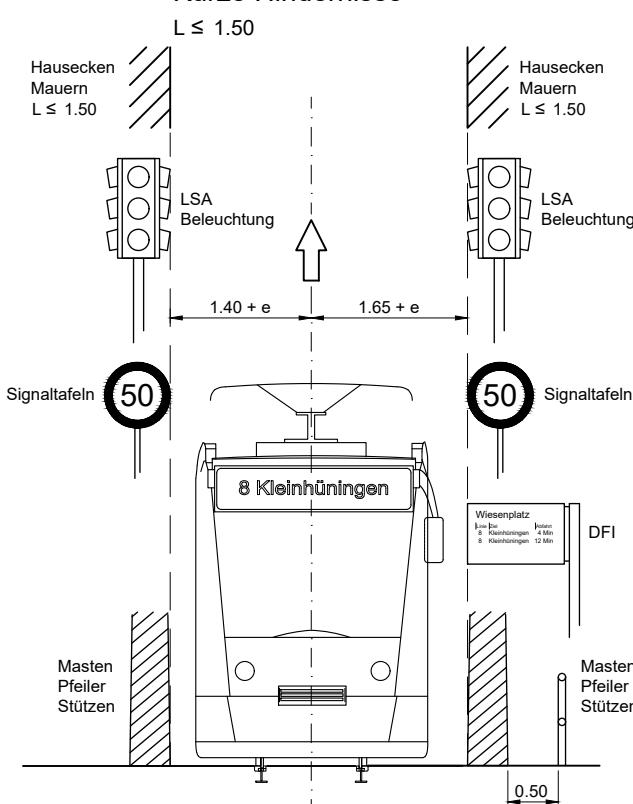
## Seitliche Abstände zu kurzen und langen Hindernissen

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf

Kurvenerweiterung e,  
siehe auch Blatt Nr. 02.06

### Kurze Hindernisse

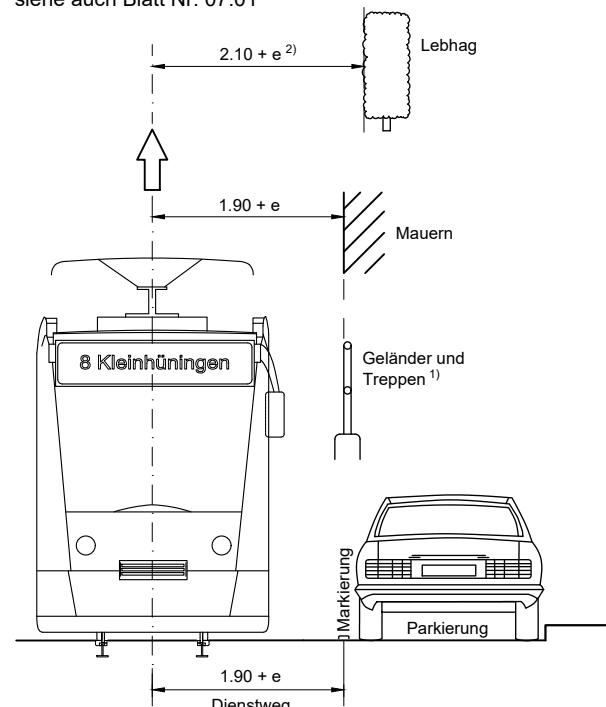


Folgt auf ein kurzes Hinderniss ein  
langes Hinderniss ist zwingend  
der Dienstweg miteinzurechnen

- 1) Geländer innerhalb der Zone 1 (siehe Blatt Nr.07.01) müssen alle 15 m mit einem Isolierstoss von mind. 5 cm getrennt werden.
- 2) Bei nicht Gewährleistung der betrieblichen Sicherheit ist der erweiterte Dienstweg (2.10 m + e) vorzusehen.  
Siehe AB-EBV (2024), Art 19 Blatt 3M Ziff. 3 resp. Art 71 Blatt 1.

### Lange Hindernisse

$L > 1.50$   
siehe auch Blatt Nr. 07.01



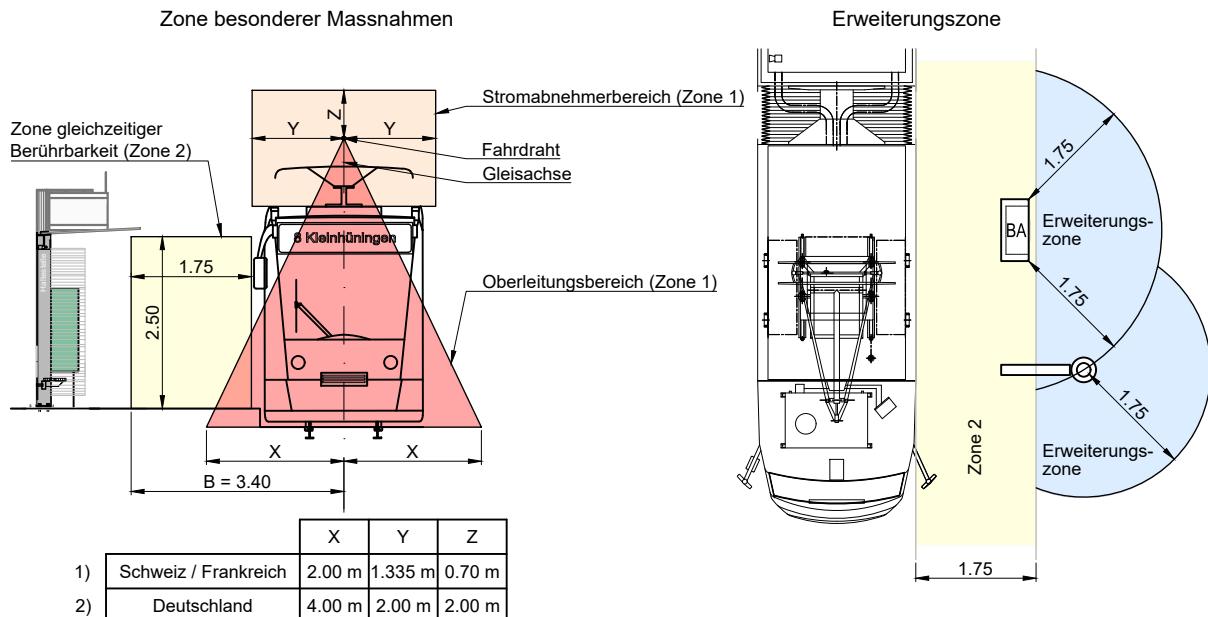
Masse in m

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 07.01

Zonen und Sicherheitsabstände der festen Anlagen zum Fahrdraht

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf

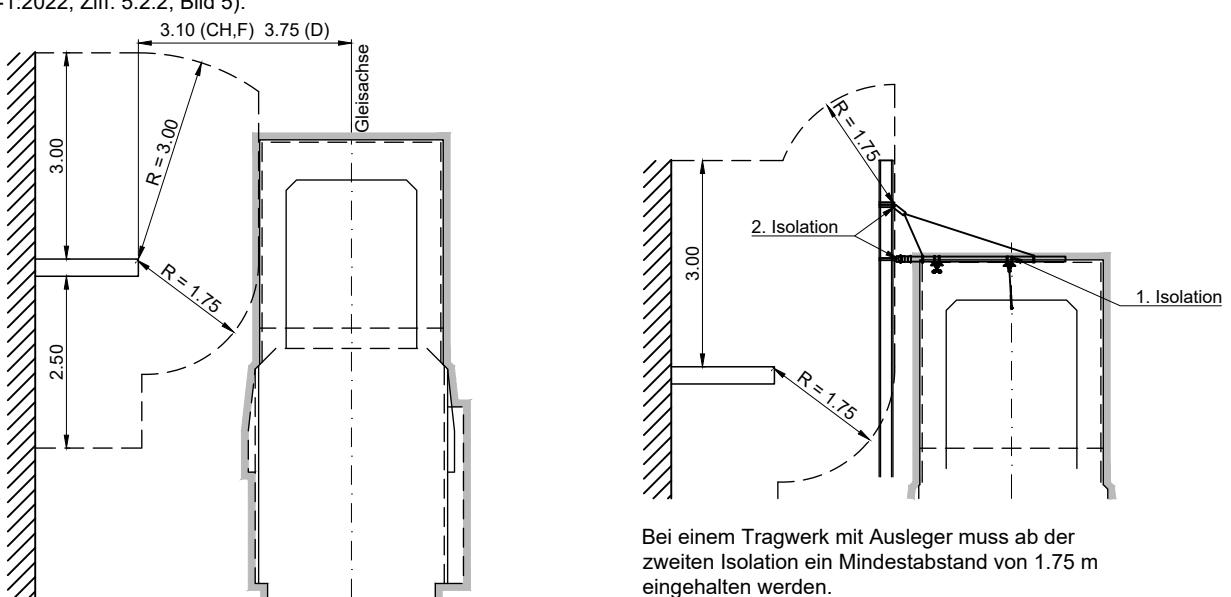


## Anmerkungen:

- Der Begriff Berührungsspannung ist in EN 50122-1:2022, Ziff. 3.1.3 definiert.
- Leitfähige Anlageteile bis auf eine Höhe von 2.50 m über der Standfläche und mit weniger als 1.75 m Direktabstand gelten als gleichzeitig berührbar gemäss AB-EBV:2024, Art. 44, Blatt 31, Ziff. 2.3.
- Soweit möglich, muss die Haltestellenausstattung ausserhalb des Berührungsspannungsbereiches (Zone 2) platziert werden.
- Sobald sich ein leitfähiges Anlageteil im "Oberleitungsbereich und / oder Stromabnehmerbereich" (Zone 1) oder in der "Zone gleichzeitiger Berührbarkeit" (Zone 2) befindet, muss ein Niederspannungsbegrenzer (VLD) eingebaut und die Verteilnetzbetreiber-Erde isoliert werden.
- Wird ein leitfähiges Anlageteil in der Zone 1 oder Zone 2 platziert, erweitert sich die entsprechende Zone jeweils um 1.75 m.
- Mögliche Anlagen im Haltestellenausbau, mit Bahnstrompotential (z.B. Weichensteuerung), sind gesondert zu betrachten.
- Alle Werte in dem oben dargestellten Bild gelten in der Schweiz<sup>1)</sup>, Frankreich<sup>1)</sup> und in Deutschland<sup>2)</sup>.
- Für Kunstbauten muss ein Erdungskonzept erstellt werden.
- Weitere Details sind im Handbuch für Erdung und Stromrückleitung "HB-062" zu finden.

## Abstand zu Standflächen (Fenster, Brücken, Terrassen und dergleichen)

Mindestabstände zu berührbaren aktiven Teilen an der Aussenseite von Fahrzeugen sowie zu aktiven Teilen von Oberleitungsanlagen von Standflächen aus, die von Personen im öffentlichen Bereich betreten werden dürfen (gemäss EN 50122-1:2022, Ziff. 5.2.2, Bild 5).



Bei einem Tragwerk mit Ausleger muss ab der zweiten Isolation ein Mindestabstand von 1.75 m eingehalten werden.

Können die angegebenen Abstände nicht eingehalten werden, müssen Massnahmen nach EN 50122-1:2022 Ziff. 5.3 getroffen werden.

Kurvenerweiterung e  
siehe auch Blatt Nr. 02.06

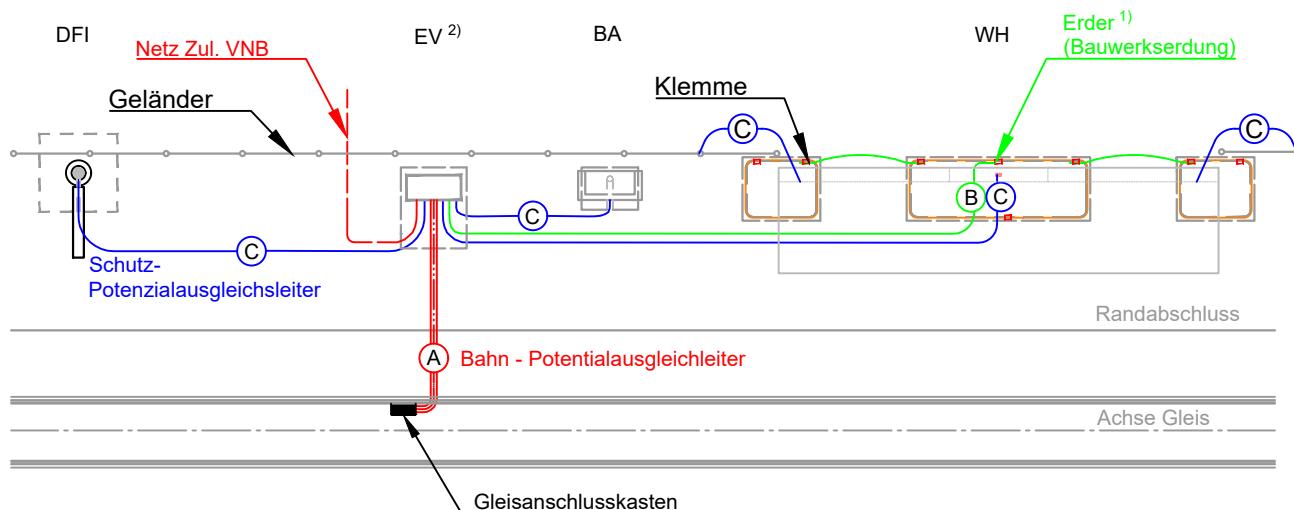
Masse in m

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 07.02

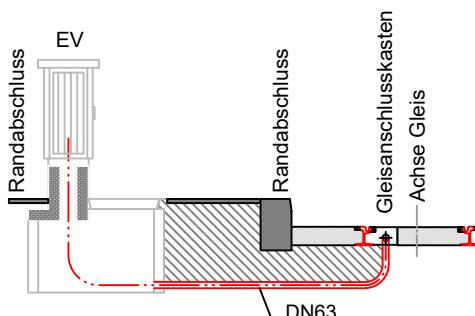
## Erdungskonzept Tramhaltestelle

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf



Querschnitt



Legende Haltestellenausstattung:

BA : Billetautomat  
 DFI : Dynamische Fahrgastinformation  
 WH : Wartehalle  
 EV : Elektroverteiler  
 VNB : Verteilernetzbetreiber

- - - - Zuleitung VNB  
 - - - - - DN63  
 - - - - - DN40  
 - - - - - 50 mm<sup>2</sup> (T-Litze)  
 - - - - - 50 mm<sup>2</sup> (blank)

Verdrahtung:

- A: Bahn - Potentialausgleichsleiter 50 mm<sup>2</sup> (T-Litze)
- B: Erder 50 mm<sup>2</sup> (T-Litze)
- C: Schutz-Potenzialausgleichsleiter 16 mm<sup>2</sup> (T-Litze). In Zone 2: 50 mm<sup>2</sup> (T-Litze)

Anmerkungen:

- 1) Der Erder wird gemäss folgender Rangfolge festgelegt: 1. Bewehrung Infundo-System, 2. Bauwerkserdung der WH, 3. Tiefenerdung.
- 2) Anordnung und Art von Elektroverteiler gemäss Dokument: «Beurteilung der Art und Lage von Elektro-Verteilkästen der BVB auf Tramhaltestellen».
- Sobald ein leitfähiges Anlageteil in der Zone 1 oder Zone 2 (siehe Blatt Nr. 07.01) muss ein Niederspannungsbegrenzer (VLD) und ein Überwachungssystem nach EN 50122-1:2022 installiert werden. Zusätzlich muss die VNB-Erde isoliert werden.
- Grundsätzlich soll jede Tramhaltestelle mit einem Elektroverteiler ausgerüstet werden. Ausnahmefälle dürfen nur in Absprache und mit Freigabe durch I-PS-S beurteilt werden. Beim Netzbetreiber Primeo (EBM) muss ein Elektroverteiler nach ihren Vorgaben verbaut werden.
- Der Hausanschlusskasten (HAK) des Verteilernetzbetreibers und die elektrischen Komponenten der BVB werden im Elektroverteiler integriert.
- Ausführung der Werkleitungen gemäss den projektspezifischen Ausführungsplänen für die Haltestelle.

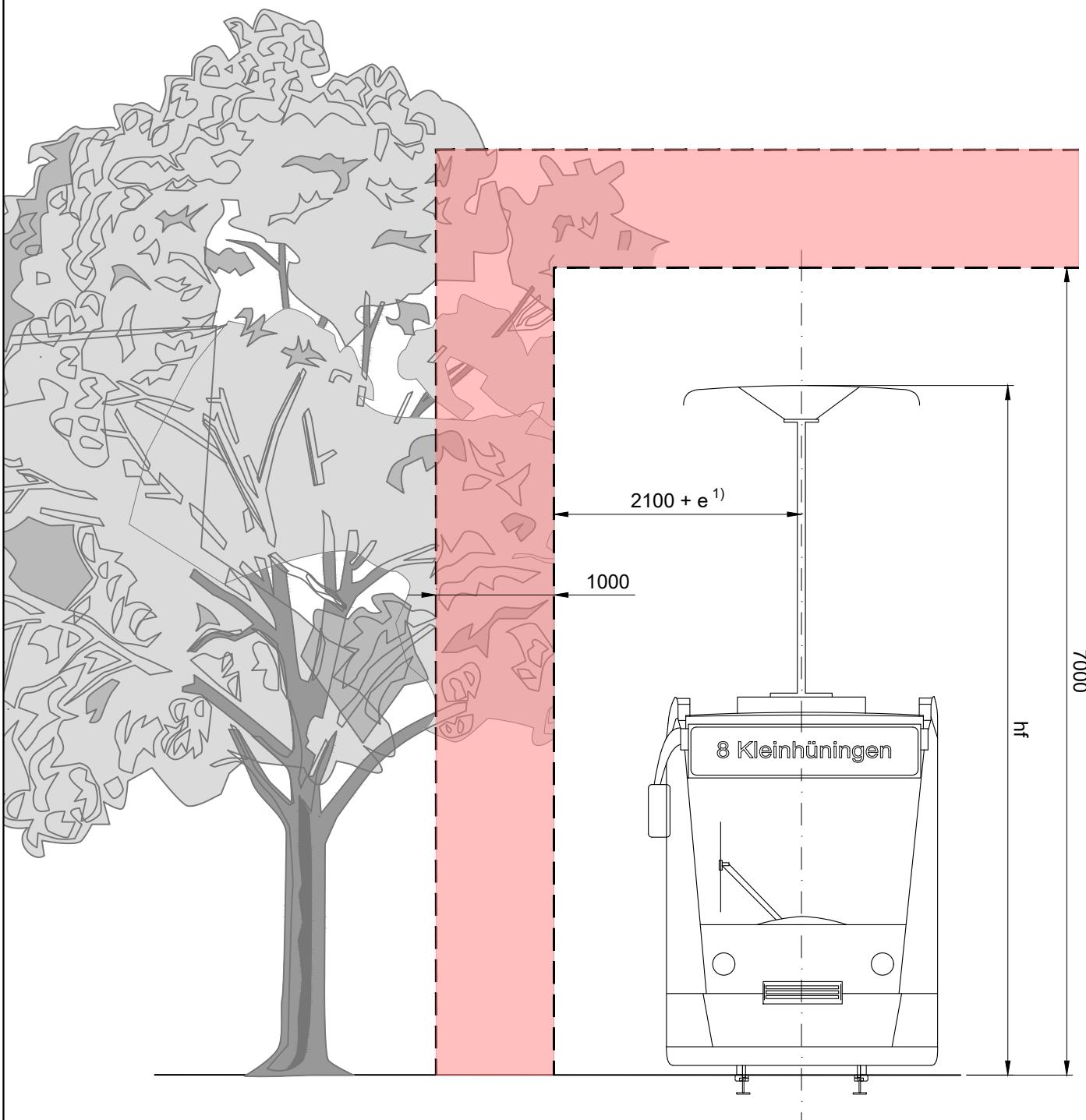
# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 07.03



Sicherheitsabstand Bäume zum Fahrdraht

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf



- Höhe ab Schienenoberkante (SOK) 7.00 m.
- Seitlicher Abstand ab Gleisachse 2.10 m + e.<sup>1)</sup>
- Beim rot markierten Bereich handelt es sich um die Wachstumszone.
- In der Wachstumszone darf die Vegetation hineinwachsen.
- Bei einem Rückschnitt gilt folgender min. Wert:
  - Höhe ab SOK + 1.00 m = 8.00 m
  - Seitlicher Abstand 2.10 m + e<sup>1)</sup> + 1.00 m = 3.10 m + e<sup>1)</sup>
  - Das Lichtraumprofil des öffentlichen Verkehrs ist in jedem Fall freizuhalten.

<sup>1)</sup> Kurvenerweiterung e. siehe auch Blatt Nr. 02.06.

Masse in mm

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 07.04

## Fahrdrahthöhen

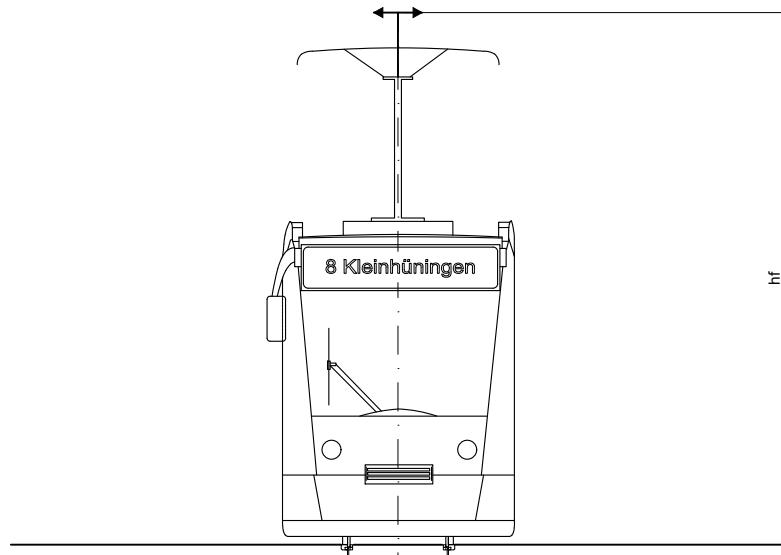
Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf

### Fahrdrahthöhen

#### Fahrdrachtseitenlage

- 1) Gerade  $\pm 350$  mm
- 2) Kurven  $\pm 250$  mm



1) Maximal zulässige seitliche Fahrdrabtabweichung am Stützpunkt.

2) Maximal zulässige seitliche Fahrdrabtabweichung in Kurvenmitte.

### Standard Nennfahrdrahthöhen und Sonderhöhen über SOK

	hf	hfo	Lichte Durchfahrtshöhe
Offene Strecken im Strassenraum, Haltestellen, Bahnübergänge	5700	5780	6280
Tunnel und bestehende Überbauten sowie reine Abstellanlagen	4400	4480	4980
Depots <sup>3)</sup>	4500	4580	5080
Ausnahmetransport-Route <sup>4)</sup>	5900	5980	6480
Kleinste mögliche Fahrdrahthöhe (z.B. besondere Tunnelstrecken)	4400	4460	4710

hf Definition der Nennhöhe des Fahrdrähtes gemäss EN 50119:2020, Ziff. 3.1.5.6.

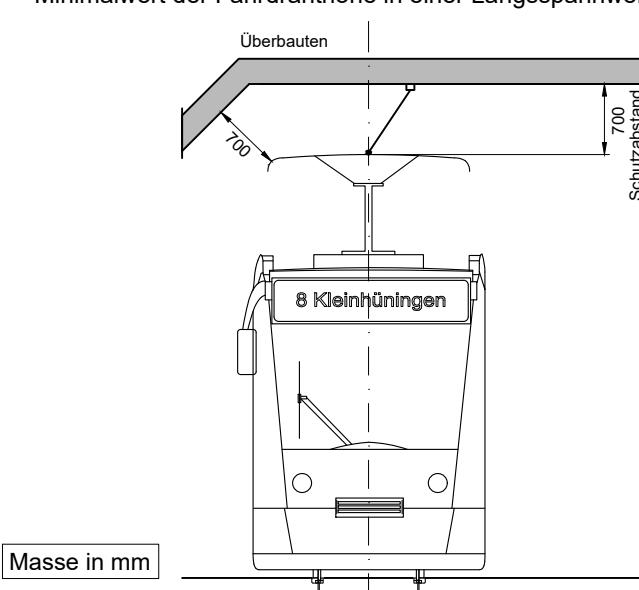
Abweichungen von den Standard Fahrdrahthöhen müssen durch den zuständigen Projektleiter der BVB freigegeben werden.

Weitere Details sind im Handbuch für Fahrleitungsanlagen "HB-006" zu finden.

hfo Anhublage des Fahrdrähtes.

<sup>3)</sup> Auszuführende minimale Fahrdrahthöhe  $hf_{min}$  auf Grund der örtlichen Gegebenheiten gemäss AB-EBV:2024, Art. 44, Blatt 15, Ziff. 5.2.1.2.

<sup>4)</sup> Minimalwert der Fahrdrahthöhe in einer Längsspannweite darf 5'500 mm nicht unterschreiten.



#### Absenkung und Anstieg der Fahrleitung

Geschwindigkeit	Grösste Neigung
60 km/h	1.00 %
50 km/h	1.25 %
40 km/h	1.54 %
30 km/h	2.00 %
20 km/h	2.50 %
10 km/h	3.00 %

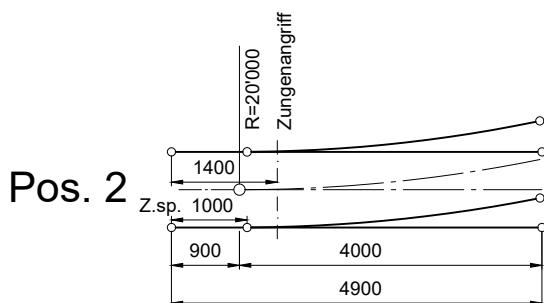
Apparategehäuse und Teile von Bauwerken aus Metall oder Stahlbeton, die näher als 0.70 m an spannungsführenden Teilen liegen, sind gemäss EN 50122-1:2022, Ziff. 6.3 bahnzuerden oder zu isolieren. In solchen Fällen ist ein Erdungskonzept zu erstellen.

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 08.01

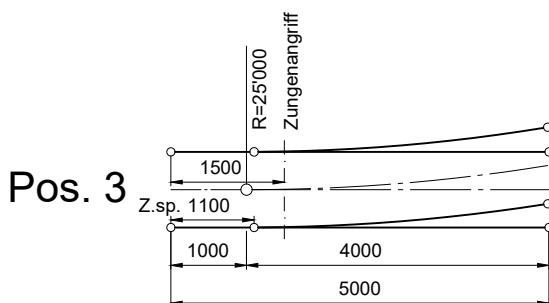
Normalisierte Zungenvorrichtung / R20 m bis R50 m

Gültig ab  
01.01.2024

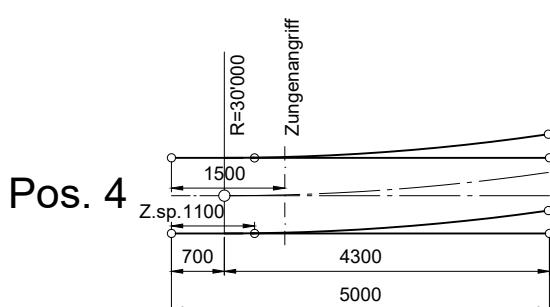
Gültig bis  
Widerruf



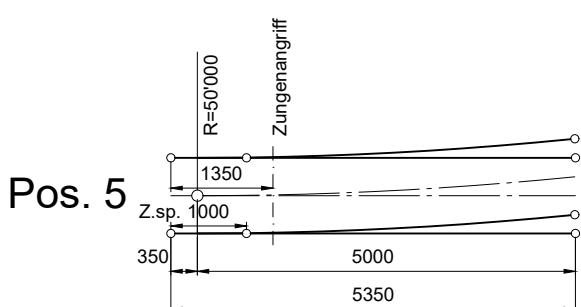
$R = 20\text{ m}$   
Nur Dienstgleis



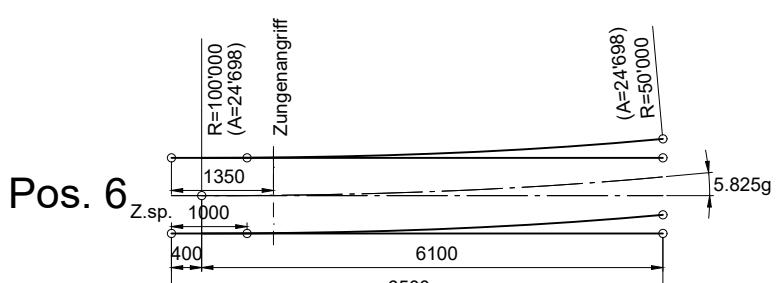
$R = 25\text{ m}$



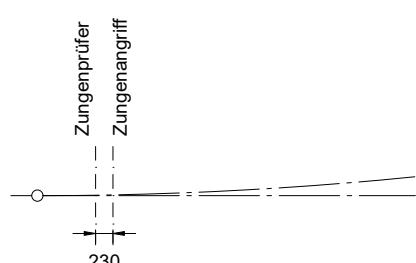
$R = 30\text{ m}$



$R = 50\text{ m}$



$R = 100 - 50\text{ m}$



Der Abstand zwischen Zungenprüfer und Zungenangriff beträgt bei allen Zungenvorrichtungen 230 mm

Masse in mm

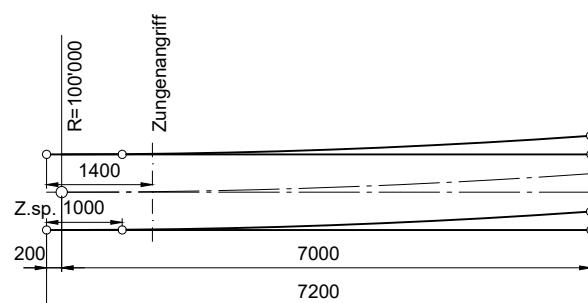
# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 08.02

Normalisierte Zungenvorrichtung / R100m, R150m und vorgez. Zv

Gültig ab  
01.01.2021

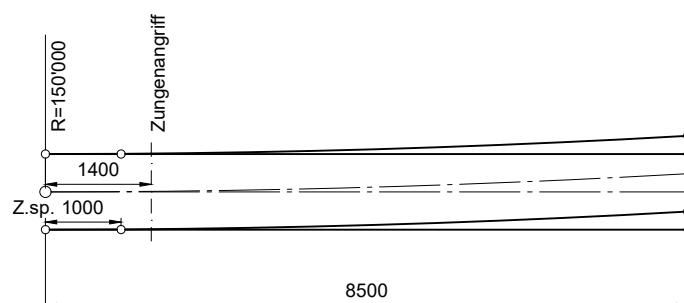
Gültig bis  
Widerruf

Pos. 7



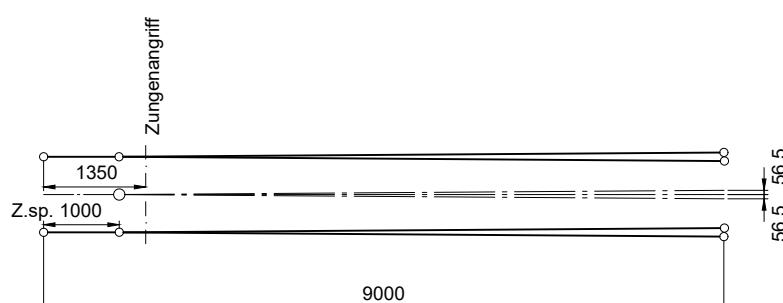
$R = 100 \text{ m}$

Pos. 8



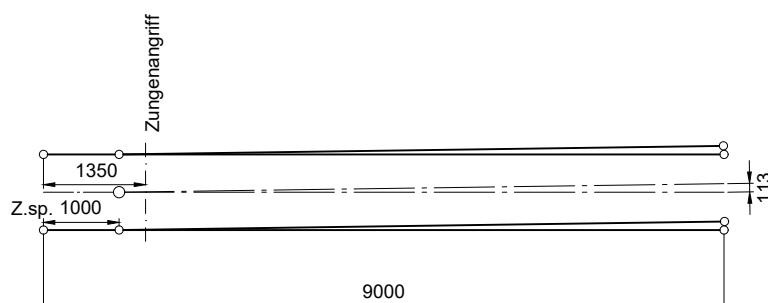
$R = 150 \text{ m}$

Pos. 9



Vorgezogene Zungenvorrichtung symmetrisch

Pos. 10



Vorgezogene Zungenvorrichtung einseitig

Masse in mm

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 08.07

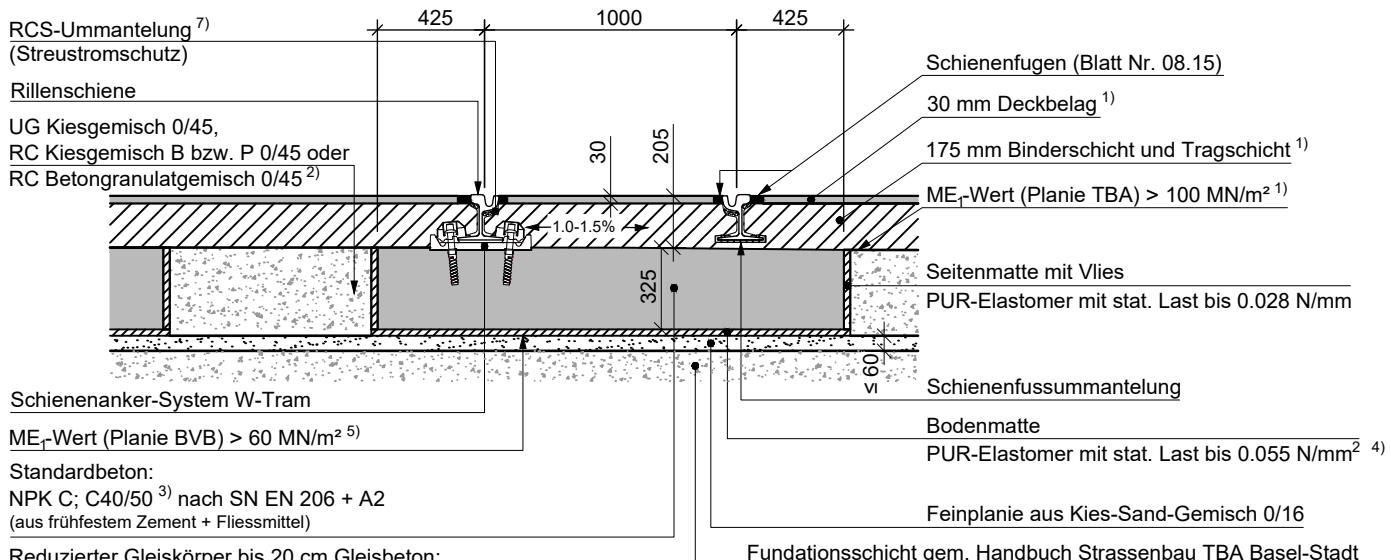
W-Tram Regelquerschnitt und Grundriss in Strassen auf Betonunterbau

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf

## W-Tram-System mit RCS-Ummantelung (bei Bedarf)

### Querschnitt



Reduzierter Gleiskörper bis 20 cm Gleisbeton:  
Kunststofffasern als Zusatzstoff ( $\text{kg}/\text{m}^3$  durch den  
Fachplaner projektspezifisch zu definieren)

<sup>1)</sup> gem. Vorgaben TBA BS

<sup>2)</sup> gem. Richtlinie "Materialtechnologie im Tiefbau" BS & BL, VSS 70 119, EN 13285, BAFU Richtlinie UV-0631-D

<sup>3)</sup> Verwendung von ultrahochfrühfestem ("Q-Flash" o.ä.) bzw. NPK-Beton C30/37 nur nach Anweisung der Projektleitung

<sup>4)</sup> Bauen unter Vollsperrung, bei UEMA oder Baumassnahmen unter Betrieb gilt eine stat. Last von bis  $0.110 \text{ N}/\text{mm}^2$

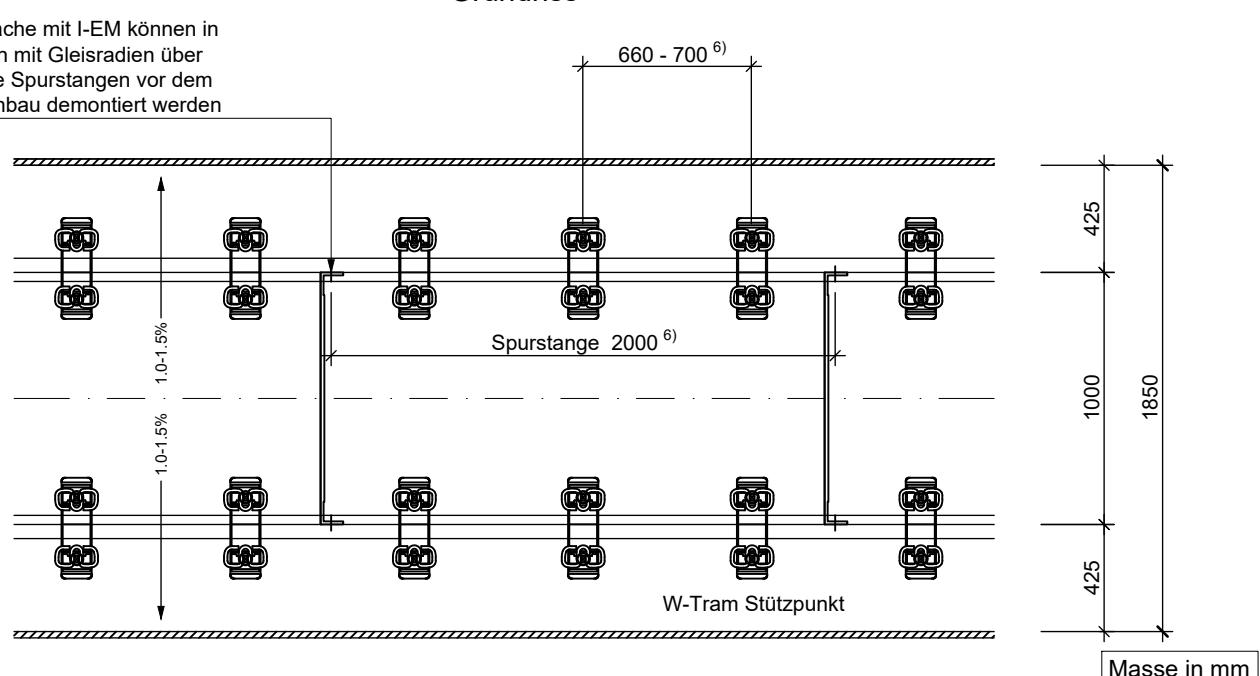
<sup>5)</sup> nur beim Bauen unter Vollsperrung. Unter Betrieb wird eine ausreichende Tragfähigkeit der Fundationsschicht  
angenommen, sofern keine sichtbaren Schäden vorliegen; andernfalls sind Sondierungen erforderlich

<sup>6)</sup> Bei Gleisradien  $\leq 40 \text{ m}$  und in Anlagen abweichend, Details siehe Zeichnung 100039408 / 1000122269

<sup>7)</sup> Der Bedarf einer RCS-Ummantelung wird durch vorgelagerte Streustrommessungen, Gleistyp und Drittstrukturen  
projektspezifisch definiert

### Grundriss

In Absprache mit I-EM können in  
Bereichen mit Gleisradien über  
100 m die Spurstangen vor dem  
Belagseinbau demontiert werden



# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 08.09

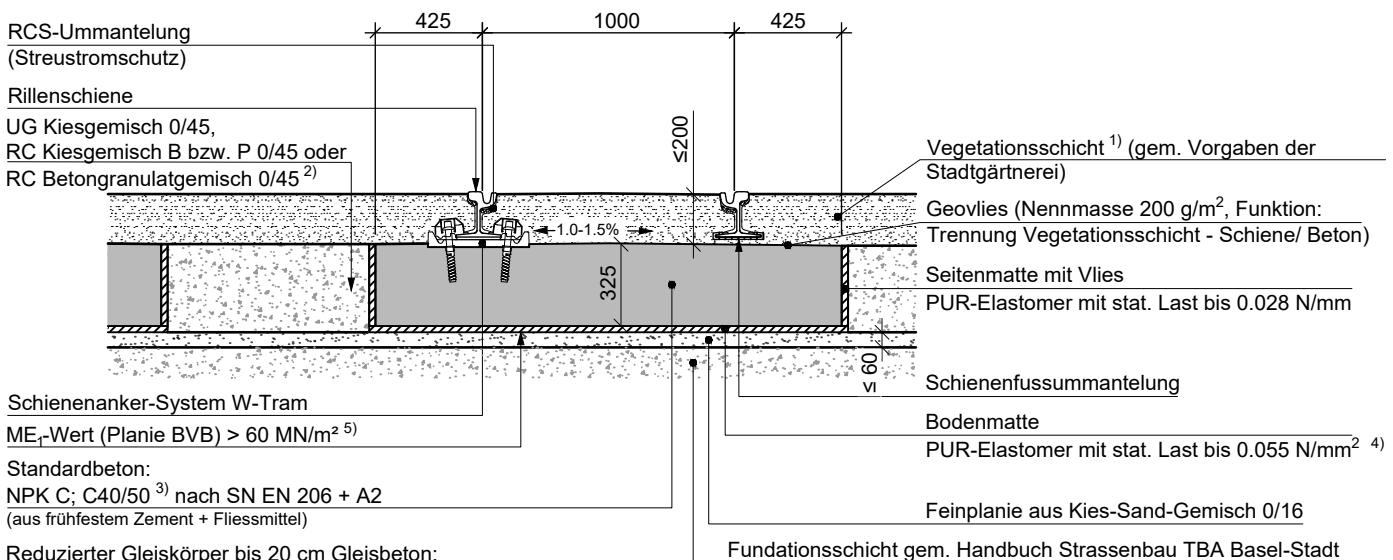
W-Tram Regelquerschnitt und Grundriss in Grüngleis auf Betonunterbau

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf

## W-Tram-System mit RCS-Ummantelung

### Querschnitt



<sup>1)</sup> Zusammensetzung von Substrat und Saatgut standortabhängig und in Abstimmung mit STG

<sup>2)</sup> gem. Richtlinie "Materialtechnologie im Tiefbau" BS & BL, VSS 70 119, EN 13285, BAU Richtlinie UV-0631-D

<sup>3)</sup> Verwendung von ultrahochfrühfestem ("Q-Flash" o.ä.) bzw. NPK-Beton C30/37 nur nach Anweisung der Projektleitung

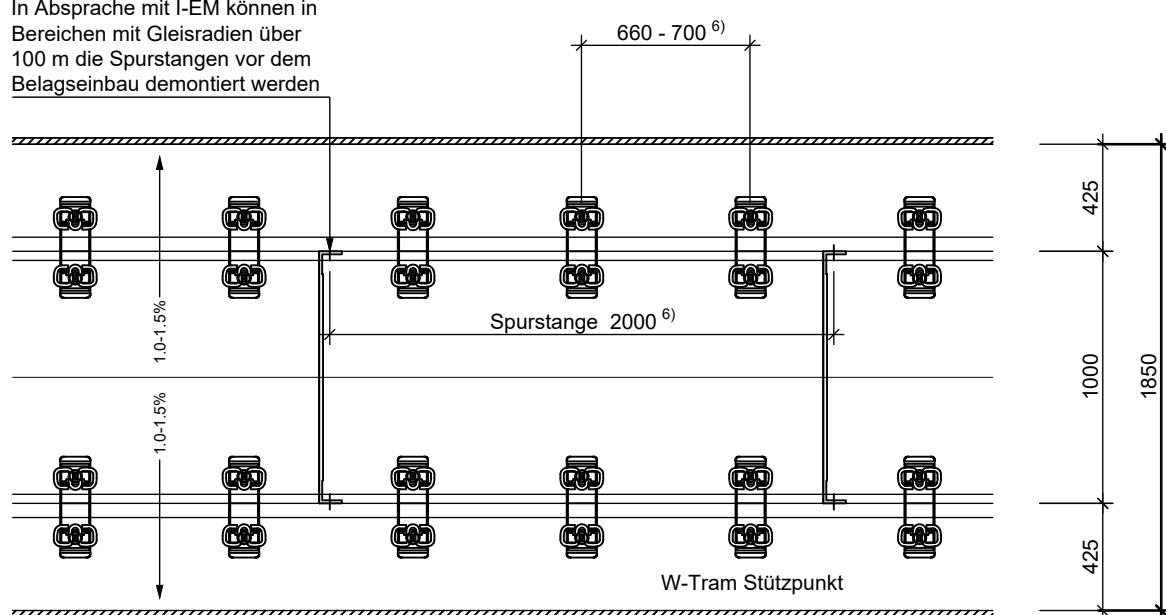
<sup>4)</sup> Bauen unter Vollsperrung, bei UEMA oder Baumassnahmen unter Betrieb gilt eine stat. Last von bis 0.110 N/mm<sup>2</sup>

<sup>5)</sup> nur beim Bauen unter Vollsperrung. Unter Betrieb wird eine ausreichende Tragfähigkeit der Fundationsschicht angenommen, sofern keine sichtbaren Schäden vorliegen; andernfalls sind Sondierungen erforderlich

<sup>6)</sup> Bei Gleisradien ≤ 40 m und in Anlagen abweichend, Details siehe Zeichnung 100039408 / 1000122269

### Grundriss

In Absprache mit I-EM können in Bereichen mit Gleisradien über 100 m die Spurstangen vor dem Belagseinbau demontiert werden



Masse in mm

BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 08.10

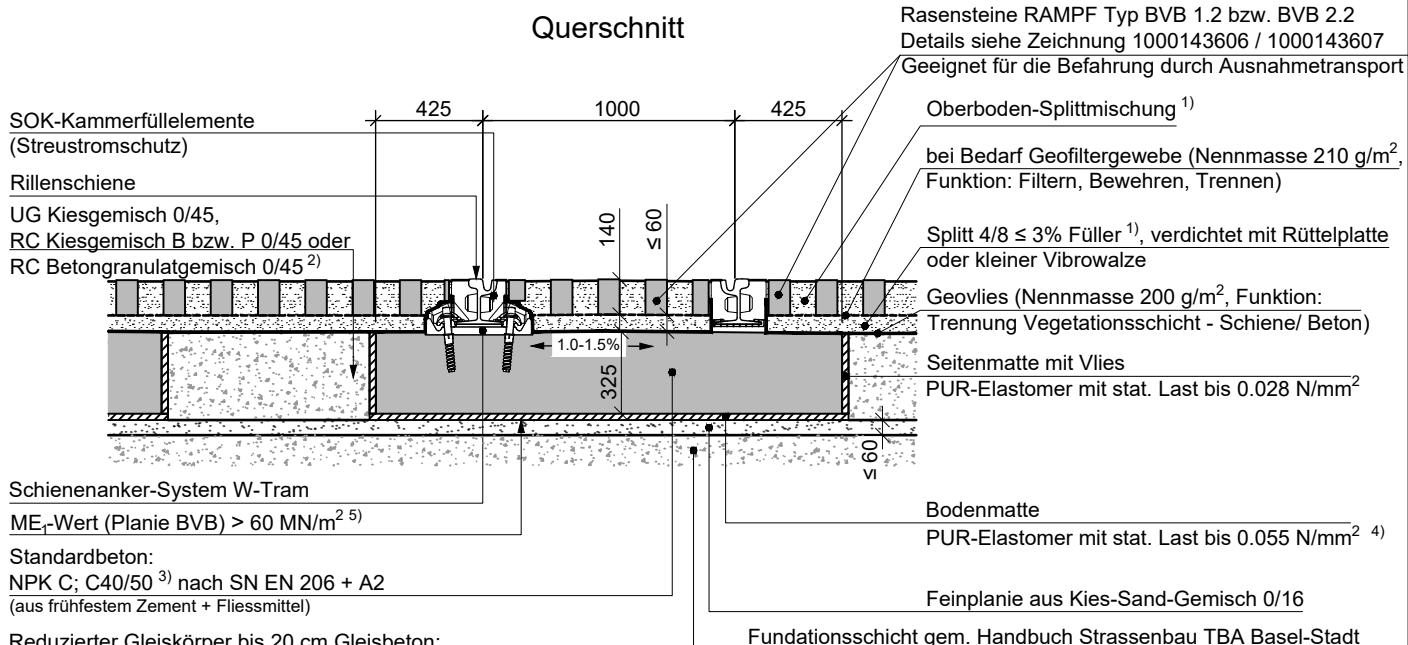


#### W-Tram Regelquerschnitt und Grundriss Rasengitter auf Betonunterbau

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf

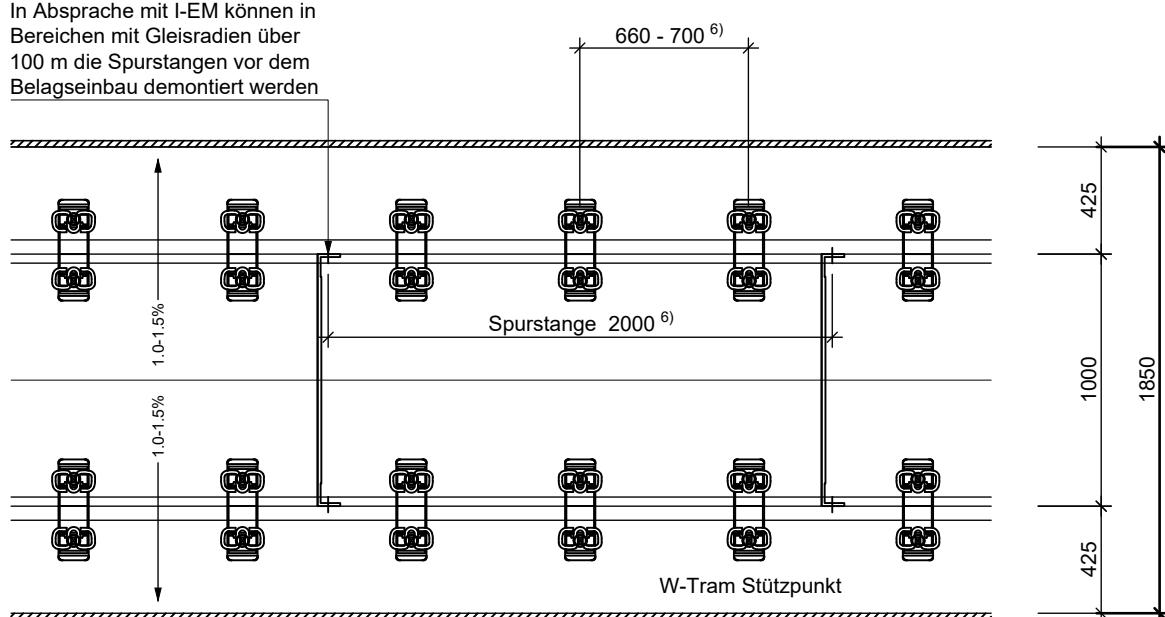
## W-Tram-System mit SOK-Kammerfüllelementen



- 1) Zusammensetzung gem. Norm 408 TBA BS
  - 2) gem. Richtlinie "Materialtechnologie im Tiefbau" BS & BL, VSS 70 119, EN 13285, BAFU Richtlinie UV-0631-D
  - 3) Verwendung von ultrahochfrühfestem ("Q-Flash" o.ä.) bzw. NPK-Beton C30/37 nur nach Anweisung der Projektleitung
  - 4) Bauen unter Vollsperrung, bei UEMA oder Baumassnahmen unter Betrieb gilt eine stat. Last von bis  $0.110 \text{ N/mm}^2$
  - 5) nur beim Bauen unter Vollsperrung. Unter Betrieb wird eine ausreichende Tragfähigkeit der Fundationsschicht angenommen, sofern keine sichtbaren Schäden vorliegen; andernfalls sind Sondierungen erforderlich
  - 6) Bei Gleisradien  $\leq 40 \text{ m}$  und in Anlagen abweichend. Details siehe Zeichnung 100039408 / 1000122269

Grundriss

In Absprache mit I-EM können in Bereichen mit Gleisradien über 100 m die Spurstangen vor dem Belagseinbau demontiert werden.



Massen in mm

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 08.12a

Regelquerschnitt auf Schotterunterbau

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf

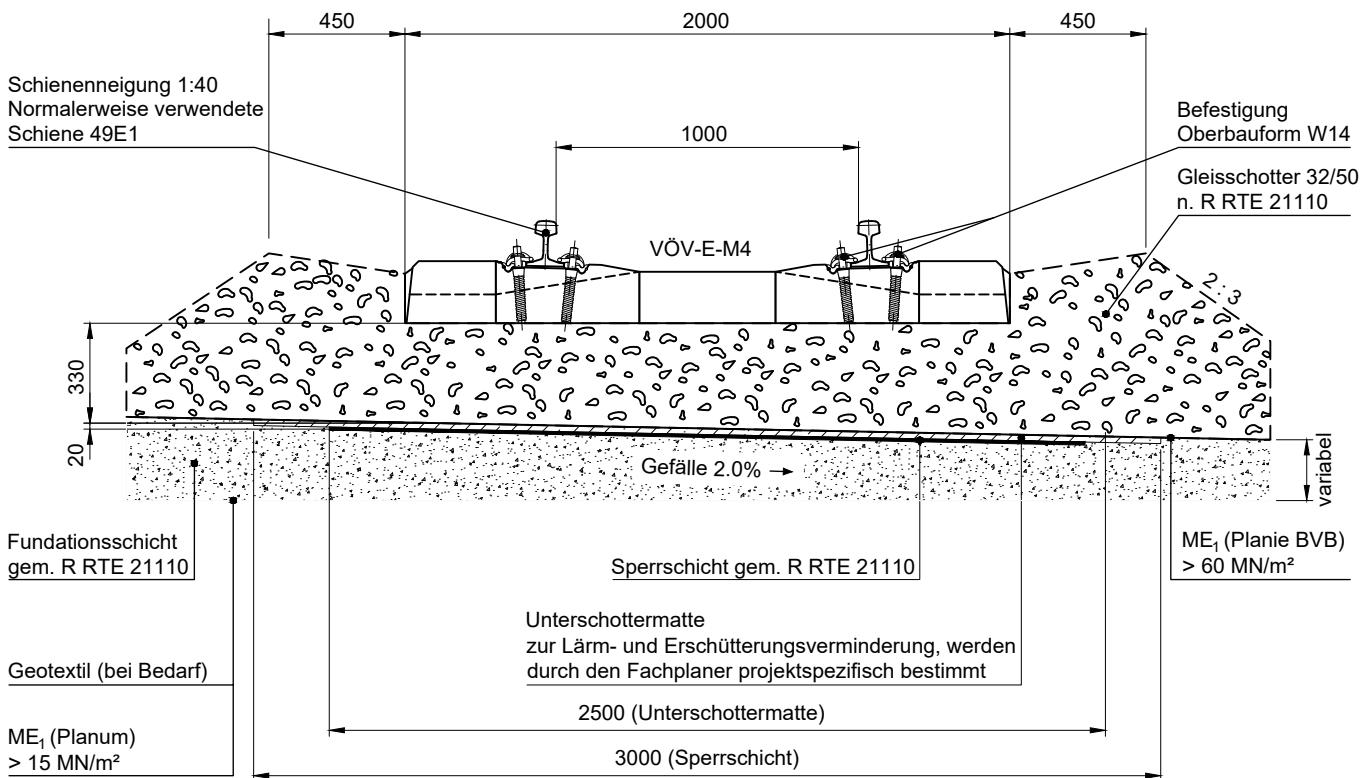


Abb 1: Standardquerschnitt nach R RTE 21110 mit Betonschwellen

## 1. Regelquerschnitt in Schottergleisen

Die Bemessung des Unterbaus erfolgt nach Gleisbelastungsgruppe N3/E3 gemäss R RTE 21110

## 2. Schichtaufbau in Gleisen mit Schotteroerbaub

Der Schichtaufbau der Schotterbaustrecken der BVB erfolgt gemäss R RTE 21110:2015. Grenzwerte der Tragfähigkeit, Mindestdicken der Fundation- und Sperrsicht entsprechen Gleisbelastungsgruppe N3/E3 dieser Richtlinie.

- Gleisschotter 32/50 Klasse 2
- Sperrsicht gemäss R RTE 21110 aus Geovlies, (Nennmasse: 280 g/m<sup>2</sup>, Funktion: Trennen), innerorts zzg. Unterschottermatten
- ME<sub>1</sub> (Planie BVB) > 60 MN/m<sup>2</sup>
- Fundationsschicht gem. R RTE 21110, Ziffer 4.2.2 + 4.2.3
- Ungebundene Gemische gemäss R RTE 21110
- Ggf. Geotextil (Nennmasse: 200 g/m<sup>2</sup>, Funktion: Trennen)
- ME<sub>1</sub> (Planum) > 15 MN/m<sup>2</sup>

## 3. Unterschottermatten (USM)

Streckenabschnitte, welche Unterschottermatten zur Dämmung und Erschütterungsschutz erhalten, werden von der Projektleitung festgelegt.

Im Bereich von USM muss horizontalen Einwirkungen von 12 kN/m aufnehmen können. Die Entwässerung der USM-Streckenabschnitte muss einwandfrei entsprechend den einschlägigen Regeln der Technik erfolgen.

Masse in mm

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 08.12b

Regelquerschnitt auf Schotterunterbau

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf

## 4. Entwässerung

Die Entwässerung des Gleisunterbaus erfolgt nach AB-EBV:2024, Art.25,  
R RTE 21110 «Unterbau und Schotter»  
BAFU Richtlinie «Entwässerung von Eisenbahnanlagen» 2018-08

## 5. Schienenprofil

Typ: 49E1 nach EN 13674-1 Stahlgüte R260

## 6. Schotter

Typ. Gleisschotter 32/50 Klasse 2 nach R RTE 21110 und EN 13450

## 7. Spannungsausgleich (Neutralisation) des verlegten Gleises

Zur Vermeidung von Schienenbrüchen bei tiefen, bzw. Gleisverformungen bei hohen Schienentemperaturen ist das lückenlos verschweißte Gleis unter Anwendung der R RTE 22541 durch eine Fachfirma so zu verlegen, dass die Schienen bei einer mittleren Temperatur - Neutralisationstemperatur - spannungslos liegen. Die Neutralisierungstemperatur beträgt 28°C. Der Vorgang ist zu protokollieren und zu gegenzeichnen.

## 8. Schwellen

### 8.1 Betonschwellen (für R > 200 m)

Als Standard kommt bei der BVB die Monoblockschwelle (Typ VöV-E M4) mit einer Schienenneigung von 1:40 auf geraden Strecken und bei Kurvenradien R > 200 m zum Einsatz.

Spurweite:	1'000 mm
Schienenneigung:	1:40
Befestigung:	W14
Gewicht der Befestigung:	194 kg
Anzahl Schwellen/km	1'666 Stk

Der Verlegeabstand (Mitte Schwelle zu Mitte Schwelle) beträgt 600 mm. In Kurven ist die Schwelleneinteilung am äusseren Schienenstrang vorzunehmen.

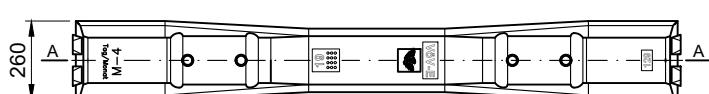
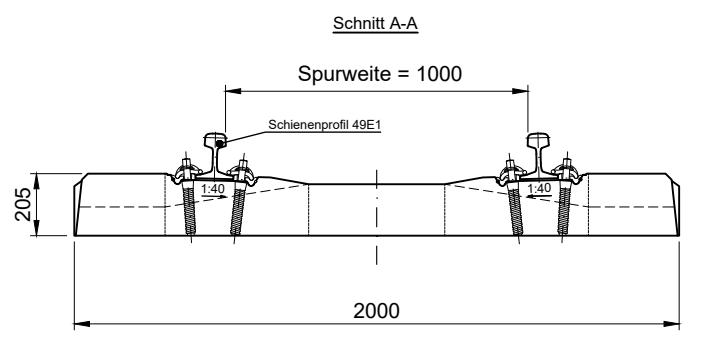


Abb. 2: Monoblockschwelle VöV-E M4

### 8.2 Betonschwellen (für Übergangsbereiche Feste Fahrbahn auf Schotter)

Ausführung ist projektspezifisch mit der Abteilung I-PS Standards abzustimmen.

Masse in mm

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 08.12c

Regelquerschnitt auf Schotterunterbau

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf

## 8.3 Stahlschwellen ( $R \leq 200$ m)

Bei Kurvenradien  $R \leq 200$  m werden Y-Stahlschwellen (Typ Y-S15D-no-650-HSB) eingebaut. Dies dient zur Verbesserung der Lagesetabilität (gegen Verwerfung) des Gleisrostes zum Unterbau. Es muss jede Verwendung mit dem Bauherrn BVB abgesprochen werden.

Spurweite: 1'000 mm  
 Schienenneigung: 1:40  
 Befestigung: Skl14  
 Gewicht mit Befestigung: 194 kg  
 Anzahl Schwellen/km: ca. 757 Stk

Der Schienenauflagerabstand (Schwelle zu Schwelle) beträgt 650 mm, der Abstand der Schwellenachsen zueinander 1'320 mm. Jeweils zu Beginn und Ende eines Y-Stahlschwellen-Abschnittes auf der Strecke wird eine Übergangsschwelle rechts und links eingebaut. Der Versatz des Schienenstosses von 440 mm ist zu beachten.

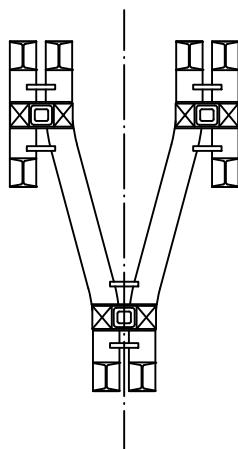


Abb. 3: Y-Schwelle in Ausführung normal

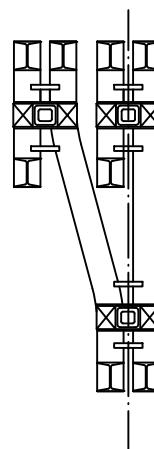


Abb. 4: Y-Schwelle in Ausführung Übergang, re

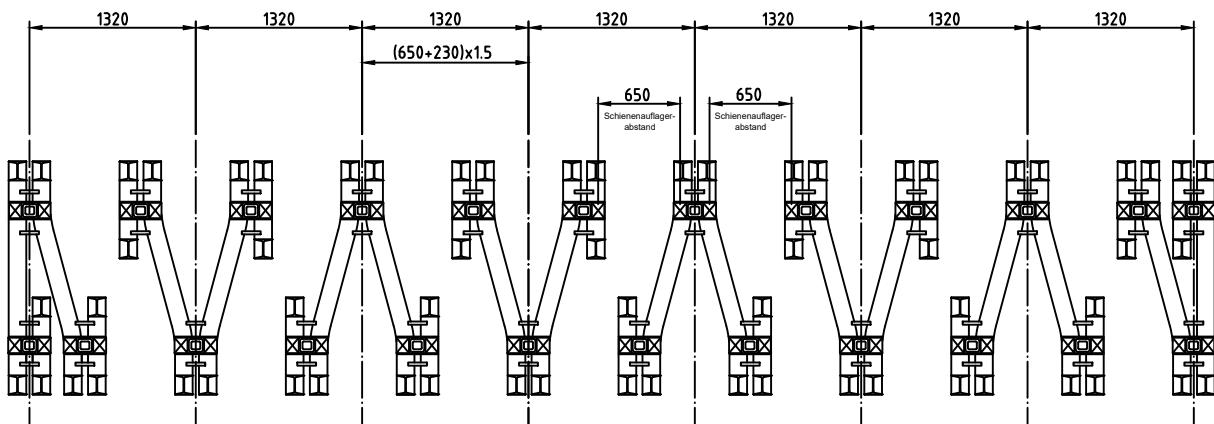
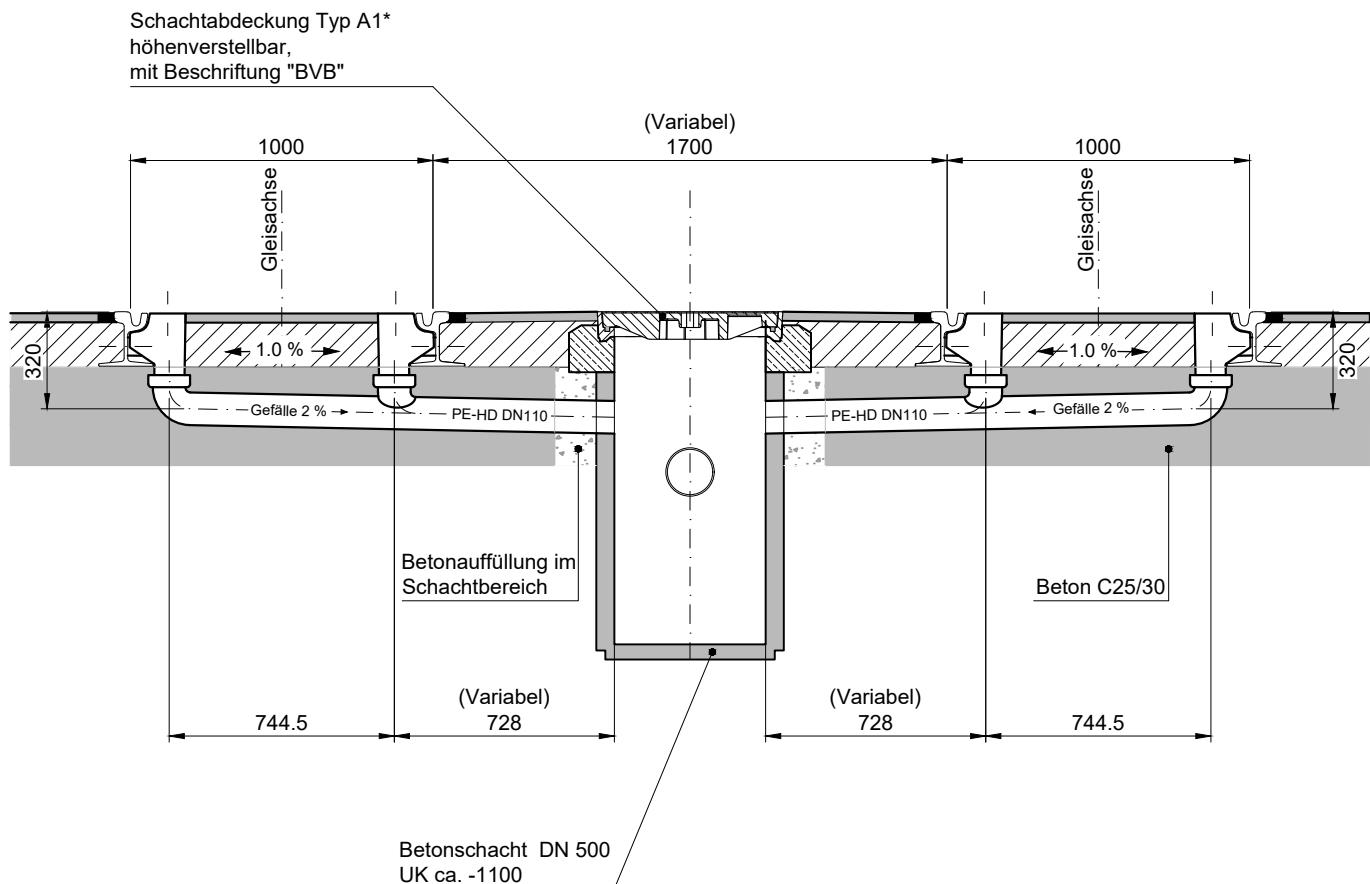


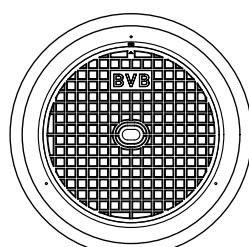
Abb. 5: Y-Schwelle Einbauübersicht

Masse in mm



Abstand Entwässerung + Schacht normalerweise ca. alle 25 m  
Wasserdichter Anschluss PE-HD an Schacht mittels Kernlochbohrung und Manschette

### Schachtabdeckung Typ A1



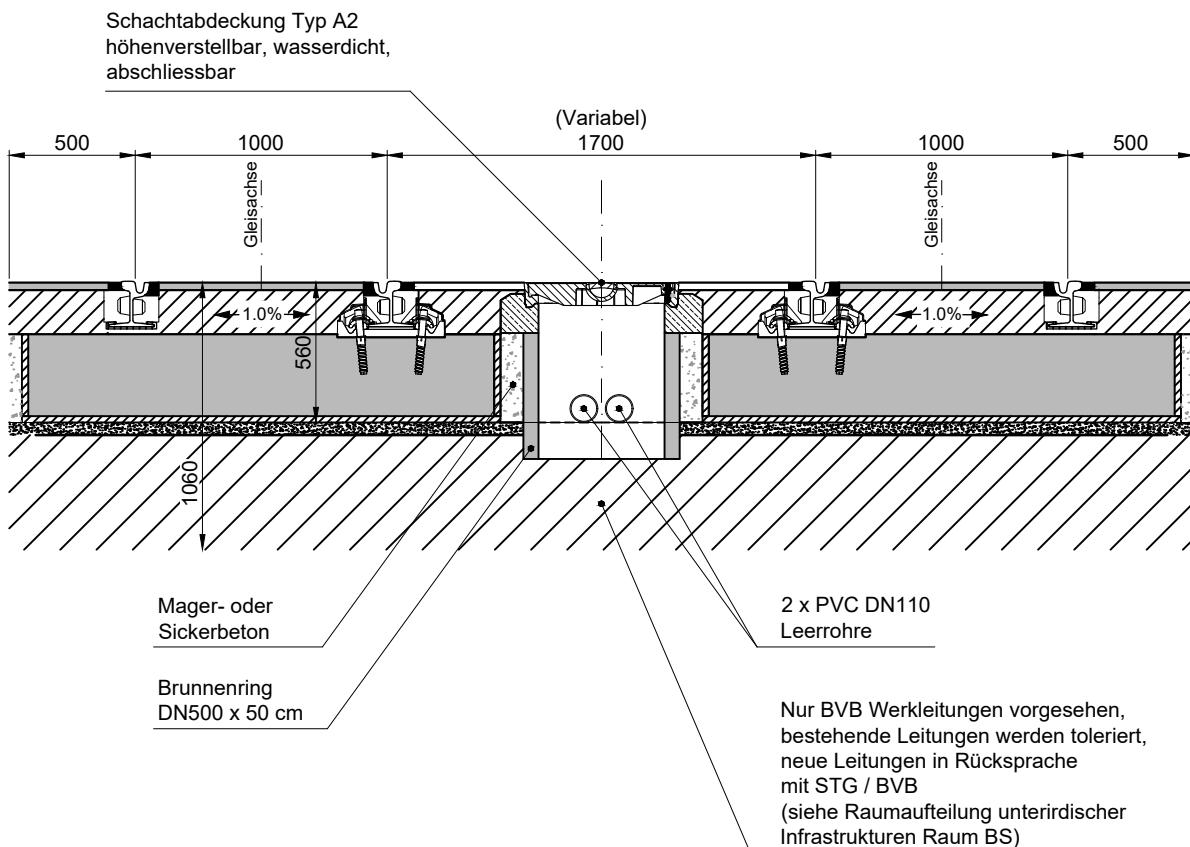
Masse in mm

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 08.14

Regelquerschnitt Leerrohre, Schacht, externe Werkleitungen

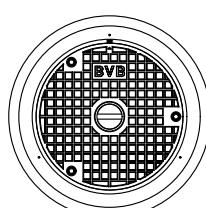
Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf



Leerrohre wenn möglich immer zwischen den Gleisachsen verlegen  
Abstand Elek.-Schacht max. alle 75 m

Schachtabdeckung Typ A2



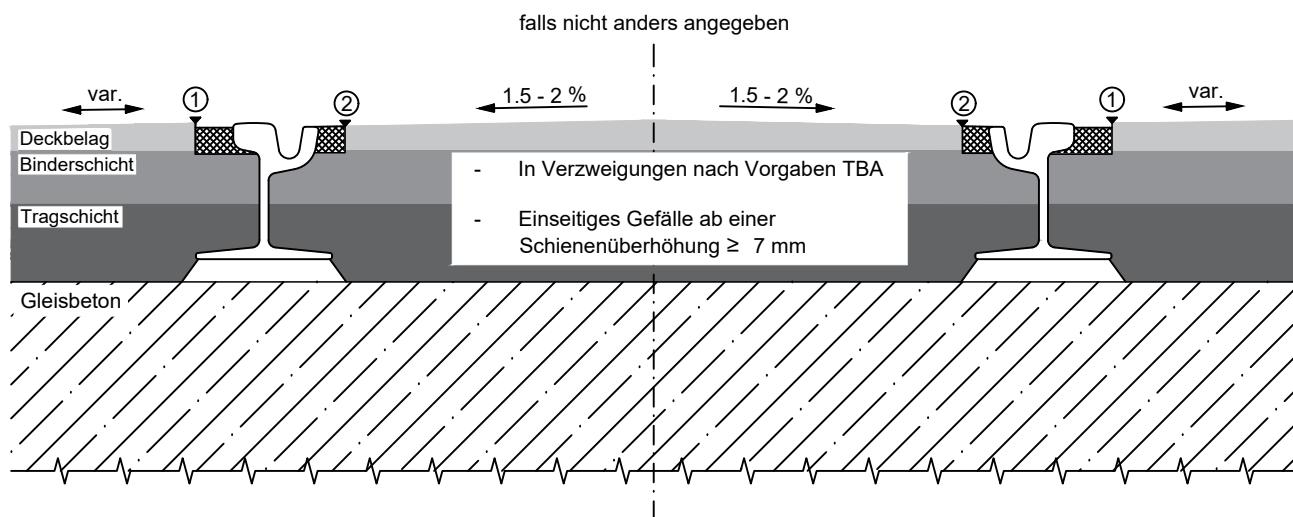
Masse in mm

## Schienenfugen und Belag - Masse und Toleranzen

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf

### TBA-Norm 407



#### Standard-Anforderungen / Toleranzen

$$t_a = -2 \text{ mm bis } -7 \text{ mm } (\leq 1)$$

$$t_i = 0 \text{ mm bis } -3 \text{ mm } (\leq 2)$$

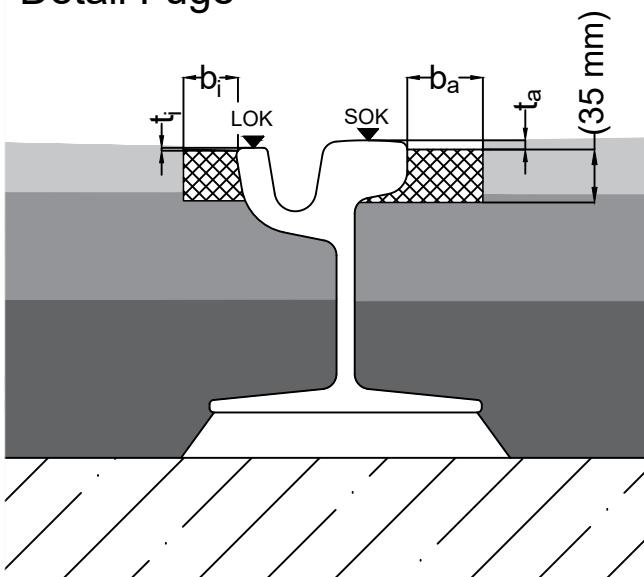
$$b_a = 50 \text{ mm } (\pm 5 \text{ mm})$$

$$b_i = 35 \text{ mm } (\pm 5 \text{ mm})$$

$$\textcircled{1} = \text{SOK } -1 \text{ mm } (\pm 2 \text{ mm})$$

$$\textcircled{2} = \text{LOK } 1 \text{ mm } (\pm 2 \text{ mm})$$

#### Detail Fuge



#### Erhöhte-Anforderungen / Toleranzen

*Kein stehendes Wasser auf dem Belag in Haltestellen, Plätzen, Bereich mit erhöhtem Fuß- und Veloverkehr oder nach Weisung TBA / BVB*

$$t_a = -2 \text{ mm bis } -5 \text{ mm } (\leq 1)$$

$$t_i = 0 \text{ mm bis } -2 \text{ mm } (\leq 2)$$

$$b_a = 50 \text{ mm } (\pm 5 \text{ mm})$$

$$b_i = 35 \text{ mm } (\pm 5 \text{ mm})$$

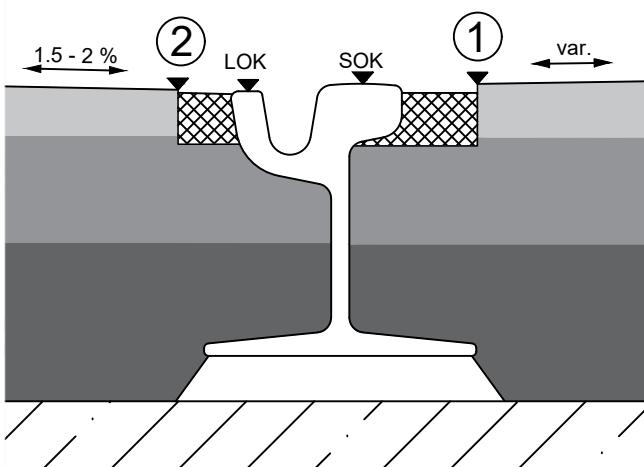
$$\textcircled{1} = \text{SOK } 1 \text{ mm } (+2 / -1 \text{ mm})$$

$$\textcircled{2} = \text{LOK } 1 \text{ mm } (+2 / -1 \text{ mm})$$

Diese Anwendungen gelten auch für das Verfügen von Weichenantriebs- und Gleisanschlusskästen.  
Fugen um Entwässerungskästen- und Rinnen sind nur nötig an Gleisbögen  $\leq 50 \text{ m}$  und mit reduziertem Ausmass ( $B \times T = 20 \times 20 \text{ mm}$ ,  $+5/-0$ )

Vergusstiefe gemäss o. g. Anforderungen  
Anwendungen gelten auch für das Verfügen von Weichenantriebs- und Gleisanschlusskästen.  
Fugen um Entwässerungskästen- und Rinnen sind nur nötig an Gleisbögen  $\leq 50 \text{ m}$  und mit reduziertem Ausmass ( $B \times T = 20 \times 20 \text{ mm}$ ,  $+5/-0$ )  
Vergusstiefe gemäss o. g. Anforderungen

#### Detail Belag



#### Legende

$$t_a = \text{Tiefe aussen (Fuge)}$$

$$t_i = \text{Tiefe innen (Fuge)}$$

$$b_a = \text{Breite aussen (Fuge)}$$

$$b_i = \text{Breite innen (Fuge)}$$

$$\text{LOK} = \text{Leitlippenoberkante}$$

$$\text{SOK} = \text{Schienenoberkante}$$

$$\textcircled{1} = \text{Oberkante Belag aussen}$$

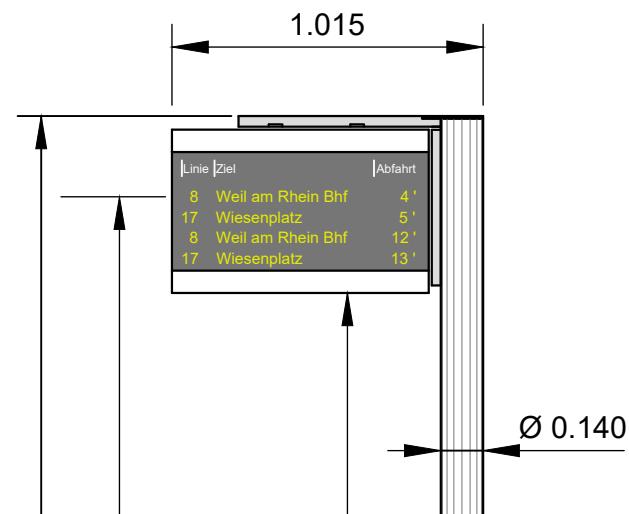
$$\textcircled{2} = \text{Oberkante Belag innen}$$

### Fundamentabmessungen

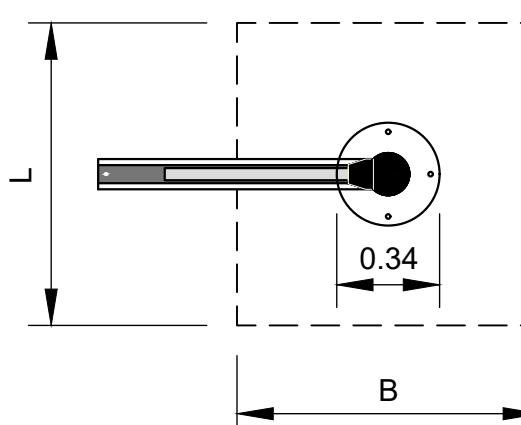
B (cm)	L (cm)
40	150
60	120
80	110
100	100

Die Fundamentabmessungen sind aufgrund der effektiven Verhältnisse (Baugrund etc.) zu überprüfen

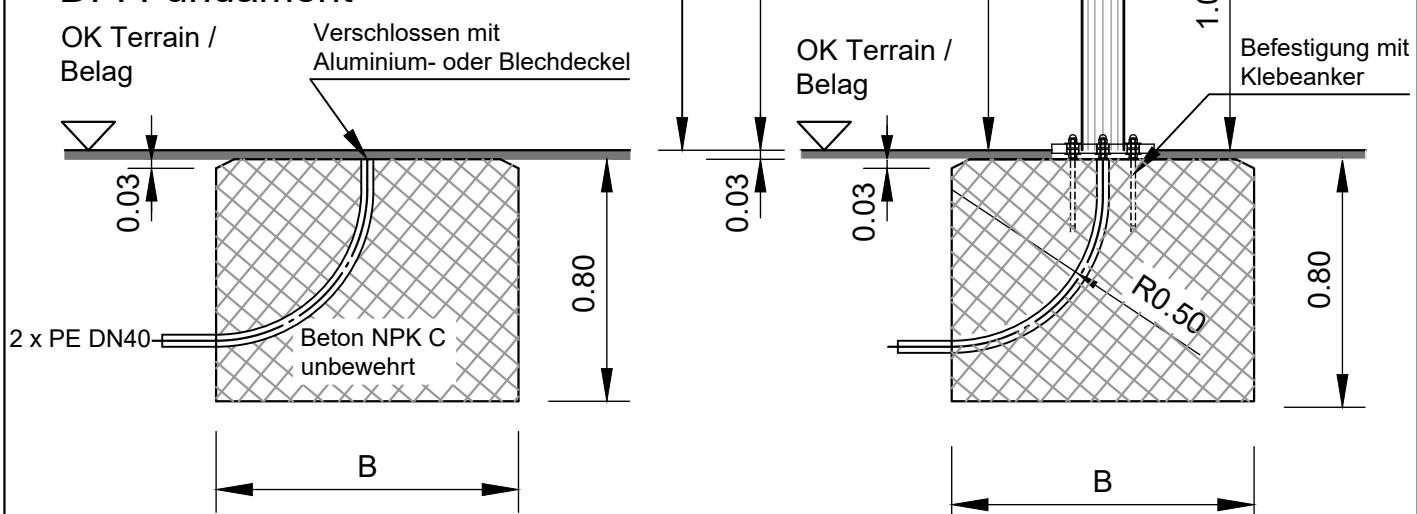
### Seitenansicht



### Draufsicht



### DFI Fundament



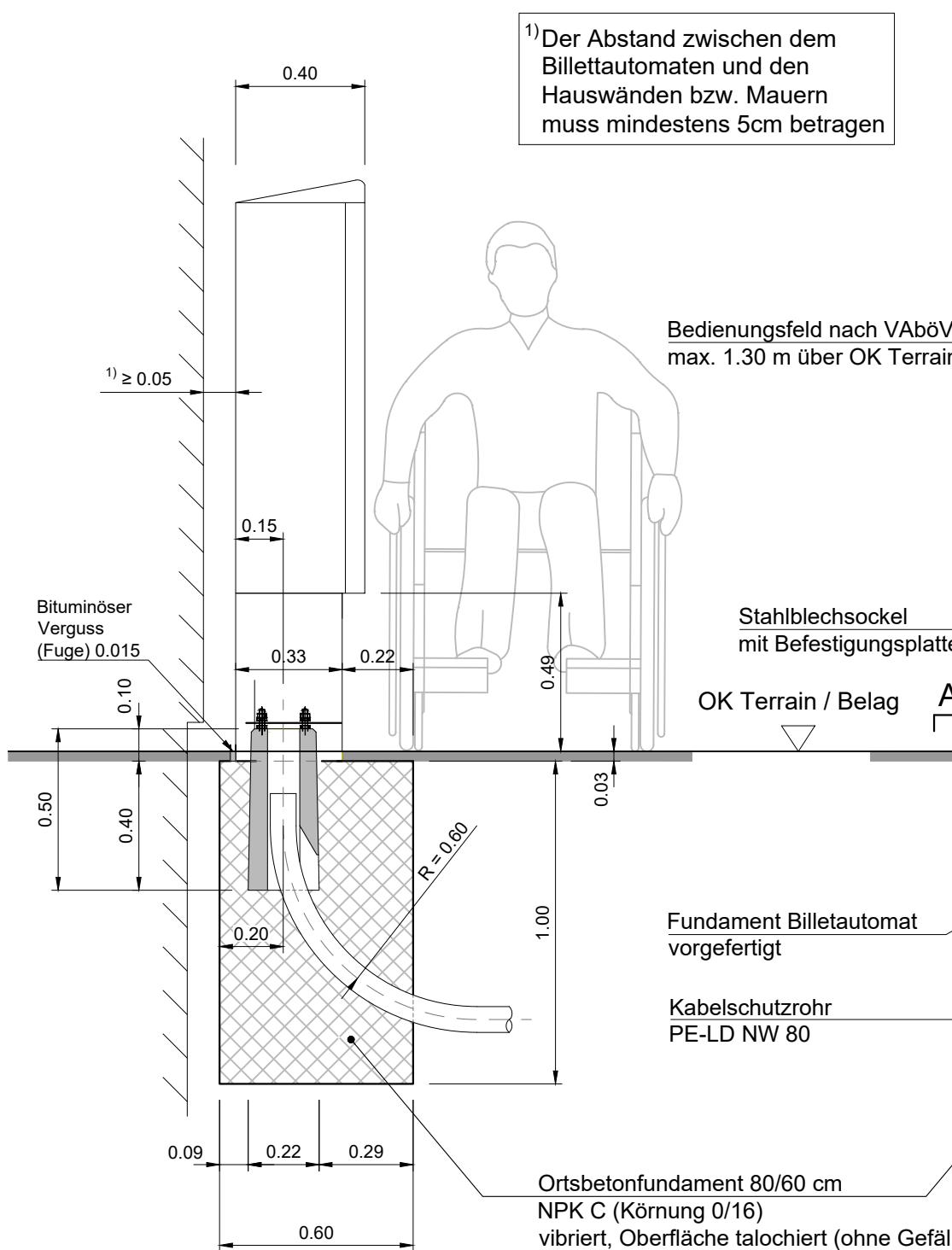
Weitere Details sind in der «Montageanleitung DFI» zu finden

\* Höhe über Boden der Mitte der obersten Inhaltszeile  
(gemäss Erläuterungen zu den Normen SN EN16584:2017, Tabelle 1)

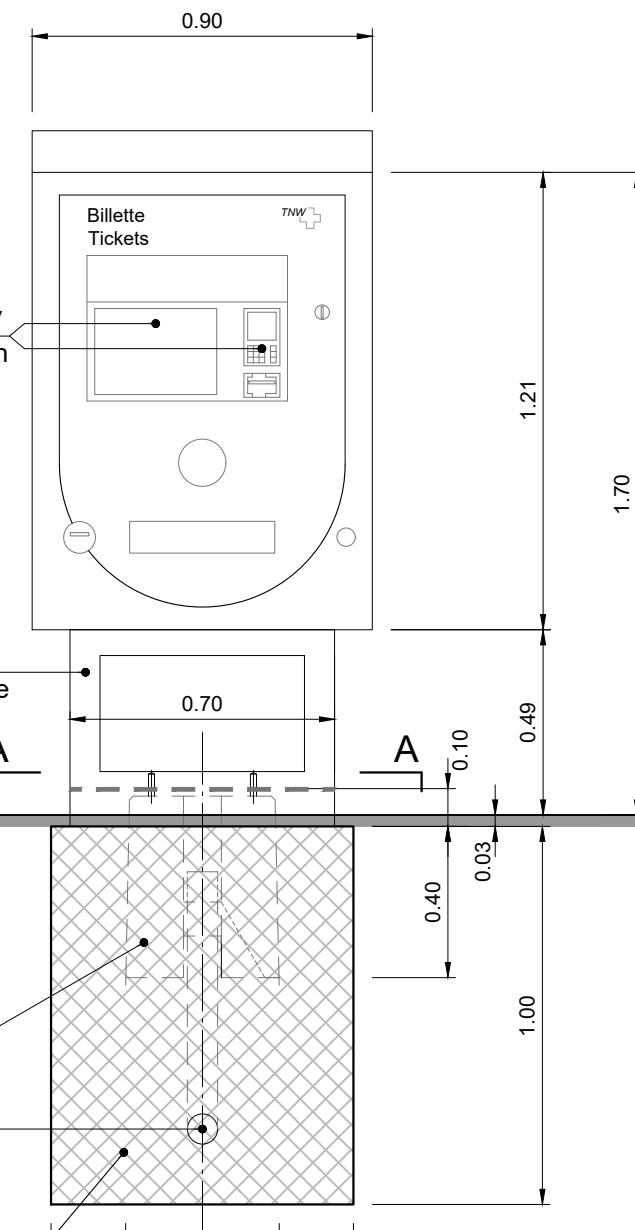
\*\* Aufgrund des Berührungsspannungsbereich (Zone 2)

Masse in m

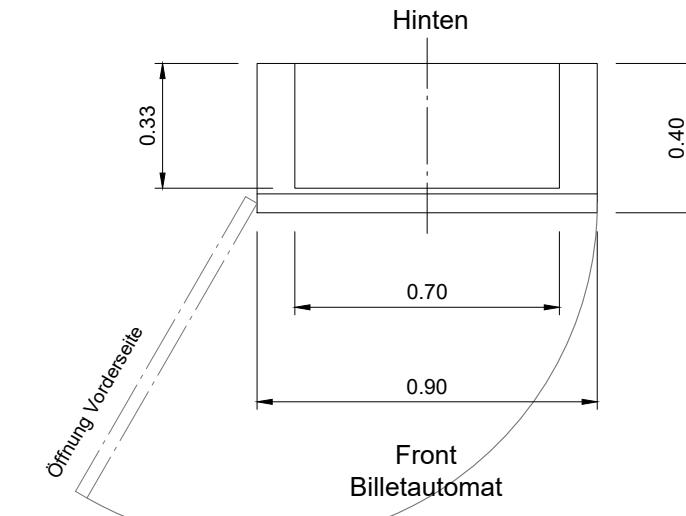
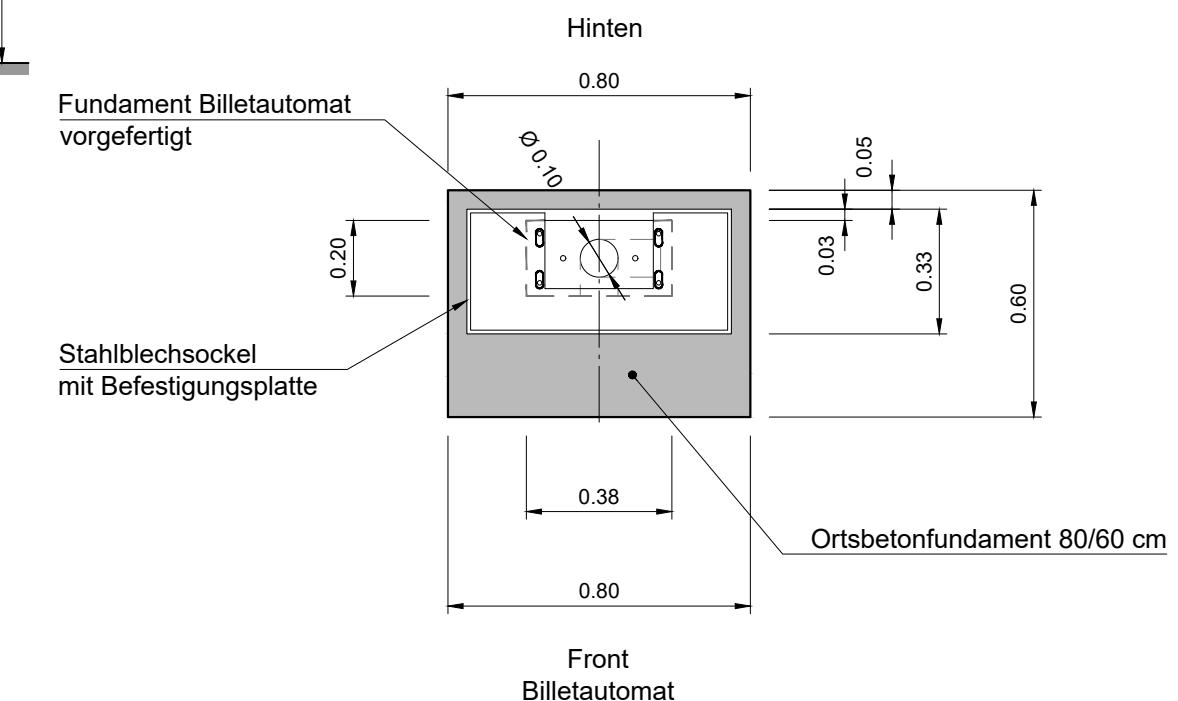
## Seitenansicht



## Vorderansicht

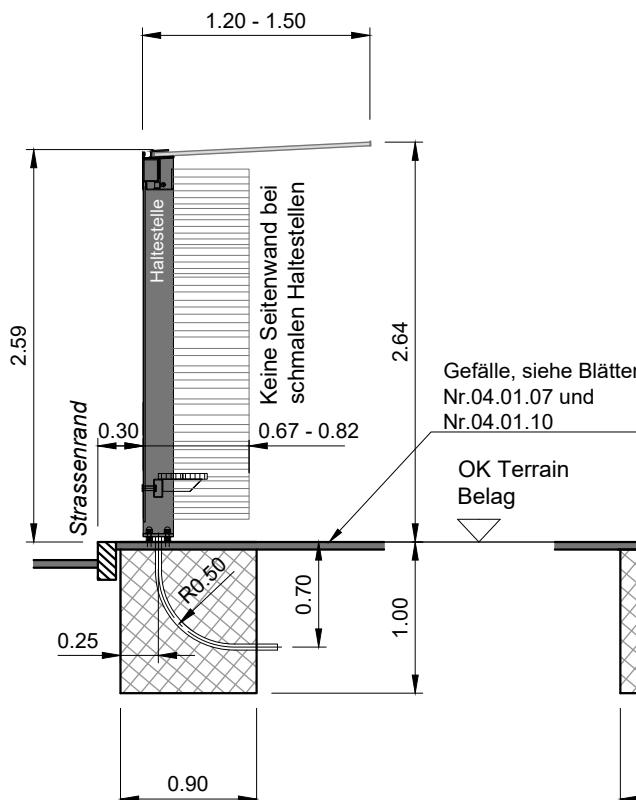


## Draufsicht

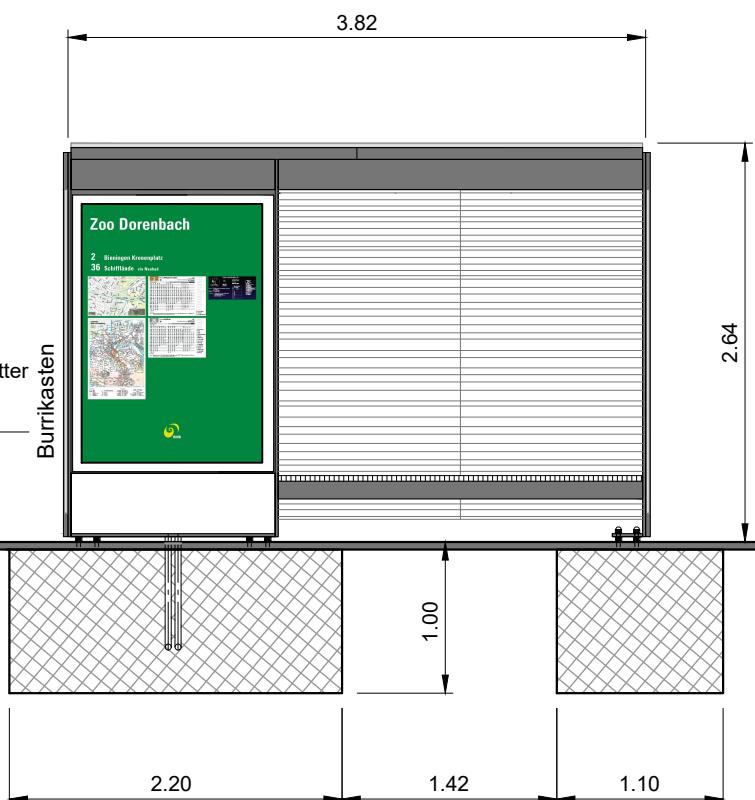
Schnitt A-A  
Aufsicht Fundament

Masse in m

### Seitenansicht

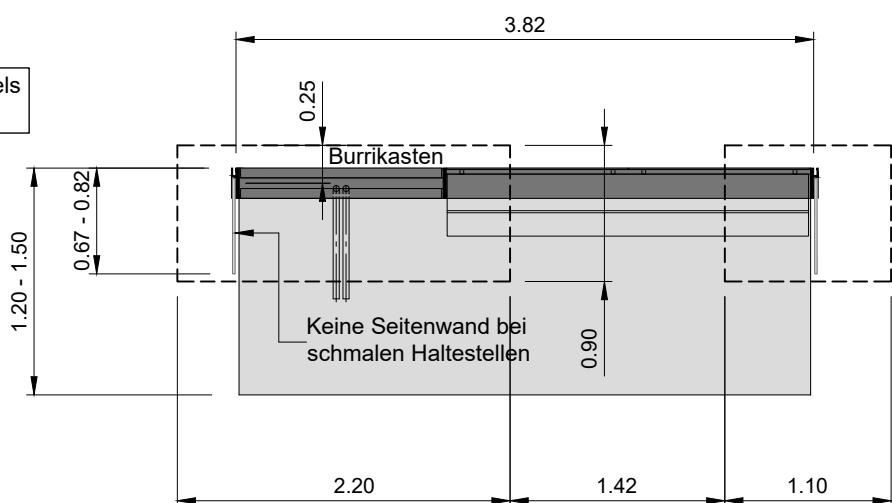


### Vorderansicht



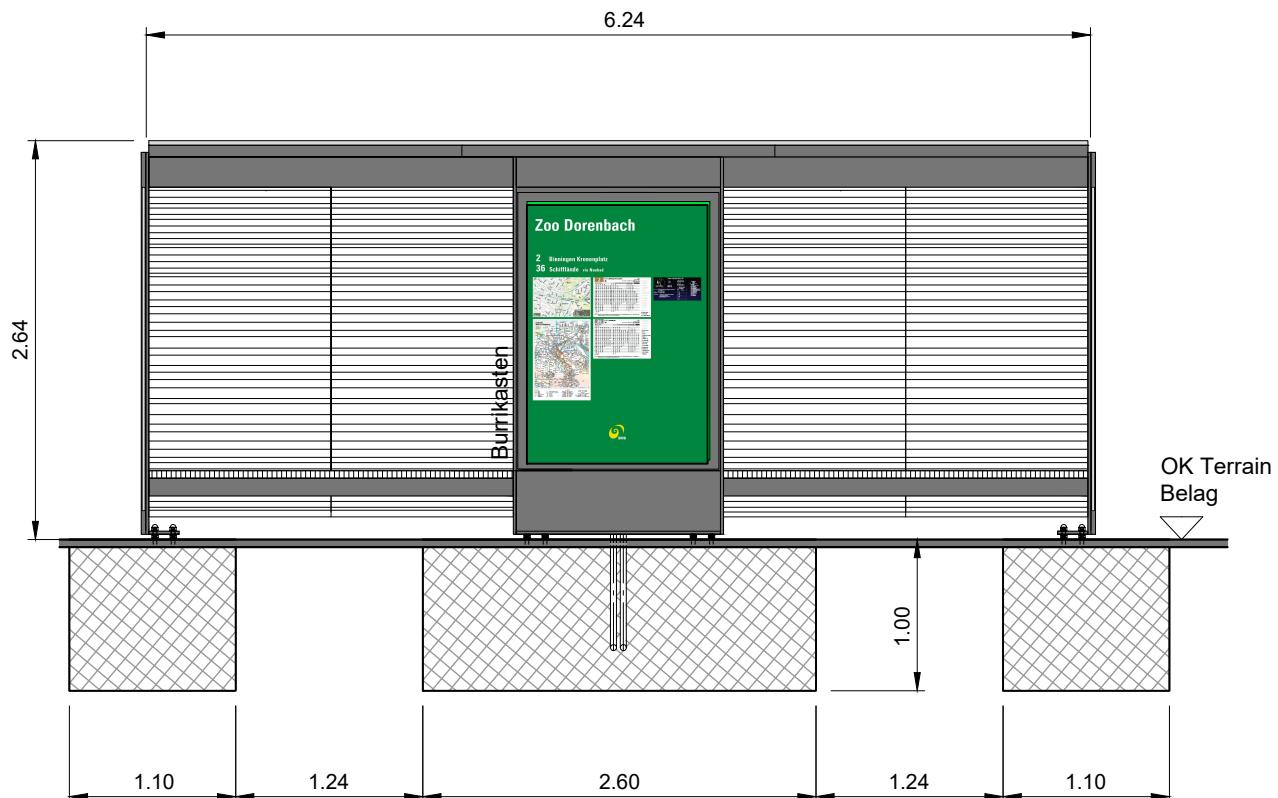
Seitenansicht gilt auch für BVB  
Normwartehalle Duplex  
siehe Projektierungsrichtlinie Blatt Nr. 08.33  
Details siehe «BVB Normwartehallen  
für den öffentlichen Verkehr – Designmanual»

### Draufsicht



Masse in m

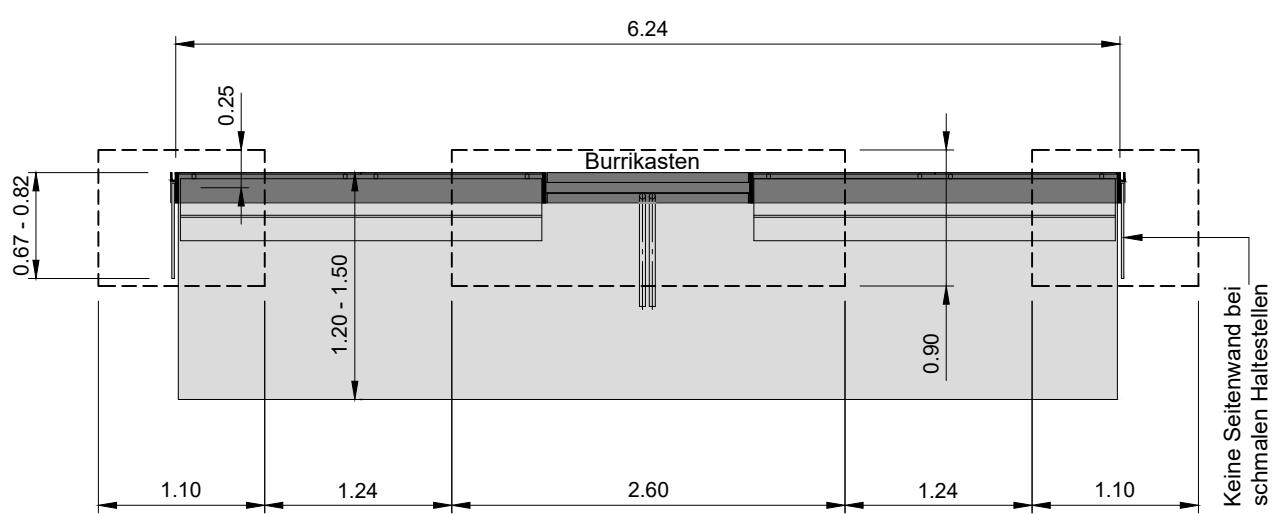
### Vorderansicht



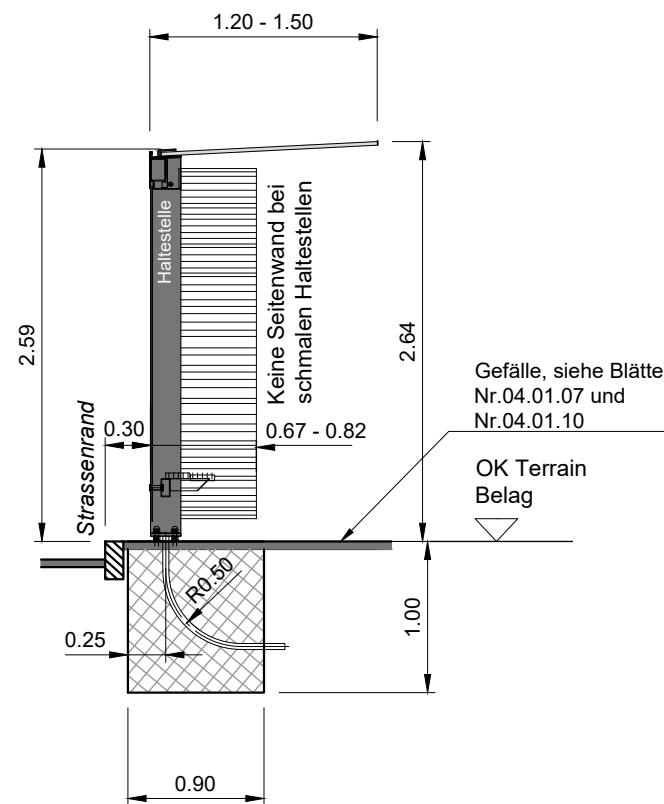
### Draufsicht

Seitenansicht siehe BVB  
Normwarthalle Mono  
Projektierungsrichtlinie Blatt Nr. 08.32  
Details siehe «BVB Normwarthallen  
für den öffentlichen Verkehr – Designmanual»

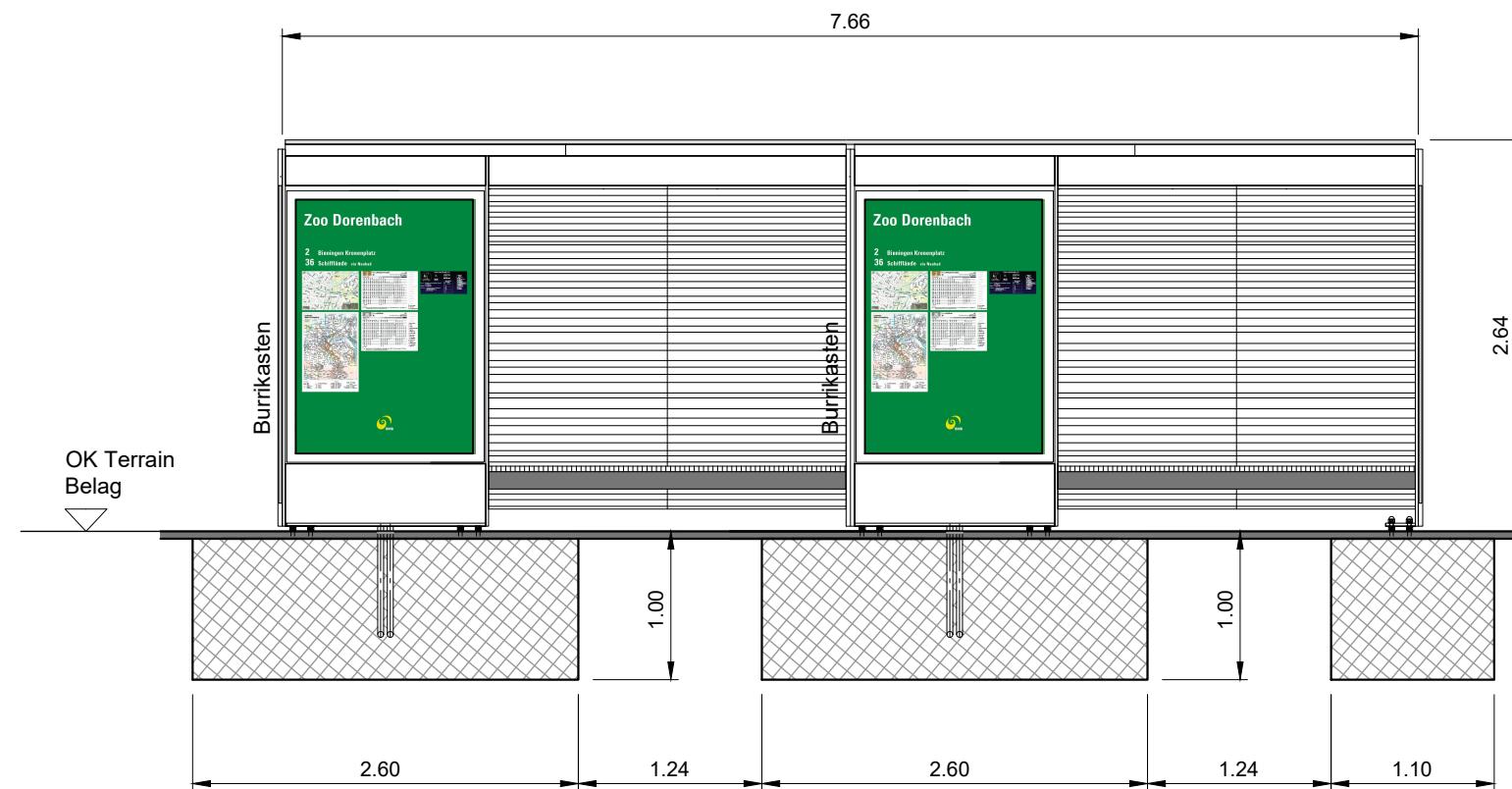
Anstelle des Burrikasten können ePanels  
für digitale Werbung montiert werden



## Seitenansicht



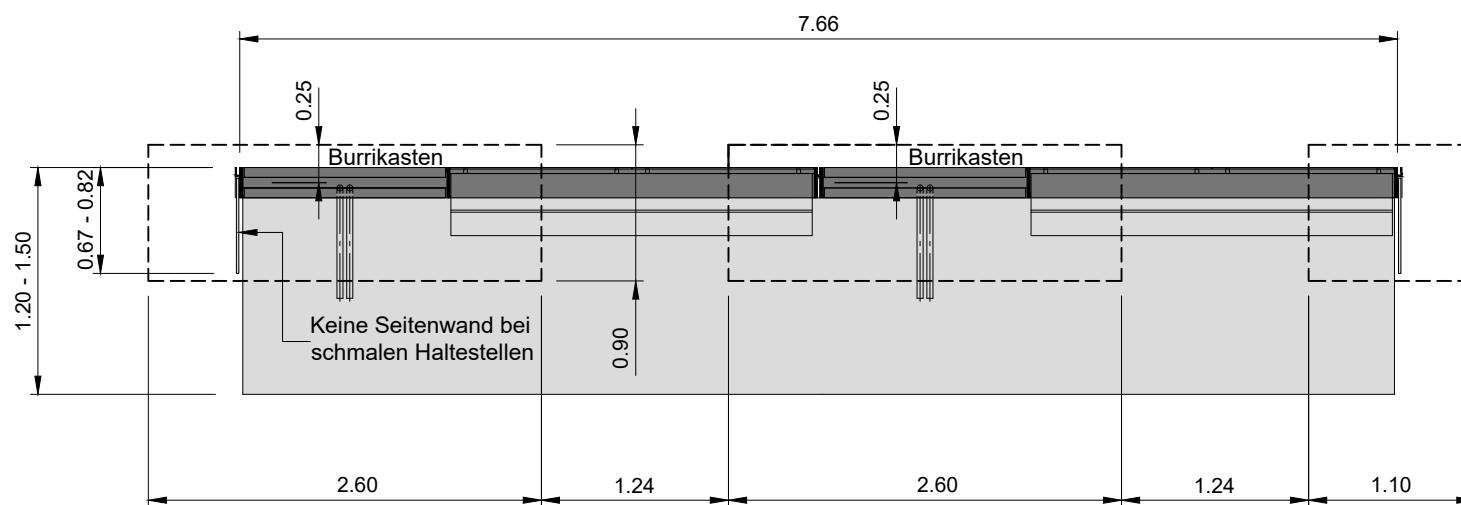
## Vorderansicht



Anstelle des Burrikasten können ePanels für digitale Werbung montiert werden

## Draufsicht

BVB Normwarthalle Mono Combi kann auch seitenverkehrt montiert werden.  
Details siehe «BVB Normwarthallen für den öffentlichen Verkehr – Designmanual»



Masse in m

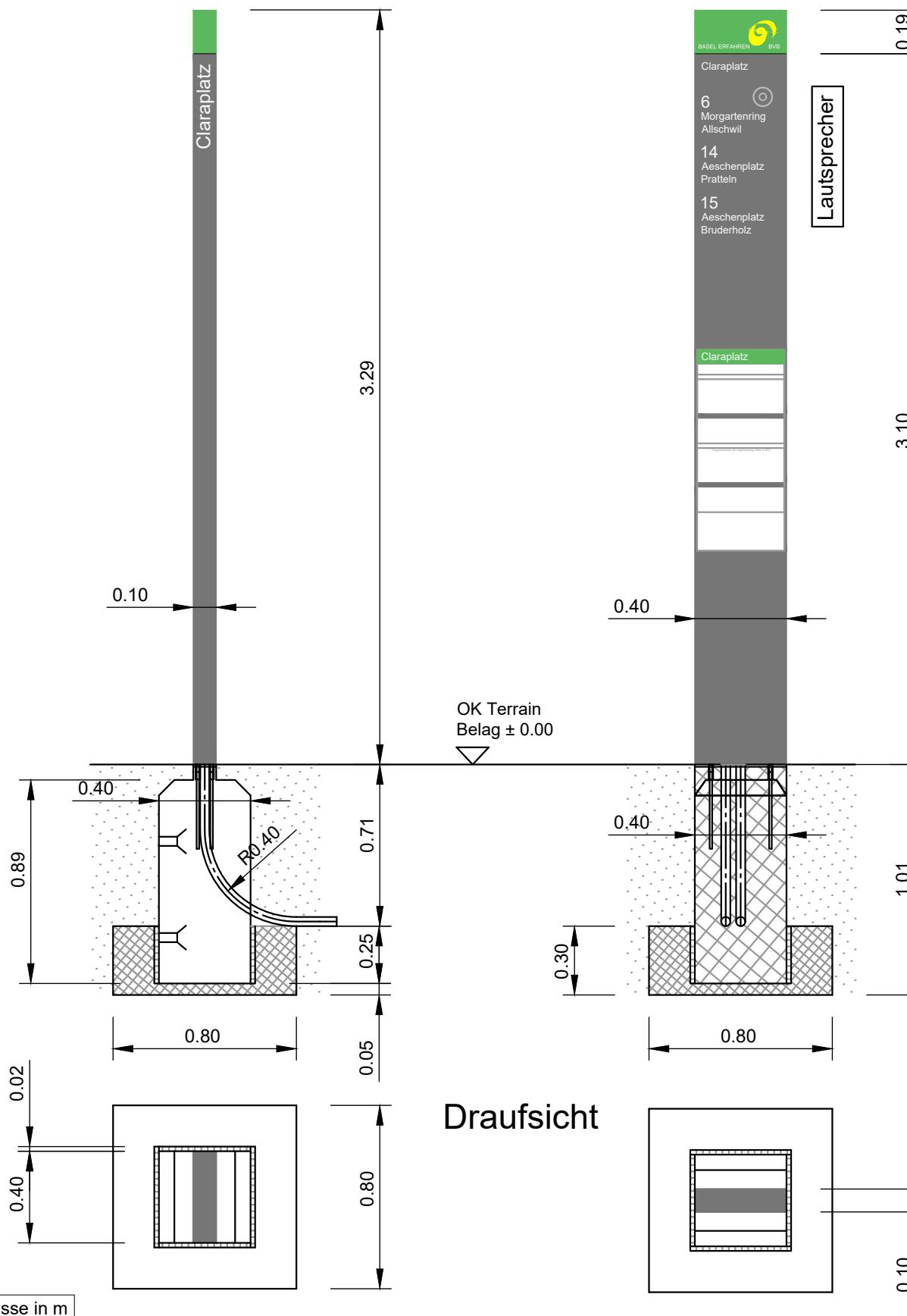
BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 08.35



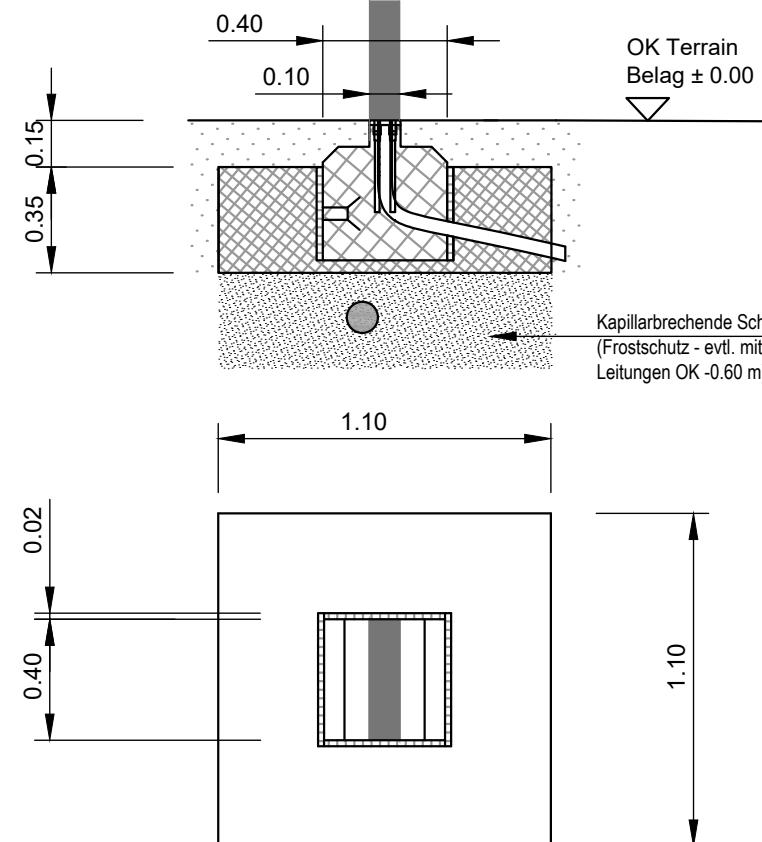
Haltestellen Stele

Gültig ab  
01.01.2026

Seitenansicht Fundament Serie I

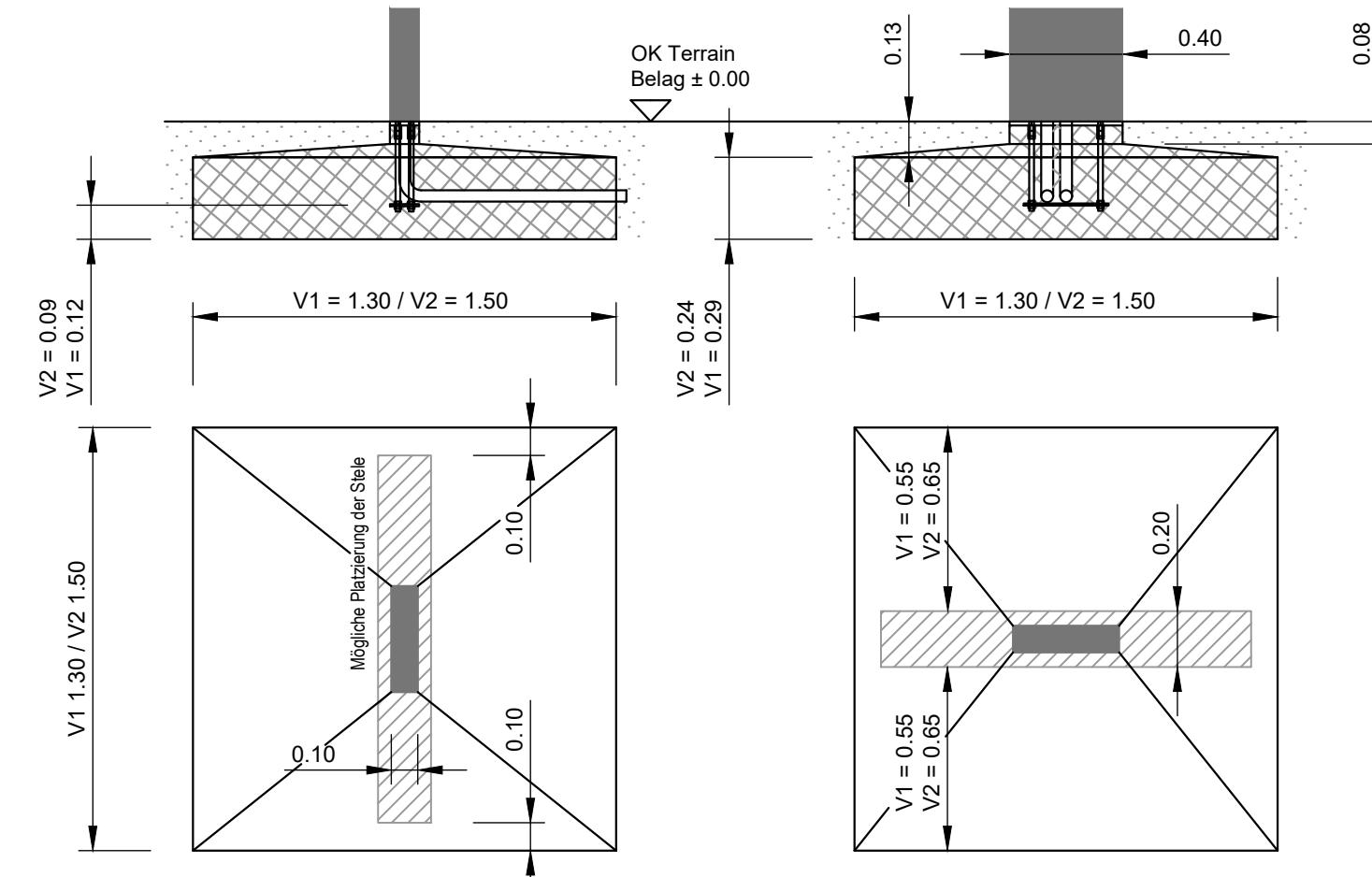


# Vorderansich



**Stelen Montage auf Betonoberflächen  
(Kunstbauten) in Absprache  
mit der örtlichen Bauleitung**

Fundament Serie III, V1 + V2



Für dieses Dokument und den darin dargestellten Gegenstand behalten wir uns alle Rechte vor. Vervielfältigung, Bekanntgabe an Dritte oder Verwendung ausserhalb des vereinbarten Zweckes sind nicht gestattet. Dieses Dokument enthält für alle Stellen der RVR verbindliche Festlegung ©Basler Verkehrs-Betriebe

Masss  
1:25

E  
O  
L

erstellt:  
6.07.20  
letzte Än-

17

Geze

ichnet:

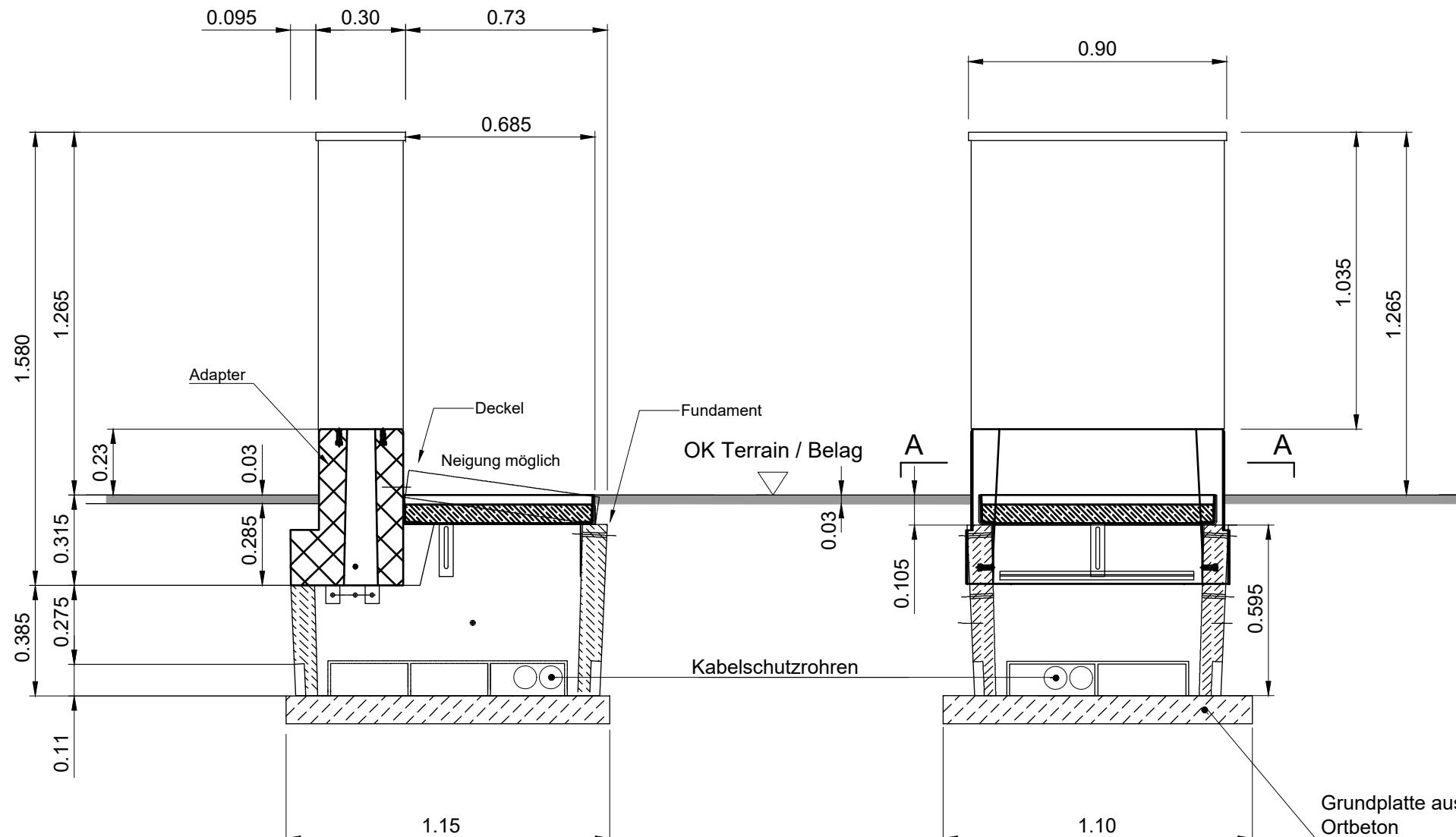
	G
	G

geprüft:

10

A

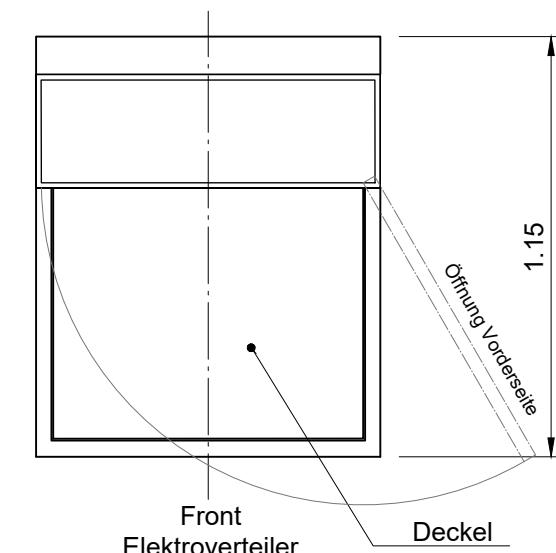
# Seitenansicht



## Vorderansicht

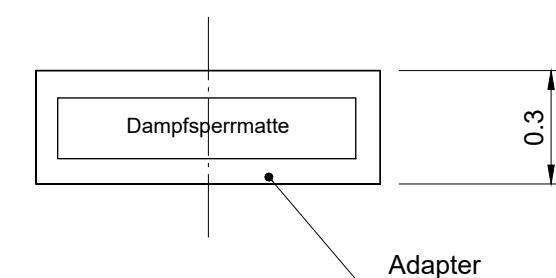


Hinten

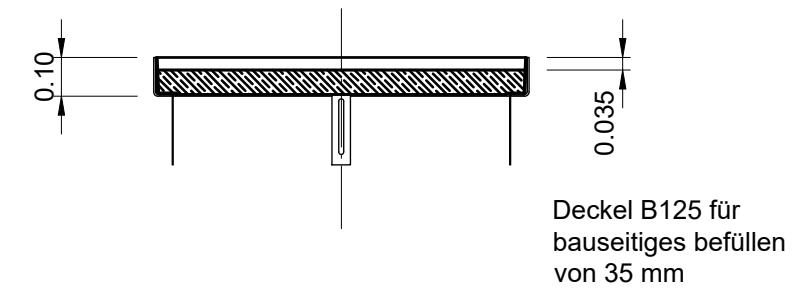


# Schnitt A-A

## Aufsicht Sockel

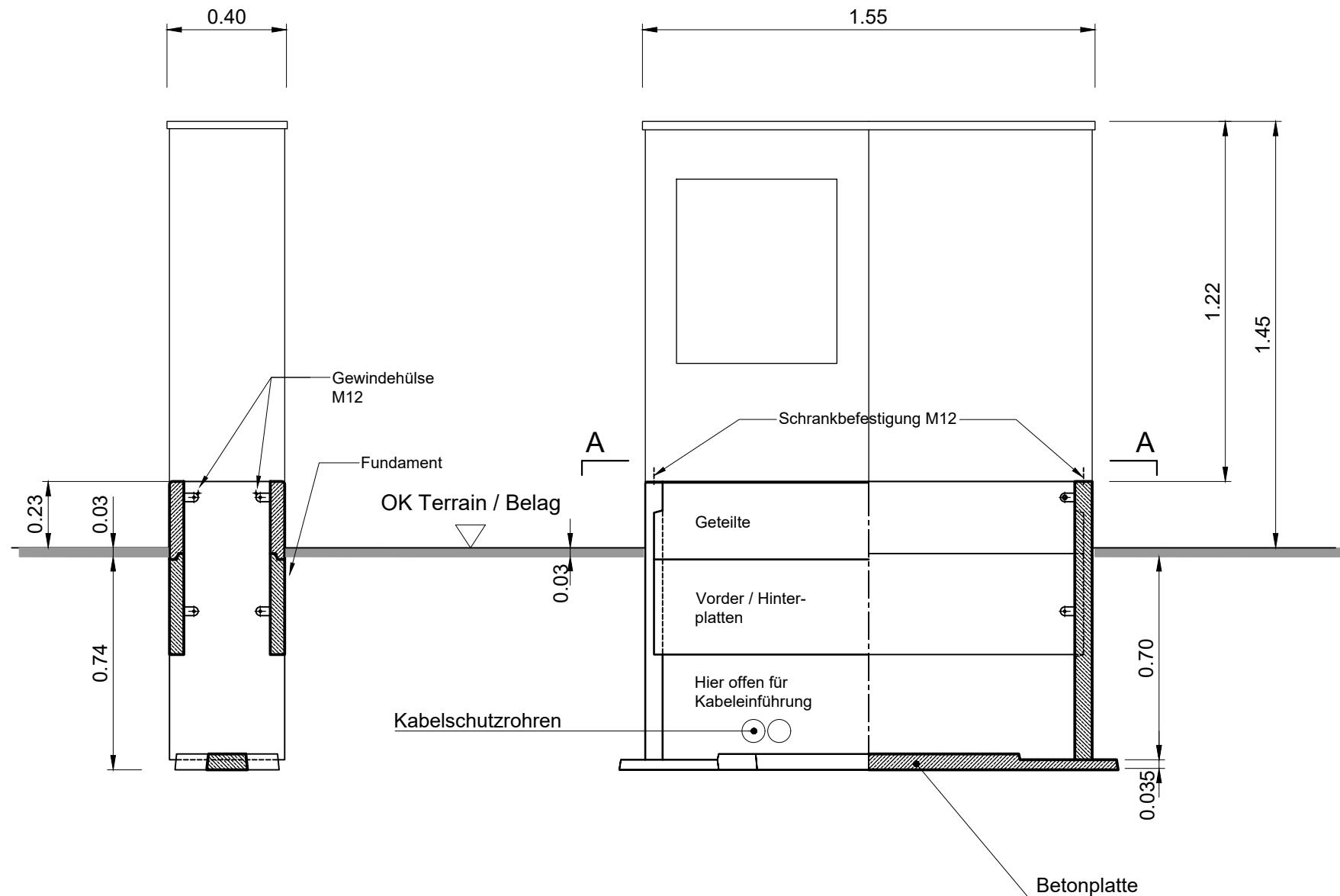


# Deckel

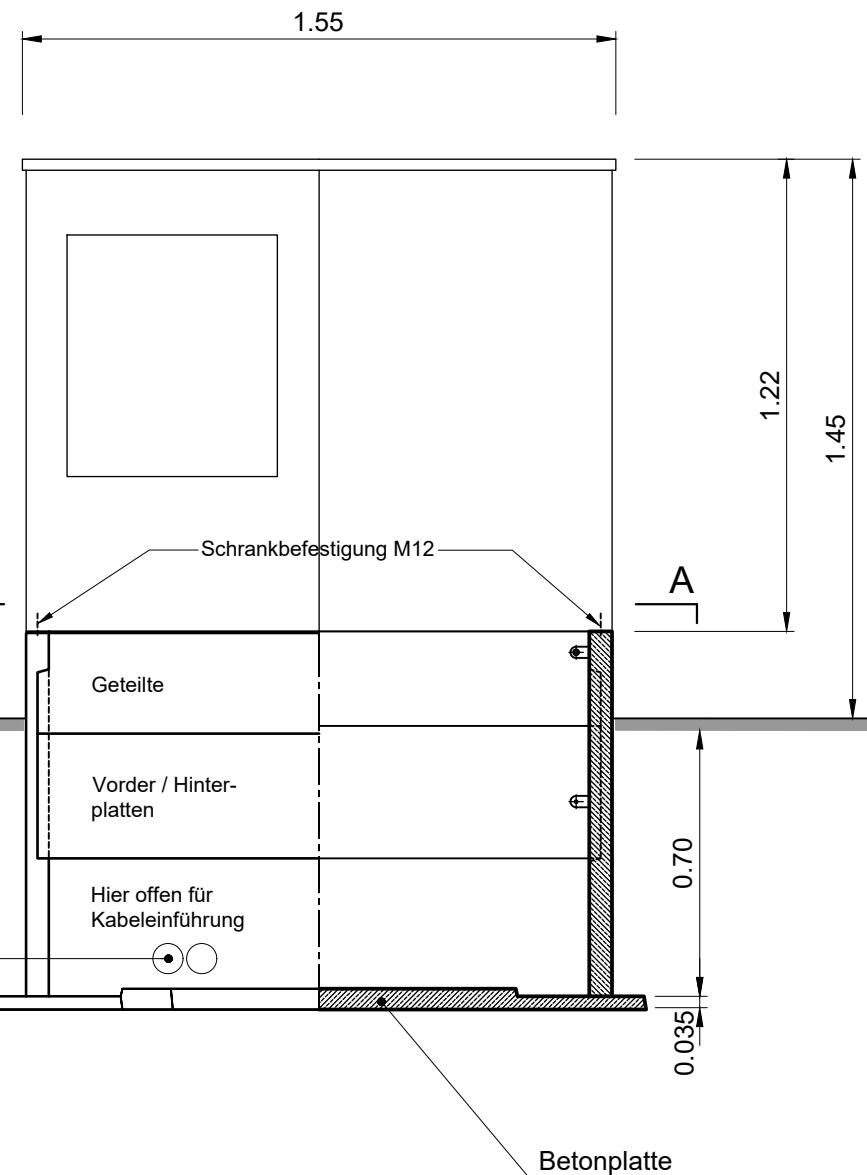
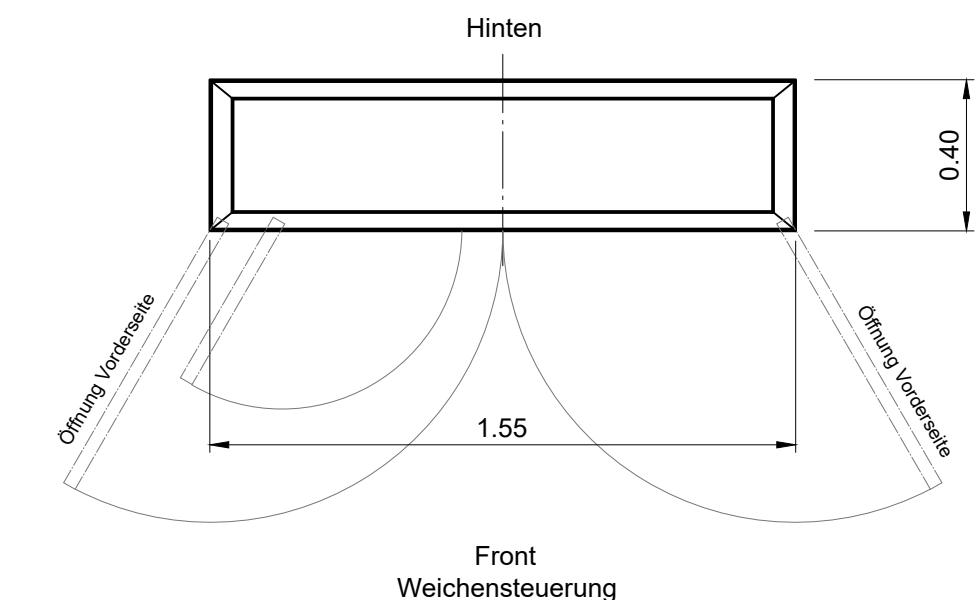
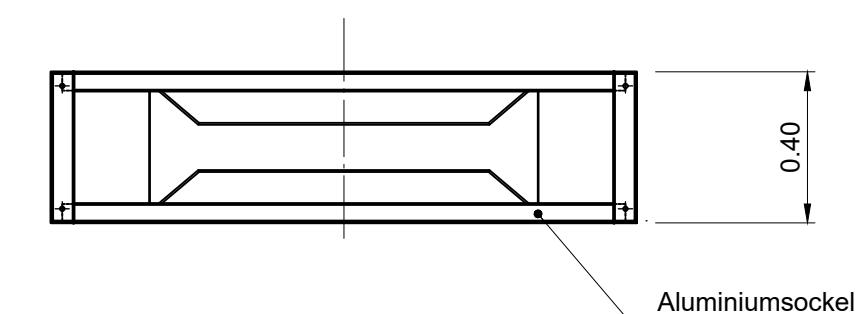




## Seitenansicht



## Vorderansicht

Draufsicht  
WeichensteuerungSchnitt A-A  
Aufsicht Sockel

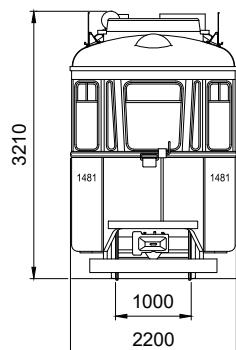
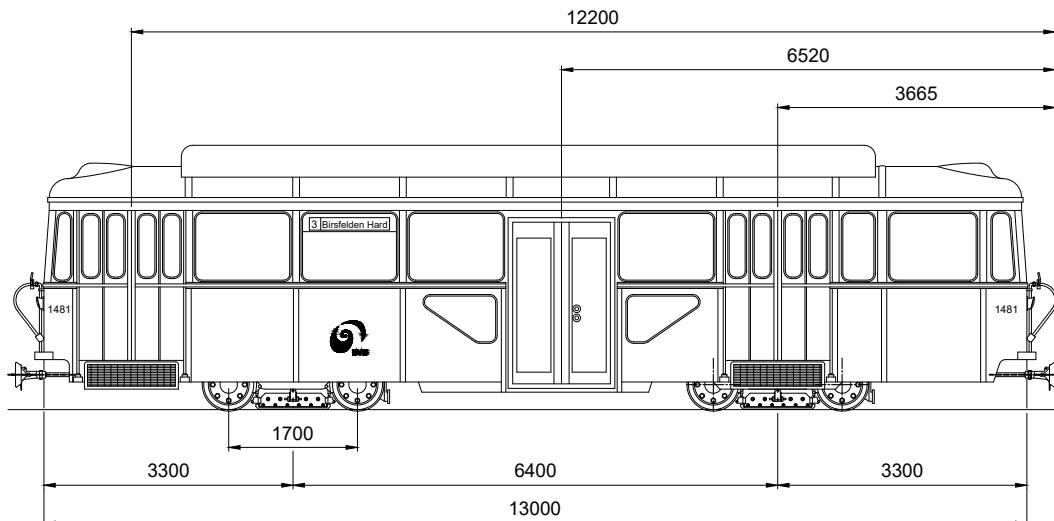
Masse in m

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 09.01.01

Tramtyp B 4S 1416 - 1506 / Anhänger

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf



Fahrzeulgänge	13'750 mm (über Puffer)
Fahrzeugbreite	2'200 mm
Fahrzeughöhe	3'500 mm über SOK
Spurweite	1'000 mm
Achsabstand	1'700 mm
Fahrwerkmitteabstand	6'400 mm
Max. Achslast (CHM 85-6.8P/m <sup>2</sup> )	4.854 t
Eigenlast	11.300 t
Gesamtlast (CHM 85-6.8P/m <sup>2</sup> )	19.415 t
Türbreite	1'440 mm mit seitl. Stange
Kapazität	26 Sitzplätze + 2 Klappsitze 73 Stehplätze 101 Gesamt

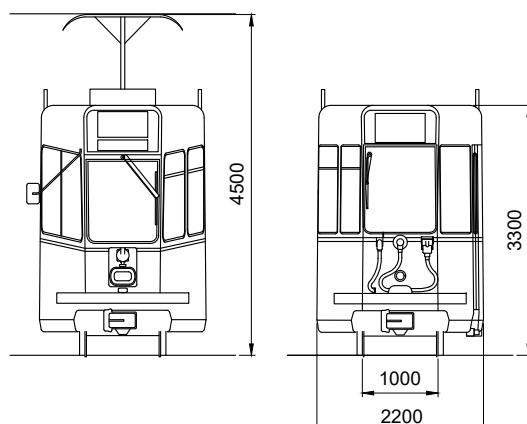
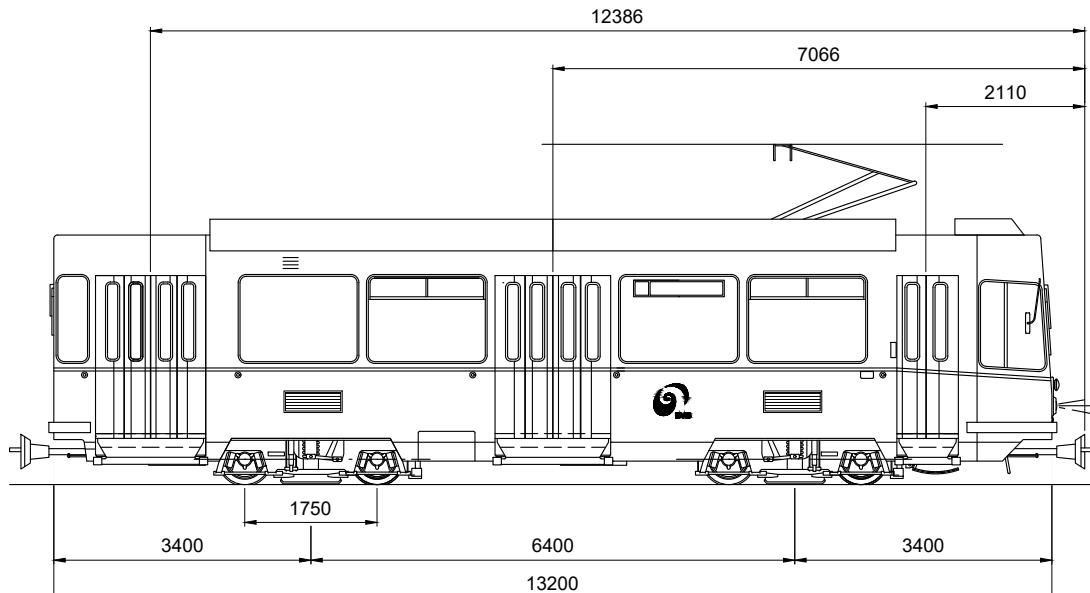
Masse in mm

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 09.01.02

Tramtyp Be 4/4 477-502 / Motorwagen

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf



Fahrzeulgänge	13'970 mm (über Puffer)
Fahrzeugbreite	2'200 mm
Fahrzeughöhe	3'742 mm über SOK / inkl. Stromabnehmer
Spurweite	1'000 mm
Achsabstand	1'750 mm
Fahrwerkmittenabstand	6'400 mm
Max. Achslast (CHM 85-6.8P/m <sup>2</sup> )	7.520 t
Eigenlast	19.850 t
Gesamtlast (CHM 85-6.8P/m <sup>2</sup> )	30.070 t
Leistung	2 x 150 kW / 2 x 204 PS
Kapazität	28 Sitzplätze 70 Stehplätze 98 Gesamt

Masse in mm

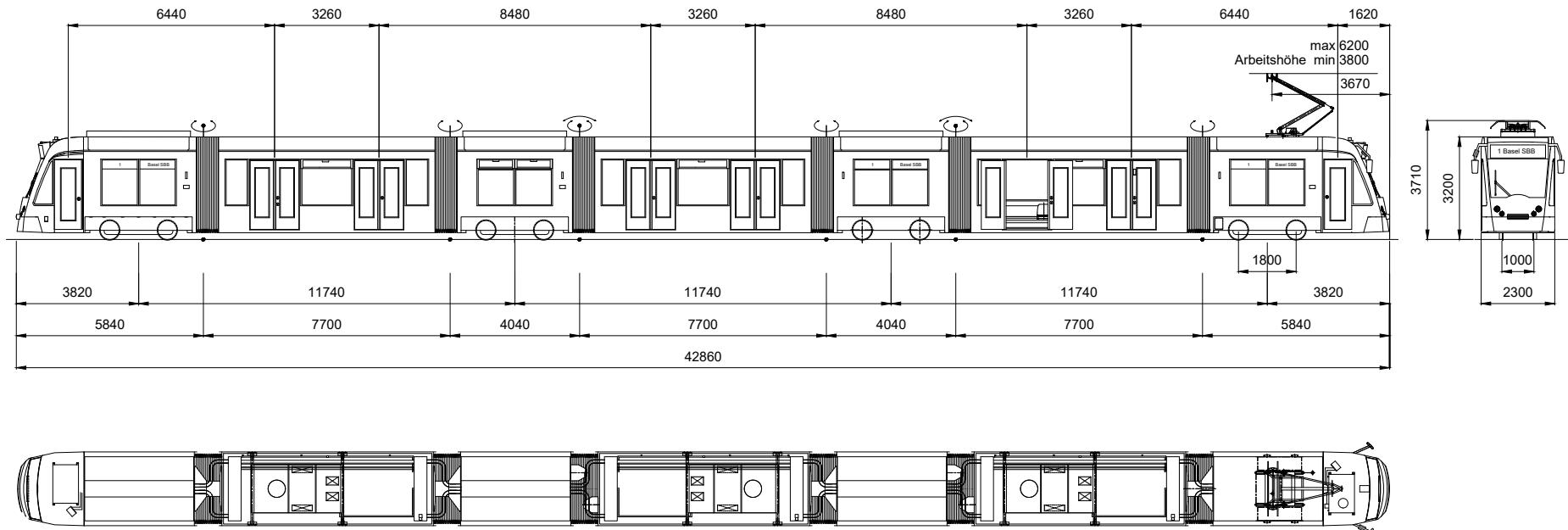
# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 09.01.03



Tramtyp Be 6/8 301-328 (Combino)

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf



Fahrzeulgänge	42'860 mm (über Puffer)
Fahrzeugsbreite	2'300 mm
Fahrzeughöhe	3'710 mm über SOK (Stromabnehmer gesenkt)
Spurweite	1'000 mm
Achsabstand	1'800 mm
Fahrwerkmittenabstand	11'740 mm
Max. Achslast (CHM 85-6.8P/m <sup>2</sup> )	10.342 t
Eigenlast	50.223 t
Gesamtlast (CHM 85-6.8P/m <sup>2</sup> )	75.411 t
Leistung	600 kW (6 x 100 kW)
Kapazität	83 Sitzplätze 164 Stehplätze 247 Gesamt

Für dieses Dokument und den darin dargestellten Gegenstand behalten wir uns alle Rechte vor. Vervielfältigung, Bekanntgabe an Dritte oder Verwendung ausserhalb des vereinbarten Zweckes sind nicht gestattet. Dieses Dokument enthält für alle Stellen der BVB verbindliche Festlegung  
©Basler Verkehrs-Betriebe

Massstab  
**1:200**

Erstellt:  
30.09.2007  
Letzte Änderung:  
29.07.2025

Gezeichnet:  
Gezeichnet:  
P. Flükiger

Geprüft:  
Geprüft:  
R. Buser

Version:  
**AC**

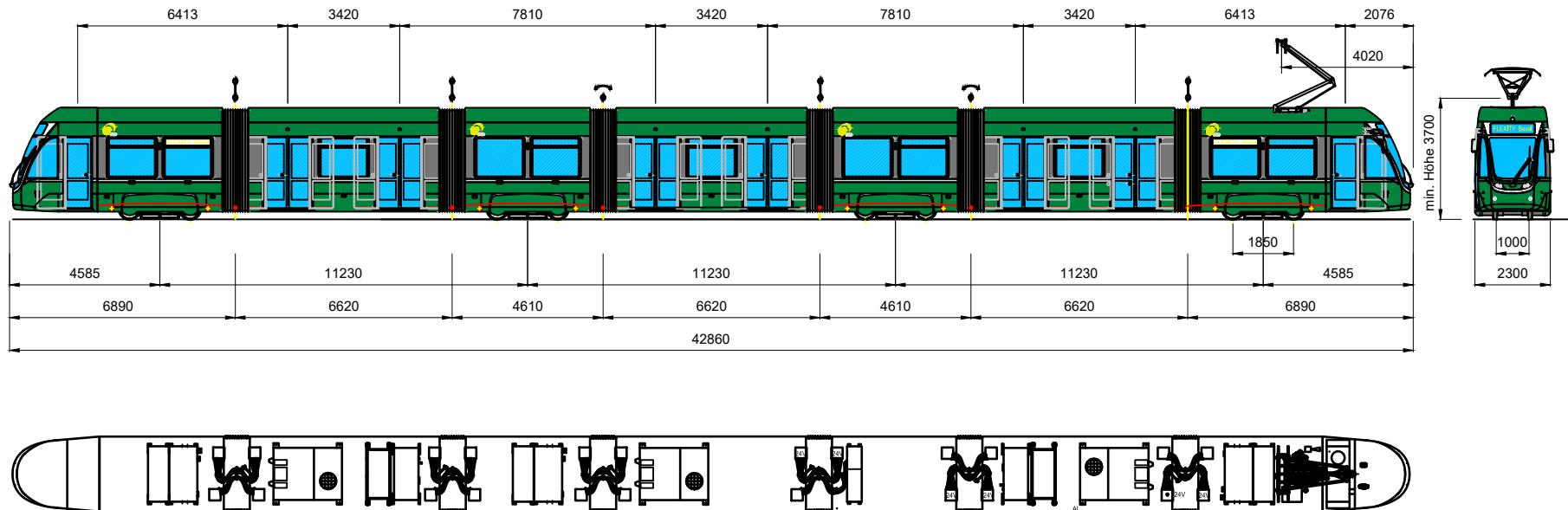
# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 09.01.04



Tramtyp Be 6/8 5001-5044 (Flexity 7-teilig)

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf



Fahrzeuglänge	42'860 mm (über Puffer)
Fahrzeugsbreite	2'300 mm
Fahrzeughöhe	3'700 mm über SOK (Stromabnehmer gesenkt)
Spurweite	1'000 mm
Achsabstand	1'850 mm
Fahrwerkmittenabstand	11'230 mm
Max. Achslast (CHM 85-6.8P/m <sup>2</sup> )	10.955 t
Eigenlast	55.900 t
Gesamtlast (CHM 85-6.8P/m <sup>2</sup> )	82.490 t
Leistung	660 kW (6 x 110 kW)
Kapazität	76 Sitzplätze 179 Stehplätze 255 Gesamt

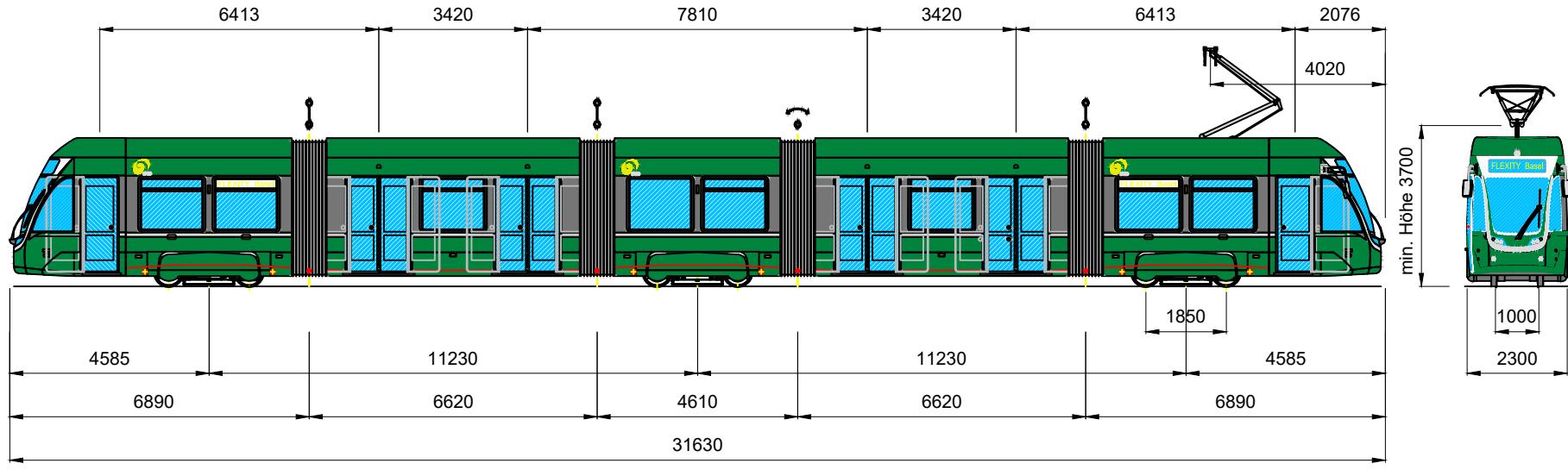
# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 09.01.05



Tramtyp Be 4/6 6001-6017 (Flexity 5-teilig)

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf



Fahrzeuglänge

31'630 mm (über Puffer)

Fahrzeugbreite

2'300 mm

Fahrzeughöhe

3'700 mm über SOK (Stromabnehmer gesenkt)

Spurweite

1'000 mm

Achsabstand

1'850 mm

Fahrwerkmittenabstand

11'230 mm

Max. Achslast (CHM 85-6.8P/m<sup>2</sup>)

10.570 t

Eigenlast

41.860 t

Gesamtlast (CHM 85-6.8P/m<sup>2</sup>)

61.010 t

Leistung

440 kW (4 x 110 kW)

Kapazität

55 Sitzplätze

125 Stehplätze

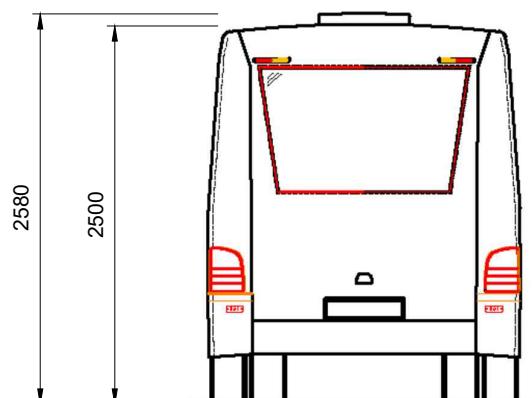
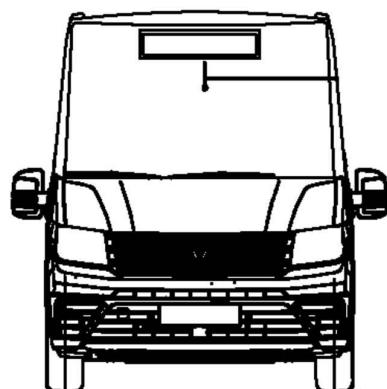
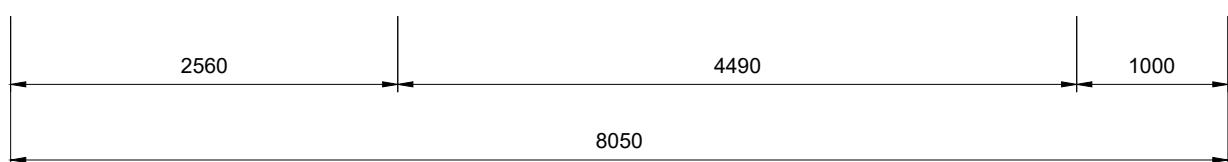
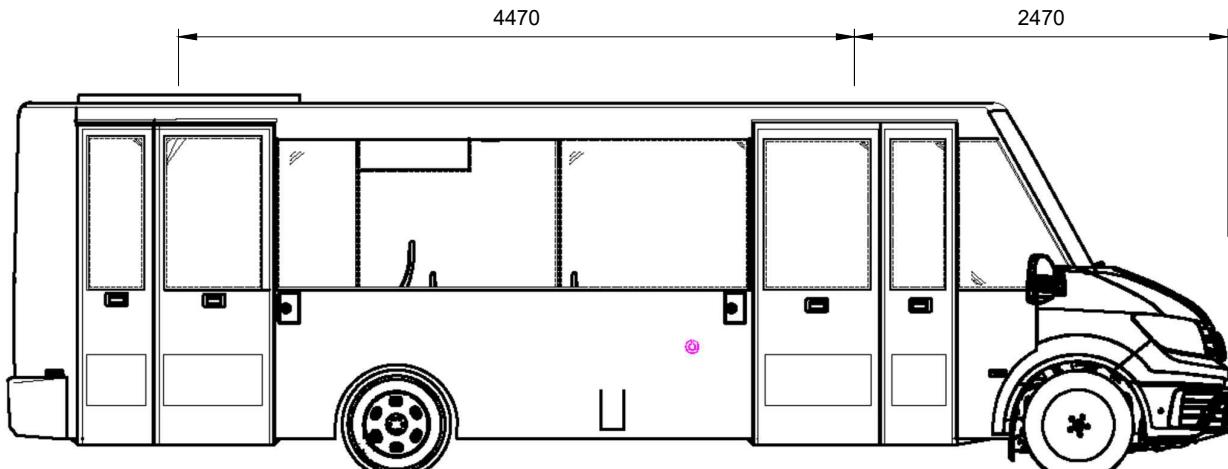
181 Gesamt

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 09.02.01

Bustyp K-Bus City VIII Crafter 8601-8605 / Mini-Bus

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf



Fahrzeuglänge	8'050 mm
Fahrzeughöhe	2'060 mm
Fahrzeughöhe	2'580 mm
Achsabstand	4'490 mm
Max. Achslast vorne	2.200 t
Max. Achslast hinten	3.800 t
Leergewicht	3.400 t
Gesamtgewicht	5.800 t
Leistung	130 kW
Kapazität	11 Sitzplätze 3 Klappsitze 17 Stehplätze 1 Rollstuhlplatz

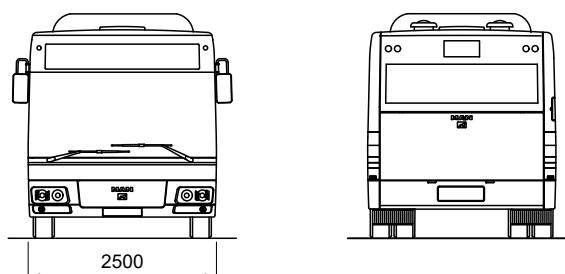
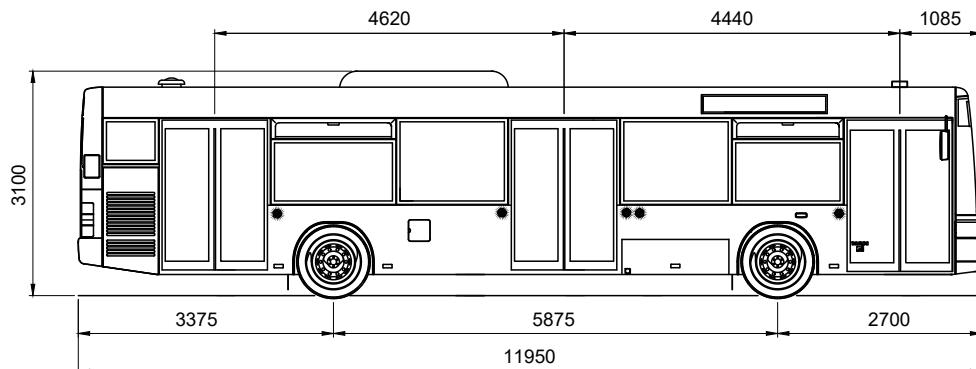
Masse in mm

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 09.02.02

Bustyp MAN Normal-Bus 821-828

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf



Fahrzeulgänge	11'950 mm
Fahrzeugbreite	2'500 mm
Fahrzeughöhe	3'100 mm
Achsabstand	5'875 mm
Max. Achslast vorne	7.245 t
Max. Achslast hinten	11.500 t
Leergewicht	11.978 t
Gesamtgewicht	18.000 t
Leistung	228 kW
Kapazität	89 Sitz- / Stehplätze 89 Gesamt

Masse in mm

Für dieses Dokument und den darin dargestellten Gegenstand behalten wir uns alle Rechte vor. Vervielfältigung, Bekanntgabe an Dritte oder Verwendung ausserhalb des vereinbarten Zweckes sind nicht gestattet. Dieses Dokument enthält für alle Stellen der BVB verbindliche Festlegung ©Basler Verkehrs-Betriebe

Massstab  
1:100  
Letzte Änderung  
11.04.2025

Erstellt:

30.09.2007

Letzte Änderung

11.04.2025

Gezeichnet:

Gezeichnet:

Gezeichnet:

P. Flükiger

Geprüft:

Geprüft:

Geprüft:

R. Buser

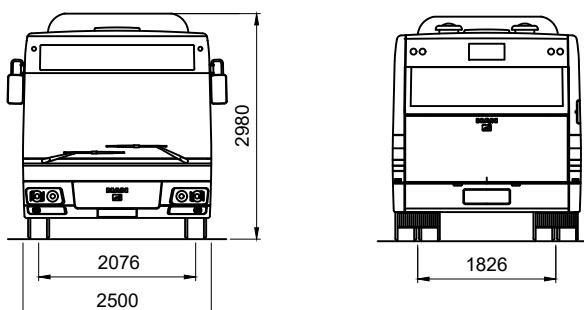
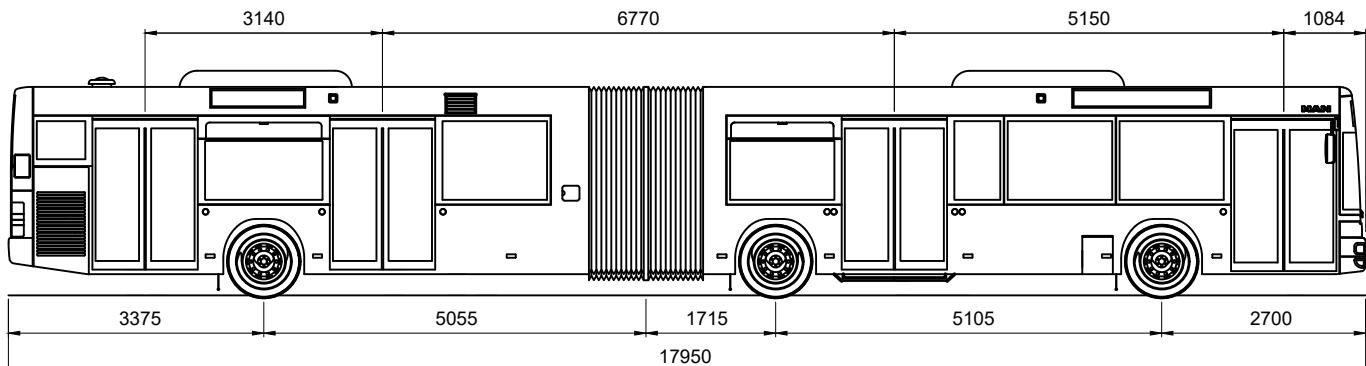
AB

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 09.02.03

Bustyp MAN Gelenk-Bus 751-788

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf



Fahrzeulgänge	11'950 mm
Fahrzeugbreite	2'500 mm
Fahrzeughöhe	2'980 mm
Achsabstand	5'105 mm / 6'770 mm
Max. Achslast vorne	6.600 t
Max. Achslast mitte	10.000 t
Max. Achslast hinten	11.500 t
Leergewicht	16.900 t
Gesamtgewicht	28.000 t
Leistung	257 kW
Kapazität	164 Sitz- / Stehplätze 164 Gesamt

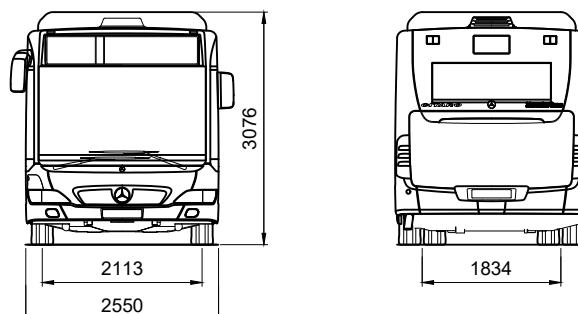
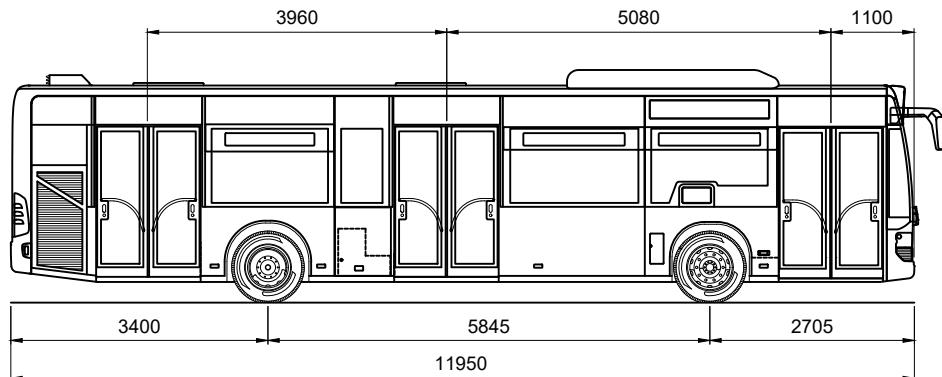
Masse in mm

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 09.02.04

Bustyp CITARO Normal-Bus 801-810

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf



Fahrzeulgänge	11'950 mm
Fahrzeugbreite	2'550 mm
Fahrzeughöhe	3'076 mm
Achsabstand	5'845 mm
Max. Achslast vorne	7.245 t
Max. Achslast hinten	11.500 t
Leergewicht	12.700 t
Gesamtgewicht	18.000 t
Leistung	240 kW
Kapazität	77 Sitz- / Stehplätze 77 Gesamt

Masse in mm

Für dieses Dokument und den darin dargestellten Gegenstand behalten wir uns alle Rechte vor. Vervielfältigung, Bekanntgabe an Dritte oder Verwendung ausserhalb des vereinbarten Zweckes sind nicht gestattet. Dieses Dokument enthält für alle Stellen der BVB verbindliche Festlegung ©Basler Verkehrs-Betriebe

Massstab  
1:100

Erstellt:  
08.09.2010  
Letzte Änderung:  
11.04.2025

Gezeichnet:  
Gezeichnet:  
Geprüft:  
P. Flükiger

Geprüft:  
R. Buser

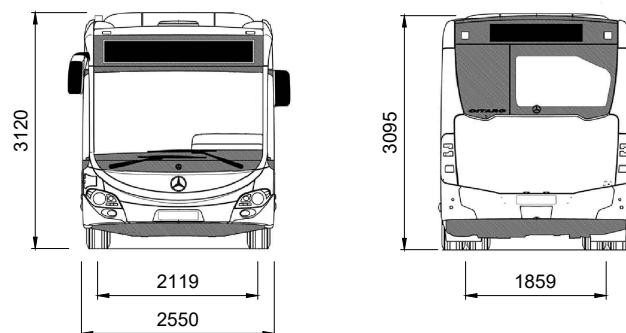
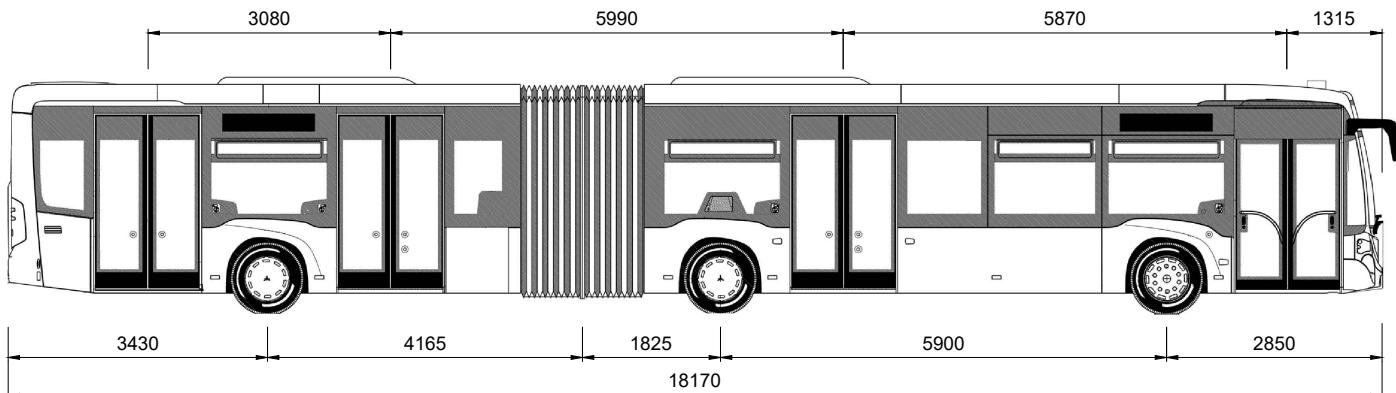
AB

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 09.02.05

Bustyp Citaro Gelenk-Bus Euro6 7000-7055

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf



Fahrzeuglänge	18'170 mm
Fahrzeuggbreite	2'550 mm
Fahrzeughöhe	3'120 mm
Achsabstand Achse 1 zu 2	5'900 mm
Achsabstand Achse 2 zu 3	5'990 mm
Max. Achslast vorne	4.400 t
Max. Achslast mitte	3.300 t
Max. Achslast hinten	9.400 t
Leergewicht	17.200 t
Gesamtgewicht	29.000 t
Leistung	220 kW
Kapazität	40 Sitzplätze 120 Stehplätze 160 Gesamt

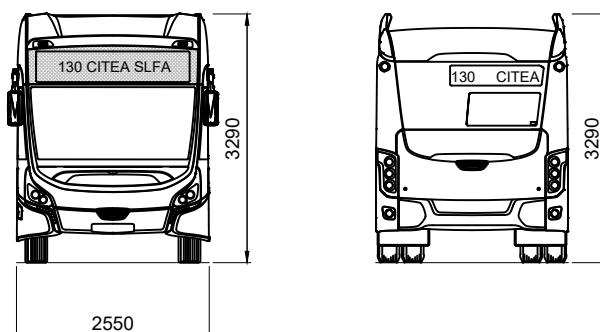
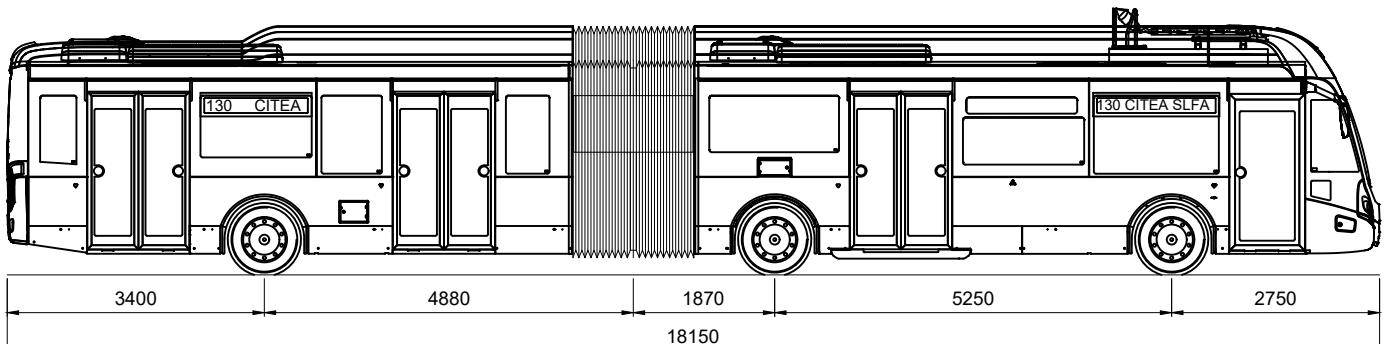
Masse in mm

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 09.02.06

Bustyp Citea SLFA-181-Electric (E-Bus)

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf



Fahrzeulgänge	18'150 mm
Fahrzeugbreite	2'550 mm
Fahrzeughöhe	3'290 mm
Achsabstand	5'250 mm / 6'750 mm
Max. Achslast vorne	7.700 t
Max. Achslast mitte	10.000 t
Max. Achslast hinten	11.500 t
Leergewicht	19.850 t
Gesamtgewicht	29.000 t
Leistung	210 kW
Kapazität	41 + 1 Sitzplätze 73 Stehplätze 116 Gesamt

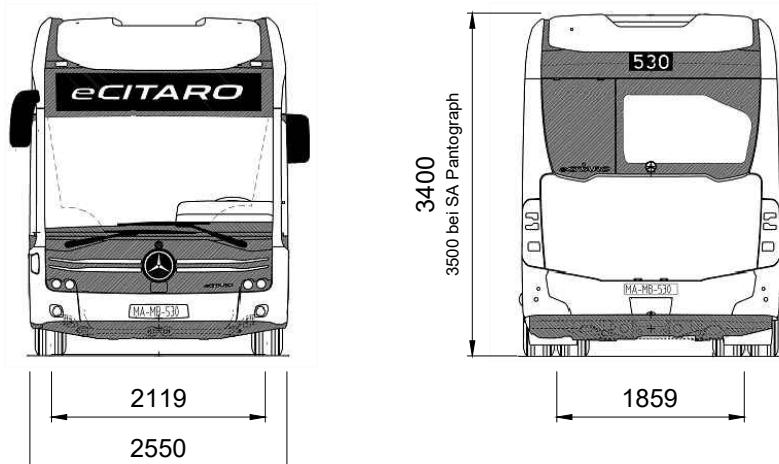
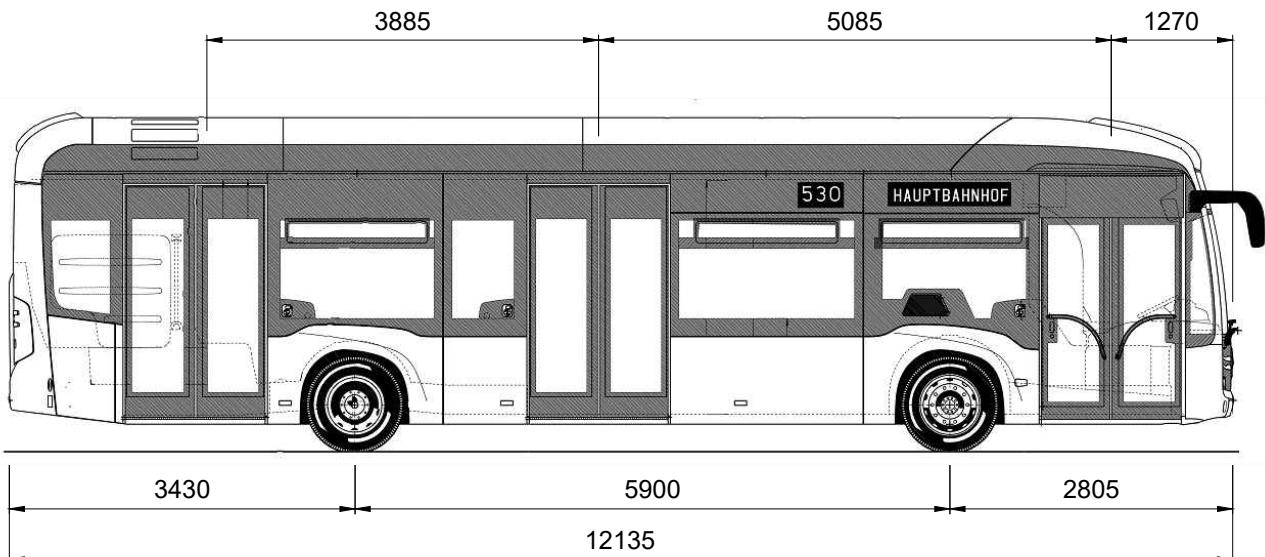
Masse in mm

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 09.02.08

Bustyp Citaro Normal-Bus (E-Bus)

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf



Fahrzeulgänge	12'135 mm
Fahrzeuggbreite	2'550 mm
Fahrzeughöhe	3'400 mm / 3'500 bei SA Pantograph
Achsabstand	5'900 mm
Max. Achslast vorne	8.000 t
Max. Achslast hinten	13.000 t
Leergewicht	14.372 t
Gesamtgewicht	18.520 t
Antriebsleistung	282 kW
Effektive Batteriekapazität	330 kWh
Nutzbare Batteriekapazität	264 kWh
Kapazität	31 Sitzplätze 30 Stehplätze 61 Gesamt

Masse in mm

Für dieses Dokument und den darin dargestellten Gegenstand behalten wir uns alle Rechte vor. Vervielfältigung, Bekanntgabe an Dritte oder Verwendung ausserhalb des vereinbarten Zweckes sind nicht gestattet. Dieses Dokument enthält für alle Stellen der BVB verbindliche Festlegung ©Basler Verkehrs-Betriebe

Massstab  
1:75

Erstellt:  
03.10.2022  
Letzte Änderung:  
11.04.2025

Gezeichnet:  
P. Flükiger  
Gezeichnet:  
P. Flükiger

Geprüft:  
R. Buser  
Geprüft:  
R. Buser

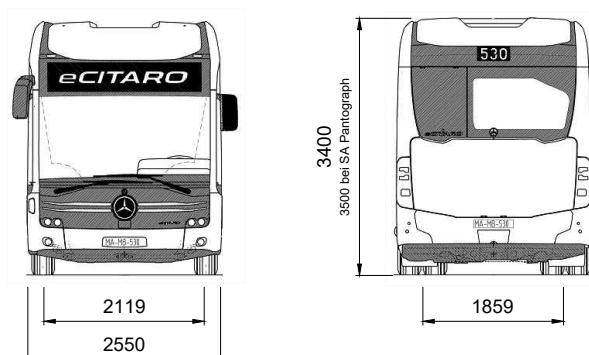
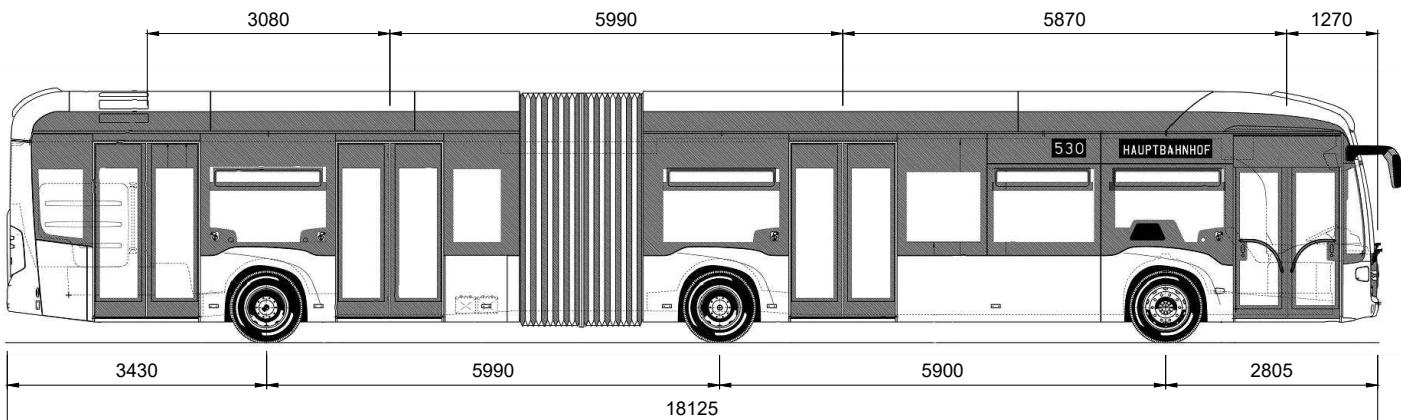
Version:  
AB

# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 09.02.09

Bustyp Citaro Gelenk-Bus (E-Bus)

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf



Fahrzeulgänge	18'125 mm
Fahrzeugbreite	2'550 mm
Fahrzeughöhe	3400 mm / 3'500 bei SA Pantograph
Achsabstand Achse 1 zu 2	5'900 mm
Achsabstand Achse 2 zu 3	5'990 mm
Max. Achslast vorne	8.000 t
Max. Achslast mitte	10.000 t
Max. Achslast hinten	13.000 t
Leergewicht	20.022 t
Bruttogewicht	28.988 t
Antriebsleistung	282 kW
Effektive Batteriekapazität	495 kWh
Nutzbare Batteriekapazität	396 kWh
Kapazität	41 Sitzplätze 91 Stehplätze 132 Gesamt

Masse in mm

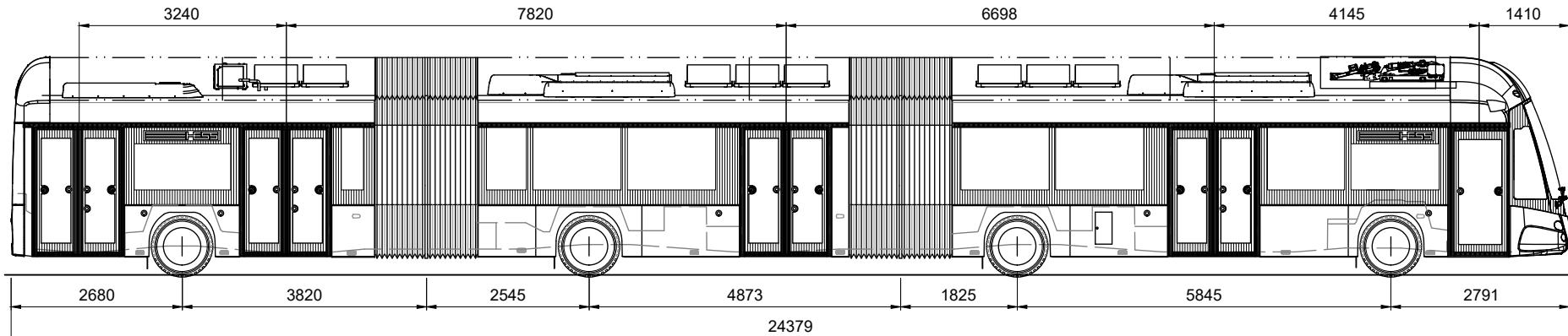
# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 09.02.10



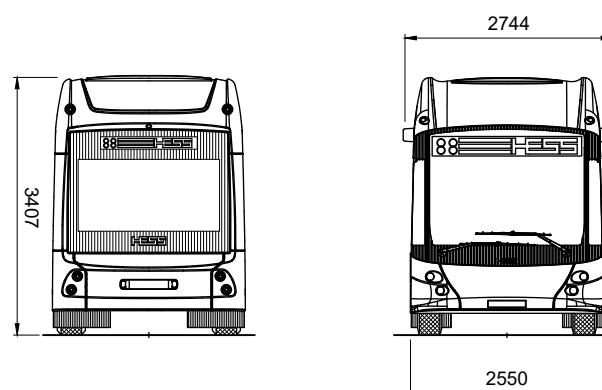
Bustyp LightTram

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf



Fahrzeulgänge	24'379 mm
Fahrzeugbreite	2'550 mm
Fahrzeughöhe	3'407 mm
Achsabstand Achse 1 zu 2	5'845 mm
Achsabstand Achse 2 zu 3	6'698 mm
Achsabstand Achse 3 zu 4	6'365 mm
Max. Achslast vorne	8.200 t
Max. Achslast mitte 1	13.000 t
Max. Achslast mitte 2	13.000 t
Max. Achslast hinten	8.625 t
Leergewicht	26.095 t
Gesamtgewicht	39.831 t
Antriebsleistung	2 x 190 kW
Effektive Batteriekapazität	533 kWh
Nutzbare Batteriekapazität	185 kWh
Kapazität	44 Sitzplätze 158 Stehplätze 202 Gesamt



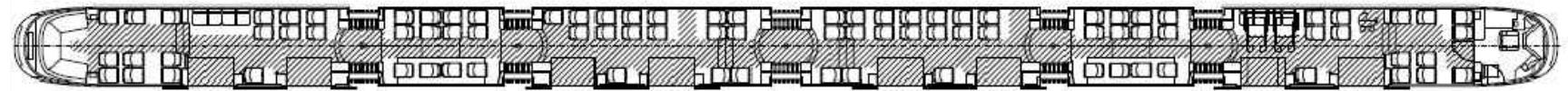
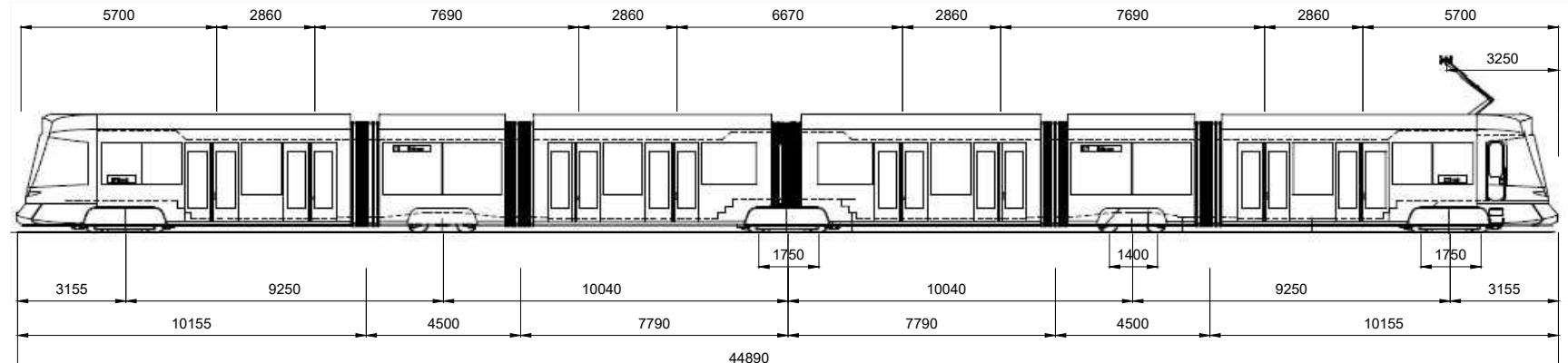
# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 09.03.01



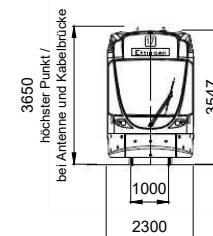
Tramtyp Be 6/10 151-189 BLT (Tango)

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf



Fahrzeulgänge	44'890 mm
Fahrzeugsbreite	2'300 mm
Fahrzeughöhe	3'650 mm über SOK (Stromabnehmer gesenkt)
Spurweite	1'000 mm
Achsabstand	1'750 mm / 1'400 mm
Fahrwerkmittlenabstand	9'250 mm / 10'040 mm
Max. Achslast (CHM 85-6.8P/m <sup>2</sup> )	9.52 t
Eigenlast	60.04 t
Gesamtlast (CHM 85-6.8P/m <sup>2</sup> )	87.62 t
Leistung	750 kW (6 x 125 kW)
Kapazität	93 Sitzplätze 163 Stehplätze 264 Gesamt



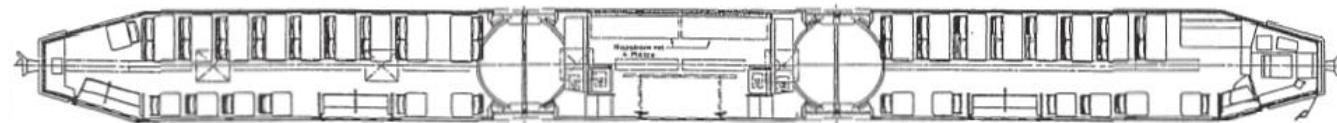
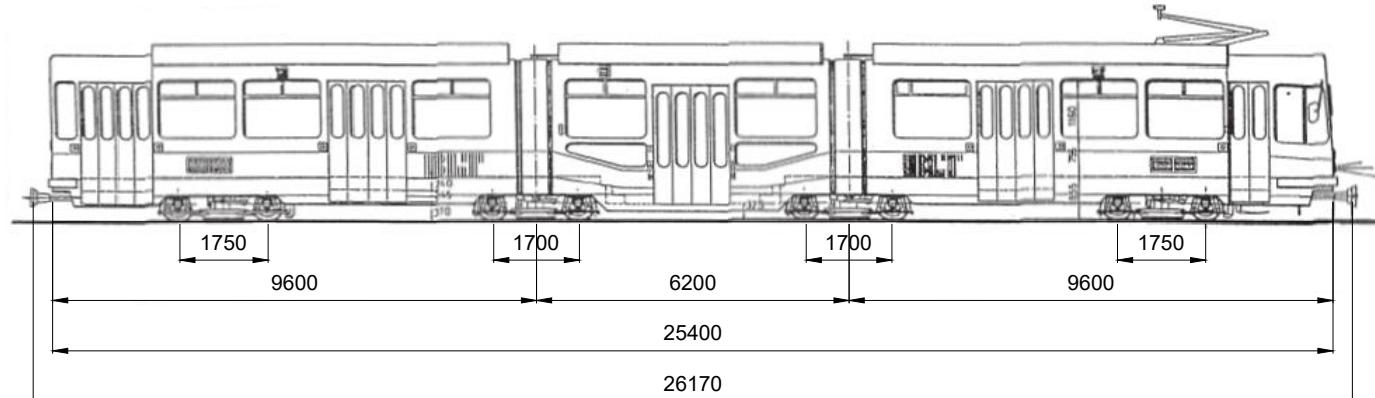
# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 09.03.02



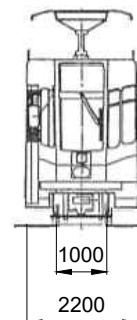
Tramtyp Be 4/8 Säntfe BLT

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf



Fahrzeulgänge	26'170 mm
Fahrzeugbreite	2'200 mm
Fahrzeughöhe	3'300 mm (Dachoberkante)
Spurweite	1'000 mm
Achsabstand	1'750 mm / 1'700 mm
Max. Achslast	2.800 t (DG1), 1.400 t (DG2+3), 2.200 t (DG4)
Kapazität	66 Sitzplätze 147 Stehplätze 213 Gesamt



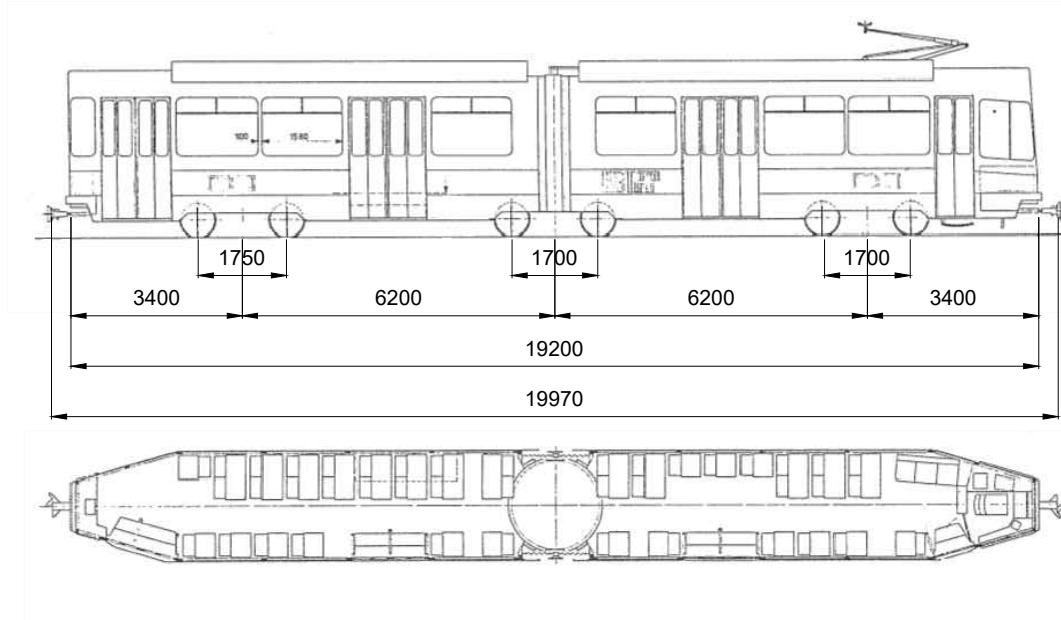
# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 09.03.03



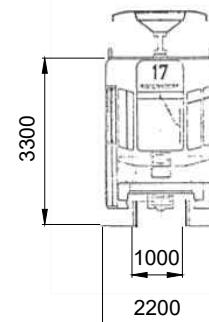
Tramtyp Be 4/6 BLT

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf



Fahrzeulgänge	19'970 mm
Fahrzeugbreite	2'200 mm
Fahrzeughöhe	3'300 mm (Dachoberkante)
Spurweite	1'000 mm
Achsabstand	1'750 mm / 1'700 mm
Kapazität	45 Sitzplätze 105 Stehplätze 150 Gesamt



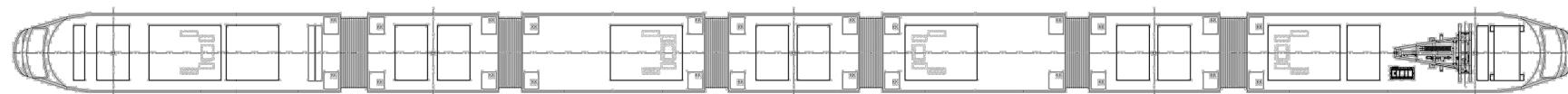
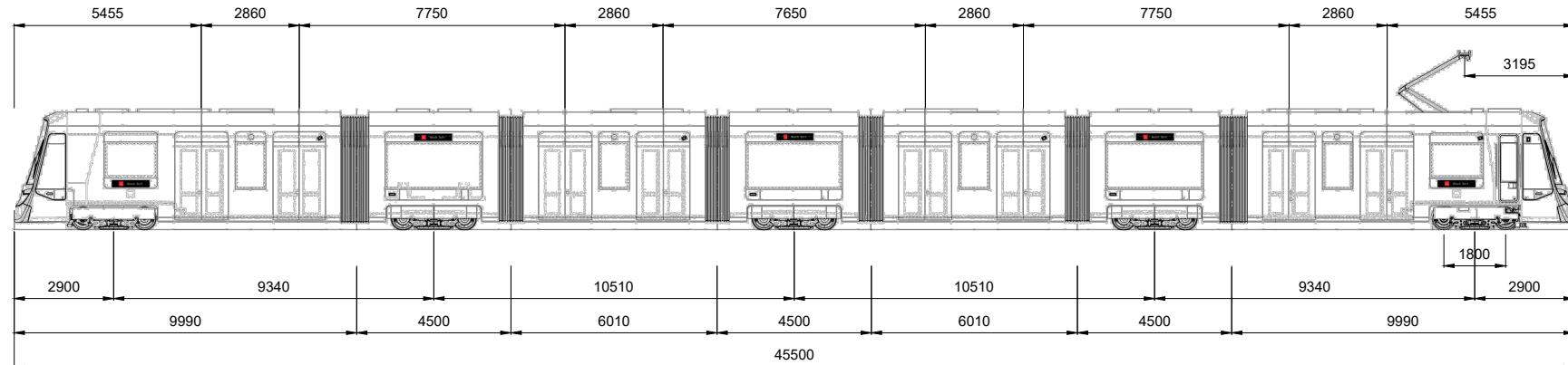
# BVB-Projektierungsrichtlinie Nr. 09.03.04



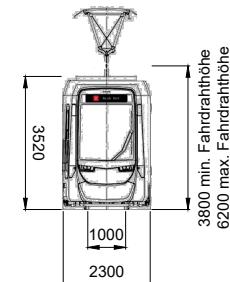
Tramtyp Be 8/10 4201-4225 BLT (Tina)

Gültig ab  
01.01.2026

Gültig bis  
Widerruf



Fahrzeulgänge	45'500 mm (über Puffer)
Fahrzeugbreite	2'300 mm
Fahrzeughöhe	3'520 mm
Spurweite	1'000 mm
Achsabstand	1'800 mm
Fahrwerkmittenabstand	9'340 mm / 10'510 mm
Max. Achslast (CHM 85-6.8P/m <sup>2</sup> )	9.909 t
Eigenlast	60.455 t
Gesamtlast (CHM 85-6.8P/m <sup>2</sup> )	86.516 t
Leistung	1168 kW (16 x 73 kW)
Kapazität	99 Sitzplätze 157 Stehplätze 256 Gesamt



Für dieses Dokument und den darin dargestellten Gegenstand behalten wir uns alle Rechte vor. Vervielfältigung, Bekanntgabe an Dritte oder Verwendung ausserhalb des vereinbarten Zweckes sind nicht gestattet. Dieses Dokument enthält für alle Stellen der BVB verbindliche Festlegung  
©Basler Verkehrs-Betriebe

Massstab  
**1:200**

Erstellt:

17.11.2022

Letzte Änderung:

28.08.2025

Gezeichnet:

P. Flükiger

Gezeichnet:

P. Flükiger

Geprüft:

Geprüft:

D. Kostolich

Version:  
**AB**