

BASLER VERKEHRS-BETRIEBE  
(ENTREPRISES DE TRANSPORT DE BÂLE) (BVB)  
Bureau d'étude

Vitesses de parcours sur les lignes 6 et 14 de la BVB

Ligne 6: Allschwil-Riehen Frontière

| Section                                   | Nombre<br>d'arrêts | Espacement<br>moyen des<br>arrêts | Caractéristiques de<br>construction<br>(LSA=feux)                                                                             | Vitesse de parcours<br>moyenne (arrêts<br>compris) |
|-------------------------------------------|--------------------|-----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| 1 Allschwil-<br>Lindenplatz               | 6                  | 346 m                             | Rails dans la chaussée,<br>rue principale à travers<br>la banlieue, peu de gêne<br>causée par la circulation<br>des VP        | 22,6 km/h                                          |
| 2 Lindenplatz-<br>Heuwaage                | 6                  | 383 m                             | Rails dans la chaussée,<br>en partie avec interdic-<br>tion de circulation des<br>VP, zone périphérique<br>avec LSA           | 16,2 km/h                                          |
| 3 Heuwaage-<br>Claraplatz                 | 5                  | 333 m                             | Traversée du centre-ville,<br>rails dans la chaussée,<br>le plus souvent avec inter-<br>diction de circulation des<br>VP, LSA | 12,9 km/h                                          |
| 4 Claraplatz-<br>Hirzbrunnen              | 5                  | 306 m                             | Rails dans la chaussée et<br>en site propre, interdic-<br>tion de circulation des VP,<br>zone périphérique, 3 LSA             | 16,0 km/h                                          |
| 5 Hirzbrunnen-<br>Bettingerstr.           | 6                  | 544 m                             | Section de banlieue en site<br>propre                                                                                         | 26,1 km/h                                          |
| 6 Bettingerstr.-<br>Riehen Fron-<br>tière | 14                 | 403 m                             | Rails dans la chaussée,<br>en partie avec interdic-<br>tion de circulation des<br>VP, traversée de la loca-<br>lité de Riehen | 20,4 km/h                                          |
| L'ensemble<br>de la ligne 6               | 32                 | 389 m                             | Voir les sections partielles                                                                                                  | 18,8 km/h                                          |

Ligne 14: Kleinhüningen-Pratteln

| Section                         | Nombre<br>d'arrêts | Espacement<br>moyen des<br>arrêts | Caractéristiques<br>de construction<br>(LSA=feux)                                                                                               | Vitesse de parcours<br>moyenne (arrêts<br>compris) |
|---------------------------------|--------------------|-----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| 11 Kleinhüningen-<br>Claraplatz | 7                  | 325 m                             | Rails dans la chaussée,<br>en partie rue étroite,<br>interdiction de circula-<br>tion des VP, zone péri-<br>phérique, 2 LSA peu fa-<br>vorables | 16,1 km/h                                          |
| 12 Claraplatz-<br>Aeschenplatz  | 5                  | 365 m                             | Traversée du centre-ville,<br>rails dans la chaussée,<br>le plus souvent avec inter-<br>diction de circulation des<br>VP, LSA                   | 12,2 km/h                                          |
| 13 Aeschenplatz-<br>Zeughaus    | 5                  | 329 m                             | Rails dans la chaussée,<br>en partie avec interdic-<br>tion de circulation<br>des VP, rue étroite dans<br>la zone périphérique                  | 16,4 km/h                                          |
| 14 Zeughaus-<br>Muttentz        | 8                  | 454 m                             | Section de banlieue en<br>site propre, LSA avec<br>haute priorité (guère<br>de temps d'attente)                                                 | 24,9 km/h                                          |
| 15 Muttentz-<br>Pratteln        | 6                  | 608 m                             | Section de banlieue en<br>site propre                                                                                                           | 31,2 km/h                                          |
| L'ensemble de<br>la ligne 14    | 31                 | 420 m                             | Voir les sections partielles                                                                                                                    | 19,7 km/h                                          |

# TRADUCTION

BASLER VERKEHRS-BETRIEBE

ENTREPRISES DE TRANSPORT DE BALE (BVB) 1<sup>er</sup> janvier 1985 / Mt  
Bureau d'étude

## Réseau de la BVB: tableau des sections avec interdiction de circulation des VP

### TRAMWAY (état au 1.1.85) :

|                                                                                                                                                                                                                                            |         |                |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|----------------|
| Longueur d'exploitation:                                                                                                                                                                                                                   | 61,1 km | 100 %          |
| Type E (site propre):                                                                                                                                                                                                                      | 24,4 km | 39,9 % 1)      |
| Type A (interdiction de circulation des VP, zones fermées à la circulation):                                                                                                                                                               | 5,1 km  | 8,3 % 2)       |
| Type B (zones fermées à la circulation mais "ouvertes" pour véhicules autorisés, lignes de guidage à côté des rails, interdictions de circuler avec traversée des rails autorisées pour le stationnement ou le roulement de marchandises): | 5,8 km  | 9,6 %          |
| Type C (réglementation des livraisons, interdiction de circuler à certains heures de la journée):                                                                                                                                          | 0,5 km  | 0,9 % 2)       |
| Total:                                                                                                                                                                                                                                     |         | 35,8 km 58,7 % |

1) Essentiellement sur les sections de banlieue à destination de Riehen, Reinach - Aesch et Muttens - Pratteln desservies chacune par une seule ligne.

2) Dans ces types entrent les sections de centre-ville desservies par 4-8 lignes.

### BUS (état au 1.1.85) :

|                                                                                                                                                                                   |         |              |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|--------------|
| Longueur d'exploitation (autobus + trolleybus) :                                                                                                                                  | 55,7 km | 100 % 3)     |
| Type A (interdiction de circulation des VP, couloirs réservés):                                                                                                                   | 0,6 km  | 1,0 %        |
| Type B (couloirs réservés "ouverts" aux véhicules autorisés, interdictions de circuler avec traversée des rails autorisée pour le stationnement ou le roulement de marchandises): | 1,1 km  | 2,0 %        |
| Type C (réglementation des livraisons, interdiction de circuler à certaines heures de la journée):                                                                                | 0,2 km  | 0,3 %        |
| Total:                                                                                                                                                                            |         | 1,9 km 3,4 % |

3) Un pourcentage considérable des sections de bus se trouve dans les zones périphériques ou en banlieue. En raison des faibles débits dans les rues correspondantes, les interdictions de circulation des VP ne sont pas nécessaires.

B V B - Netz; Zusammenstellung der vom Privatverkehr freigehaltenen Abschnitte

T R A M (Stand 1.1.85) :

|                                                                                                                                     |         |         |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------|----|
| Betriebslänge:                                                                                                                      | 61.1 km | 100.0 % |    |
| Typ E (eigener Bahnkörper):                                                                                                         | 24.4 km | 39.9 %  | 1) |
| Typ A (Fahrverbote Privatverkehr, Sperrflächen):                                                                                    | 5.1 km  | 8.3 %   | 2) |
| Typ B ("offene" Sperrflächen, Leitlinien neben den Gleisen, Fahrverbote mit Gleisüberquerungen für Parkierung resp. Güterumschlag): | 5.8 km  | 9.6 %   |    |
| Typ C (Zubringerdienstregelung, zeitw. Fahrverbot):                                                                                 | 0.5 km  | 0.9 %   | 2) |
| Insgesamt:                                                                                                                          | 35.8 km | 58.7 %  |    |

1) Hauptsächlich auf den nur von jeweils einer Linie befahrenen Vorortstrecken nach Riehen, Reinach - Aesch und Muttenz - Pratteln.

2) In diesen Typen sind die von 4 - 8 Linien befahrenen Innerstadtstrecken enthalten.

B U S (Stand 1.1.85) :

|                                                                                                                   |         |         |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------|----|
| Betriebslänge (Autobus + Trolleybus) :                                                                            | 55.7 km | 100.0 % | 3) |
| Typ A (Fahrverbote Privatverkehr, Busspuren):                                                                     | 0.6 km  | 1.0 %   |    |
| Typ B ("offene" Busspuren, Fahrverbote mit Ueberquerung des Busfahrstreifens für Parkierung resp. Güterumschlag): | 1.1 km  | 2.0 %   |    |
| Typ C (Zubringerdienstregelung, zeitw. Fahrverbot):                                                               | 0.2 km  | 0.3 %   |    |
| Insgesamt:                                                                                                        | 1.9 km  | 3.4 %   |    |

3) Ein beträchtlicher Teil der Busstrecken befindet sich in Aussenquartieren und Vororten. Massnahmen zur Freihaltung der Busfahrstrecken vom Privatverkehr sind wegen der nur geringen Verkehrsmengen in den entsprechenden Strassen nicht erforderlich.

BASLER VERKEHRS-BETRIEBE  
(ENTREPRISES DE TRANSPORT de BALE) (BVB)  
Bureau d'étude

Le 2 août 76 /Mt

Mesures prises dans le domaine de la BVB pour donner la  
priorité aux transports en commun

---

Introduction:

Conformément à la décision prise par le Grand Conseil le 23 septembre 1971 et puis aux déclarations d'intentions faites par le Parlement et le Gouvernement, il faut donner la priorité aux transports en commun par rapport à la circulation des voitures particulières dans le centre-ville et les régions.

En décembre 1971, la BVB soumit à la Commission de Coordination de la Planification des Transports (Koko) le rapport intitulé "Priorité aux transports en commun". Dans ce rapport sont indiquées la plupart des sources de gêne, qui, à l'époque, rendaient la réalisation d'une exploitation selon les horaires difficile ou même impossible. Dans certains cas, on faisait aussi des propositions pour éliminer les goulots décrits.

S'appuyant sur la décision du Grand Conseil prise le 23 septembre 1971, on a introduit au cours des années qui suivaient les mesures suivantes ayant conduit à une normalisation importante du déroulement de l'exploitation aussi pendant les heures de pointe. D'autres mesures d'amélioration sont en cours d'élaboration par les organismes compétents dans la limite de leurs possibilités en personnel et de financement.

Mesures prises au niveau de la Fédération:

Le tramway a depuis longtemps la priorité à tous les carrefours sans signalisation spéciale. Récemment, on a introduit la priorité aux autobus quittant un arrêt. La signalisation horizontale et verticale des couloirs réservés aux bus a également été stipulée dans la législation. On fait aussi des efforts pour introduire la priorité aux bus, de sorte qu'ils soient traités comme les tramways.

Mesures prises pour réduire le trafic entrant dans les zones surchargées, notamment au centre-ville:

---

En étapes successives, on a complètement arrêté le transit dans les centres de Bâle et de la région bâloise. La gêne que provoquent encore les livraisons des particuliers est sans importance et ne produisent guère des écarts dans les horaires. Ces mesures dans les zones centrales ont été complétées à l'aide de différentes interdictions de stationnement, de tourner, et de création de zones interdites à la circulation automobile sur les rails de tramway. Voici les principales mesures:

- Déc. 71: 1. Circulation réglementée sur la Barfüsserplatz: transit des VP Steinenberg-Kohlenberg (et en sens inverse) interdit par l'introduction d'interdictions de tourner à droite sur la Barfüsserplatz. Mesures complémentaires: feux sur la Barfüsserplatz et à la Bankverein adaptés à la situation nouvelle avec des interdictions de tourner à gauche, des surfaces interdites à la circulation au Steinenberg, dans la banlieue de Aesch et dans la St. Jakobs-Strasse, la rue principale du Aeschengraben devient sens unique (sauf pour les tramways), différentes interdictions de tourner.
- Mars 72: 2. Circulation réglementée dans la Freie Strasse et la Gerberstrasse dans la région bâloise: ainsi le transit en VP se trouve complètement arrêté dans les zones centrales. Le passage dans ces rues n'est autorisé que pour les livraisons. Mesures complémentaires: Falknerstrasse, seules les livraisons autorisées; Marktgasse, seules les livraisons autorisées; feux sur la Claraplatz branchés sur l'orange clignotant, surfaces interdites à la circulation sur le pont Wettsteinbrücke pour monter, panneaux STOP aux traversées des lignes de tramway dans la Hutgasse et la Rüdengasse.
- Déc. 75: La Clarastrasse à partir de la Hammerstrasse en direction de la Claraplatz et de la Rebgasse-Claraplatz, seules les livraisons autorisées.

Juillet 76: La banlieue de Spalen à partir de la Schützenmattstrasse, seules les livraisons autorisées; le Petersgraben fermé à la circulation des VP dans la direction de Blumenrain, sens unique sauf pour les bus. Mesures complémentaires: surfaces fermées à la circulation dans la Missionsstrasse à partir de la porte Spalentor, une partie de la zone bleue dans la banlieue St. Johann supprimée (interdiction de stationner), interdictions de tourner.

Mesures pour libérer les rails de tramway et les couloirs pour autobus des VP faisant la queue:

Le moyen le plus efficace mais pas partout absolument nécessaire et pas toujours réalisable par manque d'espace est l'installation de surfaces interdites à la circulation automobile sur les rails de tramway ou sur le couloir signalé. Principaux exemples:

- 1972: Surfaces interdites à la circulation dans la Riehenstrasse (à partir de 1974/75 site propre), la Viaduktstrasse, la Burgfelderstrasse, Riehenstrasse-Hammerstrasse; couloir pour autobus dans la Grenzacherstrasse en amont de la Wettsteinplatz.
- 1973: La Elsässerstrasse à partir de la Hünningerstrasse jusqu'à la douane avec zone interdite à la circulation automobile.
- 1974: Surfaces interdites à la circulation sur le pont Birsbrücke, dans la Lörracherstrasse, la Elisabethenstrasse, le St. Alban-Graben et sur le pont Wettsteinbrücke pour descendre.

Améliorations à l'aide de l'application de lignes de guidage à côté des rails de tramway combinées avec des interdictions de stationner et de s'arrêter (éventuellement à certaines heures de la journée). Les principaux exemples:

- 1972: Birsfelden: la Hauptstrasse et la Rheinfelderstrasse; Riehenstrasse à partir de la Hammerstrasse.
- 1973: La Austrasse, la Thiersteinallee en amont du pont Münchensteinerbrücke.
- 1974: Couloir pour autobus à certaines heures de la journée dans la Feldbergstrasse: en direction du pont Johanniterbrücke, la voie la plus à droite a, aux heures de pointe du soir, une interdiction de s'arrêter et est réservée aux bus (Prière de libérer la voie à droite pour les bus), même

réglementation de la circulation dans la Schönaustrasse à partir de la Mattenstrasse; dans la Klybeckstrasse.

1976: la Centralbahnstrasse.

Interdictions de stationner ou de s'arrêter sans signalisation horizontale spéciale à côté des rails de tramway (souvent interdiction de s'arrêter aux heures de pointe, sinon interdictions de stationner). Les principaux exemples:

1972: la Elsässerstrasse entre la porte St. Johann's Tor et la Voltaplatz.

1973: la Reiterstrasse (interdiction de stationner en faveur des bus).

Influence sur les feux par leur coordination ou leur réglage sur le passage des tramways et des bus (ASA):

---

A l'aide de ces mesures, on peut réduire le temps que perdent les véhicules de transports publics aux feux évitant ainsi notamment la grande irrégularité des intervalles courts. Une annexe à part informe sur les différentes possibilités. Les principaux exemples:

1972: Feux ASA au Café Sattler équipés d'une phase de vert supplémentaire pour les tramways.

1973: Mise en service d'une commande des feux dans la Münchesteinerstrasse (phases de vert principale et supplémentaire dans les deux sens de circulation).

Laupenring/Neubadstrasse: phase de vert supplémentaire pour les tramways.

Austrasse: coordination des feux pour les tramways, onde verte dans la Leimenstrasse en sortant de la ville (affichage des vitesses) et influence sur les feux en faveur des tramways (phase de vert principale avancée), les autres feux ne pouvaient pas être influencés ou coordonnés pour les tramways.

Gundeldingerstrasse/Thiersteinerallee: phase de vert supplémentaire pour les tramways.

Dorenbach Est: Interdiction de tourner à gauche en quittant la rue principale de Binningen et la Oberwilerstrasse, phase de vert supplémentaire pour les tramways.

1974: Feux ASA à Heiligholz également en direction d'Aesch avec changement de phase aussitôt qu'un tramway se présente.

Nouveaux feux ASA dans la Reichensteinerstrasse (commune de Reinach) équipés d'une phase pour le tramway (temps d'attente zéro avec temps d'avertissement).

Allschwilerstrasse/Morgartenring: interdiction de tourner à gauche d'où que l'on vienne, différentes phases de vert supplémentaires pour les tramways.

1976: Mise en service de nouveaux feux ASA Surinam (temps d'attente zéro pour sortir de la ville, de 15 s au maximum pour y entrer).

Mise en service du V-MOD aux feux ASA Wettsteinallee/Schwarzwaldstrasse (temps d'attente maximal de 25 s pour la ligne de trolleybus 34).

Planification et introduction de l'équipement des véhicules BVB à pneumatiques en SESAM, système de commande des feux (jusqu'ici les annonces ne se faisaient qu'à l'aide de prises sur les fils aériens des tramways ou des trolleybus ou de pédales ou de boucles à induction pour les bus, là où il n'y avait pas de circulation des PV, c'est-à-dire seulement à des endroits choisis).

Diverses autres mesures pour donner la priorité aux tramways et aux bus:

---

L'une des autres mesures les plus importantes est l'introduction d'interdictions de tourner (le plus souvent à gauche) pour les VP. Cela les empêche de bloquer les véhicules de transport en commun en attendant pour tourner ou facilite la régulation de la circulation aux carrefours très chargés. A l'inverse, on peut cependant aussi dispenser les véhicules de transports en commun des interdictions de tourner existantes pour leur faire éviter de grands détours. Aux carrefours, on peut notamment faciliter de beaucoup l'arrivée au carrefour des bus, dans certains cas, en leur permettant de prendre une "fausse" voie de rangement pour sortir peu fréquentée. (Exemple: la Feldbergstrasse en amont de l'intersection avec le périphérique Riehenring: les bus peuvent continuer tout droit en sortant de la voie pour les tourne-à-droite). Installation de barrières de protection là où les piétons peuvent sortir précipitamment sur les rails de tramways ou dans les couloirs pour bus. Modifications de la réglementation locale de la priorité en faveur des tramways et des bus. Installation de panneaux STOP dans les rues secondaires débouchant sur les itinéraires des transports en commun.

Ainsi, nous avons cité les principales mesures techniques de régulation de la circulation utilisées à Bâle.

Im Bereich der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) getroffene  
Massnahmen zur Privilegierung des öffentlichen Verkehrs.

Einleitung:

Gemäss Grossratsbeschluss vom 23.Sept.1971 und weiteren vom Parlament sowie von der Regierung mehrfach geäusserten Willenserklärungen ist dem öffentlichen Verkehr im innerstädtischen und regionalen Verkehr der Vorrang vor dem privaten Verkehr einzuräumen.

Im Dezember 1971 unterbreiteten die BVB der Koordinationskommission für Verkehrsplanung (Koko) den Bericht "Vorrang dem öffentlichen Verkehr". Im Bericht werden die meisten Behinderungsquellen aufgezeigt, die damals die Gewährleistung eines fahrplanmässigen Betriebes erschwerten oder gar verunmöglichten. In einigen Fällen wurden auch Vorschläge zur Beseitigung der beschriebenen Engpässe gemacht.

Gestützt auf den Grossratsbeschluss vom 23.Sept.1971 wurden in den nächsten Jahren die folgenden Massnahmen eingeführt, die zu einer weitgehenden Normalisierung des Betriebsablaufes auch während der Hauptverkehrszeiten geführt haben. Weitere noch verbesserungsfähige Punkte werden von den zuständigen Stellen im Rahmen ihrer personellen und finanziellen Möglichkeiten bearbeitet.

Massnahmen auf Bundesebene:

Das Tram besitzt bereits seit langer Zeit das Vortrittsrecht an allen nicht speziell signalisierten Knotenpunkten. Neu eingeführt wurde beim Bus das Vortrittsrecht beim Wegfahren aus Haltestellen. Rechtlich fixiert wurden auch die Markierungen und Signalisationen für Busspuren. Bestrebungen zur Einführung des allgemeinen Vortrittsrechts auch für den Bus sind im Gang, womit dieser dann dem Tram gleichgestellt wäre.

Massnahmen zur Verminderung des Verkehrsanfalls  
in überlasteten Zonen, insbesondere im Stadtkern:

In verschiedenen Etappen wurde der Durchgangsverkehr in den Kernzonen von Gross- und Kleinbasel vollständig unterbunden. Die Behinderungen durch den verbliebenen privaten Zubringerverkehr sind unbedeutend und verursachen kaum noch Fahrplanabweichungen. Die Massnahmen in den Kernzonen wurden durch diverse Parkverbote, Abbiegeverbote und durch das Anbringen von Sperrflächen auf Tramgleisen ergänzt. Die wichtigsten Massnahmen:

Dez. 71: 1. Riegel am Barfüsserplatz, der private Durchgangsverkehr Steinenberg - Kohlenberg (und umgekehrt) wird verboten durch Einführung von Rechtsabbiegegeboten am Barfüsserplatz. Ergänzende Massnahmen: Signalanlagen Barfüsserplatz und Bankverein angepasst an die neue Situation mit Linksabbiegeverboten, Sperrflächen am Steinenberg, in der Aeschenvorstadt und in der St. Jakobs-Strasse, Hauptfahrbahn des Aeschengrabens wird Einbahnstrasse (ausgenommen Tram), diverse Abbiegeverbote.

- März 72: 2. Riegel Freie Strasse und Gerbergasse im Grossbasel, 3. Riegel Greifengasse im Kleinbasel; der private Durchgangsverkehr in den Kernzonen wird damit vollständig unterbunden. Das Durchfahren der genannten Strassen ist nur noch Zubringerdiensten gestattet. Ergänzende Massnahmen: Falknerstrasse, nur Zubringerdienst gestattet; Marktgasse, nur Zubringerdienst gestattet; Signalanlage Claraplatz auf Gelbblinken geschaltet, Sperrfläche auf der Wettsteinbrücke in Aufwärtsrichtung, Stoppsignalisationen an den Tramüberfahrten Hutgasse und Rüdengasse.
- Dez. 75: Clarastrasse ab Hammerstrasse in Richtung Claraplatz und Rebasse - Claraplatz, nur Zubringerdienst gestattet.
- Juli 76: Spalenvorstadt ab Schützenmattstrasse, nur Zubringerdienst gestattet; Petersgraben wird für den Privatverkehr in Fahrrichtung Blumenrain gesperrt, Einbahnstrasse ausgenommen Bus. Ergänzende Massnahmen: Sperrfläche in der Missionsstrasse vor dem Spalentor, Teil der blauen Zone in der St. Johannis - Vorstadt aufgehoben (Parkverbot), Abbiegeverbote.

Massnahmen zur Freihaltung der Tramgleise resp. von Busrouten von zurückgestautem privatem Verkehr:

Als wirksamste, aber nicht überall unbedingt erforderliche und aus Platzgründen auch nicht immer realisierbare Massnahme erweist sich dabei das Anbringen von Sperrflächen auf Tramgleisen oder das Markieren von Busspuren. Wichtigste Beispiele:

- 1972: Sperrflächen Riehenstrasse (ab 1974/75 Eigentrassee), Viaduktstrasse, Burgfelderstrasse, Riehenstrasse - Hammerstrasse; Busspur Grenzacherstrasse vor Wettsteinplatz.
- 1973: Elsässerstrasse ab Hünigerstrasse bis Zoll mit Sperrfläche.
- 1974: Sperrflächen Birsbrücke, Lörracherstrasse, Elisabethenstrasse, St. Alban - Graben und Wettsteinbrücke abwärts.

Verbesserungen durch Anbringen von Leitlinien neben Tramgleisen in Verbindung mit Parkverböten und (evtl. temporären) Halteverböten. Wichtigste Beispiele:

- 1972: Birsfelden, Hauptstrasse und Rheinfelderstrasse; Riehenstrasse vor Hammerstrasse.
- 1973: Austrasse, Thiersteinerallee vor Münchensteinerbrücke.
- 1974: Quasi-Busspur Feldbergstrasse: rechte der zwei Fahrspuren in Richtung Johanniterbrücke wird in der Abendspitze mit Halteverbot belegt und für den Bus "reserviert" (Bitte rechte Fahrspur für Bus freigalten), gleiche Regelung in der Schönaustrasse ab Mattenstrasse; Klybeckstrasse.
- 1976: Centralbahnstrasse.

Park- oder Halteverböte ohne besondere Markierungen neben Tramgleisen (häufig Halteverbot in den Spitzenzeiten, sonst Parkverbot). Wichtigste Beispiele:

- 1972: Elsässerstrasse zwischen St. Johannis - Tor und Voltaplatz.
- 1973: Reiterstrasse (Parkverbot zugunsten Bus).

Beeinflussung von Lichtsignalanlagen durch und/oder Abstimmen der Koordination von Lichtsignalanlagen auf Tram und Bus:

Mit diesen Massnahmen können die Verlustzeiten der öffentlichen

Verkehrsmittel an Lichtsignalanlagen reduziert werden, wodurch insbesondere grosse Unregelmässigkeiten bei den Kursintervallen vermieden werden können. Ueber die verschiedenen Möglichkeiten orientiert eine separate Beilage. Wichtigste Beispiele:

- 1972: ASA Café Sattler mit Tramzusatzphase ausgerüstet.
- 1973: Signalsteuerung Münchensteinerstrasse in Betrieb genommen (Koordinierte Tramhaupt- und -zusatzphase in beiden R'gen).  
Laupenring/Neubadstrasse: zusätzliche Tramzusatzphase.  
Austrasse: Tramkoordination, Anlage Leimenstrasse in Fahr-  
richtung stadtauswärts mit "grünem Trichter" (Geschwindig-  
keitssignalisation) und Trambeeinflussung (vorgezogene  
Hauptphase), übrige Anlagen nicht beeinflussbar aber tram-  
koordiniert.  
Gundeldingerstrasse/Thiersteinerallee: zusätzliche Tramzu-  
satzphase.  
Dorenbach - Ost: Linksabbiegeverbote aus Hauptstrasse Bin-  
ningen und Oberwilerstrasse, Tramzusatzphase.
- 1974: ASA Heiligholz auch für Fahrriichtung Aesch mit sofortigem  
Phasenwechsel nach Tramanmeldung.  
Neue ASA Reichensteinerstrasse (Gemeinde Reinach) mit Bahn-  
phasen ausgerüstet (Wartezeit Null mit Vorwarnzeit).  
Allschwilerstrasse/Morgartenring: Linksabbiegeverbote aus  
allen Richtungen, diverse zusätzliche Tramphasen.
- 1976: Neue ASA Surinam in Betrieb genommen (Wartezeit Null stadt-  
auswärts, max. 15" stadteinwärts).  
V-MOD an der ASA Wettsteinallee/Schwarzwaldstrasse in Be-  
trieb genommen (max. ca. 25" Wartezeit für die Trolleybus-  
linie 34).  
Planen und Einleiten der Ausrüstung der BVB-Pneufahrzeuge  
mit dem SESAM-Anmeldesystem für Lichtsignalanlagen (bisher  
Anmeldungen nur über Fahrdrahtkontakte bei Tram und Trol-  
leybus resp. für Bus an Schwellen oder Induktionsschlaufen,  
wo diese vom Privatverkehr nicht befahren werden, also nur  
an ausgesuchten Stellen).

#### Diverse weitere Massnahmen zur Privilegierung von Tram und Bus:

Eine der wichtigsten weiteren Massnahmen ist das Erlassen von Abbiegeverböten (meist Linksabbiegeverböten) für den privaten Verkehr. Diese verhindern das Blockieren von öffentlichen Verkehrsmitteln durch auf deren Fahrspuren wartende abbiegende Fahrzeuge oder sie vereinfachen die Verkehrsregelung an stark belasteten Knotenpunkten. Umgekehrt können öffentliche Verkehrsmittel aber auch von bestehenden Abbiegeverböten ausgenommen werden, um diesen grössere Umwegfahrten zu ersparen. An Knotenpunkten kann besonders dem Bus das Erreichen der Kreuzung in gewissen Fällen stark erleichtert werden, wenn er auf der Anfahrt eine schwach belastete "falsche" Vorsortierspur benutzen darf. (Beispiel: Feldbergstrasse, vor Kreuzung Riehenring: Bus darf aus der Rechtsabbiegerspur heraus geradeausfahren). Anbringen von Schutzgeländern, wo Fussgänger unverhofft auf Tramgleise oder Busfahrstreifen treten können. Aenderung von örtlichen Vortrittsrechtsregelungen zugunsten von Tram und Bus. Einführung von Stopregelungen auf Nebenstrassen, die in öffentliche Verkehrsrouten einmünden.

Damit sind die hauptsächlichsten in Basel verwendeten Massnahmen verkehrstechnischer und -lenkerischer Art aufgezählt.

## B V B - N e t z ,

### Zusammenstellung der vom Privatverkehr freigehaltenen Abschnitte

#### T R A M (Stand 31. Dez. 1994) :

|               |                                                                                                                                   |                |                             |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-----------------------------|
| Betriebslänge |                                                                                                                                   | <b>61.0 km</b> | <b>100 %</b>                |
| <b>TYP E</b>  | (eigener Bahnkörper)                                                                                                              | <b>25.0 km</b> | <b>41.0 %</b> <sup>1)</sup> |
| <b>TYP A</b>  | (Fahrverbote Privatverkehr, Sperrflächen)                                                                                         | <b>5.1 km</b>  | <b>8.4 %</b> <sup>2)</sup>  |
| <b>TYP B</b>  | ("offene" Sperrflächen, Leitlinien neben den Gleisen, Fahrverbote mit Gleisüberquerungen für Parkierung resp. Güterumschlag uam.) | <b>8.0 km</b>  | <b>13.1 %</b>               |
| <b>TYP C</b>  | (Zubringerdienstregelung, zeitw. Fahrverbot)                                                                                      | <b>0.7 km</b>  | <b>1.2 %</b> <sup>2)</sup>  |
|               | <b>Insgesamt</b>                                                                                                                  | <b>38.8 km</b> | <b>63.7 %</b>               |

1) Hauptsächlich auf den nur von einer Linie befahrenen Vorortsstrecken nach Riehen, Reinach - Aesch und Muttenz - Pratteln.

2) In diesen Typen sind die von bis zu 8 Tramlinien befahrenen Streckenabschnitte in der Innerstadt enthalten.

#### B U S (Stand 31. Dez. 1994) :

|                                      |                                                                                                                 |                |                            |
|--------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------------------|
| Betriebslänge (Autobus + Trolleybus) |                                                                                                                 | <b>59.2 km</b> | <b>100 %</b> <sup>3)</sup> |
| <b>TYP A</b>                         | (Fahrverbote Privatverkehr, Busspuren)                                                                          | <b>0.9 km</b>  | <b>1.5 %</b>               |
| <b>TYP B</b>                         | ("offene" Busspuren, Fahrverbote mit Ueberquerung des Busfahrstreifens für Parkierung resp. Güterumschlag uam.) | <b>2.6 km</b>  | <b>4.4 %</b>               |
| <b>TYP C</b>                         | (Zubringerdienstregelung, zeitw. Fahrverbot)                                                                    | <b>0.2 km</b>  | <b>0.3 %</b>               |
|                                      | <b>Insgesamt</b>                                                                                                | <b>3.7 km</b>  | <b>6.2 %</b>               |

3) Ein beträchtlicher Teil dieser Busstrecken befindet sich in Aussenquartieren oder in Vororten. Massnahmen zur Freihaltung der Busfahrstrecken vom Privatverkehr sind wegen der in den entsprechenden Strassen meist nur geringen Verkehrsmengen nicht erforderlich.