



Organisation:	Name / Vorname:	E-Mail:
BastA!	Tonja Zürcher	Sekretariat@basta-bs.ch

**Stellungnahme zum Verkehrssicherheitsplan**

Kapitel	Stellungnahme	PL
1. Ausgangslage	<p>Der Kanton Basel-Stadt hat ein verkehrspolitisches Leitbild mit strategischen Schwerpunkten und Massnahmen ausgearbeitet. Der Verkehrssicherheitsplan ist eine der Massnahmen im Bereich „öffentliche Strassenräume aufwerten, sicherer gestalten und kurze Wege ermöglichen“. Ziel des Verkehrssicherheitsplans ist laut Legislaturplan 2017-2021, die Verkehrsunfälle zu reduzieren und sicheres Verhalten im Verkehr zu fördern. Laut Auftrag des Vorstehers des Justiz- und Sicherheitsdepartements soll der Verkehrssicherheitsplan interdepartemental ausgearbeitet werden und der Fokus auf den verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden liegen.</p> <p>BastA! begrüsst das Vorgehen, die Ausgangslage und den Fokus, möchte allerdings das Ziel erweitert sehen: Der Verkehrssicherheitsplan soll dazu dienen, die Mobilität <b>aller</b> Menschen im Kanton Basel-Stadt zu ermöglichen. Zudem steht für BastA! die Sicherheit <b>aller</b> Verkehrsteilnehmenden vor der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes.</p> <p>Auf der „Liste der Beteiligten“ fällt auf, dass im Bereich der verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden / Langsamverkehr kaum ausgewiesene Fachpersonen / Fachstellen (z.B. Fussverkehr Region Basel, Pro Velo) mitgearbeitet haben, obwohl der Fokus bei den „schwächsten Verkehrsteilnehmenden“ liegt. Dass die entsprechenden Fachleute bei der Ausarbeitung nicht einbezogen waren, merkt man dem vorgelegten Verkehrssicherheitsplan an. In Anbetracht der langen Dauer der Erarbeitung des Verkehrssicherheitsplans (Start Vorprojekt 2014) erscheinen die vorgeschlagenen Massnahmen sehr dürrftig, zu wenig fundiert, zu unkonkret, weder innovativ noch innert nützlicher Frist zielführend. Eine gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmenden am öffentlichen Raum und der Schutz der verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden können mit den vorgeschlagenen Massnahmen kaum erreicht werden. Erste Priorität haben innerorts und im Wohnumfeld FussgängerInnen und Velofahrende.</p> <p>Wir fragen uns, ob bei den rund 100 Ideen, die bei der Auftaktveranstaltung gesammelt wurden und den daraus abgeleiteten Massnahmen, passendere Massnahmen gewesen wären? Dem Verkehrssicherheitsplan fehlt zudem eine fundierte Problemanalyse. Erst wenn die wahren Ursachen der Prob-</p>	

Kapitel	Stellungnahme	PL
	<p>leme bekannt sind, können daraus geeignete, auf das Zielpublikum bezogene Massnahmen abgeleitet werden. Anschliessend müsste eine Wirkungsanalyse der Massnahmen folgen. Erst dann kann der Entscheid für die geeignetsten Massnahmen gefällt werden.</p> <p>Was in der Ausgangslage nicht erwähnt ist, die vom Bundesrat geplante Verordnungsanpassung, dass es Kindern im primarschulpflichtigen Alter erlaubt werden soll, mit der gebotenen Vorsicht auf dem Trottoir Velo zu fahren (zurzeit in der Vernehmlassung). Mit dieser Massnahme würde das Sicherheitsempfinden der FussgängerInnen, insbesondere von SeniorInnen, Eltern mit kleinen Kindern, Sehbehinderten etc. massiv verschlechtert und deren Teilhabe am Verkehr eingeschränkt. Den vom Bundesrat vorgesehenen Schutz für die Verkehrsteilnehmenden mit der geringsten Erfahrung (velofahrende Kinder) begrüsst BastA!, aber die Sicherheit dieser Verkehrsteilnehmenden muss auf der Strasse selbst mit entsprechenden Massnahmen gewährleistet werden! (z.B. durchgehende und breite Velowege, geringeres Verkehrs-Tempo etc.).</p>	
2. Legislaturziel und Vision	<p>Das Ziel im Legislaturplan ist nicht „smart“ formuliert und viel zu wenig ehrgeizig: schon nur mit einem Unfall weniger ist das Ziel erreicht... Geeigneter und messbarer wäre gemäss Auftrag eine Formulierung folgender Art: Perspektivisch gilt es die Zahl der Verkehrstoten und –verletzten im Kanton auf 0 zu senken. Bis 2025 sollen die ergriffenen Massnahmen zu einer deutlichen Senkung führen: Die Anzahl Verkehrsunfälle mit den verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden (FussgängerInnen, Velofahrende) sinkt bis ins Jahr 2025 unter 60 (Stand 2017: 197). Die Anzahl Schwerverletzter sinkt auf unter 10 (Stand 2017: 51), die Anzahl Leichtverletzter auf unter 50 (Stand 2017: 145). Ein Augenmerk gilt dabei den FahrradfahrerInnen, die mit 30 Personen (Stand 2017) die Gruppe mit den meisten Schwerverletzten bildet.</p> <p>Bei der Darstellung der Basler Verkehrsunfall-Zahlen scheint uns der Vergleich der Jahre 2017 mit dem Durchschnitt 2014-2016 statistisch nicht genügend, um einen Trend abzuleiten.</p>	
3. Erarbeitung des Verkehrssicherheitsplans	<p>BastA! begrüsst die Aufnahme der Verkehrskultur als Teil des Verkehrssicherheitsplans neben den fünf Säulen der WHO. Um die Verkehrskultur zu prägen, ist der Einbezug der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und deren Mobilitätsbedürfnisse sicherzustellen.</p> <p>Gerade bezüglich Verkehrskultur sehen wir aber eine Schwierigkeit, da Basel Grenzstadt ist. Wie erreichen alle Informationen und Kampagnen die GrenzgängerInnen, PendlerInnen aus andern Kantonen, die TouristInnen? Eine gemeinsam gelebte Verkehrskultur schützt nur, wenn sie allen bekannt und verinnerlicht ist.</p>	
4. Kernanliegen der Verkehrssicherheit	<p>BastA! unterstützt die Kernanliegen der Verkehrssicherheit.</p> <p>Für die einzelnen Massnahmen verweisen wir auf die folgenden Stellungnahmen.</p>	

Kapitel	Stellungnahme	PL
5. Massnahmen ausserhalb des Verkehrssicherheitsplans	Wir sehen die Massnahmen ausserhalb des Verkehrssicherheitsplans als Möglichkeiten, die einer vertieften Diskussion bedürfen. Neben den vorgeschlagenen Massnahmen gibt es noch viele weitere, um die Lebensqualität in der Stadt durch die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs zu erhöhen. Wir treten nicht näher auf diesen Punkt ein.	
6. Finanzielle Auswirkungen und Prüfung	<p>Aufgrund des fehlenden Detaillierungsgrads ist eine Beurteilung der Kosten der einzelnen Massnahmen schwierig. Vermutlich liegen die Beträge viel zu tief. Ein Beispiel: Der Betrag von Fr. 45'000 für die Erarbeitung und Bekanntmachung der Basler Charta für Verkehrssicherheit bei <b>allen</b> Verkehrsteilnehmenden, die schlussendlich zu einer Verhaltensänderung führen soll, ist unseres Erachtens viel zu tief angesetzt. Man denke an all die zielgruppenspezifischen Kommunikationsmassnahmen, die dafür notwendig sind (Kinder, GrenzgängerInnen, ältere Personen in den Quartieren etc.) Auch eine Strassenraumgestaltung zugunsten der verletzlichen Verkehrsteilnehmenden wird mit den geschätzten 50'000 Fr. nicht ausreichend möglich sein. Aus der Grobkostenschätzung wird auch nicht ersichtlich, ob die personellen Ressourcen für das Betreuen der Plattform zur Verfügung stehen und finanzielle und personelle Ressourcen einberechnet sind, um die notwendigen Verbesserungen zeitnah umzusetzen.</p> <p>Neben der Grobkostenschätzung fehlt zudem eine Wirksamkeitsübersicht über alle Massnahmen. Diese sollte sich nicht nur auf die Reduktion von Unfällen beziehen, sondern auf alle Massnahmen, z.B. das Erreichen einer gemeinsamen Verkehrskultur mit gleichberechtigten Verkehrsteilnehmenden sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden.</p>	

Anmerkung: In der Spalte «Stellungnahme»: Kapitel kommentieren sowie Hinweise und Anregungen vermerken.

#### Stellungnahme zu den Strategien und Massnahmen (Kapitel 4)

Massnahme	Stellungnahme	Zustimmung	PL
<b>1. Handlungsfeld Verkehrssicherheitsstrategie</b>			
1.1.1 Erstellen einer Basler Charta für Verkehrssicherheit. Entwicklung von Leitsätzen und Handlungsfeldern zur Verkehrskultur. Alle Verkehrsteilnehmenden kennen die Verkehrskultur, sie ist kommuniziert und wird gelebt.	Schwierigkeit: <b>alle</b> Verkehrsteilnehmenden zu erreichen, insbesondere diejenigen, die nicht in BS wohnen. Ist das realistisch? Probleme sehen wir beim motorisierten Individualverkehr: viele Autos, die in der Stadt verkehren, kommen nicht aus dem Kanton Basel-Stadt. Rund die Hälfte der Haushalte in der Stadt besitzt kein eigenes Auto. Wie wird also die Zielgruppe der Autofahrenden, insbesondere aus andern Kantonen und dem Ausland erreicht und motiviert, die Basler Verkehrskultur zu leben?	<input checked="" type="checkbox"/>	
1.1.2 Definieren von Nutzergruppen im Verkehr, deren Schutzbedarf und -ziel inkl. Priorisierung	Hier ist insbesondere auf unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse zu achten (nicht nur Wahl des Verkehrsmittels, sondern auch Strecken, Uhrzeiten, Zweck der Mobilität etc.) und die Nutzergruppen sind detailliert zu definieren („Fussgänger“ ist viel zu grob)	<input checked="" type="checkbox"/>	

Massnahme	Stellungnahme	Zustimmung	PL
1.1.3 Aufzeigen von Konflikten zwischen den verschiedenen Nutzergruppen, schwächere Verkehrsteilnehmende schützen	z.B. Elterntaxi	<input checked="" type="checkbox"/>	
1.2.1 Erstellen eines Kriterienkatalogs für die Bewertung der verkehrssicherheitsrelevanten Bereiche	Unter Einbezug der verschiedenen Fachpersonen und Organisationen	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>2. Handlungsfeld Verkehrssicherheitsstruktur</b>			
2.1.1 Einführen von Management Infrastruktur-Sicherheit (MISS), welches die Verkehrssicherheit als Qualitätsmerkmal berücksichtigt	Die ISSI-Grundlagen sollten dabei auf die Grösse von neuen Infrastrukturmassnahmen abgestimmt sowie das Gefährdungspotenzial für die einzelnen Nutzergruppen berücksichtigt werden.	<input checked="" type="checkbox"/>	
2.1.2 Entwickeln und anwenden von selbsterklärenden und fehlerverzeihenden Elementen der Strassenraumgestaltung	Die Elemente und Strassenraumgestaltung sind insbesondere so auszugestalten, dass Fehler der verletzlichen Verkehrsteilnehmer (z.B. Kinder) verziehen werden. Zum Beispiel bei Fussgängerstreifen, bei Strassenüberquerung in Tempo 30 Zonen (ohne Fussgängerstreifen) oder genügend breite Velostreifen für Kinder, die im Verkehr noch nicht so routiniert sind (Spur halten). Auch Parkplätze mit sich öffnenden Auto-Türen neben Velostreifen sind wenig fehlerverzeihend. Örtlich sind Wege der verletzlichen Verkehrsteilnehmenden zu priorisieren (z.B. ums Altersheim, Schulwege, Trainingsplätze, Freibäder, Wege zu öffentlichen Grünflächen etc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	
2.1.3 Bereitstellen einer Meldeplattform für die Verkehrssicherheit mit der Möglichkeit, allfällige Sicherheitsmängel oder Gefahrenstellen einzugeben	inklusive entsprechender personeller und finanzieller Ressourcen für Betreuung und Verarbeitung der eingehenden Meldungen sowie Umsetzen entsprechender Verbesserungen sowie künftiger Vermeidung entsprechender Schwachstellen.	<input checked="" type="checkbox"/>	
2.1.4 Senken der Dunkelziffer bei Verkehrsunfällen durch höheren Kenntnisstand über das Verkehrsunfallgeschehen	Inklusive detaillierter Analyse der Ursachen von signifikanten Unfallsituationen und Beinahe-Unfällen	<input checked="" type="checkbox"/>	
2.2.1 Bereitstellen von aktuellen Informationen betreffend die unterschiedlichen Fahrassistenzsysteme über deren zweckmässigen Einsatz und Nutzen; Webseite	Hier fehlt der gesellschaftliche Diskurs, ob diese Fahrassistenzsysteme überhaupt den ungeschützten und „schwächsten“ Verkehrsteilnehmenden (Kindern, Alten) zu Gute kommen.	<input type="checkbox"/>	
2.2.2 Erhöhen des Kenntnisstandes über neue Fahrzeuge (Trendfahrzeuge) und deren Zulassung; Informationskampagne		<input checked="" type="checkbox"/>	
	Entsprechend dem Ziel „4.2.2 Verkehrszulassung“ fehlen Massnahmen im Bereich „nur fahrgereignete Personen und verkehrstaugliche Fahrzeuge befinden sich im Verkehr“ gänzlich. Die vorgeschlagenen Massnahmen 2.2.1 und 2.2.2 decken diesen Bereich überhaupt nicht ab. Im Zusammenhang mit der Verkehrskultur wären hier z.B. Massnahmen angebracht, die älter werdenden Menschen rechtzeitig Alternativen / Anreize aufzeigen, wie sie ohne eigenes Auto ihren Alltag bewältigen können. Velofahrkurse für		

Massnahme	Stellungnahme	Zustimmung	PL
	MigrantInnen und Senioren-Kurse für die Benutzung des öffentlichen Verkehrs mit dem Rollator wären Massnahmen in diesem Bereich.		
2.4.1 Überprüfen der Bewilligungsprozesse bei Baugesuchen und baulicher Allmendnutzung, um die Verkehrsplanung bei Baustellen als Vorgabe einzuführen	Dabei sind insbesondere die Bedürfnisse der verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden zu berücksichtigen (z.B. Kinder, Sehbehinderte etc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	
2.4.2 Anbieten von periodischen Aus-/Weiterbildungen für Baustellenverantwortliche (Unternehmung und Verwaltung)		<input checked="" type="checkbox"/>	
2.4.3 Beschaffen und bewirtschaften der einheitlichen Umleitungssignalisation bei Baustellen; erhöhte Wiedererkennbarkeit		<input type="checkbox"/>	

3. Handlungsfeld Verkehrskultur			
3.1.1 Erhöhen der Anzahl von Geschwindigkeits-Selbstkontrollen («Smiley»)	<p>Als einzige konkrete Massnahme im Bereich Verkehrssicherheit ist diese Massnahme völlig ungenügend. Zumal selbst die Polizei die Wirksamkeit von „Smileys“ bezweifelt (<a href="https://www.srf.ch/news/regional/basel-basel-land/smiley-statt-blitz">https://www.srf.ch/news/regional/basel-basel-land/smiley-statt-blitz</a>). Und so lange die Smileys bei Geschwindigkeiten unter 30 km/h nicht funktionieren, sind sie gerade für die Sicherheit der verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden und der Wohnbevölkerung im Quartier wirkungslos. So können Autofahrende in sämtlichen Tempo 20-Zonen rund um Schulhäuser und in Begegnungszonen ihre Geschwindigkeit nicht selbst überprüfen.</p> <p>Massnahmen, die hier wichtig wären, sind z.B. Kombinationen von Vertikalversatz (Schwellen) und Strassenraumgestaltung zur Einhaltung des Tempos (Verunmöglichen von zu schnellem Fahren), konsequente und gute Beleuchtung von Zebrastreifen, regelmässiges Neubemalen von Zebrastreifen und Velowegen, flächendeckende Einführung Tempo 30, auch auf verkehrsorientierten Strassen im Quartier (Bsp. Seevogelstrasse) (mit wenigen Ausnahmen von ausgewiesenen Transitrouten) etc.</p> <p>Auch eine kindgerechte, optische Unterscheidung von Tempo 20 und Tempo 30-Zonen hilft Kindern, sich selbständig im Verkehr im Wohnquartier (also vor ihrer Haustür und auf dem Kindergarten- und Schulweg) zu rechtzufinden. Z.B. Farbflächen auf dem Strassenbelag in Tempo 20-Zonen (hilft auch Autofahrenden, das Tempo einzuhalten). Es ist nicht nur für Kinder schwierig zu wissen, ob man sich in einer Tempo 30- oder 20-Zone befindet – die Vortrittsregelung ist aber entscheidend anders.</p>	<input type="checkbox"/>	

		<p>Auch Massnahmen für Velofahrende, die sich neu im Verkehr zurecht finden sollen (Kinder, vom Auto umsteigende, ältere Personen, MigrantInnen etc.) fehlen gänzlich. Ein sicheres, durchgehendes Velowegnetz und genügend Platz für Velofahrende sind Grundvoraussetzung fürs Gelingen. Dazu gehören z.B. Spurführung über Kreuzungen, durchgehend markierte Velostreifen, Überquerungshilfen, Temporeduktion in Kreiseln, etc. Eine weitere Schwierigkeit ist u.a. die breiter werdenden Autos (Einbahnstrassen, Parkplätze etc.)</p> <p>Befreiung der Quartiere von Durchgangsverkehr ist auch eine Massnahme für die Verkehrssicherheit. Die Zellenlösung wäre dazu eine geeignete Massnahme (aus dem Quartier kommt man nur auf dem Weg, auf dem man reingekommen ist), oder konsequente „Rückwärtsführung“ von Hauptverkehrsstrasse via Quartierstrassen zurück auf Hauptstrasse.</p>		
		Weitere Massnahmen im Bereich Verkehrssicherheit sollen aufgrund einer vertieften Unfallanalyse erarbeitet werden (Ursachen, Art der Beteiligten, Schwere der Unfälle, genauer Ort etc.). Prioritär sind Massnahmen zu ergreifen, die den verletzlichen Verkehrsteilnehmenden am stärksten nützen. Denn die Zahlen zeigen, dass die ungeschützten Verkehrsteilnehmenden, namentlich Fussgänger und Velofahrende, überproportional stark unter den Verkehrstoten und Schwerverletzten vertreten sind.		
3.2.1	Alle Verkehrsteilnehmenden aktuell und rasch informieren über Neuerungen im Verkehr: Informationskampagne, Webseite	Es muss sichergestellt werden, dass die Infos alle Verkehrsteilnehmenden erreicht (Kinder, MigrantInnen, PendlerInnen etc.) und zielgruppengerecht aufbereitet ist.	<input checked="" type="checkbox"/>	
3.2.2	Bereitstellen von Schulungsmaterialien für weitergehende Verkehrsausbildung, z.B. bei fehlender Fahrpraxis oder Fahren im Alter	<p>Wichtig ist BastA!, dass sich die „weitergehende Verkehrsausbildung“ nicht nur auf die Autofahrenden bezieht. Der ganze Bereich Schule ist nicht explizit genannt. Kinder sollen vermehrt im schulischen Rahmen im Strassenverkehr mit Velo unterwegs sein (1 Mal mit Verkehrspolizei ist nicht ausreichend). Auch ältere Menschen, z.B. mit Rollator, sind nicht bei den Beispielen genannt.</p> <p>Die Schulungsmaterialien sind mit den entsprechenden Fachverbänden (z.B. Pro Velo, Senectute, interkulturelle Fachpersonen, bfu) zu erarbeiten.</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	
3.3.1	Erstellen eines Verkehrsknigge (10 «No-Gos» festlegen); Die Verkehrsregeln werden verstanden und eingehalten	Zusammenlegen mit Verkehrscharta (siehe Massnahme 3.1.1). Verkehrskultur beinhaltet das Einhalten von Regeln – und die Regeln basieren auf der Verkehrskultur.	<input type="checkbox"/>	
3.3.2	Anpassung des Verkehrsrepressionskonzepts zur Erhöhung der Transparenz und Akzeptanz der Verkehrsregeln	Die Verkehrsregeln sind im SVG definiert und Richter legen die Regeln aus. Hier ist unklar, was des Verkehrsrepressionskonzepts beinhaltet und welche Spielräume dem Kanton bei der Auslegung und Anwendung von Repressionen bleibt.	<input type="checkbox"/>	
4. Unterstützende Massnahmen				

4.1.1	Der Kanton Basel-Stadt ist in den nationalen und internationalen Verkehrssicherheitsgremien vertreten	Richtig. Wir wünschen ein aktives Mitmachen durch ausgewiesene Fachleute (insbesondere im Bereich der verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden) und offene Ohren für die neusten Entwicklungen.	<input checked="" type="checkbox"/>	
4.1.2	Mitwirkung in der Arbeitsgruppe für urbane Verkehrssicherheit; bessere Vernetzung zwischen den Städten	Richtig. Wir wünschen ein aktives Mitwirken durch ausgewiesene Fachpersonen (insbesondere im Bereich der verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden) und offene Ohren für die neusten Entwicklungen.	<input checked="" type="checkbox"/>	

Anmerkung: In der Spalte «Stellungnahme»: Massnahme kommentieren sowie Hinweise und Anregungen vermerken.  
In der Spalte «Zustimmung»: Soll die Massnahme aus Ihrer Sicht umgesetzt werden oder nicht?

Für allfällige Rückfragen stehen wir ([silvio.suter@jsd.bs.ch](mailto:silvio.suter@jsd.bs.ch)) Ihnen gerne zur Verfügung und danken im Voraus bestens für Ihre Mitarbeit.