



Organisation:	Name / Vorname:	E-Mail:
Grünliberale Partei Basel-Stadt	Katja Christ	bs@grunliberale.ch

Stellungnahme zum Verkehrssicherheitsplan

Kapitel	Stellungnahme	P L
1. Ausgangslage	<p>Die Verkehrssicherheit ist für die Grünliberalen Basel-Stadt ein wichtiges Thema, welches gerade auch mit den neuesten Innovationen und Entwicklungen im Bereich der Elektrofahrzeuge und -fahrräder und des autonomen Fahrens sowie erster Versuche im Bereich der Flugtaxis an Brisanz gewinnt. Insofern sind wir stets gefordert, bei Massnahmen im Bereich der Verkehrssicherheit selbst auf der Überholspur zu bleiben, um auch mit der Geschwindigkeit der Entwicklungen mithalten zu können. In diesem Sinne vermessen die Grünliberalen die Ausrichtung auf die Zukunft, auf die neuen Formen der Verkehrsteilnahmen.</p> <p>Die Zahlen zeigen ja grundsätzlich erfreuliche Resultate, vor allem im internationalen Vergleich. Jede und jeder Verletzte und/oder Tote ist jedoch eine/r zu viel. Problematisch an den Darstellungen scheint uns, dass die Entwicklung Zahlen der Verkehrstoten/-verletzten nicht proportional an der Bevölkerungszahl oder in Korrelation zu anderen Zahlen sondern nur absolut dargestellt werden. Bleibt die Anzahl Verletzter absolut gesehen gleich, steigt die Zahl der Personen, die den Kanton bevölkern jedoch, so ist die Verletzungsgefahr pro Kopf gesunken. Absolute Zahlen sagen diesbezüglich zu wenig aus. Sinken die Unfälle mit Fussgängern und Velofahrenden, steigt die Zahl der Unfälle mit Beteiligung von Elektrofahrrädern jedoch, so sagt das noch nichts über die Gefahr aus, die von Elektrofahrrädern ausgeht. Die Zahl muss in Korrelation zu der Anzahl Elektrofahrrädern gestellt werden, die neu in Gebrauch sind. Frühere Fussgänger oder Autofahrende sind evt. auf das Elektrofahrrad umgestiegen usw.</p> <p>Bereits vor 10 Jahren wurde der Dienst für Verkehrssicherheit bei der Kantonspolizei gebildet. Es sollte erwartet werden können, dass der Dienst soweit funktioniert, dass nicht weitere Massnahmen in diesem Bereich neu und mit Kosten verbunden ergriffen werden müssen (vgl. 4.2.1. und 4.2.4.)</p>	
2. Legislaturziel und Vision	Über „Visionen“ zu sprechen, ist im Bereich der Verkehrssicherheit, wo es um Tote und Verletzte geht, eine gewagte Wortwahl. Visionen sollten in diesem Bereich eher klaren Zielen weichen. Ziel sollte es jedoch nicht sein, die verkehrssicherste Stadt im Vergleich zu sein, sondern die Zahl der Verkehrsunfälle auf die Zahl 0	



Kantonspolizei

	auszurichten, auch wenn diese evt. nie erreicht werden kann. Dabei interdepartemental zu arbeiten scheint uns unablässig und damit auch richtig.	
3. Erarbeitung des Verkehrssicherheitsplans	Vor 5 Jahren startete das Vorprojekt und vor 4 Jahren wurden die Projektinhalte und –ziele konkretisiert. Wir laufen Gefahr, dass wir uns über die Jahre zu intensiv mit dem Projektieren beschäftigen, anstatt die Kräfte an der Front zu bündeln. Den Fokus auf die schwächsten Verkehrsteilnehmenden zu konzentrieren, scheint im ersten Moment richtig. Wie aber definiert sich der schwächste Verkehrsteilnehmende?	
4. Kernanliegen der Verkehrssicherheit	An die Wirkung der Massnahmen im Bereich Verkehrskultur dürfen keine zu hohen Erwartungen gesetzt werden und deshalb müssen in diesem Bereich die Ressourcen schonend eingesetzt werden. Effektiv ist jedoch ein verbreiteter Einsatz von „Smileys“. Die Grünliberalen sehen einen Massnahmenplan wie den vorliegenden als fliessenden Prozess, weshalb sie es ablehnen, einzelne aufgeführte Massnahmen gutzuheissen oder abzulehnen. Die Wirksamkeit der Massnahmen muss täglich hinterfragt und überprüft werden und gegebenenfalls muss darauf reagiert werden.	
5. Massnahmen ausserhalb des Verkehrssicherheitsplans	Massnahmen wie das mobility pricing oder die Parkraumbewirtschaftung werden grundsätzlich sehr begrüsst. Es fragt sich jedoch, ob diese hier explizit im kantonalen Verkehrssicherheitsplan unter dem Punkt „Massnahmen ausserhalb des Verkehrssicherheitsplans“ am richtigen Ort sind. Die Aussage grundsätzlich ist eigentlich, je weniger Verkehr, desto weniger Unfälle. Das stimmt natürlich, ist hier jedoch nicht das Thema. Einleitend zum ganzen Konzept wird zudem geschrieben, Mobilität sei ein grundlegendes Bedürfnis des modernen Menschen.	
6. Finanzielle Auswirkungen	Die Grobkostenschätzung ist so rudimentär, dass eine Aussage dazu nicht gemacht werden kann.	

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

**Kantonspolizei****Stellungnahme zu den Massnahmen (Kapitel 4)**

Massnahme	Stellungnahme	Zustimmung	P L
1. Handlungsfeld Verkehrssicherheitsstrategie			
1.1 Verkehrssicherheitsstrategie			
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.	Das Kosten/Nutzen Verhältnis einer solchen Charta wird in Frage gestellt. Für eine bessere Einschätzung müssten mehr Details bekannt sein. Die Charta läuft Gefahr, ein Papiertiger zu werden.	<input type="checkbox"/>	
1.1. 2 Definieren von Nutzergruppen im Verkehr, deren Schutzbedarf und -ziel (inklusive Priorisierung)		<input type="checkbox"/>	
1.1. 3 Aufzeigen von Konflikten zwischen den verschiedenen Nutzergruppen; schwächere Verkehrsteilnehmende schützen		<input type="checkbox"/>	
1.2 Bewertung Verkehrssicherheit			
1.2. 1 Erstellen eines Kriterienkatalogs für die Bewertung der verkehrssicherheitsrelevanten Bereiche		<input type="checkbox"/>	
2. Handlungsfeld Verkehrssicherheitsstruktur			
2.1 Verkehrsinfrastruktur			
2.1. 1 Einführen von Management Infrastruktur-Sicherheit (MISS), das die Verkehrssicherheit als Qualitätsmerkmal berücksichtigt		<input type="checkbox"/>	
2.1. 2 Entwickeln und anwenden von selbsterklärenden und fehlerverzeihenden Elementen im Strassenraum in Ergänzung zu den bestehenden Normen		<input type="checkbox"/>	
2.1. 3 Bereitstellen einer Meldeplattform für die Verkehrssicherheit mit der Möglichkeit, allfällige Sicherheitsmängel oder Gefahrenstellen einzugeben		<input type="checkbox"/>	
2.1. 4 Senken der Dunkelziffer bei Verkehrsunfällen durch höheren Kenntnisstand über das Verkehrsunfallgeschehen		<input type="checkbox"/>	
2.2 Verkehrszulassung			
2.2. 1 Bereitstellen von aktuellen Informationen betreffend die unterschiedlichen Fahrerassistenzsysteme über deren zweckmässigen Einsatz und Nutzen; Webseite		<input type="checkbox"/>	

**Kantonspolizei**

2.2. 2	Erhöhen des Kenntnisstände über neue Fahrzeuge (Trendfahrzeuge) und deren Zulassung; Informationskampagne		<input type="checkbox"/>	
2.3 Blaulichtorganisation				
2.3. 1	Einführen eines Ausbildungscontrolling und Debriefing nach Blaulichteinsätzen; hoher Ausbildungsstand	bereits umgesetzt		
2.3. 2	Einführen einer Erfolgskontrolle der Hilfsfristen der Rettungssanität und Reduktion der Interventionszeit	bereits umgesetzt		
2.4 Verkehrssicherheit bei Baustellen				
2.4. 1	Überprüfen der Beteiligungsprozesse bei Baugesuchen und baulicher Allmendnutzung, um die Verkehrsplanung bei Baustellen als Vorgabe einzuführen		<input type="checkbox"/>	
2.4. 2	Anbieten von periodischen Aus-/Weiterbildungen für Baustellenverantwortliche (Unternehmung und Verwaltung)		<input type="checkbox"/>	
2.4. 3	Beschaffen und bewirtschaften der einheitlichen Umleitungssignalisation bei Baustellen; erhöhte Wiedererkennbarkeit		<input type="checkbox"/>	
3. Handlungsfeld Verkehrskultur				
3.1 Verkehrskultur				
3.1. 1	Erhöhen der Anzahl von Geschwindigkeits-Selbstkontrollen («Smiley»)		<input type="checkbox"/>	
3.2 Verkehrskompetenz				
3.2. 1	Alle Verkehrsteilnehmenden aktuell und rasch informieren über Neuerungen im Verkehr: Informationskampagne, Webseite		<input type="checkbox"/>	
3.2. 2	Bereitstellen von Schulungsmaterialien für weitergehende Verkehrsausbildung, z.B. bei fehlender Fahrpraxis oder Fahren im Alter		<input type="checkbox"/>	
3.3 Verkehrsrepression				
3.3. 1	Erstellen eines Verkehrsknigge (10 «No-Gos» festlegen); Die Verkehrsregeln werden verstanden und eingehalten.		<input type="checkbox"/>	
3.3. 2	Anpassung des Verkehrsrepressionskonzepts für die Erhöhung der Transparenz und Akzeptanz der Verkehrsregeln		<input type="checkbox"/>	
4. Unterstützende Massnahmen				



Kantonspolizei

4.1 Networking			
4.1.1	Der Kanton Basel-Stadt ist in den nationalen und internationalen Verkehrssicherheitsgremien vertreten.		<input type="checkbox"/>
4.1.2	Mitwirkung in der Arbeitsgruppe für urbane Verkehrssicherheit; bessere Vernetzung zwischen den Städten		<input 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) Ihnen gerne zur Verfügung und danken im Voraus bestens für Ihre wertvolle Mitarbeit.