



Organisation:	Name / Vorname:	E-Mail:
VCS beider Basel (nachstehend VCS BLBS)	Fuchs Stephanie, Geschäftsführerin	info@vcs-blbs.ch

Mail an information@jsd.bs.ch**Stellungnahme zum Verkehrssicherheitsplan**

Kapitel	Stellungnahme	PL
1. Ausgangslage	<ol style="list-style-type: none">1. Begrifflichkeit: Wir bitten darum, FussgängerInnen und Velofahrende als «verletzliche» statt «schwache» Verkehrsteilnehmende zu bezeichnen. Wer mit eigener Körperkraft unterwegs ist, ist nicht per se schwach.2. Fehlender Einbezug Verkehrsverbände: Wir können nicht nachvollziehen, weshalb die Verkehrsverbände mit Fokus Fuss- und Veloverkehr oder auch Behindertenorganisationen bei der Erarbeitung des vorliegenden Entwurfs nicht einbezogen wurden (VertreterInnen der Privatwirtschaft hingegen schon, v.a. mit Fokus Auto: TCS Mobilitätsakademie, Driveswiss, Volvo Car Switzerland AG). Dabei umfasste der Prozess Veranstaltungen (Auftaktveranstaltung, Workshops), welche sich dazu sehr geeignet hätten. Die Fachverbände haben spezifische Kompetenzen und werden schliesslich auch Multiplikatoren gegenüber Medien und Mitglieder sein. VCS, Pro Velo und Fussverkehr (jeweils die regionalen Sektionen) haben zudem die «Velo-Charta» lanciert, eine Selbsterklärung für fussgängerfreundliches Velofahren (https://www.velo-charta.ch/). Die hier geplante «Basler Charta» könnte davon profitieren (VCS, Pro Velo und Fussverkehr informieren gerne).3. Wir begrüssen die Absicht, die Verkehrssicherheit gezielt zugunsten der verletzlichsten VerkehrsteilnehmerInnen zu verbessern. Dies entspricht auch den Anforderungen gemäss §13 USG BS.4. Dem Verkehrssicherheitsplan fehlen aber entsprechende Grundsätze wie:<ul style="list-style-type: none">- Verkehrssicherheit der verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden vor Leistungsfähigkeit der Strassen für den motorisierten Verkehr;- Temporeduktion als übergeordnete Sicherheitsmassnahme;- Prioritäten: 1 Sichere Strasseninfrastruktur, 2. Sicheres Verkehrsregime, 3. Sanktion gefährdendes Verhalten, 4. Verkehrskultur/-erziehung (wichtig aber erst langfristig wirksam)- Angebotsorientierte Verkehrsplanung5. Es ist wenig hilfreich, die Verkehrsunfallzahlen der Jahre 2014 bis 2016 nicht separat darzustellen und mit jenen von 2017 zu vergleichen. So kann keine Entwicklung/Trend abgelesen werden.6. Wir vermissen in der Ausgangslage die Auswirkungen auf den Verkehr in der Region durch die neuen Verkehrsregeln per Anfang 2019 und die durch die vom ASTRA geplanten Anpassungen von VRV und SSV, die parallel zu vorliegender in der Vernehmlassung sind.7. Der VCS ist kritisch gegenüber der Zulassung von Velofahrenden auf Trottoirs bis zum 12. Altersjahr, wir erachten diese Alterslimite als zu hoch angesetzt. Ausserdem muss in erster Linie die Strasseninfrastruktur so ausgestaltet sein, dass auch die Sicherheit von jungen bzw. noch ungeübten Velofahrenden gewährleistet ist.8. Der VCS begrüsst hingegen das freie Rechtsabbiegen für Velos bei rot (unter bestimmten Bedingungen).9. Wir vermissen in der Ausgangslage die Auseinandersetzung mit den E-Velos (beide Kategorien).10. Wir vermissen in der Ausgangslage die Abhängigkeit der nötigen Strassenbreite und der Notwendigkeit von Radstreifen mit der	

Kapitel	Stellungnahme	PL
	<p>signalisierten Höchstgeschwindigkeit sowie die besonderen Herausforderungen beim Befahren von Verkehrskreiseln.</p> <p>11. Wir erkennen keine nachvollziehbare Problemanalyse, und erkennen daher nicht, auf Grund welcher Kriterien die empfohlenen Massnahmen abgeleitet wurden.</p> <p>12. Wir erkennen nicht, wie die Massnahmen priorisiert wurden, welches Sofortmassnahmen mit hoher Dringlichkeit sind. Insbesondere fehlen uns gezielte Massnahmen betreffend die Unfallursachen Ablenkung (Manipulation an Handy/GPS/etc., essen/trinken/lesen am Steuer), Toter Winkel, «übersehen» von Velos im Kreisel.</p> <p>13. Es fehlt eine Wirkungsanalyse der Massnahmen (erwartete quantifizierte Effekte). Eine bloss Kosten-Wirkungs-Analyse kann nicht genügen.</p> <p>14. Es fehlen grundsätzlich nachvollziehbare Kriterien und Vorgehen, an welchen bzw. wie/wann/wie oft die Wirksamkeit des Verkehrssicherheitsplans gemessen werden soll.</p> <p>15. Es fehlt der trinationale Fokus bei Kampagnen und Informationen, die grenzüberschreitend adressiert und verstanden werden müssen.</p>	
<p>2. Legislaturziel und Vision</p>	<p>16. Verkehrssicherheit hauptsächlich an den Verkehrszahlen zu messen lässt ausser acht, dass auch der Verzicht an der Teilnahme im Stadtverkehr die Unfälle mit den Verletzlichsten reduzieren kann (Kinder im Elterntaxi statt zu Fuss, Betagte wagen sich nicht mehr aus dem Haus, weniger Eltern schicken ihre Teenies mit dem Velo, etc.). Die Verkehrssicherheit soll auch an der Zunahme der FussgängerInnen und Velonutzung gemessen werden.</p>	
<p>3. Erarbeitung des Verkehrssicherheitsplans</p>	<p>17. Wir begrüssen die Erarbeitung, besonders auch die ergänzende Säule Verkehrskultur. Bei Vorgehen und Inhalt sehen wir Verbesserungbedarf, vgl. auch separate Kapitel. Ausserdem braucht es eine Definition, was unter Verkehrskultur genau zu verstehen ist. So «ächtet» beispielsweise die Schwedische Verkehrskultur rasen und rüpelhaftes Verhalten unmissverständlich, während es in der Schweiz noch viel zu oft als Kavaliersdelikt verstanden wird (lässt sich in Medien und z.T. sogar in Polizeimeldungen nachlesen). Kultur hat auch mit Kreativität und lustvollem Umgang mit Verkehrsverhalten zu tun, davon ist im vorliegenden Entwurf nichts zu lesen.</p>	
<p>4. Kernanliegen der Verkehrssicherheit</p>	<p>18. Das Anliegen nach einer Steigerung des Fuss- und Veloverkehrsanteils auf Grund mehr Sicherheit fehlt.</p>	
<p>5. Massnahmen ausserhalb des Verkehrssicherheitsplans</p>	<p>19. Wir begrüssen in aller Form die Steigerung der Lebensqualität durch Reduktion des MIV. Mit welchen Mitteln, muss u.E. noch politisch diskutiert werden (betr. Mobility pricing: z.Z. ohne eidg. Rechtsgrundlage. Ausserdem: wozu würden die eingenommen Mittel zwingend verwendet?)</p> <p>20. Wir unterstützen die Steuerung der Verkehrssicherheit via die Parkraumbewirtschaftung, hingegen ist die «neue Parkierungspolitik» Basel-Stadt, welche eine massive Erhöhung der Parkplatzzahl bewirken würde, gerade <u>kein</u> taugliches Mittel dafür.</p>	
<p>6. Finanzielle Auswirkungen und Prüfung</p>	<p>21. Die Kosten-Wirkungs-Analyse ist rudimentär, es sind mehr Details aufzuzeigen. Wie ist Dunkelziffer der mit Massnahmen vermeidbaren Unfälle berücksichtigt? Mit welchem Wert wird ein vermeidbares Todesopfer eingesetzt?</p> <p>22. Die einzelnen Beträge der Grobkostenschätzung lassen sich mit vorliegenden Informationen kaum beurteilen.</p> <p>23. Als positive Wirkung müsste auch eine (allfällige, erhoffte) Zunahme des Fuss- und Veloverkehrs auf Grund sicherer Strassen gemessen und einkalkuliert werden.</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
1. Handlungsfeld 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.	Bei der Zielsetzung fehlt die vermehrte Nutzung des Velos und der "Füsse" auf Grund verkehrssicherer Stadtstrassen. Die Verschiedenen Verkehrsteilnehmenden sollen differenziert angesprochen werden, vgl. Velo-Charta von VCS, Pro Velo und Fussverkehr Region Basel. Es ist unbestritten, dass alle zur rücksichtsvollen Verkehrskultur beitragen müssen. Dennoch gilt: mehr Gewicht = mehr Verantwortung. Wird von einem Schulkind die gleiche Aufmerksamkeit verlangt wie von einem SUV-Fahrer, kann die Charta nicht ernst genommen werden.	☒	
1.1.2 Definieren von Nutzergruppen im Verkehr, deren Schutzbedarf und -ziel inkl. Priorisierung	Besonders schutzbedürftige Nutzergruppen sind die Referenz für einen stadtverträglichen Verkehr. Es darf nicht sein, dass sie sich ihre Sicherheit mit besonderem Aufwand (z.B. Umwege, lange Wartezeiten, etc.) erkaufen müssen.	☒	
1.1.3 Aufzeigen von Konflikten zwischen den verschiedenen Nutzergruppen, schwächere Verkehrsteilnehmende schützen	In erster Linie muss die Strasseninfrastruktur und der Betrieb (Verkehrsregime) Fehler verzeihend sein. Die verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden müssen genug und sicheren Platz im Strassenraum erhalten. FussgängerInnen und Velofahrende haben unterschiedliche Bedürfnisse. Die Sicherheit der einen darf nicht auf Kosten der anderen gehen. Beide müssen den erforderlichen Platz erhalten oder ein verträgliches Verkehrsregime ist auf sie auszurichten.	☒	
1.2.1 Erstellen eines Kriterienkatalogs für die Bewertung der verkehrssicherheitsrelevanten Bereiche	Der Begriff "Bereiche" ist unklar und soll genau definiert werden. Mehrgleisigkeiten vermeiden, viele Kriterien sind durch Normen und bestehende Instrumente bereits formuliert. Wichtig ist, die besonders riskanten <u>Situationen</u> für den Fuss- und Veloverkehr zu erkennen und zu bezeichnen (Zusammenarbeit Fussgänger-/Veloverbände).	☒	
2. Handlungsfeld Verkehrssicherheitsstruktur			
2.1.1 Einführen von Management Infrastruktur-Sicherheit (MISS), welches die Verkehrssicherheit als Qualitätsmerkmal berücksichtigt	Im Ziel fehlt der Fokus auf die verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden. Die ISSI-Grundlagen sollen auf die einzelnen Nutzergruppen angewendet werden.	☒	
2.1.2 Entwickeln und anwenden von selbsterklärenden und fehlerverzeihenden Elementen der Strassenraumgestaltung	Die blossen Strassenraumgestaltung ist unzureichend. Strassen sollen konsequent auf ihre Sicherheit für FussgängerInnen und Velofahrende überprüft und angepasst werden (Rückbau zu breiteren Fahrbahnen, Einmündungsbereiche, keine Verbreiterung Parkplätze auf Grund grösserer Autos etc.). So ist beispielsweise unerklärlich, weshalb das massive Verkehrsrisiko für Velofahrende in der Inneren Margarethenstrasse auch nach Todesfall und	☒	

Massnahme	Stellungnahme	Zustimmung	PL
	<p>jahrelanger Kritik bisher nicht behoben wurde.</p> <p>Quartierstrassen sind konsequent als siedlungsorientierte Strassen nutzbar zu machen (Velofahren für Kinder, Aufenthalt auf Strasse solange keine Fahrzeuge behindert werden = zulässige Nutzung gemäss Gesetz).</p> <p>Insbesondere Verkehrskreisel sollen sehr zurückhaltend geplant und betont kritisch auf die Fussgänger- und Velosicherheit überprüft werden.</p>		
2.1.3 Bereitstellen einer Meldeplattform für die Verkehrssicherheit mit der Möglichkeit, allfällige Sicherheitsmängel oder Gefahrenstellen einzugeben	<p>Eine solche Plattform begrüssen wir ausdrücklich. Damit können auch sog. Fast-Unfälle gemeldet werden. Die Meldungen sollen in die Unfallstatistik aufgenommen werden.</p> <p>Es ist unabdingbar, dass die Plattform entsprechend beworben und bekannt gemacht wird, damit man nicht zum falschen Schluss kommt, keine Meldungen bedeute keine Mängel.</p> <p>Meldungen müssen stets beantwortet werden, damit die Plattform ernst genommen wird.</p> <p>Berechtigte Meldungen sollen wo immer möglich zu einer schnellen Behebung der Schwachstellen führen.</p> <p>Die Meldungen sollen so ausgewertet werden, dass ähnliche Schwachstellen ebenfalls behoben werden und ähnliche Situationen/Begebenheiten künftig vermieden werden.</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	
2.1.4 Senken der Dunkelziffer bei Verkehrsunfällen durch höheren Kenntnisstand über das Verkehrsunfallgeschehen	<p>Insbesondere sollen die Ursachen von signifikanten Unfalltypen analysiert werden.</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	
2.2.1 Bereitstellen von aktuellen Informationen betreffend die unterschiedlichen Fahrassistenzsysteme über deren zweckmässigen Einsatz und Nutzen; Webseite	<p>Nein. Dies ist unseres Erachtens nicht Aufgabe des Verkehrssicherheitsplans BS und würde unnötig Kapazitäten beanspruchen, die keinen unmittelbaren Sicherheitseffekt auf die Stadtstrassen hätte.</p>	<input type="checkbox"/>	
2.2.2 Erhöhen des Kenntnisstandes über neue Fahrzeuge (Trendfahrzeuge) und deren Zulassung; Informationskampagne	<p>Die wirksame Information über <u>Zulassung und Regeln</u> ist zentral.</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	
2.4.1 Überprüfen der Bewilligungsprozesse bei Baugesuchen und baulicher Allmendnutzung, um die Verkehrsplanung bei Baustellen als Vorgabe einzuführen	<p>Diese Massnahme ist absolut dringend. Die Formulare, mit denen die Bewilligungen beantragt werden, sind diesbezüglich unzureichend.</p> <p>Für den Fuss- und Veloverkehr ist grösstmögliche räumliche und zeitliche Durchlässigkeit bei Baustellen einzufordern. Temporäre Bauunterbrüche müssen Auswirkungen auf eine bessere Durchlässigkeit haben.</p> <p>Ausserdem müssen die eingeforderten Massnahmen für die sichere Verkehrsführung des Fuss- und Veloverkehrs im Baustellenbereich vermehrt vor Ort überprüft werden (u.a. auch Fotos der Situation vor Ort durch die Bauherrschaft zustellen lassen).</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	
2.4.2 Anbieten von periodischen Aus-/Weiterbildungen für Baustellenverantwortliche (Unternehmung und Verwaltung)	<p>Es braucht in erster Linie endlich die lange angekündigte Checklist für die Fuss- und Veloverkehrsführung bei Baustellen.</p> <p>Baustellen sollen von den Baustellenverantwortlichen va. abends und am freitags nach Ar-</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Massnahme	Stellungnahme	Zustimmung	PL
	beitsschluss auf die Tauglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr überprüft werden. Es kann nicht sein, dass die Fuss- und Veloverkehrsverbände die Mängel immer wieder einzeln und bei jeder Baustelle aufs Neue melden müssen.		
2.4.3 Beschaffen und bewirtschaften der einheitlichen Umleitungssignalisation bei Baustellen; erhöhte Wiedererkennbarkeit	Ablehnung. Dafür bestehen bereits Normen, welche aber eingefordert werden müssen. Die Signalisation von Verkehrsumleitungen bei Baustellen ist in der Verantwortung der Unternehmer. Sie ist strenger zu überprüfen. Eine korrekte Signalisation für Fuss- und Veloverkehr muss auch in den Ausschreibungen des Kantons verlangt werden.	<input type="checkbox"/>	

3. Handlungsfeld Verkehrskultur			
3.1.1 Erhöhen der Anzahl von Geschwindigkeits-Selbstkontrollen («Smiley»)	Ablehnung. Höchstgeschwindigkeiten sind durchzusetzen. Smileys werden zu oft ignoriert, was jenen, die sich ans Tempo halten zeigt, dass Tempoüberschreitungen ohne Folge bleiben. Wenn Smileys, müssen es solche sein, welche die Vorbeifahrtgeschwindigkeiten registrieren. Die Auswertung kann dann zeigen, wo Radargeräte aufgestellt werden müssen, um die Höchstgeschwindigkeit durchzusetzen. Ausserdem wird so auch schnell erkannt, wenn Smileys nicht funktionieren. So ist die Smiley-Anlage an der Gellertstrasse, Schulweg zum Schulhaus Gellert unzuverlässig in Betrieb. Sie fiel z.T. wochenlang aus, z.B. gerade zur Zeit. Es ist aus der Verkehrspsychologie bekannt, dass nicht die Höhe einer Verkehrsbusse entscheidend ist für die Verhaltensänderung, sondern die Häufigkeit der Bussen. Entsprechend müssen die Sanktionierungen geplant werden.	<input type="checkbox"/>	
3.2.1 Alle Verkehrsteilnehmenden aktuell und rasch informieren über Neuerungen im Verkehr: Informativskampagne, Webseite	Neuerungen im Verkehr sind selten plötzlich. Sie resultieren aus Anpassungen von eidg. Verordnungen oder bei Einführung eines Verkehrsregimes an bestimmten Orten. Sie können also geplant werden.	<input checked="" type="checkbox"/>	
3.2.2 Bereitstellen von Schulungsmaterialien für weitergehende Verkehrsausbildung, z.B. bei fehlender Fahrpraxis oder Fahren im Alter	Hier ist die Zusammenarbeit mit den Fuss- und Veloverbänden und weiteren Fachorganisationen besonders wichtig. Es sollen wieder alle Kinder eine Veloschulung erfahren (sie muss ja nicht zwingend als Prüfung betitelt werden). VCS/Pro Velo/Fussverkehr planen übrigens eine Velo-Charta für Kiz, gerne in Zusammenarbeit mit der Verkehrsinstruktion. Regelmässige Weiterbildungen braucht es auch für Fahrpersonal des öffentlichen Verkehrs über Fahrverhalten gegenüber Fuss- und Veloverkehr. Dabei sind auch die Sicherheitsvorkehrungen der Trams (fehlende Fehnder) kritisch zu prüfen.	<input checked="" type="checkbox"/>	

<p>3.3.1 Erstellen eines Verkehrsknigge (10 «No-Gos» festlegen); Die Verkehrsregeln werden verstanden und eingehalten</p>	<p>Ablehnung. Es ist irritierend und für eine klare Kommunikation hinderlich, neben der Basler Charta für Verkehrssicherheit einen Verkehrsknigge zu erstellen. Warum beide Instrumente? Ein Knigge kann nicht aus "No-Gos" bestehen, sondern enthält erwünschte Verhaltensformen, also "To-Dos". Ein Knigge ist "autoritär", sagt den Leuten, was zu tun ist. Das ist aber bereits mit den Verkehrsregeln gesagt. Viel zielführender ist eine Selbsterklärung, wie es die "Velo-Charta" (s. oben) ist und zur Verkehrskultur beiträgt.</p>	<p><input type="checkbox"/></p>	
<p>3.3.2 Anpassung des Verkehrsrepressionskonzepts zur Erhöhung der Transparenz und Akzeptanz der Verkehrsregeln</p>	<p>Ablehnung. Es ist nicht nachvollziehbar, was damit gemeint ist. Wie lautet das aktuelle Verkehrsrepressionskonzept? Wie soll es konkret angepasst werden? Die Verkehrsregeln sind im SVG verständlich definiert und gelten.</p> <p>Insbesondere das Manipulieren an Geräten während der Fahrt (gemäss Ausgangslage hat diese Unfallursache um 22% zugenommen), was einer "Blindfahrt" gleichkommt, muss konsequent sanktioniert werden.</p> <p>Zur neuen Verkehrskultur muss auch gehören, dass die Polizei ihre Pflicht zur Kontrolltätigkeit und die verhängen Sanktionen inklusive Busseneinnahmen nicht länger entschuldigt. Das untergräbt die Autorität der Polizei und die Gültigkeit der Verkehrsregeln. Wer den Staat nicht mit Bussen finanzieren will, kann sich an die Verkehrsregeln halten.</p> <p>Tatsächlich gibt es Verkehrsregeln, die auf Grund des MIV eingeführt wurden und FussgängerInnen und Velofahrende unnötig behindern. Dennoch gelten sie vorläufig und müssen auf dem politischen Weg korrigiert werden, wie dies z.B. mit dem freien Velo-Rechtsabbiegen bei rot geschehen soll.</p> <p>Das widerrechtliche Queren von Fussgängerstreifen bei rot soll nicht erklärt, sondern durch kürzere Wartezeiten an Fussgängerampeln entschärft werden.</p>	<p><input type="checkbox"/></p>	
<p>4. Unterstützende Massnahmen</p>			
<p>4.1.1 Der Kanton Basel-Stadt ist in den nationalen und internationalen Verkehrssicherheitsgremien vertreten</p>	<p>Davon gehen wir gerne aus. Es ist wichtig, dabei kompetente Fachpersonen zu delegieren. Das Ziel soll "lernen von den Besten" sein.</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/></p>	
<p>4.1.2 Mitwirkung in der Arbeitsgruppe für urbane Verkehrssicherheit; bessere Vernetzung zwischen den Städten</p>	<p>Davon gehen wir gerne aus. Es ist wichtig, dabei kompetente Fachpersonen zu delegieren. Das Ziel soll "lernen von den Besten" sein.</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/></p>	

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 Mitarbeit.