



Organisation:	Name / Vorname:	E-Mail:
SP Basel-Stadt	Pfister Pascal, Parteipräsident	pascalpfister@gmx.net

Stellungnahme zum Verkehrssicherheitsplan

Kapitel	Stellungnahme	PL
1. Begehren	<u>1.5 Bisherige Massnahmen</u> Eine der wichtigsten Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit war und ist die Einführung von verkehrsberuhigten, siedlungsorientierten Strassen mit reduzierter zulässiger Höchstgeschwindigkeit. Wir verlangen, diese Politik unbedingt weiterzuführen und bei Bedarf auch auf verkehrsorientierte Strassen auszuweiten.	
2. Legislaturziel und Vision	<u>2.1 Auftrag</u> Wir begrüssen die Fokussierung der Verkehrssicherheit auf die schwächsten Verkehrsteilnehmenden sehr. Insbesondere bei der Planung von Kontrollen soll die Gefährdung Dritter durch das Fehlverhalten eines der wichtigsten Kriterien sein (z.B. Alkohol am Steuer, Ablenkung durch Mobiltelefone, übersetzte Geschwindigkeit)	
3. Erarbeitung des Verkehrssicherheitsplans	<u>3. Erarbeitung des Verkehrssicherheitsplans</u> Die Ergänzung der WHO Säulen durch die zusätzliche Kategorie Verkehrskultur ist sinnvoll. Der Begriff Verkehrskultur muss aber weiter gefasst werden. Zur Verkehrskultur gehören auch: <ul style="list-style-type: none">• Ein hoher Anteil an umweltfreundlichem Verkehr, insbesondere Velo und öffentlicher Verkehr am Modal Split.• Ein dichtes Netz an siedlungsorientierten und damit verkehrsberuhigten Strassen.• Ein geringer Anteil an Knoten mit Lichtsignalanlagen. Die Förderung dieser Massnahmen muss auch im Verkehrssicherheitsplan berücksichtigt werden.	
4. Kernanliegen der Verkehrssicherheit	<u>4.2.4 Verkehrssicherheit bei Baustellen</u> Bei den Baustellen ist ein hohes Potential zur Verbesserung der Verkehrssicherheit vorhanden. Die Signalisation scheint oftmals zufällig und sinnfrei. Gesperrte Bereiche können ausserhalb der Bau-Zeiten wieder für den Verkehr freigegeben werden. Handgeschriebene Schilder (z.B. Velogegeverkehr) sind wenig vertrauensfördernd.	

Kapitel	Stellungnahme	PL
	<p><u>4.3.3 Verkehrsrepression</u> Die Kontrolltätigkeit der Polizei soll sicht- und spürbar sein und damit von mehr Verkehrsteilnehmenden wahrgenommen werden. Versteckte Kontrollen generieren vielleicht mehr Bussgelder haben aber einen geringeren Effekt auf die Verkehrssicherheit. Die Priorisierung der Kontrollierten muss aufgrund des Gefährdungspotentials für andere Verkehrsteilnehmende erfolgen.</p> <p><u>Fehlende Massnahmen</u> Es fehlen Massnahmen an der Infrastruktur: Noch immer hat es z.B. in Basel an diversen Orten höchst gefährliche Fussgängerstreifen über zwei gleichgerichtete Fahrspuren. Diese können z.T. auch ohne baulichen Aufwand einfach saniert werden ohne eine «grosse» Umgestaltung abzuwarten (z.B. Wettsteinbrücke – Kunstmuseum, Gellertstrasse / Emanuel Büchel-Strasse).</p>	
5. Massnahmen ausserhalb des Verkehrssicherheitsplans	<p><u>5.1 Massnahmen auf kantonaler Ebene</u> Die Lebensqualität in Basel nimmt nicht nur durch die Reduktion des motorisierten Verkehrs, sondern auch durch dessen Beruhigung (z.B. Tempo 30-Zone) zu.</p>	
6. Finanzielle Auswirkungen und Prüfung		
7. Beteiligte	Es ist störend, dass beim Erarbeiten des Verkehrssicherheitsplans nur der TCS, nicht aber andere Verkehrsvereine wie der VCS, Pro Velo oder Umverkehr miteinbezogen wurden.	

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 Definieren von Nutzergruppen im Verkehr, deren Schutzbedarf und -ziel inkl. Priorisierung		<input checked="" type="checkbox"/>	
1.1.2 Aufzeigen von Konflikten zwischen den verschiedenen Nutzergruppen, schwächere Verkehrsteilnehmende schützen	Fokussierung auf Verkehrsteilnehmende mit hohem Gefährdungspotential.	<input checked="" type="checkbox"/>	

Massnahme	Stellungnahme	Zustimmung	PL
1.2.1 Erstellen eines Kriterienkatalogs für die Bewertung der verkehrssicherheitsrelevanten Bereiche		<input checked="" type="checkbox"/>	
2. Handlungsfeld Verkehrssicherheitsstruktur			
2.1.1 Einführen von Management Infrastruktur-Sicherheit (MISS), welches die Verkehrssicherheit als Qualitätsmerkmal berücksichtigt		<input checked="" type="checkbox"/>	
2.1.2 Entwickeln und anwenden von selbsterklärenden und fehlerverzeichnenden Elementen der Strassenraumgestaltung	Diese Massnahme muss auch mit reduzierten Höchstgeschwindigkeiten (T30, T20, T5) umgesetzt werden.	<input checked="" type="checkbox"/>	
2.1.3 Bereitstellen einer Meldeplattform für die Verkehrssicherheit mit der Möglichkeit, allfällige Sicherheitsmängel oder Gefahrenstellen einzugeben	Diese Massnahme finden wir besonders sinnvoll. Bei der Umsetzung soll auf eine hohe Benutzerfreundlichkeit geachtet werden.	<input checked="" type="checkbox"/>	
2.1.4 Senken der Dunkelziffer bei Verkehrsunfällen durch höheren Kenntnisstand über das Verkehrsunfallgeschehen		<input checked="" type="checkbox"/>	
2.2.1 Bereitstellen von aktuellen Informationen betreffend die unterschiedlichen Fahrassistenzsysteme über deren zweckmässigen Einsatz und Nutzen; Webseite		<input checked="" type="checkbox"/>	
2.2.2 Erhöhen des Kenntnisstandes über neue Fahrzeuge (Trendfahrzeuge) und deren Zulassung; Informationskampagne		<input checked="" type="checkbox"/>	
2.4.1 Überprüfen der Bewilligungsprozesse bei Baugesuchen und baulicher Allmendnutzung, um die Verkehrsplanung bei Baustellen als Vorgabe einzuführen	Wichtiges, bis heute vernachlässigtes Thema.	<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	Wichtiges, bis heute vernachlässigtes Thema.	<input checked="" type="checkbox"/>	

3. Handlungsfeld Verkehrskultur			
3.1.1 Erstellen einer Basler Charta für Verkehrssicherheit. Die Verkehrskultur in Basel ist definiert, kommuniziert und wird gelebt		<input checked="" type="checkbox"/>	
3.1.2 Erhöhen der Anzahl von Geschwindigkeits-Selbstkontrollen («Smiley»)		<input checked="" type="checkbox"/>	
3.2.1 Alle Verkehrsteilnehmenden aktuell und rasch informieren über Neuerungen im Verkehr: Informationskampagne, Webseite		<input checked="" type="checkbox"/>	

3.2.2	Bereitstellen von Schulungsmaterialien für weitergehende Verkehrsausbildung, z.B. bei fehlender Fahrpraxis oder Fahren im Alter		<input checked="" type="checkbox"/>	
3.3.1	Erstellen eines Verkehrsknigge (10 «No-Gos» festlegen); Die Verkehrsregeln werden verstanden und eingehalten	Auf das Erstellen einer Verkehrsknigge ist aufgrund des fragwürdigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses zu verzichten. Die finanziellen Mittel sollen innerhalb des Verkehrssicherheitsplans umverteilt werden.	<input type="checkbox"/>	
3.3.2	Anpassung des Verkehrsrepressionskonzepts zur Erhöhung der Transparenz und Akzeptanz der Verkehrsregeln	Fokussierung auf das Gefährdungspotential der Verkehrsregelverletzung.	<input checked="" type="checkbox"/>	
4. Unterstützende Massnahmen				
4.1.1	Der Kanton Basel-Stadt ist in den nationalen und internationalen Verkehrssicherheitsgremien vertreten		<input checked="" type="checkbox"/>	
4.1.2	Mitwirkung in der Arbeitsgruppe für urbane Verkehrssicherheit; bessere Vernetzung zwischen den Städten		<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) Ihnen gerne zur Verfügung und danken im Voraus bestens für Ihre Mitarbeit.