



Organisation:	Name / Vorname:	E-Mail:
LDP Basel-Stadt	Patricia von Falkenstein	pvfalkenstein@gmx.net

Stellungnahme zum Verkehrssicherheitsplan

Kapitel	Stellungnahme	PL
1. Ausgangslage	<p>Die LDP begrüsst Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und nimmt zur Kenntnis, dass bereits ein relativ hoher Sicherheitsstandard erreicht ist.</p> <p>Unverständlich ist, dass bei neuen baulichen Massnahmen zum behindertengerechten Einstieg in Tram und Bus Gefahrenquellen für Fussgänger und Velofahrer wesentlich und willentlich errichtet werden. Es sind leider schon zahlreiche Menschen verunfallt; nicht alle Verletzungen sind amtlich registriert.</p> <p>Auch wurden durch behördliche Massnahmen weitere Gefahrenquellen geschaffen: im Solitudepark werden durch die Zulassung des Veloverkehrs Fussgänger durch schnell fahrende E-Bikes gefährdet, obwohl die Fussgänger ein Vortrittsrecht haben.</p> <p>Velofahrende sind oft und praktisch überall ein Gefahrenherd, weil sie sich nicht an die Verkehrsregeln halten, auf Trottoirs fahren und dabei sich und andere gefährden. Eine Verbesserung der Situation nicht erkennbar.</p> <p>Via Sicura ist sicher ein taugliches Mittel, schießt aber da und dort übers Ziel hinaus.</p>	
2. Legislaturziel und Vision	Diese Ausführungen aus Worthülsen. Konkrete Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind in der Vergangenheit partiell ausgeblieben (siehe oben Velofahrer)	
3. Erarbeitung des Verkehrssicherheitsplans	Wer mit offenen Augen durch die Stadt geht braucht keinen Plan; man sieht sofort wo welche Gefahrenquellen beseitigt werden könnten.	
4. Kernanliegen der Verkehrssicherheit	<p>Die akademischen Ausführungen kann man zur Kenntnis nehmen, in der Praxis umsetzbare Aktivitäten wären jedoch gefragt.</p> <p>Plakatkampagnen zur Prävention stehen wir seit je her ablehnend gegenüber, z.B. die unsägliche Gartenzwergaktion.</p>	

Kapitel	Stellungnahme	PL
5. Massnahmen ausserhalb des Verkehrssicherheitsplans	Auf Road-Pricing soll verzichtet werden, unser Kanton kann es sich nicht leisten, noch unfreundlicher zu werden gegenüber Besuchenden. Die Parkierungspolitik manifestiert sich durch die Aufhebung zahlreicher Parkplätze ohne unterirdischen Ersatz, vor Errichtung von Landhof- und Kunstmuseums-Parking werden im Gross- und Kleinbasel Parkplätze aufgehoben, auf Vorrat sozusagen. Dadurch entsteht Mehrverkehr, was nicht verträglich mit den Reduktionszielen ist. Die erwähnten Massnahmen auf nationaler Ebene sind eigentlich selbstverständlich, weil es klare gesetzliche Regelungen gibt. Anreize braucht es nicht, wenn genügend kontrolliert und auch sanktioniert würde.	
6. Finanzielle Auswirkungen	Für die reichlich abstrakten Massnahmen wird zu viel Geld ausgegeben. Wirklich konkrete Massnahmen müssten über das ordentliche Budget finanziert werden können. Meldeplattformen können auch billiger erstellt werden, auf Informationskampagnen kann verzichtet werden. Der Kenntnisstand über Unfälle darf nicht soviel kosten. Einen Verkehrsknigge braucht es nicht, es würde reichen, die Einhaltung bestehender Gesetze zu kontrollieren und ggf. Bussen auszusprechen. Für die Geburt einer Maus braucht der Berg nicht soviel Geld!	

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

Stellungnahme zu den Massnahmen (Kapitel 4)

Massnahme	Stellungnahme	Zustimmung	PL
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.	Schadet nicht, nützt aber auch nicht viel, da die Gesetze vorhanden und klar sind.	X	
1.1.2 Definieren von Nutzergruppen im Verkehr, deren Schutzbedarf und -ziel (inklusive Priorisierung)	Falls dies nicht bereits vorhanden ist, wäre dies eine Unterlassung. Fussgänger sind Priorität zu schützen.	<input type="checkbox"/>	
1.1.3 Aufzeigen von Konflikten zwischen den verschiedenen Nutzergruppen; schwächere Verkehrsteilnehmende schützen	In sehr vielen Fällen provozieren Velofahrer gefährlich Situatiton in der Begegnung mit ÖV, Autos und Fussgängern.	<input type="checkbox"/>	
1.2 Bewertung Verkehrssicherheit			
1.2.1 Erstellen eines Kriterienkatalogs für die Bewertung der verkehrssicherheitsrelevanten Bereiche	Sollte es eigentlich bereits geben; die Erfahrungen der Mitarbeitenden der Polizei und der BVB bilden Grundlagen genug für dieses Vorhaben. Keine Papiertiger fabrizieren.	<input type="checkbox"/>	
2. Handlungsfeld Verkehrssicherheitsstruktur			
2.1 Verkehrsinfrastruktur			
2.1.1 Einführen von Management Infrastruktur-Sicherheit (MISS), das die Verkehrssicherheit als Qualitätsmerkmal berücksichtigt	Alle diese Massnahmen sind unnötig.	<input type="checkbox"/>	
2.1.2 Entwickeln und anwenden von selbsterklärenden und fehlerverzeihenden Elementen im Strassenraum in Ergänzung zu den bestehenden Normen	Alle diese Massnahmen sind unnötig.	<input type="checkbox"/>	
2.1.3 Bereitstellen einer Meldeplattform für die Verkehrssicherheit mit der Möglichkeit, allfällige Sicherheitsmängel oder Gefahrenstellen einzugeben	Alle diese Massnahmen sind unnötig.	<input type="checkbox"/>	
2.1.4 Senken der Dunkelziffer bei Verkehrsunfällen durch höheren Kenntnisstand über das Verkehrsunfallgeschehen	Alle diese Massnahmen sind unnötig.	<input type="checkbox"/>	
2.2 Verkehrszulassung			
2.2.1 Bereitstellen von aktuellen Informationen betreffend die unterschiedlichen Fahrassistenzsysteme über deren zweckmässigen Einsatz und Nutzen; Webseite	Unklar für wen?	<input type="checkbox"/>	
2.2.2 Erhöhen des Kenntnisstande über neue Fahrzeuge (Trendfahrzeuge) und deren Zulassung; Informationskampagne	Die breite Bevölkerung braucht keine Informationskampagne.	<input type="checkbox"/>	

Massnahme	Stellungnahme	Zustimmung	PL
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 Bewilligungsprozesse bei Baugesuchen und baulicher Allmendnutzung, um die Verkehrsplanung bei Baustellen als Vorgabe einzuführen	Die heutige Regelung ist unbefriedigend. Die Signalisierungen sind oft mangelhaft und insbesondere für Behindert ungeeignet, wenn nicht sogar gefährlich.	X	
2.4.2 Anbieten von periodischen Aus-/Weiterbildungen für Baustellenverantwortliche (Unternehmung und Verwaltung)	Die heutige Regelung ist unbefriedigend. Die Signalisierungen sind oft mangelhaft und insbesondere für Behindert ungeeignet, wenn nicht sogar gefährlich.	X	
2.4.3 Beschaffen und bewirtschaften der einheitlichen Umleitungssignalisation bei Baustellen; erhöhte Wiedererkennbarkeit	Die heutige Regelung ist unbefriedigend. Die Signalisierungen sind oft mangelhaft und insbesondere für Behindert ungeeignet, wenn nicht sogar gefährlich.	X	
3. Handlungsfeld Verkehrskultur			
3.1 Verkehrskultur			
3.1.1 Erhöhen der Anzahl von Geschwindigkeits-Selbstkontrollen («Smiley»)	Kann akzeptiert werden.	X	
3.2 Verkehrskompetenz			
3.2.1 Alle Verkehrsteilnehmenden aktuell und rasch informieren über Neuerungen im Verkehr: Informationskampagne, Webseite	Ist ein Dauerauftrag für die Verkehrsteilnehmenden, nicht für die Behörden. Dafür sollte kein Geld ausgegeben werden, kann mittels Medien erfolgen.	<input type="checkbox"/>	
3.2.2 Bereitstellen von Schulungsmaterialien für weitergehende Verkehrsausbildung, z.B. bei fehlender Fahrpraxis oder Fahren im Alter	Die gesetzliche Grundlage zur Verpflichtung der Verkehrsteilnehmenden für weitergehende Ausbildungen fehlt. Deshalb soll das unterlassen werden. Alternativ könnte in Zusammenarbeit mit den Fahrlehrern ein Angebot für eine Auffrischung der Kenntnisse geschaffen werden.	<input type="checkbox"/>	
3.3 Verkehrsrepression			
3.3.1 Erstellen eines Verkehrsknigge (10 «No-Gos» festlegen); Die Verkehrsregeln werden verstanden und eingehalten.	Solange die Gesetze nicht auf ihre Einhaltung kontrolliert werden, braucht es keinen Knigge für teures Steuergeld.	<input type="checkbox"/>	

Massnahme	Stellungnahme	Zustimmung	PL
3.3.2 Anpassung des Verkehrsrepressionskonzepts für die Erhöhung der Transparenz und Akzeptanz der Verkehrsregeln	Sollte das im Nicht-Beamtendeutsch heissen, dass mehr Bussen verhängt werden sollen? Falls ja: Zustimmung, sonst wäre eigentlich eine Erklärung nötig.	<input type="checkbox"/>	
4. Unterstützende Massnahmen			
4.1 Networking			
4.1.1 Der Kanton Basel-Stadt ist in den nationalen und internationalen Verkehrssicherheitsgremien vertreten.	Ist das nicht schon der Fall?	<input type="checkbox"/>	
4.1.2 Mitwirkung in der Arbeitsgruppe für urbane Verkehrssicherheit; bessere Vernetzung zwischen den Städten	Wahrscheinlich können gute Ideen von anderen übernommen werden.	<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 wertvolle Mitarbeit.