



Verkehrssicherheitsplan Basel-Stadt

Juni 2019

Inhaltsverzeichnis

1. Legislaturziel	3
2. Ausgangslage	3
2.1 Internationaler Vergleich	3
2.2 Bund: Via sicura	4
2.3 Verkehrsunfallgeschehen in Basel-Stadt	4
2.4 Bereits umgesetzte Massnahmen	5
3. Vorgehen und Aufbau	6
4. Handlungsfelder	7
4.1 Verkehrssicherheitsstrategie	7
4.2 Verkehrssicherheitsstruktur	8
4.3 Verkehrskultur	8
5. Fazit und Ausblick	9
6. Anhang: Literaturverzeichnis	10

1. Legislaturziel

Der Regierungsrat integrierte die Verkehrssicherheit erstmals in den Legislaturplan 2013-2017. Die Kantonspolizei Basel-Stadt entwickelte darauf basierend die Vision, dass Basel weltweit zu den verkehrssichersten Städten gehört. Die Strategien und Massnahmen sowie das Reporting und die Statistiken beziehen sich dabei immer auf den gesamten Kanton Basel-Stadt.

Im aktuellen Legislaturplan 2017–2021 wurde im Ziel 10 («Der Kanton Basel-Stadt verfügt über einen hohen Sicherheitsstandard») Folgendes festgehalten (S. 20):

«Verkehrssicherheitsplan ausarbeiten: Es wird ein umfassender Verkehrssicherheitsplan ausgearbeitet, um Verkehrsunfälle zu reduzieren und sicheres Verhalten im Verkehr zu fördern.»

Die Verkehrssicherheitsarbeit im Kanton Basel-Stadt muss für die Erreichung der Vision und des Legislaturziels weiter intensiviert werden.

2. Ausgangslage

2.1 Internationaler Vergleich

Mobilität ist ein grundlegendes Bedürfnis moderner Menschen. Gleichzeitig ist die Lebensqualität eng verbunden mit dem Sicherheitsempfinden. Im Zusammenhang mit der Mobilität bedeutet dies, dass möglichst wenige Menschen durch die Mobilität zu Schaden kommen und sich sicher und frei in ihrem Umfeld bewegen können. Eine hohe Verkehrssicherheit ist deshalb eine wichtige Voraussetzung für eine hohe Lebensqualität. Nicht zuletzt verursachen Verkehrsunfälle nebst viel Leid auch hohe volkswirtschaftliche Kosten.

In Bezug auf die Verkehrssicherheit steht die Schweiz im europäischen Vergleich sehr gut da, was die Gegenüberstellung der Verkehrstoten pro Millionen Einwohnern zeigt (Abbildung 1 und Tabelle 1). 2017 erhielt die Schweiz den Road Safety PIN Award dank der Reduktion der Verkehrstoten um 60% von 2001 bis 2016 (ETSC 2017, S. 25). Die Schweiz gehört somit weltweit zu den führenden Nationen im Bereich der Verkehrssicherheit.

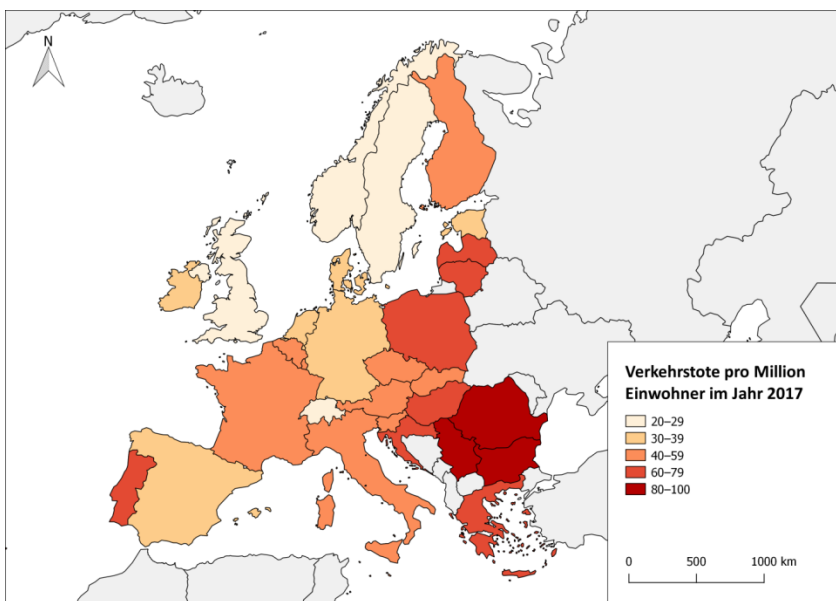


Abbildung 1: Verkehrstote pro Million Einwohner in Europa, 2017

Quelle: ETSC (2018). Kartengrundlage: Eurostat (2018)

Rang	Land	Verkehrstote	Bevölkerung	Verkehrstote pro Mio. EW
1	Norwegen	106	5'258'317	20
2	Schweden	253	9'995'153	25
3	Grossbritannien	1'783	65'808'573	27
3	Schweiz	230	8'419'550	27
5	Dänemark	183	5'748'769	32
6	Irland	157	4'784'383	33
7	Niederlande	613	17'081'507	36
7	Estland	48	1'315'635	36
7	Israel	321	8'796'800	36
10	Deutschland	3'177	82'800'000	38

Tabelle 1: Verkehrstote im Jahr 2017 pro Million Einwohner in Europa, Top 10

Anmerkung: Vergleiche der Verkehrsunfalltoten sind mit Unsicherheiten behaftet aufgrund der unterschiedlichen Gegebenheiten, Unfallauswertungsmethoden und Definitionen (Zeitraum etc.). Gewisse Bevölkerungszahlen sind Schätzungen für das Jahr 2017.

Quelle: ETSC (2018)

2.2 Bund: Via sicura

Das Bundesparlament hat im Juni 2012 die Vorlage «Via sicura» angenommen, um die Verkehrssicherheit in der Schweiz zu erhöhen mit dem Ziel, dass «nur noch gut ausgebildete und voll fahrfähige Menschen in sicheren Fahrzeugen auf Fehler verzeihenden Strassen verkehren» (ASTRA 2016). Für die Zielerreichung wurden Massnahmen formuliert und etappenweise eingeführt. Etliche Massnahmen benötigten Gesetzesänderungen. Dazu gehörten z. B. das Tagfahrlicht-Obligatorium oder die härtere Bestrafung von sogenannten Raserdelikten (ASTRA 2015).

Mit der Einführung der Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ISSI), die Bestandteil des Bundesprogramms «Via sicura» sind, wird dieses Ziel konsequent weiterverfolgt. Road Safety Impact Assessments (RIA) und Road Safety Audits (RSA) werden in der Planung von Strassenprojekten eingesetzt. Mit den weiteren ISSI (RSI, EUM, BSM und NSM) werden die in Betrieb befindlichen Strassen in Bezug auf die Verkehrssicherheit systematisch beurteilt (ASTRA 2011). Im Kanton Basel-Stadt werden alle ISSI eingesetzt, um eine möglichst sichere Mobilität für alle Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten.

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat in seinem Bericht über die strategische Ausrichtung des ASTRA folgendes Ziel (bis 2030) formuliert: «Nicht mehr als 100 Verkehrstote und 2'500 Schwerverletzte pro Jahr auf allen Strassen.» (ASTRA 2016, S. 7). Dabei handelt es sich um ein ambitioniertes Ziel des Bundes, zu dessen Erreichung es auch entsprechende Massnahmen der Kantone braucht.

2.3 Verkehrsunfallgeschehen in Basel-Stadt

Zwischen 2000 und 2012 halbierten sich die Unfallzahlen im Kanton Basel-Stadt (Abbildung 2). Seit 2012 steigen die polizeilich registrierten Verkehrsunfälle wieder leicht an, stagnieren aber auf einem tiefen Niveau. Die Zahl der Leichtverletzten steigt dabei stärker an als diejenige der Schwerverletzten. 2001 starben noch 12 Personen auf den Basler Strassen, nach 2009 waren es nie mehr als fünf Personen pro Jahr. Zurzeit sind durchschnittlich jedes Jahr zwei bis drei Verkehrstote zu beklagen. Speziell zu erwähnen ist, dass 2013 erstmals keine Person von einem motorisierten Fahrzeug getötet wurde. Die beiden Todesfälle wurden bei Verkehrsunfällen mit Velofahrenden verzeichnet.

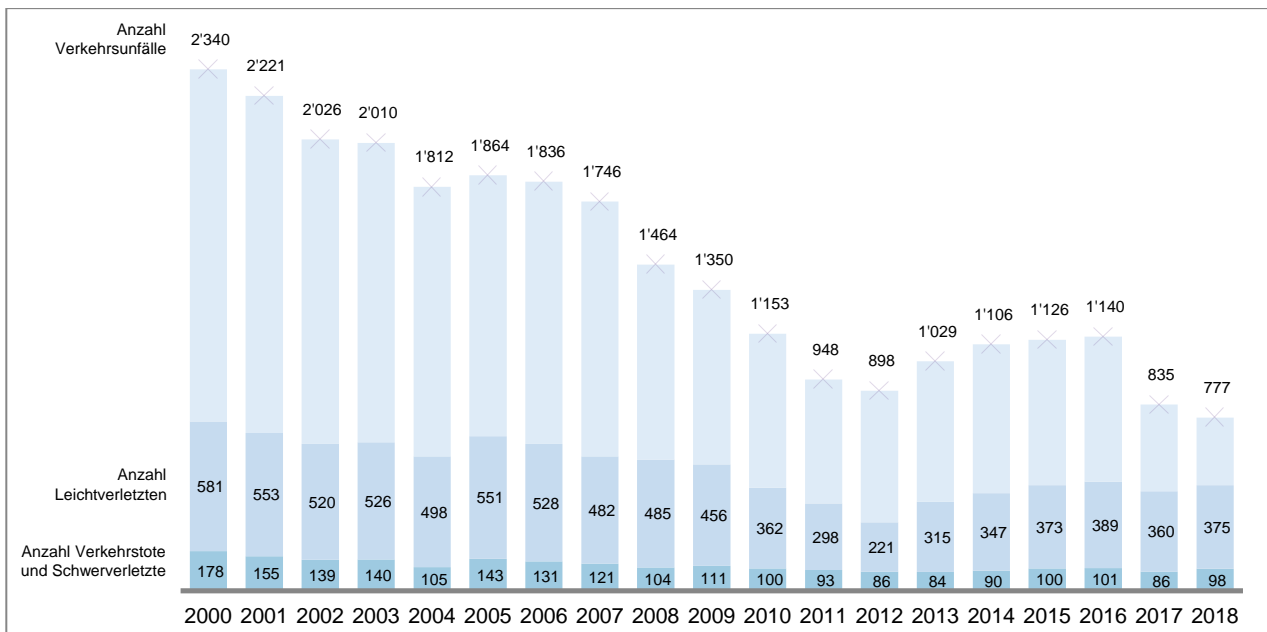


Abbildung 2: Anzahl Verkehrsunfälle und Personenschäden im Kanton Basel-Stadt zwischen 2000 und 2018

Anm.: Verkehrstote werden in der Abbildung nicht separat (zu geringe Zahlen) ausgewiesen.

Ab 2017: neu ohne Parkschäden. Quelle: Verkehrsunfallstatistiken 2000-2018

Die Zunahme der registrierten Verkehrsunfälle ist auch darauf zurückzuführen, dass Verkehrsunfälle konsequenter durch die Polizei aufgenommen werden. Bei Verkehrsunfällen mit ausschliesslich Sachschaden, also ohne Verletzte, wurde oftmals das vereinfachte Verfahren ohne Registrierung angewendet (Europäisches Unfallprotokoll). Von diesen Unfällen hat die Polizei keine Kenntnis und darum erscheinen diese Unfälle nicht in der Statistik.

2.4 Bereits umgesetzte Massnahmen

Mit der Regierungs- und Verwaltungsreorganisation 2009 wurde der Dienst für Verkehrssicherheit bei der Kantonspolizei gebildet. Dieser verfolgt das Ziel, sowohl bei der Strasseninfrastruktur wie auch bei temporären Veränderungen im öffentlichen Raum (Baustellen und Veranstaltungen) die Qualität der Verkehrssicherheit zu gewährleisten und zu erhöhen.

Seit 2010 werden alle Infrastrukturprojekte einer Verkehrssicherheitsprüfung unterzogen und genehmigt. 2013 hat das ASTRA die Vollzugshilfen für die sechs Infrastruktursicherheitsinstrumente (ISSI) publiziert. Zwischenzeitlich hat der Kanton Basel-Stadt alle ISSI eingeführt und in die kantonalen Planungsabläufe erfolgreich integriert.

Die Unfallauswertung und die damit abgeleiteten Verbesserung der Strasseninfrastruktur hat in Basel eine langjährige Tradition, denn diese wird bereits seit ca. 1950 angewandt. Festgestellte Mängel an den bestehenden Infrastrukturelementen werden aufgezeigt und wo möglich saniert. Als letztes ISSI wurde 2019 das Network Safety Management eingeführt. Damit werden Strassenabschnitte ermittelt, die höhere Verkehrsunfallzahlen aufweisen als aufgrund des Strassentyps und Verkehrsaufkommens zu erwarten wäre. In einem nächsten Schritt werden diese Strassen vertieft untersucht, welche ein auffälliges Unfallgeschehen aufweisen.

Auch im präventiven Bereich wurden diverse Verbesserungen erzielt. So zeigt beispielsweise die Verstärkung der Alkoholkontrollen eine positive Wirkung, mit der Schulung für die Drogenerkennung im fahrenden Verkehr konnte die Fahrtauglichkeit, durch die Auswertung von Geschwindigkeitsprofilen die Effizienz der Geschwindigkeitskontrollen gesteigert werden.

3. Vorgehen und Aufbau

Um das angestrebte Legislaturziel zu erreichen, hat der Vorsteher des Justiz- und Sicherheitsdepartements die Kantonspolizei (Abteilung Verkehr) beauftragt, den Verkehrssicherheitsplan interdepartemental zu erarbeiten. Der Fokus liegt dabei auf den verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden. Im Verkehrssicherheitsplan wird die zukünftige, fachbereichsübergreifende Ausrichtung der Verkehrssicherheitsarbeit im Kanton Basel-Stadt festgelegt. Während bis anhin vor allem punktuelle Massnahmen wie die situationsgerechte Normenumsetzung, Repression und Plakataktionen umgesetzt wurden, soll das Projekt umsetzungswürdige Massnahmen bündeln und aufeinander abstimmen.

2014 startete das Vorprojekt. Anfang 2015 wurden die Projekthalte und -ziele konkretisiert und daraus sechs Teilprojekte entwickelt. Diese leiten sich aus den fünf Säulen der WHO (2011, S. 11) ab und wurden um die zusätzliche Kategorie «Verkehrskultur» ergänzt (Abbildung 3). Die Projektleitung erachtete die Verkehrskultur als wichtige weitere Säule neben den technischen und gesetzlichen Bearbeitungsschwerpunkten.

Der Fokus liegt dabei auf den verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden. Im Verkehrssicherheitsplan wird die zukünftige, fachbereichsübergreifende Ausrichtung der Verkehrssicherheitsarbeit im Kanton Basel-Stadt festgelegt. Während bis anhin vor allem punktuelle Massnahmen wie die situationsgerechte Normenumsetzung, Repression und Plakataktionen umgesetzt wurden, sollte das Projekt umsetzungswürdige Massnahmen bündeln und aufeinander abstimmen.

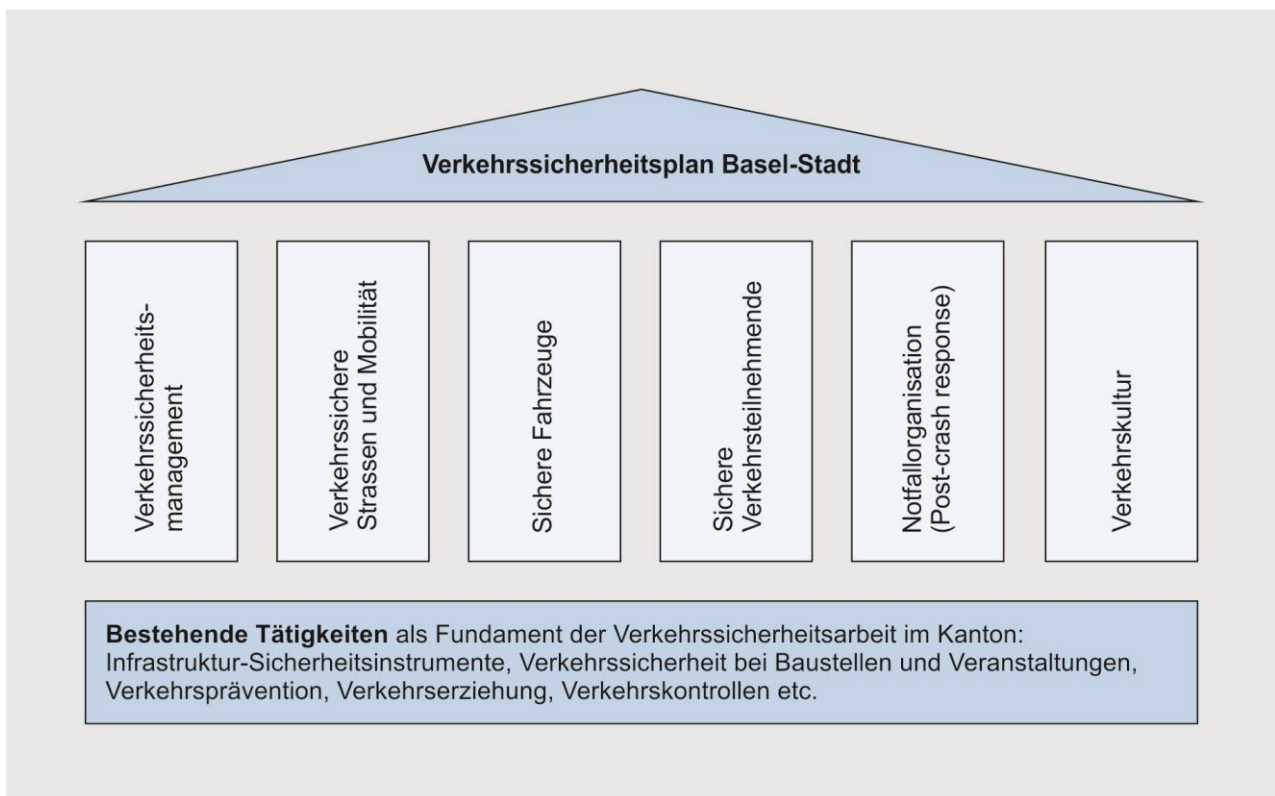


Abbildung 3: Verkehrssicherheitsplan als ergänzende Massnahmen zu den bestehenden Tätigkeiten

Im Rahmen einer Auftaktveranstaltung wurden bereichsübergreifend über 100 Ideen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zusammengetragen. Die gesammelten Ideen wurden in der Vertiefungs- und Klärungsphase bearbeitet, kombiniert und ergänzt. In zwei interdisziplinären Workshops wurden die Massnahmen weiterentwickelt. Im Rahmen des Projektes konnten viele Massnahmen, die in der Kompetenz der Verwaltung liegen, bereits beschlossen und umgesetzt werden. Diese Vorgehensweise hat sich bewährt. Dadurch konnte in Basel-Stadt die Verkehrssicherheit weiter deutlich erhöht werden. Dies führte dazu, dass der Kanton eine Vorreiterrolle inne hat, sowohl schweizweit als auch international. So hat sich bspw. die verkehrspolizeiliche Arbeit sowohl im ruhenden als auch im fahrenden Verkehr neu ausgerichtet.

An der Erarbeitung des Verkehrssicherheitsplans waren Fachspezialistinnen und -spezialisten aus der Verwaltung und der Privatwirtschaft beteiligt (vgl. Anhang «Liste der Beteiligten»). 2016 erfolgte eine Konkretisierung der Massnahmen. Die anfängliche Teilprojektstruktur wurde in ein umsetzungsorientiertes Modell mit Handlungsfeldern und Themenschwerpunkten überführt. 2017 wurde der Schlussbericht erarbeitet und intern vernehmlasst.

Der erforderliche Umsetzungsaufwand, um in den einzelnen Handlungsfeldern Wirkungen zu erzielen, ist unterschiedlich gross. Die Verkehrssicherheitsstrategie kann laufend angepasst werden. Im Gegensatz dazu hat eine Anpassung der Verkehrssicherheitsstruktur mehr Aufwand zur Folge. Die grösste Anstrengung erfordert eine Veränderung bei der Verkehrskultur. Anfangs 2019 konnte die externe Vernehmlassung abgeschlossen werden (Abbildung 4).

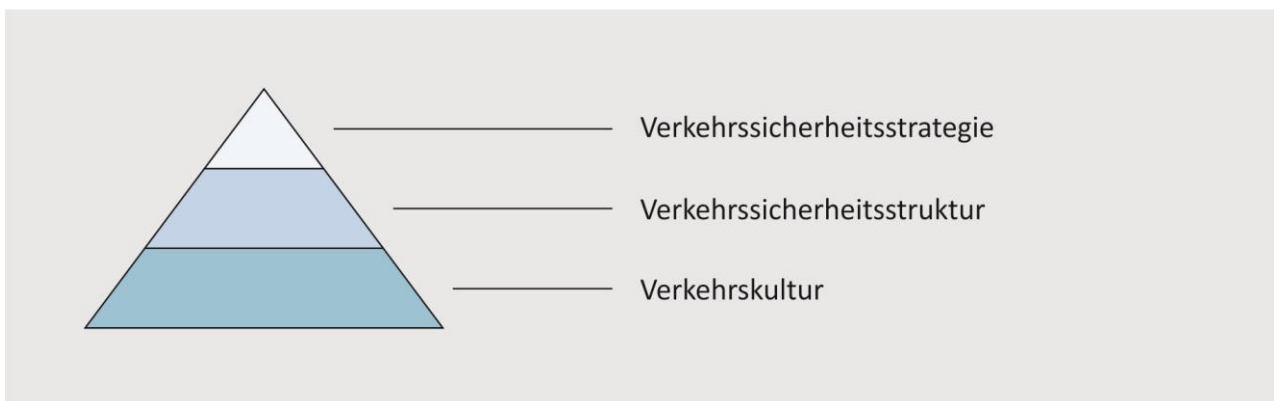
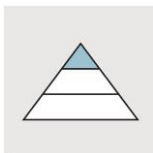


Abbildung 4: Steigender Umsetzungsaufwand nach Handlungsfeld

4. Handlungsfelder

4.1 Verkehrssicherheitsstrategie

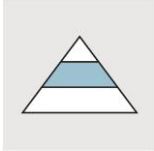


Das Handlungsfeld «Verkehrssicherheitsstrategie» besteht aus Massnahmen, welches die strategische Ausrichtung der Verkehrssicherheitsarbeit festlegt. Dabei werden die Grundsätze definiert für den Umgang zwischen den Verkehrsteilnehmenden im Strassenverkehr und die Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden sowie Verkehrsfachverbände untereinander.

Ziel Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden, insbesondere der Verletzlichsten, ist gewährleistet und wird optimiert. Das Verständnis für andere Verkehrsteilnehmende ist hoch. Die verschiedenen Bereiche der Verkehrssicherheit können bewertet werden.

- Wirkung
- Mit Planungsgrundsätzen, Merkblättern und weiteren Mitteln soll die Zahl der Verkehrsunfälle gesenkt und die Unfallfolgen reduziert werden.
 - Ein einheitliches Bewertungssystem für die Elemente der Verkehrssicherheit verbessert die Projektbeurteilung und erhöht die Nachvollziehbarkeit und Glaubhaftigkeit von Entscheiden.

4.2 Verkehrssicherheitsstruktur

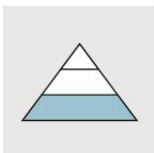


Die «Verkehrssicherheitsstruktur» fokussiert sich auf Massnahmen im Bereich Infrastruktur, Prozesse (z. B. Controlling und Planung bei Baustellen) und Verkehrszulassung. Aufgrund des bereits sehr hohen Infrastrukturstandards im Kanton Basel-Stadt ist das Potenzial in diesem Handlungsfeld überschaubar.

Ziel Die Basler Strasseninfrastruktur verfügt über ein umfassendes Sicherheitsmanagementsystem und ist auf die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden ausgerichtet. Die Baustellen im Kanton sind verkehrssicher. Im Strassenverkehr befinden sich nur fahrgerechte Personen und verkehrstaugliche Fahrzeuge. Der Ausbildungsstand der Notfallorganisation ist hoch. Kurze Interventionszeiten sind gewährleistet.

- Wirkung
- In den Planungs-, Bau- und Betriebsphasen werden Verkehrssicherheitsbelange zur Verbesserung der Qualität der Strasseninfrastruktur mitberücksichtigt.
 - Eine Meldeplattform für Verkehrsunfälle und Gefährdungsstellen an der Strasseninfrastruktur unterstützt das rasche Erkennen und Bearbeiten.
 - Durch die interdisziplinäre Zusammenarbeit bei der Entwicklung von Infrastrukturvorhaben werden die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden bereits in der Planung berücksichtigt.
 - Mit einer verbesserten Verkehrsplanung bei Baustellen und Veranstaltungen, einer einheitlichen Umleitungssignalisation sowie einer verstärkten Ausbildung der Beteiligten werden Umleitungen und Einschränkungen verkehrssicherer gestaltet. Dies wirkt sich positiv auf den Verkehrsfluss aus und reduziert die Konfliktsituationen für die Verkehrsteilnehmenden.
 - Durch periodische Kontrollen und klaren Zulassungskriterien kann die Anzahl nicht fahrgerechter Personen sowie der nicht verkehrstauglichen Fahrzeuge gesenkt werden.
 - Ein hoher Ausbildungsstand der Einsatzkräfte führt zu einer hohen Einsatzqualität. Kurze Interventionszeiten reduzieren die Auswirkung von Verkehrsunfällen.

4.3 Verkehrskultur



Die «Verkehrskultur» beinhaltet sogenannte weiche Massnahmen, welche schwierig zu messen sind. Im Vergleich zu den erstgenannten Handlungsfeldern müssen die Massnahmen über einen langen Zeithorizont verfolgt werden. Als Verkehrskultur werden die im Strassenverkehr existierenden über einen längeren Zeitraum entstandenen kollektiven Verhaltensweisen und das gemeinsame Wertesystem bezeichnet, welches die tolerierbaren und nicht tolerierbaren Überschreitungen festlegt. Die bewährten Verhaltensmuster bzw. die informellen Regeln werden innerhalb der Verkehrsteilnehmenden weitergegeben.

Ziel	Die Verkehrskultur in Basel ist definiert, kommuniziert und wird gelebt. Alle Verkehrsteilnehmende können die Verkehrsräume in einem freundlichen Miteinander erleben. Mit der Schaffung einer toleranzorientierten Verkehrskultur werden durch die Erhöhung des Verständnisses der Verkehrsregeln sowie anderen Verkehrsmitteln und der Stärkung der Risikokompetenz die Verkehrsunfälle langfristig gesenkt. Zugleich wird das Empfinden der subjektiven Verkehrssicherheit verbessert. Die Verkehrskompetenz der Verkehrsteilnehmenden wird kontinuierlich gesteigert. Die repressiven Folgen von Fehlverhalten sind definiert und adäquat auf die Schwere abgestimmt.
Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> • Mit Hilfe von Informationskampagnen, Ausbildungsunterlagen und Kursen zu unterschiedlichen Themen wird die Verkehrskompetenz der Verkehrsteilnehmende kontinuierlich gesteigert. Die eigene Fahrfähigkeit kann besser eingeschätzt werden und das Fahrverhalten verbessert sich. • Das einheitliche Verständnis über die Verkehrskultur im Kanton reduziert das Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmenden. • Ein von allen Interessengruppen einheitliches Verständnis über die Verkehrskultur reduziert das Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmende. • Mit den zusätzlichen Selbstkontrollen erhöht sich das Bewusstsein im Bereich im Bereich Geschwindigkeit («Smileys»). • Die Repression ist konsequent auf die Verkehrssicherheit ausgerichtet. Verkehrsregeln werden verstanden und akzeptiert. Das Fehlverhalten im Strassenverkehr sinkt.

5. Fazit und Ausblick

Mit der Erstellung des Verkehrssicherheitsplans wurden mehrere Handlungsfelder mit entsprechenden Massnahmen erkannt. Diverse interne Prozesse konnten bereits konsequent auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit ausgerichtet werden, wie beispielsweise das Ausbildungscontrolling und Debriefing nach Blaulichteinsätzen sowie Erfolgskontrolle der Hilfsfristen der Rettungssanität. Im Rahmen der Möglichkeiten werden weitere Massnahmen weiterverfolgt, wie die Erarbeitung einer Charta für Verkehrssicherheit, Optimierung der Verkehrssicherheit bei Baustellen und Veranstaltung, Umsetzung einer Meldeplattform und die Beschaffung von Geschwindigkeits-Selbstkontrollen, sogenannte «Smileys».

Damit andere Fachinstanzen und -personen von unseren Erfahrungen und Überlegungen profitieren können, erstellt die Kantonspolizei einen Statusbericht. Dieser dokumentiert die bisherigen Aktivitäten im Bereich der Verkehrssicherheit und würdigt die bisherigen Anstrengungen. Der Bericht zeigt Herausforderungen auf, welche bei der Optimierung der Verkehrssicherheit angetroffen wurden. Aufgrund des Pilotcharakters diverser Verkehrssicherheitsprojekte im Kanton Basel-Stadt, können Best-Practice-Ansätze abgeleitet werden, die teilweise in direktem Zusammenhang mit den Erkenntnissen aus der Erarbeitung des Verkehrssicherheitsplans stehen. Ein Beispiel dafür ist die konsequente Einbindung aller sechs Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente des Bundes in die integralen Planungsprozesse des Kantons Basel-Stadt.

Die relativ tiefen Verkehrsunfallzahlen im Kanton Basel-Stadt zeigen, dass der verfolgte integrale Ansatz der Verkehrssicherheit seine Wirkung zeigt.

6. Anhang: Literaturverzeichnis

ASTRA (2011) (Hrsg.): Broschüre: Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente

https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/dokumente/abteilung_strassenverkehrallgemein/issisibe/broschuere_infrastruktur-sicherheitsinstrumente.pdf

[Stand: 03.07.2017]

ASTRA (2015) (Hrsg.): Via sicura – Faktenblatt

https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/dokumente/abteilung_strassenverkehrallgemein/via_sicura_faktenblatt.pdf.download.pdf/via_sicura_faktenblatt.pdf

[Stand: 01.12.2017]

ASTRA (2016) (Hrsg.): Mehr Verkehrssicherheit dank Via sicura

<http://www.astra.admin.ch/themen/verkehrssicherheit/00236/index.html?lang=de>

[Stand: 30.08.2016]

ASTRA (2016) (Hrsg.): Strategische Ausrichtung – Vision, Mission, Leitsätze und Ziele

https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/dokumente/direktion/strategische_ausrichtung.pdf.download.pdf/Strategische%20Ausrichtung%20ASTRA.PDF.pdf

[Stand: 07.07.2017]

ETSC (2017) (Hrsg.): Ranking EU Progress on Road Safety. 11th Road Safety Performance Index Report

https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN_ANNUAL_REPORT_2017-final.pdf

[Stand: 20.06.2017]

ETSC (2018) (Hrsg.): Road deaths in the European Union – latest data

<https://etsc.eu/euroadsafetydata/>

[Stand: 08.12.2018]

Eurostat (2018) (Hrsg.): Countries 2016

<https://ec.europa.eu/eurostat/web/gisco/geodata/reference-data/administrative-units-statistical-units/countries> [Stand: 08.12.2018]

Eurostat (2016) (Hrsg.): Victims in road accidents by NUTS 2 regions

http://ec.europa.eu/eurostat/web/products-datasets/-/tran_r_acci

[Stand: 28.04.2016]

WHO (2011) (Hrsg.): Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020

http://www.who.int/entity/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_english.pdf?ua=1

[Stand: 29.08.2016]