



Organisation:	Name / Vorname:	E-Mail:
Handelskammer beider Basel	Dr. Sebastian Deininger	s.deininger@hkbb.ch

Stellungnahme zum Verkehrssicherheitsplan

Kapitel	Stellungnahme	PL
1. Begehren	Die Handelskammer beider Basel unterstützt grundsätzlich das Begehren und das langfristige Ziel die Verkehrssicherheit in der Schweiz und insbesondere in der Region Basel zu erhöhen. Der Verkehrssicherheitsplan, welcher zum einen hilft, die Verkehrsunfälle zu reduzieren und zum anderen ein sicheres Verhalten im Verkehr fördert, kann hierfür ein geeignetes Instrument sein.	
2. Begründung des Begehrens	Die Begründung des Begehrens, welche primär in der Unfallverhütung sowie der Förderung einer Kultur des Miteinanders im Verkehr («Verkehrskultur») liegt, ist aus Sicht der Handelskammer nachvollziehbar.	
3. Verkehrssicherheit in Basel-Stadt	-	
4. Strategien und Massnahmen	Die Einteilung der Massnahmen in die Handlungsfelder «Verkehrssicherheitsstrategie», «Verkehrssicherheitsstruktur» und «Verkehrskultur» ist aus Sicht der Handelskammer zielführend.	
5. Massnahmen ausserhalb des Verkehrssicherheitsplans	Zu 5.1 Massnahmen auf kantonaler Ebene: Es ist unklar, welchen Beitrag die „Förderung umweltgerechter Verkehrsmittel (z.B. Tramnetzentwicklung, Umsetzung von Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen gemäss Teilrichtplänen, Pendlerfonds, Verkehrslenkungskonzept etc.)“ leisten. Ob es eine generelle Erhöhung der Lebensqualität durch eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs gibt, darf zumindest im Falle deren Nutzer stark bezweifelt werden. Zumindest diese Gruppe würde durch Road Pricing in Ihrer freien Konsumwahl eingeschränkt und somit direkt schlechter gestellt.	
6. Finanzielle Auswirkungen und Prüfung	-	

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	Die unterschiedlichen Nutzergruppen im Verkehr sollen definiert werden, und auch samt ihres Schutzbedarfs ausgewiesen werden. Eine Priorisierung hat jeweils im Hinblick auf den konkreten Kontext (Verkehrssituation, z.B. verkehrs- vs. siedlungsorientierten Strassen) zu erfolgen, wobei der Schutz der jeweils Schwächsten selbstverständlich gewahrt sein muss.	<input checked="" type="checkbox"/>	
1.1.2 Aufzeigen von Konflikten zwischen den verschiedenen Nutzergruppen, schwächere Verkehrsteilnehmende schützen	Konflikte sollen aufgezeigt, der schwächste Verkehrsteilnehmer stets geschützt werden. Unabhängig davon, sollen Konflikte nicht nur aufgezeigt, sondern, soweit möglich, vor allem gelöst werden. Dies soll idealerweise so erfolgen, dass kein Verkehrsteilnehmer behindert oder diskriminiert wird, und gleichzeitig die Sicherheit für alle optimiert wird.	<input checked="" type="checkbox"/>	
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 type="checkbox"/>	
2.1.2 Entwickeln und anwenden von selbsterklärenden und fehlerverzeihenden Elementen der Strassenraumgestaltung	-	<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"/>	
2.2.1 Bereitstellen von aktuellen Informationen betreffend die unterschiedlichen Fahrassistenzsysteme über deren zweckmässigen Einsatz und Nutzen; Webseite	-	<input type="checkbox"/>	
2.2.2 Erhöhen des Kenntnisstandes über neue Fahrzeuge (Trendfahrzeuge) und deren Zulassung; Informationskampagne	-	<input type="checkbox"/>	
2.4.1 Überprüfen der Bewilligungsprozesse 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 Baustellenver-	-	<input type="checkbox"/>	

Massnahme	Stellungnahme	Zustimmung	PL
verantwortliche (Unternehmung und Verwaltung)			
2.4.3 Beschaffen und bewirtschaften der einheitlichen Umleitungssignalisation bei Baustellen; erhöhte Wiedererkennbarkeit	-	<input type="checkbox"/>	

3. Handlungsfeld Verkehrskultur			
3.1.1 Erstellen einer Basler Charta für Verkehrssicherheit. Die Verkehrskultur in Basel ist definiert, kommuniziert und wird gelebt	Das Aufstellen allgemeiner Grundsätze befürwortet die Handelskammer. Es besteht hierbei jedoch die Gefahr, dass der einzelne diese zwar prinzipiell für gut befindet, sich persönlich jedoch nicht angesprochen fühlt. Aus unserer Sicht wäre es daher sinnvoll, die Charta mit einigen typischen Konfliktsituationen, z.B. Auto vs. Velo oder Velo vs. Fussgänger, zu ergänzen und so einer breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen.	<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	Die Zusammenarbeit mit bestehenden und anerkannten Organisationen scheint hier, insbesondere im Hinblick auf ein effizientes Vorgehen, sinnvoll. So könnte eine Kooperation mit den diversen Verkehrsverbänden koordiniert werden, wodurch ein breiter Nutzerkreis unterschiedlicher Verkehrsträger erreicht wird und Kosten eingespart werden.	<input checked="" type="checkbox"/>	
3.2.2 Bereitstellen von Schulungsmaterialien für weitergehende Verkehrsausbildung, z.B. bei fehlender Fahrpraxis oder Fahren im Alter	-	<input type="checkbox"/>	
3.3.1 Erstellen eines Verkehrsknigge (10 «No-Gos» festlegen); Die Verkehrsregeln werden verstanden und eingehalten	Der Verkehrsknigge muss verkehrsträgerneutral verfasst sein, und eine vergleichbare Anzahl an «No-Gos» pro Verkehrsträger beinhalten.	<input checked="" type="checkbox"/>	
3.3.2 Anpassung des Verkehrsrepressionskonzepts zur Erhöhung der Transparenz und Akzeptanz der Verkehrsregeln	-	<input 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.