



An den Grossen Rat

21.5431.02

JSD/P215431

Basel, 8. November 2023

Regierungsratsbeschluss vom 7. November 2023

Anzug Christian von Wartburg und Konsorten «betreffend Verbesserung der Veloverkehrssicherheit»

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 15. September 2021 den nachstehenden Anzug Christian von Wartburg und Konsorten dem Regierungsrat überwiesen:

«Das eidgenössische Parlament hat im Juni 2012 das Handlungsprogramm Via sicura für mehr Sicherheit im Strassenverkehr angenommen. Ziel von Via sicura war und ist, die Anzahl Todesopfer und Verletzter auf Schweizer Strassen zu minimieren. Vorgesehen waren Infrastrukturmassnahmen wie die Sanierung von Unfallschwerpunkten und Gefahrenstellen, die Überprüfung der Strassenbauprojekte auf allfällige Verkehrssicherheitsdefizite sowie eine visuelle Darstellung der Unfälle auf der Landkarte zur Feststellung von Unfall-Schwerpunkten und Gefahrenstellen. Weiter verlangt Via sicura eine verbesserte Auswertung der Unfalldaten und insbesondere eine systematische Behebung von Unfallschwerpunkten. Die Umsetzung dieser Vorgaben war für die Kantone obligatorisch und in Basel-Stadt führte dies zu einem Verkehrssicherheitsplan und dem Führen einer sehr detaillierten Verkehrsunfallstatistik. Zudem findet sich auf data.bs eine dürrtliche Karte mit Velo- Einbahnstrassen und Gefahrenstellen.

Seit der Implementierung dieser Massnahmen hat jedoch der Verkehr und v.a. die Autogrösse zugenommen. Zudem entstehen immer neue KAP-Haltestellen der BVB. Diese Entwicklung führt vor allem für Velofahrer*innen zu neuen Gefahrenstellen. Zudem existieren gewisse Gefahrenstellen seit Jahren, ohne dass konkrete Massnahme zum Schutz von Velofahrer*innen ergriffen worden wären. Gleichzeitig gehören Velofahrer*innen zusammen mit den Fussgänger*innen nach wie vor zu schwächsten und schutzbedürftigsten Verkehrsteilnehmer*innen.

Die neuen Gefahren führen zudem dazu, dass ausgerechnet die klimafreundlichste Mobilität, nämlich das Nutzen des Velos als Transportmittel, in Basel-Stadt zunehmend unattraktiv wird. Abhilfe schaffen würde eine konstante und stete Behebung von erkannten Unfallschwerpunkten, die konkret auf Gefahren für Velofahrer*innen fokussiert. Hilfreich wäre weiter eine jährlich aktualisierte moderne und vor allem visuelle digitale Darstellung der neuralgischen Gefahrenstellen für Velofahrer*innen, die nicht nur breit kommuniziert wird, sondern vor allem gut aufbereitet und leicht einsehbar ist. Unterstützung erhalten könnte der Regierungsrat dabei von einer kantonalen Velotaskforce, die das Problem der sich schleichend verschlechternden Velosicherheit spezifisch adressieren könnte.

Der Regierungsrat wird deshalb gebeten zu prüfen und zu berichten, ob er bereit ist:

- Die Behebung aller erkannten Velounfallschwerpunkte prioritär anzugehen;
- Die Unfälle zeitnah zu analysieren und in der Folge rasch Verbesserungsmassnahmen umzusetzen. Dabei sollen auch subjektive Wahrnehmungen von Velofahrenden einbezogen werden;
- Eine visuelle und einfach zu konsultierende Gefahrenstellenkarte zu erstellen und zu veröffentlichen;

- Eine Velotaskforce zu bestellen, welche u.a. die Aufgabe hat, die Gefahrenstellen auf dem städtischen Strassennetz zu minimieren und im Bereich Prävention aktiv zu werden.

Christian von Wartburg, Danielle Kaufmann, Andrea Elisabeth Knellwolf, Beat von Wartburg, Laurin Hoppler, Beda Baumgartner, Georg Mattmüller, Luca Urgese, Joël Thüning, Johannes Sieber, Salome Bessenich, Jo Vergeat»

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. «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». Für die Zielerreichung wurden Massnahmen formuliert und etappenweise eingeführt.¹ Auch mit der Einführung von sechs Infrastruktur-Sicherheitsinstrumenten (ISSI) soll dieses Ziel konsequent weiterverfolgt und sowohl neue Strassenprojekte als auch bestehende Strassen gerade auch für Velofahrende sicherer gemacht werden: 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. Zudem führt das Bundesamt für Strassen eine Liste der jeweiligen kantonalen Sicherheitsbeauftragten der Kantone sowie desjenigen des Bundes und fördert aktiv den Austausch mit und zwischen diesen Stellen.

2. Verkehrssicherheit im Kanton Basel-Stadt

Auch im Kanton Basel-Stadt hat die Verkehrssicherheit hohen Stellenwert. Der Regierungsrat integrierte die Verkehrssicherheit erstmals in den Legislaturplan 2013-2017. Im Legislaturplan 2017–2021 wurde im Ziel 10 («Der Kanton Basel-Stadt verfügt über einen hohen Sicherheitsstandard») explizit festgehalten, dass «ein umfassender Verkehrssicherheitsplan ausgearbeitet (wird), um Verkehrsunfälle zu reduzieren und sicheres Verhalten im Verkehr zu fördern». Beim im Juni 2019 erlassenen «Verkehrssicherheitsplan Basel-Stadt» liegt der Fokus auf den verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden, insbesondere auch auf den Velofahrenden. Im Verkehrssicherheitsplan wird die 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, werden nun umsetzungswürdige Massnahmen gebündelt und aufeinander abgestimmt.

Der Kanton Basel-Stadt war und ist mit seinen innovativen Lösungen im Bereich der Verkehrssicherheit national mitprägend. So hat Basel-Stadt früh alle sechs Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente ISSI eingeführt. Im Kanton Basel-Stadt werden viele – teilweise die nationalen und kantonalen Verkehrsregelungen prägende – Pilotprojekte durchgeführt, die anschliessend in das eidgenössische Strassenverkehrsgesetz aufgenommen wurden, etwa die Velostrassen oder das freie Rechtsabbiegen für Velofahrende bei Rot. In der Zwischenzeit stellen die Verkehrssicherheitsspezialistinnen und -spezialisten sogar bei der Beratungsstelle für Unfallsicherheit im Ausbildungsmodul «Infrastruktursicherheits-Instrumente» die Basler-Lösungen als best case vor.

Die Förderung des Veloverkehrs steht im Kanton Basel-Stadt seit über 30 Jahren weit oben auf der politischen Agenda. Der Masterplan Velo² dient immer noch als verkehrspolitischer Kompass für die Entwicklung des Veloverkehrs. Er steckt ein hohes Ziel: Basel soll sich als velofreundlichste Stadt der Schweiz etablieren. Rasch, direkt und sicher: So sollen alle mit dem Velo von A nach B kommen. Das Velofahren ist besonders bedeutsam für den stadtverträglichen Verkehr, weil es flä-

¹ Für die Zielerreichung wurden Massnahmen formuliert und etappenweise eingeführt. Der Grosse Rat hat nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. 15.1043.01 einen Betrag von knapp 2 Millionen Franken zur kantonalen Umsetzung des Massnahmenpakets «Via sicura» bewilligt.

² Abrufbar unter <https://www.mobilitaet.bs.ch/velo/veloverkehr-foerdern.html>.

cheneffizient, emissionsarm sowie klima- und ressourcenschonend ist. Zudem ist Velofahren gesund. Der Masterplan Velo legt zwei strategische Handlungsfelder fest. Zum einen das Bereitstellen einer optimalen Veloinfrastruktur und zum anderen zielgruppengerechte Dienstleistungen und begleitende Kommunikation für die Velofahrerinnen und Velofahrer. Mit der jüngst vom Regierungsrat beschlossenen Mobilitätsstrategie³ setzt der Kanton Basel-Stadt nun definitiv auf eine umweltgerechte und effiziente Mobilität. Bis 2050 soll der vollständige Umstieg auf klimaschonende Verkehrsmittel realisiert werden.

Auch weil in den letzten Jahren viel in die Veloinfrastruktur investiert wurde und weiter investiert wird, nimmt der Veloverkehr im Kanton Basel-Stadt erfreulicherweise laufend zu.

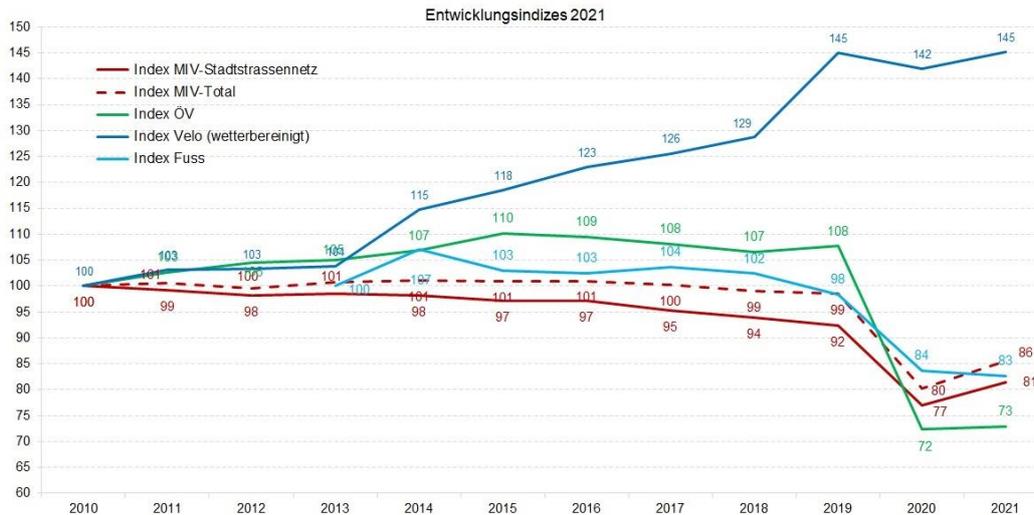


Abbildung 1: Verkehrsindex – Entwicklung der Verkehrsleistungen im ganzen Kantonsgebiet für die einzelnen Verkehrsmittel (Quelle: <https://www.mobilitaet.bs.ch/gesamtverkehr/verkehrskennzahlen/verkehrsindex.html>)

Heute legen die Baslerinnen und Basler rund 20% der Wege mit dem Velo zurück (Quelle: Mikrozensus 2022). Das Velo ist mittlerweile das liebste Fortbewegungsmittel der Kantonsbevölkerung. Auf den ersten Blick überraschenderweise nehmen die Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Velofahrenden aber nicht zu, sondern sind in den letzten Jahren – zwar auch durch die Corona-Pandemie bedingt – gar rückläufig.

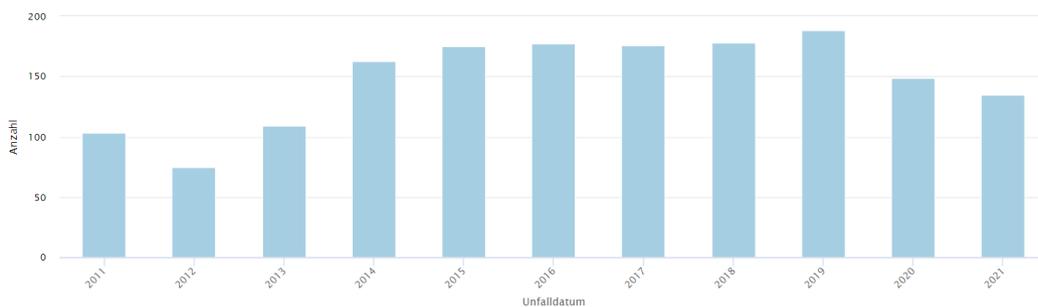


Abbildung 2: Verkehrsunfälle mit Velobeteiligung 2011-2021 (Quelle: https://data.bs.ch/explore/dataset/100120/analyze/?disjunctive_accidenttype_de&disjunctive_accidentseveritycategory_de&disjunctive_roadtype_de&disjunctive_accidentweekday_de&sort=accident_date&ref)

Die relativ tiefen Verkehrsunfallzahlen im Kanton Basel-Stadt lassen darauf schliessen, dass der verfolgte integrale Ansatz der Verkehrssicherheit in Kombination mit dem Ausbau der Veloinfrastruktur im Kanton Basel-Stadt – entgegen der im Anzug geäusserten Befürchtungen – sehr erfolgreich ist und Wirkung zeigt. Dies sehen auch die Experten vom BFU so und haben die Abteilung Verkehrssicherheit Ende Oktober 2023 mit dem BFU-

³ Abrufbar unter <https://www.mobilitaet.bs.ch/gesamtverkehr/Verkehrspolitische-Grundsätze/Mobilitätsstrategie.html>.

Sicherheitspreis 2023 ausgezeichnet, insbesondere für den ganzheitlichen Ansatz und für die für die Pionierarbeit auf dem Gebiet der Digitalisierung.⁴

3. Umsetzung der Anliegen des Anzugs

3.1 Die Behebung aller erkannten Velounfallschwerpunkte prioritär anzugehen

Alle erkannten Unfallschwerpunkte werden unabhängig der Verkehrsträger bereits prioritär angegangen. Die Analyse der Unfallschwerpunkte erfolgt gemäss der Schweizer Norm SN 641 724 des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS). Eine Priorisierung nach Verkehrsmittel hat auf das Resultat und die Umsetzung keinen Einfluss (vgl. auch Punkt 2). Für die Identifizierung der Unfallschwerpunkte⁵ werden die Unfalldaten nach Unfallschwerekategorie und Strassentyp bzw. Ortslage des Unfalles klassifiziert.

Erfreulicherweise gibt es in Basel-Stadt jährlich nur wenige Unfallschwerpunkte. Die Mehrheit der Unfallschwerpunkte weisen keine Auffälligkeiten betreffend Infrastruktur oder Unfallhergang auf. Entsprechend lassen sich vielfach keine zielführenden Massnahmen ableiten. Unabhängig von Unfallschwerpunkten werden im Rahmen von Strasseninfrastrukturprojekten aber immer weitere Sicherheitsverbesserungen für Velofahrende angestrebt und nach Möglichkeit umgesetzt.

3.2 Die Velounfälle zeitnah zu analysieren und in der Folge rasch Verbesserungsmassnahmen umzusetzen und dabei auch subjektive Wahrnehmungen von Velofahrenden einzubeziehen

Velounfälle werden von der Kantonspolizei Basel-Stadt laufend analysiert und wenn nötig Verbesserungsmassnahmen eingeleitet. Bei kleineren Veränderungen an der Signalisation und Markierung können diese relativ rasch umgesetzt werden. Grössere bauliche Anpassungen benötigen hingegen mehr Zeit, da sie verschiedene Projektphasen durchlaufen bis die detaillierte Bauplanung steht. Zudem müssen oft zuerst die finanziellen Mittel bewilligt werden. Gerade bei äusserst komplexen Projekten, wie beispielsweise der Umgestaltung des Aeschenplatzes (ein aktueller Unfallschwerpunkt), sind rasche Verbesserungsmassnahmen für die Verkehrssicherheit oft nicht möglich, da der Planungs- und der politische Entscheidungsprozess Zeit beansprucht.

Subjektive Wahrnehmungen von Gefahren können unter dem Link <https://www.polizei.bs.ch/verehr/verkehrssicherheit/gefahrenstellen> gemeldet werden. Zunächst kann auf einer Karte die Gefahrenstelle markiert und dann beschrieben werden. Optional können auch Kontaktdaten für eine gewünschte Rückmeldung angegeben werden. Sobald ein Hinweis eingeht, prüft die Abteilung Verkehrssicherheit die Beobachtung und leitet bei Bedarf sobald als möglich präventive Massnahmen ein oder berücksichtigt das Anliegen bei künftigen Anpassungen an der Verkehrsinfrastruktur. Die dabei gesammelten Daten, in Verbindung mit Verkehrsunfalldaten und Geschwindigkeitsüberwachungsdaten, bilden ein zusätzliches Puzzlestück zur Identifizierung von risikobehafteten Bereichen im Strassennetz und zur gezielten Verbesserung der Verkehrssicherheit im Kanton Basel-Stadt.

⁴ <https://www.bfu.ch/media/anx10hfd/bfu-sicherheitspreis-2023-digitalisierung-macht-basels-strassen-sicherer.pdf>.

⁵ Vgl. Ausführungen zu den Unfallschwerpunkten unter https://map.geo.bs.ch/file_proxy/US_Unfallschwerpunkte/Modelbeschreibung_USP_ILS_14_06_2022.pdf.

3.3 Eine visuelle und einfach zu konsultierende Gefahrenstellenkarte zu erstellen und zu veröffentlichen

Die Unfalldaten und Unfallschwerpunkte im Kanton Basel-Stadt sind seit 2022 als Open Government Data (OGD) publiziert und können als freie Behördendaten jederzeit eingesehen werden. Zur Verfügung stehen erstens die Rohdaten-Übersicht, zweitens das spezifische Dashboard und drittens auch nochmals zur visuellen Veranschaulichung das Geoportal.

Die Statistische Übersicht aller rapportierten Strassenverkehrsunfälle ab dem Jahr 2011 findet sich unter <https://data.bs.ch/explore/dataset/100120/>. Nachtstehend ein aktueller Auszug:

Geo Point	Geo Shape	Eindeutiger Identifikator des Unfalls	Beschreibung zum Unfalltyp	Beschreibung der Unfallschwerpunkte
47.56128185, 7.57506727	coordinates: [7.57506727, 47.56128185]	EF0FF658AB4501C6E0530AB38B...	Schleuder- oder Selbstunfall	2 Unfall mit Leichtverletzten
47.57329968, 7.6308636		6019CE0530AB38B...	Überholunfall oder Fahrstreifenwe...	1 Unfall mit Sachschaden
47.57256276, 7.62498675		00214E0530AB38B...	Schleuder- oder Selbstunfall	3 Unfall mit Schwerverletzten
47.57512695, 7.60023523		00214E0530AB38B...	Auffahrunfall	2 Unfall mit Leichtverletzten
47.54842962, 7.61535129		1902D0E0530AB38...	Schleuder- oder Selbstunfall	1 Unfall mit Sachschaden
47.56702152, 7.59520088		20202E0530AB38B...	Überqueren der Fahrbahn	1 Unfall mit Sachschaden
47.55675464, 7.5852461		50146E0530AB38B...	Parkierunfall	1 Unfall mit Sachschaden
47.53909858, 7.60622248		90224E0530AB38B...	Auffahrunfall	2 Unfall mit Leichtverletzten
47.56250838, 7.62461944		650200E0530AB38...	Parkierunfall	1 Unfall mit Sachschaden
47.56684362, 7.5637729		B0159E0530AB38B...	Parkierunfall	1 Unfall mit Sachschaden
47.54803784, 7.61273307		A0158E0530AB38B...	Schleuder- oder Selbstunfall	1 Unfall mit Sachschaden
47.57828849, 7.60326196		D011F0E0530AB38B...	Parkierunfall	3 Unfall mit Schwerverletzten
47.54359424, 7.61908101		D02A8E0530AB38B...	Schleuder- oder Selbstunfall	1 Unfall mit Sachschaden

Abbildung 3: Auszug aus der statistischen Übersicht der Strassenunfälle (18.09.2023)

Ergänzend zu den Rohdaten findet sich ein visuell ansprechendes, einfach zu konsultierendes interaktives Verkehrsunfall Dashboard unter [Verkehrsunfall-Dashboard Basel-Stadt — Datenportal BS](#). Nachtstehend ein aktueller Auszug:

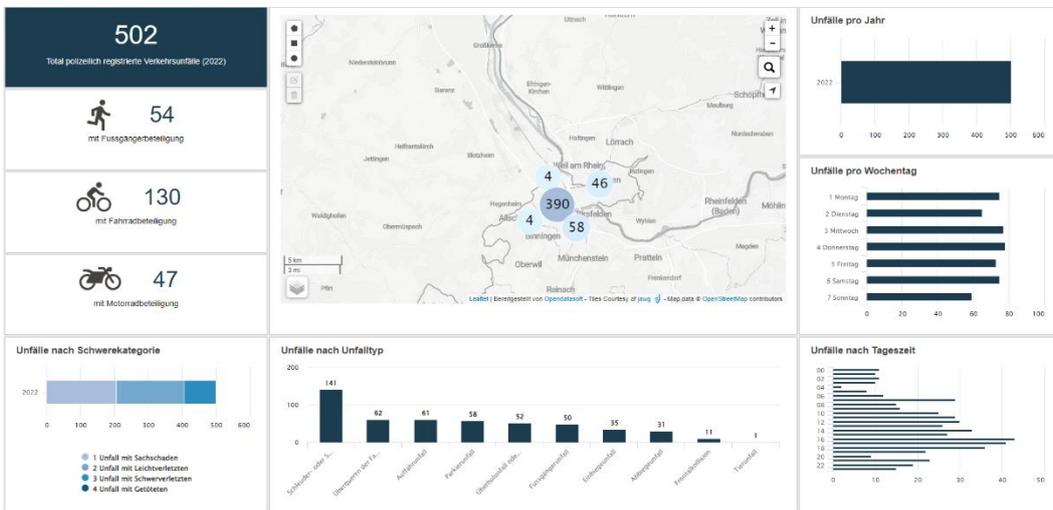


Abbildung 4: Auszug aus dem Dashboard zu polizeilich registrierten Verkehrsunfällen (18.09.2023).

Auf dem Dashboard können durch die Aktivierung des Filters auch bewusst nur Unfälle mit Velobeteiligung dargestellt werden.

Schliesslich werden die Unfallschwerpunkte mit aktuellem Status auch noch auf MapBS veröffentlicht. Die Karte mit den Unfallschwerpunkten ist auf dem kantonalen Geoportal unter <https://map.geo.bs.ch/s/dK5X> abrufbar. Auch hier nachtstehend ein aktueller Auszug:



Abbildung 5: Auszug aus dem Geoportal mit der visuellen Übersicht der Unfallschwerpunkte (18.09.2023).

Der obenerwähnte Sicherheitspreis 2023 des BFU an die Abteilung Verkehrssicherheit wurde denn auch explizit für die Digitalisierung und Publikation verschiedener verkehrssicherheitsrelevanter Daten begründet.

3.4 Eine Velotaskforce zu bestellen, welche unter anderem die Aufgabe hat, die Gefahrenstellen auf dem städtischen Strassennetz zu minimieren und im Bereich Prävention aktiv zu werden

Für die Verkehrssicherheit im Kanton sorgt mit grossem Engagement und nationaler Anerkennung die Abteilung Verkehrssicherheit der Kantonspolizei. Diese arbeitet eng mit dem Amt für Mobilität, dem Tiefbauamt und Städtebau & Architektur des Bau- und Verkehrsdepartements zusammen. Für eine zusätzliche Velo-Task-Force, die Gefahrenstellen auf dem städtischen Strassennetz minimiert und präventiv wirkt, besteht aus den obenstehend ausgeführten Gründen kein Bedarf.

Der Vollständigkeit halber sei aber erwähnt, dass im Juni 2022 die kantonale Volksinitiative für «sichere Velorouten in Basel-Stadt» eingereicht wurde. Die Frist für die Berichterstattung des Regierungsrates an den Grossen Rat zur unformulierten Volksinitiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt» wurde vom Grossen Rat am 28. Juni 2023 bis zum 7. März 2024 verlängert. Dann wird sich der Regierungsrat ausführlich zur Initiative und zur Umsetzung des Teilrichtplans Velo äussern.

4. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Christian von Wartburg und Konsorten betreffend «Verbesserung der Veloverkehrssicherheit» abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Beat Jans
Regierungspräsident

Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin