REGIO BASILIENSIS 61/1 2020 S. 45-52

Verkehrssicherheit im Kanton Basel-Stadt

Silvio Suter

Zusammenfassung
Dieser Artikel gibt einen Einblick in die Verkehrssicherheitsarbeit im Kanton Basel-Stadt aus Sicht eines Projektleiters. Dieses Tätigkeitsfeld ist klassisch stark geprägt vom Ingenieurwesen und dem Fokus auf die Strasseninfrastruktur. Als Geographieabsolvent gehe ich diese Thematik aus einem anderen Blickwinkel an und kann somit das Team optimal ergänzen, insbesondere auch bei räumlichen Fragestellungen. Seit meinem Anstellungsbeginn bei der Kantonspolizei führte ich im Dienst für Verkehrssicherheit sukzessive Geographische Informationssysteme (GIS) als wichtige Arbeitsmittel ein, worauf sich heute diverse Arbeitsprozesse abstützen.

1 Steckbrief zum Autor

Abb. 1 Silvio Suter, Autor des Artikels.

Name:	*Silvio Suter*
Geburtsjahr:	*1989*
Funktion:	*Projektleiter Verkehrssicherheit, Kantonspolizei Basel-Stadt und Lehrbeauftragter GIS, Universität Basel*

Adresse des Autors: Silvio Suter, Kantonspolizei Basel-Stadt, Dienst für Verkehrssicherheit, Clarastr. 38, Postfach CH-4005 Basel; E-Mail: silvio.suter@jsd.bs.ch oder silvio.suter@unibas.ch

Ausbildung

2015 Universität Basel: MA in Geographie (Major) und Englisch (Minor)
2013 Universität Basel: BA in Geographie und Englisch

Weiterbildungen

Während und nach meinem Studium habe ich diverse Weiterbildungen besucht, welche mich persönlich und/oder beruflich weiterbrachten:

- Kanton Basel-Stadt: Projektmanagement, Fachkader, Verkehrssicherheit (Zertifizierungen ISSI)
- Kantonale Krisenorganisation: Kommunikation, Stabsarbeit, Problemlösung
- Universität Basel: Sammelzertifikat Hochschuldidaktik

Berufsweg

Während meiner Studienzeit an der Universität Basel war ich für knapp vier Jahre als wissenschaftlicher Hilfsassistent in der Forschungsgruppe Humangeographie / Stadt- und Regionalforschung bei Frau Prof. Dr. Schneider-Sliwa angestellt. Dabei arbeitete ich grösstenteils an einem digitalen Atlas, welcher vor allem Recherchetätigkeiten und konzeptionelle Arbeiten beinhaltete. Daneben begleitete ich als Tutor für den Fachbereich Humangeographie mehrere Geländepraktika (feldorientierte Methoden in den Geowissenschaften) in Saint-Ursanne. Nach dem Studium übernahm ich als Lehrbeauftragter für die Forschungsgruppe Humangeographie die Einführungs- und Vertiefungskurse in Geographischen Informationssystemen (GIS).

Im März 2016 trat ich zudem meine jetzige Stelle als Projektleiter Verkehrssicherheit im Justiz- und Sicherheitsdepartement (JSD) des Kantons Basel-Stadt bei der Kantonspolizei in der Abteilung Verkehr an. Seit Januar 2017 bin ich nebenamtlich in der Kantonalen Krisenorganisation (KKO) des Kantons Basel-Stadt im Fachbereich Logistik tätig. Die KKO kommt bei besonderen und ausserordentlichen Lagen, wie beispielsweise im Pandemiefall, bei Hochwasser oder Erdbeben zum Einsatz (*Kanton Basel-Stadt* 2015).

2 Einblick in die Praxis

Dank der generalistischen Ausbildung als Geograph konnte ich auf verschiedenen Ebenen mein Fachwissen in meiner Anstellung beim Kanton einbringen. Zu Beginn waren für die Erarbeitung des Verkehrssicherheitsplans vor allem das wissenschaftliche Schreiben und die Datenauswertung zentral. Später zeigte sich, dass Geographische Informationssysteme ein zunehmend zentraler Teil meiner täglichen Arbeit wurden – einerseits abteilungsintern bei der Umsetzung von GIS-Projekten und andererseits für die Zusammenarbeit mit anderen Fachstellen und in den kantonalen GIS-Gremien.

Zur täglichen Arbeit gehören zudem die Beantwortung von parlamentarischen Geschäften und Anfragen von Bürgerinnen und Bürgern. Das können kleinere Anliegen sein, wie beispielsweise, dass eine Lichtsignalanlage durch einen Baum verdeckt ist. Mit einem Mail an die Stadtgärtnerei kann das Anliegen direkt erledigt werden. Zugleich erreichen uns auch immer wieder grössere

Anliegen auf politischem Weg, wie beispielsweise das Zulassen von Velos im Gegenverkehr in Einbahnstrassen oder die Forderung eines zusätzlichen Fussgängerstreifens. Diese Vielfalt von Aufgaben macht meine Arbeit abwechslungsreich und herausfordernd.

2.1 Verkehrssicherheit als Qualitätsmerkmal

Der Dienst für Verkehrssicherheit im Kanton Basel-Stadt wurde anlässlich der Regierungs- und Verwaltungsreform 2009 aus dem damaligen Technischen Dienst gegründet. Unser Team, bestehend sowohl aus Zivilangestellten als auch Polizistinnen und Polizisten, gewährleistet und erhöht die Verkehrssicherheit bei permanenten und temporären Verkehrsanordnungen im Kanton Basel-Stadt. Im Fokus stehen dabei vor allem die verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden (Fuss- und Veloverkehr). Um die Anzahl Verkehrsunfälle zu reduzieren, setzen wir alle sechs Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ISSI) ein. Diese Instrumente führte der Bund mit dem Programm "Via sicura" ein (Tab. 1).

Tab. 1 Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente des Bundes (*ASTRA* 2013).

Abk.	Name	Beschreibung
RIA	Road Safety Impact Assessment	Die sicherste Projektvariante bestimmen
RSA	Road Safety Audit	Projekte verkehrssicher entwerfen
RSI	Road Safety Inspection	Gefahrenstellen identifizieren und sanieren
BSM	Black Spot Management	Unfallschwerpunkte identifizieren und sanieren
NSM	Network Safety Management	Die Verkehrssicherheit auf Netzebene bewerten
EUM	Einzelunfallstellen-Management	Die Strasseninfrastruktur fallbezogen analysieren

Konkret gewährleisten und erhöhen wir die Verkehrssicherheit in folgenden Bereichen:

- bei der Planung, dem Betrieb und dem Unterhalt der Strasseninfrastruktur
- bei allen Baustellen und bei Veranstaltungen im öffentlichen Raum

Der Dienst für Verkehrssicherheit nimmt sehr früh Einfluss auf die Strasseninfrastrukturplanung. Bereits in den Phasen Vorstudie und Projektierung sind wir Teil einer interdisziplinären Arbeitsgruppe, die aus Expertinnen und Experten aller betroffenen Amtsstellen im Kanton besteht. Die Arbeitsgruppe verfolgt dabei eine integrale Planung, um eine möglichst gute und sichere Lösung zu entwickeln. Diese wird je nach Projektstatus dem verantwortlichen Gremium zur Genehmigung vorgelegt.

Zwei Sachbearbeitende beschäftigen sich hauptsächlich mit der Auswertung von polizeilich rapportierten Verkehrsunfällen im Kantonsgebiet. Sie erstellen die Unfallstatistik und identifizieren Unfallschwerpunkte, woraus Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit abgeleitet werden. Die Erkenntnisse aus den Verkehrsunfallanalysen fliessen wieder in die Arbeitsgruppen ein.

Unser Team prüft zudem regelmässig die bestehende Strasseninfrastruktur mit Blick auf die Verkehrssicherheit. Bisher untersuchten wir die Elemente Fussgängerstreifen, Trottoirüberfahrten und Vortrittsaufhebungen. Bei diesen Elementen der Strasseninfrastruktur sind zum Teil die erforderlichen Sichtweiten nicht vorhanden. Die Ergebnisse dieser Verkehrssicherheitsinspektionen sind im GIS dokumentiert und werden anderen Fachämtern zur Verfügung gestellt. Bei einer zukünftigen Strassensanierung greifen die Arbeitsgruppenmitglieder auf diese Daten zurück, um die vorhandenen Mängel systematisch zu beheben.

Im Kanton verändert sich der Strassenraum laufend. Die Baustellen, welche Einfluss auf den Verkehr haben, sollen möglichst sicher gestaltet werden. 2018 begleitete ein vierköpfiges Team aus unserem Dienst rund 2'200 Baustellen. Diese temporären Eingriffe in die Verkehrsflächen gilt es zudem mit den beantragten Veranstaltungen (Strassenfeste, Stadtlauf, Bundesfeier, Fasnacht, Demonstrationen etc.) abzustimmen, damit keine Konflikte entstehen. Für die Fasnacht müssen beispielsweise die Baustellenbetreibenden alle Baustellen innerhalb des Fasnachts-Perimeters zurückbauen. Diese können dann nach den "drey scheenschte Dääg" wieder in Betrieb genommen werden.

Aufgrund dieser systematischen Verkehrssicherheitsarbeit durch unser Team verfügt der Kanton Basel-Stadt im internationalen Vergleich über ein hohes Verkehrssicherheitsniveau. Die Kantonspolizei will die Verkehrssicherheit dennoch weiter verbessern. Der 2019 vom Regierungsrat verabschiedete Verkehrssicherheitsplan Basel-Stadt stellt für die Erreichung dieses Ziels ein wichtiges strategisches Instrument dar (*Kanton Basel-Stadt* 2019). Der Verkehrssicherheitsplan erweitert das Bundesprogramm "Via sicura" um zusätzliche Massnahmen. Beteiligt waren Fachexpertinnen und -experten aus der Verwaltung und der Privatwirtschaft. Der Verkehrssicherheitsplan sensibilisierte alle Beteiligten für die Verkehrssicherheit und zeigte auf, dass die Verkehrssicherheitsarbeit als ganzheitliche Aufgabe verstanden werden muss.

2.2 Einsatz von Geographischen Informationssystemen

Für die Dokumentation der Verkehrssicherheitsarbeit setzen wir GIS ein. Das Denken in grösseren räumlichen Zusammenhängen führt zu neuen Erkenntnissen und einer ganzheitlichen Sicht auf die Verkehrssicherheit. Alle in Kapitel 2.1 vorgestellten Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente, wie beispielsweise das *Network Safety Management*, führen wir in einer PostgreSQL-Datenbank mit PostGIS-Erweiterung (Abb. 2). Durch diese zentrale Ablage können alle Mitarbeitenden einfach und effizient auf unsere Geodaten zugreifen. Ausserdem ermöglicht die Datenbank die Vergabe von Berechtigungen und das gleichzeitige Bearbeiten der Datensätze durch mehrere Benutzerinnen und Benutzer.

Das gleichzeitige Bearbeiten von Datensätzen war insbesondere für die Sachbearbeitenden des Ressorts Baustellen ein Komfortgewinn. Betriebsbedingt tragen sie jeweils zu ähnlichen Zeiten die von ihnen betreuten Baustellen in QGIS (Quantum-GIS, ein freies GIS) ein. Im Vergleich zur früheren Excel-Lösung ist nun direkt auf der Karte ersichtlich, wo welche Baustelle aktiv ist und welcher Sachbearbeiter bzw. welche Sachbearbeiterin diese betreut. Die Mitarbeitenden behalten nun einfacher den Überblick und können effizienter Auskunft zu den von ihnen betreuten Baustellen geben.

Der Dienst für Verkehrssicherheit unterstützt zudem anderen Dienststellen mit der Publikation von Geodaten für die Bevölkerung. Seit diesem Jahr können interessierte Personen beispielsweise die Ansprechpartner der Kantonspolizei im Quartier (Community Policing) im Geoportal Kanton Basel-Stadt abrufen (Abb. 3). Wir planen zudem, weitere Daten der Bevölkerung zugänglich zu machen.

Seit Anfang 2018 biete ich ausserdem QGIS-Einführungskurse im Justiz- und Sicherheitsdepartement an. Das führte zu einer Sensibilisierung für räumliche Daten und Datenqualität in diversen Dienststellen. Seit Anstellungsbeginn hat sich deutlich gezeigt, dass die räumlichen Daten für die Kantonspolizei Basel-Stadt an Bedeutung gewinnen. Beispielsweise beinhalten diverse aktuelle Informatikprojekte eine GIS-Komponente.

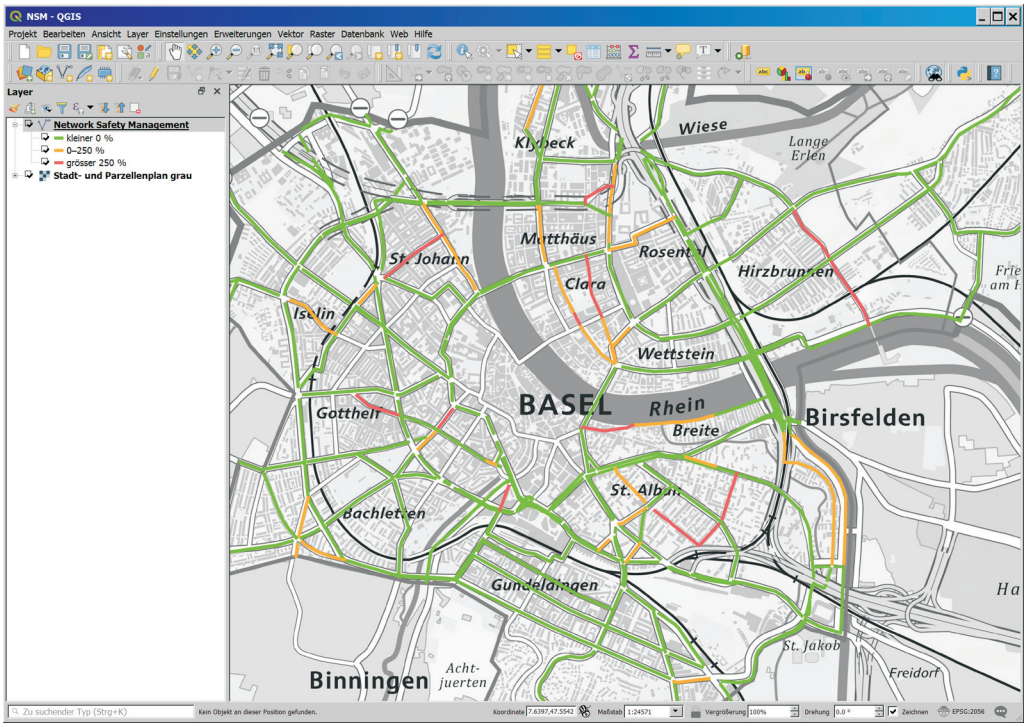

Abb. 2 Network Safety Management in QGIS. (Quelle: Eigene Darstellung)

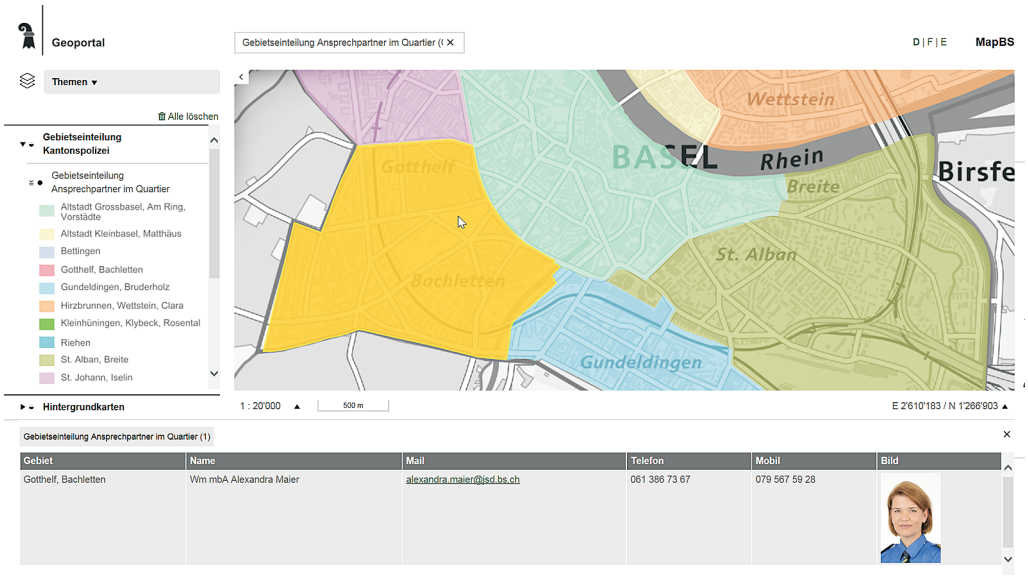

Abb. 3 Ansprechpartner im Quartier (🌍1). Veröffentlichung des Fotos mit freundlicher Genehmigung von Alexandra Maier.

2.3 Spaziergang Verkehrssicherheit

Mitte Juli 2019 organisierte der Dienst für Verkehrssicherheit im Rahmen des Sommerprogramms für die Medien einen Spaziergang. Im Fokus stand dabei die Wichtigkeit einer guten Wahrnehmung aller Verkehrsteilnehmenden im Strassenverkehr. Zehn Medienschaffende aus TV, Radio, Online- und Printmedien folgten unserem Aufruf. Nach einer kurzen Einführung zur Verkehrssicherheit durch meinen Vorgesetzten stellte ich anschliessend drei verkehrssicherheitsrelevante Örtlichkeiten vor. Dabei begleitete mich das Kamerateam von Telebasel 2019 entlang der gewählten Route (🌍2).

Der Spaziergang startete am Steinentorberg. Diese Stelle war 2015 ein Unfallschwerpunkt. Innerhalb von drei Jahren kam es zu drei Einbiegeunfällen zwischen Personenwagen und Velofahrenden. Der Grund dafür war jeweils die fehlende Sicht: Die von der Heuwaage kommenden Autofahrenden sahen die Velofahrenden durch die spitzwinklige Einmündung und das Geländer erst spät. Anfangs 2017 tauschte die Verwaltung deshalb das Signal "kein Vortritt" zur heute bestehenden Stop-Signalisation aus. Zusätzlich verlängerte das Tiefbauamt die rote Einfärbung auf dem Heuwaage-Viadukt Richtung Steinenberg und verkürzte den vom Steinentorberg her kommenden bestehenden Radstreifen (Abb. 4). Dadurch kann sich der motorisierte Individualverkehr stärker auf das Eingliedern in den Verkehr konzentrieren und die Velofahrenden erkennen früher den Konfliktpunkt. Die genannten Massnahmen beantragte der Dienst für Verkehrssicherheit insbesondere zum Schutz für Velofahrende. Seit der Einführung der Massnahmen registrierte die Kantonspolizei dort keine Verkehrsunfälle mit Velobeteiligung mehr. Die Stop-Signalisation ist an dieser Stelle die aktuell beste Lösung: Eine bauliche Anpassung für eine deutliche Verbesserung wäre aufgrund der bestehenden Bauwerke sehr aufwändig (Parkhaus und Brücke).

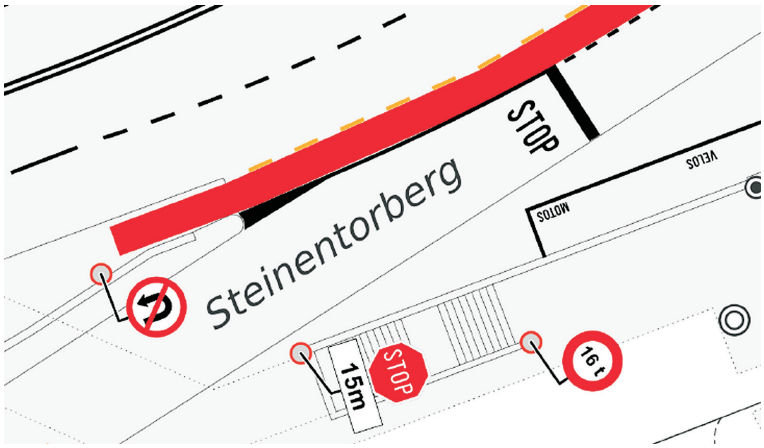

Abb. 4 Situation heute: Stop-Signalisation und verlängerter rot eingefärbter Radstreifen. Nicht sichtbar ist der eingekürzte Radstreifen (Quelle: Verwaltungsinternes Web-GIS, GeoViewer TBA, Tiefbauamt Basel-Stadt 2019, Eingesehen am 23.09.2019).

Die zweite Örtlichkeit auf dem Medienrundgang war der Centralbahnplatz. Das ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt, wo sich viele unterschiedliche Verkehrsmittel kreuzen: Bus, Tram, Velo, Taxi sowie Fussgängerinnen und Fussgänger (Abb. 5). Die Situation gestaltet sich vor dem Bahnhofsgebäude daher unübersichtlich. Obwohl anzunehmen wäre, dass sich hier aufgrund des hohen Menschenaufkommens und der Unübersichtlichkeit viele Verkehrsunfälle ereignen, ist jedoch das Gegenteil der Fall. Die Polizei erfasste von 2010 bis Mitte 2019 14 Verkehrsunfälle. Es ist daher weder ein Unfallschwerpunkt noch wurden pro Jahr mehr als drei Verkehrsunfälle erfasst. An dieser Örtlichkeit kommt es zu verhältnismässig wenigen Unfällen, da Verkehrsteilnehmende den Bahnhofsplatz als unsicher wahrnehmen und sich daher entsprechend vorsichtig verhalten.

Abb. 5 Centralbahnplatz mit Bus, Tram, Taxi, Velo und Fussgänger. (Orthofoto 2018, 🌍1)

Mit der nötigen Rücksichtnahme und Toleranz sind solche komplexen Örtlichkeiten für die meisten Personen überquerbar. Gefährliche Situationen entstehen dort insbesondere durch Fehlverhalten und Ablenkung, beispielsweise wenn ein Fussgänger auf das Smartphone fixiert ist. Anspruchsvoll gestaltet sich der Bahnhofsplatz vor allem für Schulkinder, betagte Menschen oder körperlich eingeschränkte Personen. Deshalb empfiehlt die Verkehrsprävention den Schulkindern, diese Situation zu meiden und eine alternative Route zu wählen.

Die dritte Station des Spaziergangs befand sich in der Güterstrasse beim Bahnhofsausgang. Hier klärte ich die Medienschaffenden über gefährliche Situationen durch Falschparkieren auf. Entlang dieser Strasse parkieren Autofahrende täglich im Halteverbot oder lassen Beifahrende vor dem Bahnhof und direkt beim Fussgängerstreifen aussteigen. Sie gefährden damit andere Personen. Durch das falsch abgestellte Auto wird die Sicht für den fahrenden Verkehr auf die Fussgänger und Fussgängerinnen verdeckt. Somit werden sowohl das Überqueren des Fussgängerstreifens als auch das freie Queren gefährlich.

Der Spaziergang zeigte auf, dass mit der nötigen Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmende auch komplexe Situationen nicht zwingend zu Verkehrsunfällen führen müssen. Aufgrund von falschem Verhalten im Verkehr, wie beispielsweise dem Falschparkieren oder Halten vor dem Fussgängerstreifen, werden jedoch vor allem die verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden stark gefährdet.

3 Hinweise für den Berufseinstieg

Nach dem Studium steht Geographieabsolvierenden eine grosse Vielfalt an möglichen Tätigkeitsfeldern offen. Aus meiner Erfahrung ist der Berufseinstieg am einfachsten, wenn bereits während des Studiums einer berufsrelevanten Tätigkeit nachgegangen und frühzeitig mittels Praktika Erfahrung gesammelt wird. Diese zusätzlichen Aktivitäten können beim Bewerbungsprozess nach dem Studium den Ausschlag für eine Stelle geben.

Aufgrund der sehr breit gefächerten Ausbildung ist es für Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber schwierig einzuschätzen, warum sie Geographieabsolvierende anstellen sollten. Das widerspiegelt sich auch in den Ausschreibungen auf den Stellenportalen. Es wird vielfach nach spezifischen Kenntnissen und Kompetenzen, wie beispielsweise GIS-Erfahrung, gesucht und nicht explizit nach spezifischen Abschlüssen. Für Absolvierende kann es sich deshalb lohnen, auf Jobportalen auch kompetenzorientierte Suchbegriffe einzugeben und im Motivationsschreiben stellenrelevante Kompetenzen hervorzuheben.

Bereits während des Studiums können zusätzliche Kompetenzen angeeignet werden, wie beispielsweise in Projektmanagement, Visualisierung oder allgemeinen IT-Kenntnissen. Bei der Universität Basel gibt es dafür das Fortbildungsprogramm, welches auch für Studierende attraktive und preiswerte Kurse anbietet (🌐3). Ebenfalls sehr hilfreich war das Angebot des Career Service Centers der Universität, welche Studierende in Fragen rund um den erfolgreichen Berufseinstieg unterstützt. Dank diesem Angebot konnte ich vor der ersten Bewerbung meinen Lebenslauf verbessern und erhielt nützliche Tipps zur Jobsuche (🌐4).

Literatur

ASTRA 2013. *Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente. Vollzugshilfe*. Zürich, 1–104. Online verfügbar: https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/dokumente/abteilung_strassenverkehrallgemein/issi-sibe/Vollzugshilfe%20-%20Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente%20ISSI.pdf [Eingesehen am 23.09.2019]

Kanton Basel-Stadt 2019. Verkehrssicherheitsplan Basel-Stadt. Basel, 1–10. Online verfügbar (Ende der-Seite): https://www.bs.ch/nm/2019-verkehrssicherheitsplan-basel-stadt-verabschiedet-rr.html [Eingesehen am 23.09.2019]

Internetquellen

🌐1 Geoportal Kanton Basel-Stadt. https://map.geo.bs.ch/ [Eingesehen am 23.09.2019]

🌐2 Tele Basel (2019): Basler Polizei fordert mehr Achtsamkeit im Verkehr. Online verfügbar: https://telebasel.ch/2019/07/16/basler-polizei-fordert-mehr-achtsamkeit-im-verkehr/ [Eingesehen am 23.09.2019]

🌐3 https://fortbildung.unibas.ch [Eingesehen am 23.09.2019]

🌐4 https://www.unibas.ch/de/Universitaet/Administration-Services/Vizerektorat-Lehre/Student-Services/Career-Service-Center.html [Eingesehen am 23.09.2019]

Gesetzliche Grundlagen

Kanton Basel-Stadt (2015): SG 153.200 – Verordnung über die Kantonale Krisenorganisation (KKO VO). Online verfügbar: https://www.gesetzessammlung.bs.ch/app/de/texts_of_law/153.200/versions/3339 [Eingesehen am 23.9.2019]