



Vernehmlassungsentwurf vom 13. November 2018

Verkehrssicherheitsplan Basel-Stadt

Fassung für die externe Vernehmlassung

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage	3
1.1 Internationaler Vergleich	3
1.2 Bund: Via sicura	4
1.3 Verkehrsunfallgeschehen in Basel-Stadt	5
1.4 Verkehrsunfallursachen und -schwere.....	6
1.5 Bisherige Massnahmen.....	7
2. Legislaturziel und Vision	8
2.1 Auftrag.....	8
3. Erarbeitung des Verkehrssicherheitsplans	9
4. Kernanliegen der Verkehrssicherheit	10
4.1 Verkehrssicherheitsstrategie.....	11
4.2 Verkehrssicherheitsstruktur.....	11
4.3 Verkehrskultur	13
4.4 Unterstützende Massnahmen	13
5. Massnahmen ausserhalb des Verkehrssicherheitsplans	14
5.1 Massnahmen auf kantonaler Ebene	14
5.2 Massnahmen auf nationaler Ebene	14
5.3 Nicht weiterverfolgte Massnahmen.....	14
6. Finanzielle Auswirkungen	15
6.1 Kosten-Wirkungs-Analyse.....	15
6.2 Grobkostenschätzung	16
7. Anhänge	18
7.1 Literaturverzeichnis	18
7.2 Liste der Beteiligten.....	19
7.3 Glossar	20

Fassung für die externe Vernehmlassung

1. Ausgangslage

1.1 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 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 belegt zusammen mit Norwegen den ersten Platz und gehört weltweit zu den führenden Nationen im Bereich der Verkehrssicherheit.

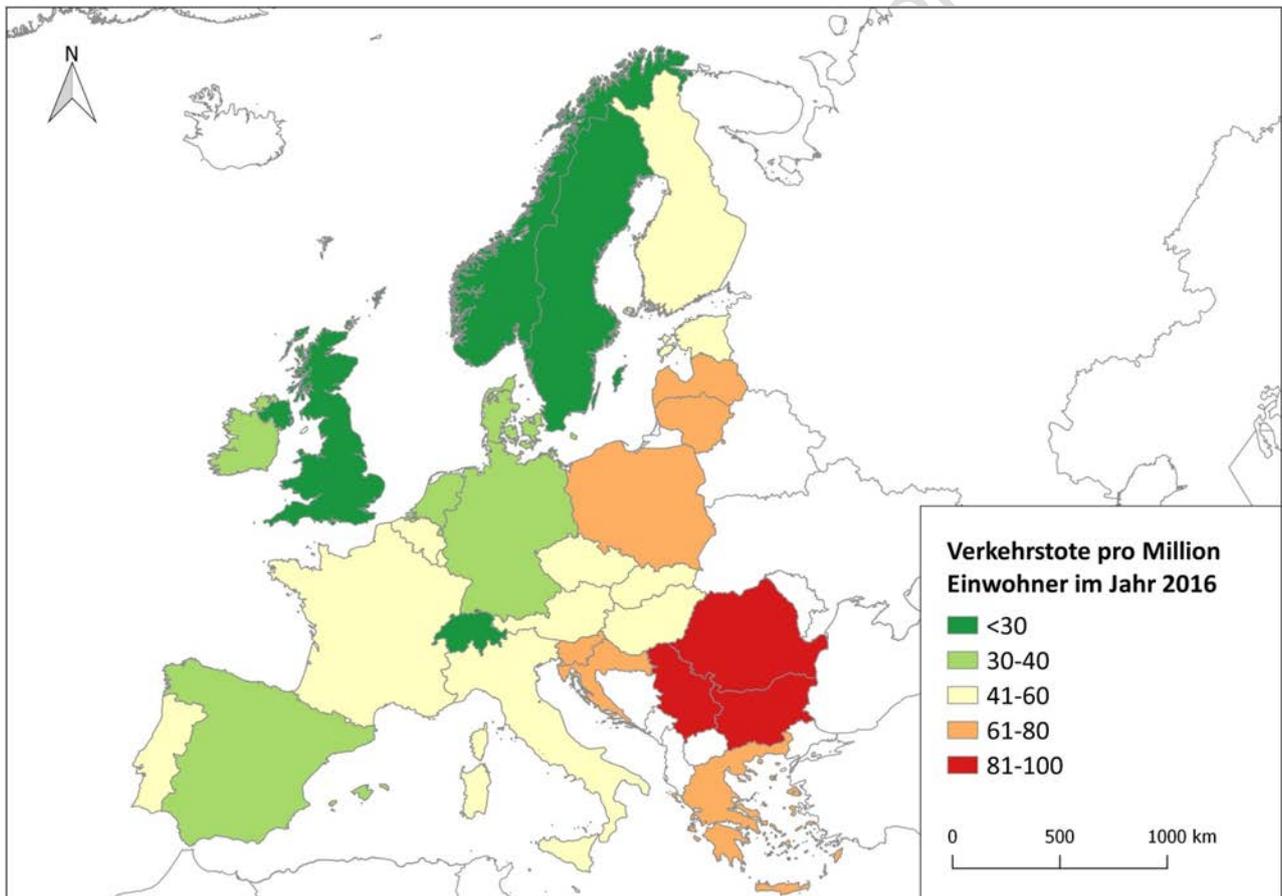


Abbildung 1: Verkehrstote pro Million Einwohner in Europa, 2016

Quelle: ETSC (2017, Seite 32). Kartengrundlage: EuroGeographics (2017)

Rang	Land	Verkehrstote	Bevölkerung	Verkehrstote pro Mio. EW
1	Norwegen	135	5'213'985	26
1	Schweiz	216	8'325'194	26
3	Schweden	270	9'851'017	27
4	Vereinigtes Königreich	1'878	65'382'556	29
5	Dänemark	211	5'707'251	37
5	Niederlande	629	16'979'120	37
7	Spanien	1'797	46'438'422	39
7	Israel	335	8'630'700	39
7	Deutschland	3'214	82'162'000	39
10	Irland	188	4'757'976	40

Tabelle 1: Verkehrstote im Jahr 2016 pro Million Einwohner in Europa, Top 10

Anmerkung: Vergleiche der Verkehrsunfalltoden sind mit Unsicherheiten behaftet aufgrund der unterschiedlichen Gegebenheiten, Unfallauswertungsmethoden und Definitionen (Zeitraum) etc. Gewisse Bevölkerungszahlen sind nationale Schätzungen für das Jahr 2016.

Quelle: ETSC (2017, Seite 32)

1.2 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 diverse Massnahmen formuliert (Tabelle 2) und etappenweise eingeführt. Etliche Massnahmen benötigten Gesetzesänderungen. Dazu gehörten beispielsweise das Tagfahrlicht-Obligatorium oder die härtere Bestrafung von sogenannten Raserdelikten (ASTRA 2015).

Inkrafttreten	Massnahmen
1. Januar 2013	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastrukturmassnahme: Verbesserung der Fussgängerstreifen • Keine Begleitung auf Lernfahrten durch Personen, die nur den Führerausweis auf Probe besitzen • Abklärung der Fahreignung oder der Fahrkompetenz • Raserdelikte (Definition); höhere Mindestentzugsdauer des Führerausweises bei Raserdelikten; höhere Strafandrohung bei Raserdelikten • Neudefinition des Mindestalters für Radfahrerinnen und Radfahrer • Mindestalter für Fuhrleute • Einziehung und Verwertung von Motorfahrzeugen bei skrupelloser Tatbegehung • Verbot von entgeltlichen oder öffentlichen Warnungen vor Verkehrskontrollen • Optimierung der Strassenverkehrsunfallstatistik • Einsatz für grenzüberschreitende Strafverfolgung
1. Juli 2013	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastrukturmassnahme: Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen analysieren und beheben; Benennung eines Sicherheitsbeauftragten; Bereitstellung von Vollzugshilfen
1. Januar 2014	<ul style="list-style-type: none"> • Verbot für bestimmte Personengruppen, unter Alkoholeinfluss zu fahren • Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag • Einführung einer Schadensverlaufserklärung • Straffung des Ordnungsbussenverfahrens
1. Juli 2014	<ul style="list-style-type: none"> • Abklärung der Fahreignung bei hoher Alkoholisierung
1. Januar 2015	<ul style="list-style-type: none"> • Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

Inkrafttreten	Massnahmen
1. Juli 2016	<ul style="list-style-type: none"> • Qualitätssicherung bei der Fahreignungsabklärung und Aktualisierung der medizinischen Mindestanforderungen
1. Oktober 2016	<ul style="list-style-type: none"> • Beweissichere Atemalkoholprobe
Nicht vor 2019 geplant	<ul style="list-style-type: none"> • Nachschulung von fehlbaren Fahrzeuglenkern und Fahrzeuglenkerinnen • Einsatz von Datenaufzeichnungsgeräten bei Geschwindigkeitsdelinquenten • Alkohol-Wegfahrsperre

Tabelle 2: Massnahmengruppen von «Via sicura»

Quelle: 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.

1.3 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 im Strassenverkehr im Kantonsgebiet 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.

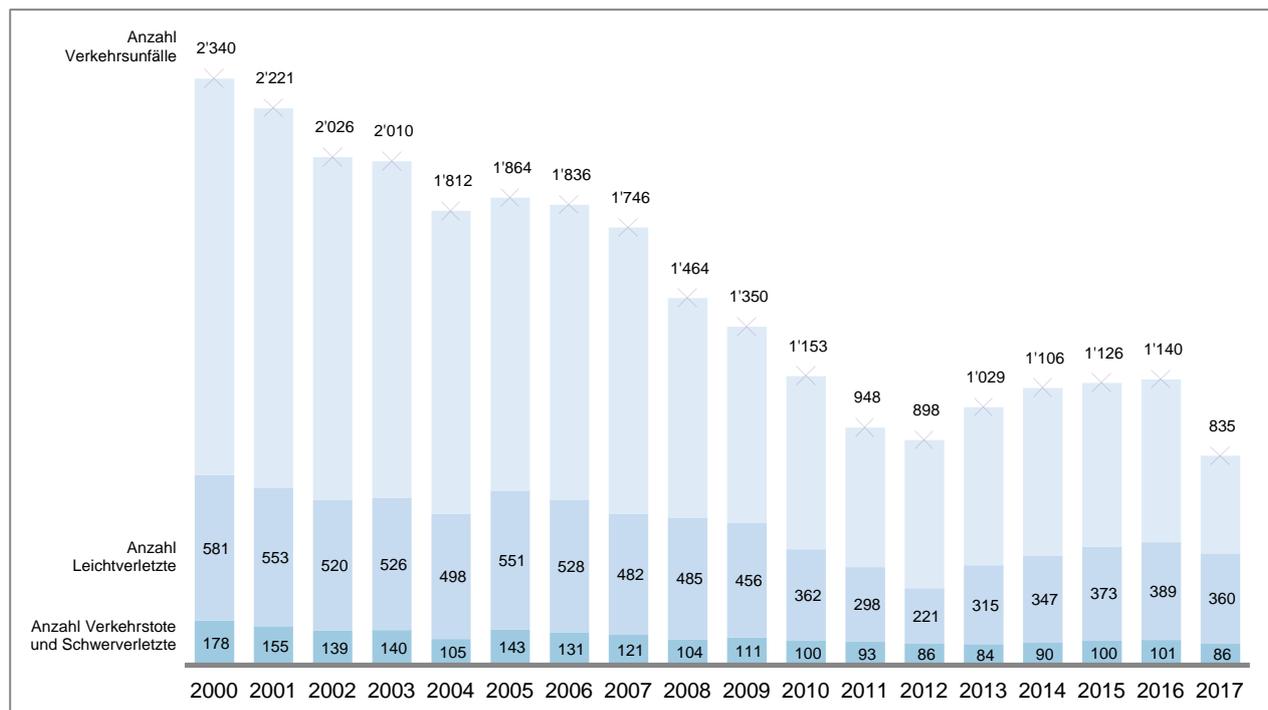


Abbildung 2: Anzahl Verkehrsunfälle und Personenschäden im Kanton Basel-Stadt zwischen 2000 und 2017

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

Veränderung von 2016 bis 2017: neu ohne Parkschäden. Quelle: Verkehrsunfallstatistiken 2000-2017

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). Diese Unfälle erscheinen somit nicht in der Statistik. Dadurch werden existierende Unfallschwerpunkte nicht frühzeitig erkannt.

1.4 Verkehrsunfallursachen und -schwere

Die Ursachen für Verkehrsunfälle sind in Tabelle 3 ausgewiesen. Die Missachtung des Vortritts führte zu einer Vielzahl von Verkehrsunfällen.

Ursache	Ø 2014-2016	2017	Veränderung
Vortritt	192	173	-10.1%
zu nahes Aufschliessen	104	117	+12.5%
Alkohol	77	81	+5.2%
Geschwindigkeit	85	39	-54.1%
Missachten von Rotlicht	36	29	-20.2%
Bedienung Geräte	24	29	+22.5%
Verhalten des Fussgängers	40	26	-35.5%
Öffnen der Wagentür	23	24	+2.9%
Medikamente und Drogen	23	13	-44.3%

Tabelle 3: Ursachen für Verkehrsunfälle, Kanton Basel-Stadt

Quelle: Verkehrsunfallstatistiken 2014-2017

Der Vergleich der Durchschnittswerte von 2014 bis 2016 mit den aktuellen Verkehrsunfallzahlen von 2017 weisen eine Abnahme von verunfallten Fussgängern und Velofahrenden aus und eine Zunahme bei Elektrofahradunfällen (Tabelle 4). Bei der Fahrzeugkategorie Motorrad nahm die Anzahl Unfälle leicht ab, bei den leichten Motorwagen zu.

Ein Städtevergleich des Velofahrens (ASTRA 2013, S. 8) zeigt ein erfreuliches Bild. Von den zehn grössten Schweizer Städten ist in Basel die Wahrscheinlichkeit, mit dem Velo zu verunfallen, am geringsten. Im Vergleich dazu verunfallen Velofahrende pro gefahrenen Kilometer in Bern rund doppelt und in Zürich dreimal so häufig wie in Basel. Jedoch ist die Dunkelziffer bei Velounfällen sehr hoch. Gemäss Hochrechnungen der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) beträgt diese bis zu 90% (bfu 2016, S. 14). Die tatsächlichen Verkehrsunfallzahlen bei Velofahrenden sind dementsprechend nicht bekannt.

Verkehrsmittel	Ø 2014-2016	2017	Veränderung
Fussgänger	91	78	-14.0%
Fahrrad	168	161	-4.2%
Elektrofahrrad (E-Bike)	14	33	+135.7%
Motorrad	65	64	-2.0%
Leichte Motorwagen (≤ 3.5 t)	990	1'450	+46.5%

Tabelle 4: Anzahl verunfallte Personen nach Verkehrsmittel, Kanton Basel-Stadt

Anmerkung: Auswahl von Verkehrsmitteln

Quelle: Verkehrsunfallstatistiken 2014-2017

Die Tabelle 5 weist die Anzahl der im Strassenverkehr verunfallten Personen nach Unfallschwere aus. Die ungeschützten Verkehrsteilnehmenden, namentlich die Fussgänger und Velofahrenden, sind im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln überproportional stark unter den Verkehrstoten und Schwerverletzten vertreten.

Verkehrsmittel	Verkehrstote	Schwerverletzte	Leichtverletzte	Total 2017
Fussgänger	-	21	45	66
Fahrrad	1	30	100	131
Elektrofahrrad (E-Bike)	-	10	16	26
Motorfahrrad	-	1	4	5
Motorrad	-	13	42	55
Leichte Motorwagen (≤ 3.5 t)	-	6	128	134
Schwere Motorwagen (> 3.5 t)	-	1	1	2
Linienbusse (öV)	-	2	18	20
Tram	-	-	5	5
Bahn	-	-	-	-
Andere Fahrzeuge	-	1	1	2
Total	1	85	360	446

Tabelle 5: Anzahl verunfallte Personen nach Unfallschwere, Kanton Basel-Stadt

Quelle: Verkehrsunfallstatistik 2017

1.5 Bisherige 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.

2013 hat das ASTRA die Vollzugshilfen für die sechs Infrastruktursicherheitsinstrumente (ISSI) publiziert. Zwischenzeitlich hat der Kanton Basel-Stadt alle ISSI eingeführt und in die Planungsabläufe integriert. Die Unfallauswertung und die damit abgeleiteten Verbesserung der Strasseninfrastruktur hat in Basel eine langjährige Tradition, denn diese wird bereits seit ca. 1950 an-

gewandt. Alle neuen Infrastrukturprojekte werden einer Verkehrssicherheitsprüfung unterzogen und genehmigt. Festgestellte Mängel an den bestehenden Infrastrukturelementen werden aufgezeigt und wo möglich saniert. Als letztes ISSI wurde 2017 das Network Safety Management eingeführt. Damit werden Strassenabschnitte ermittelt, die höhere Verkehrsunfallzahlen aufweisen als erwartet wird. In einem nächsten Schritt werden diese Strassen vertieft untersucht.

Das Bau- und Verkehrsdepartement, Amt für Mobilität, entwickelte in enger Zusammenarbeit mit der Verkehrsprävention der Kantonspolizei Basel-Stadt die Kampagne «Fair im Verkehr». Die Kampagne fördert das gegenseitige Verständnis unter den Verkehrsteilnehmenden und verbessert das Verkehrsklima in Basel. Ein faires Miteinander im Verkehr ist für alle entspannter, was im hektischen Alltag manchmal vergessen geht.

Die relativ tiefen Verkehrsunfallzahlen im Kanton Basel-Stadt zeigen, dass der verfolgte integrale Ansatz der Verkehrssicherheit seine Wirkung zeigt. Jedoch werden nutzerspezifische Sicherheitsbedürfnisse noch nicht vollumfänglich berücksichtigt. An diesem Punkt setzt der vorliegende Verkehrssicherheitsplan an.

2. Legislaturziel und Vision

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.

2.1 Auftrag

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 schwächsten 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.

3. Erarbeitung des Verkehrssicherheitsplans

2014 startete das Vorprojekt. Anfang 2015 wurden die Projektinhalte 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).

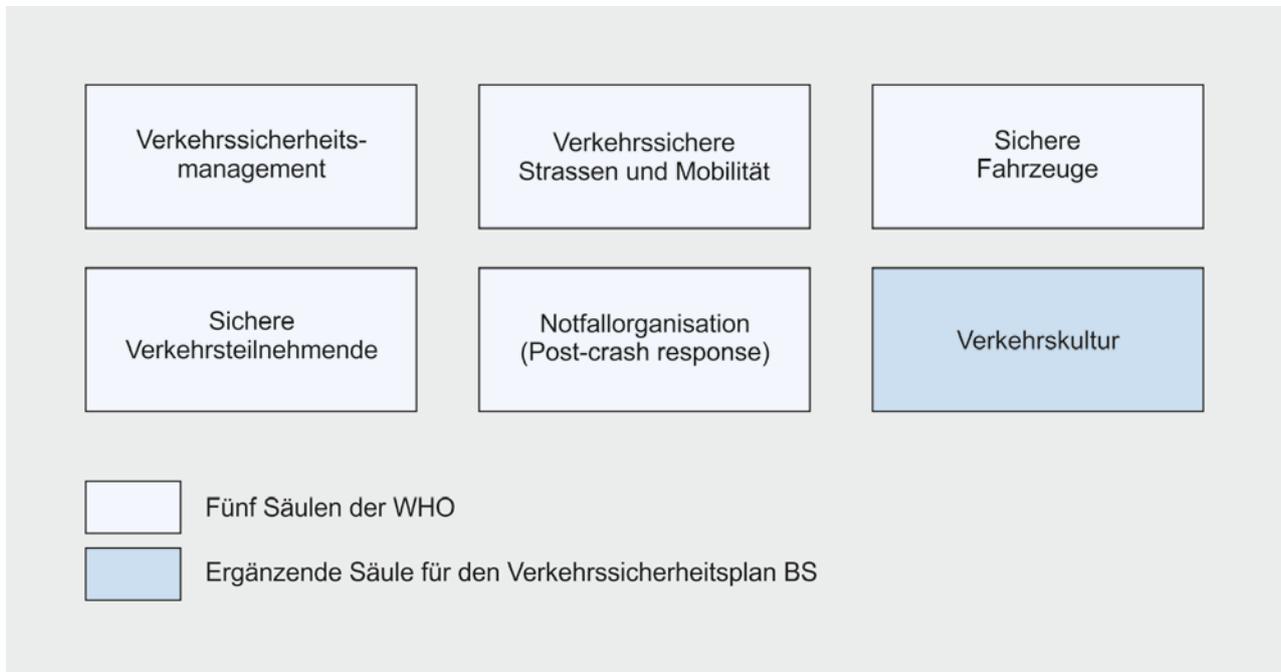


Abbildung 3: Teilprojekte

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

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. 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.

An der Erarbeitung des Verkehrssicherheitsplans waren Fachspezialistinnen und -spezialisten aus der Verwaltung und der Privatwirtschaft beteiligt (vgl. Anhang «Liste der Beteiligten»).

Die Projektleitung erachtete die Verkehrskultur als wichtige weitere Säule neben den technischen und gesetzlichen Bearbeitungsschwerpunkten. Als Verkehrskultur werden die im Strassenverkehr existierenden, über einen längeren Zeitraum entstandenen kollektiven Verhaltensweisen und das gemeinsame Wertesystem bezeichnet, das die tolerierbaren und nicht tolerierbaren Überschreitungen festlegt.

4. Kernanliegen der Verkehrssicherheit

Den zentralen Bestandteil des Verkehrssicherheitsplans Basel-Stadt bilden 22 Massnahmen. Die Gliederung erfolgt nach den Handlungsfeldern «Verkehrssicherheitsstrategie», «Verkehrssicherheitsstruktur» und «Verkehrskultur» (Abbildung 4).

Der erforderliche Aufwand, 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.

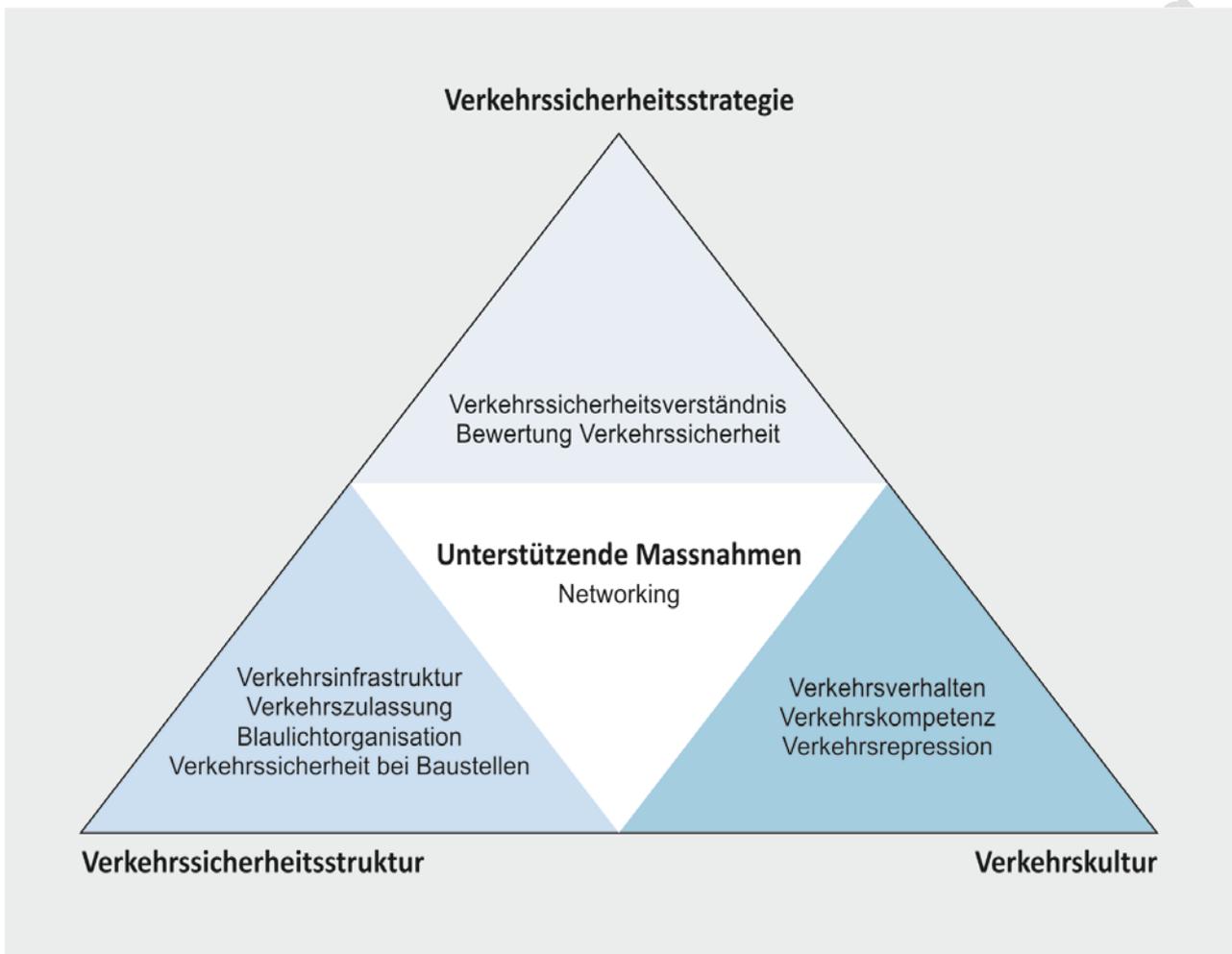


Abbildung 4: Zuordnung der Themenschwerpunkte zu den Handlungsfeldern

Quelle: Angelehnt an Kuster et al. (2011, Seite 268)

Für die verschiedenen Themenschwerpunkte wurde jeweils eine Zielsetzung formuliert, die in den nächsten Jahren verfolgt werden soll. Die Massnahmen eines Themenschwerpunkts bauen aufeinander auf.

4.1 Verkehrssicherheitsstrategie

4.1.1 Verkehrssicherheitsverständnis

Ziel: Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden, insbesondere der schwächeren, ist gewährleistet und wird optimiert. Das Verständnis für andere Verkehrsteilnehmende ist hoch.

Wirkung: Mit Hilfe von Planungsgrundsätzen, Merkblättern und weiteren Mitteln sollen einerseits die Zahl der Verkehrsunfälle gesenkt und die Unfallfolgen reduziert sowie andererseits ein hohes Kosten-Nutzen-Verhältnis erreicht werden.

Massnahme	Beschreibung	Status
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.	vorgesehen
1.1.2	Definieren von Nutzergruppen im Verkehr, deren Schutzbedarf und -ziel (inklusive Priorisierung)	vorgesehen
1.1.3	Aufzeigen von Konflikten zwischen den verschiedenen Nutzergruppen; schwächere Verkehrsteilnehmende schützen	vorgesehen

4.1.2 Bewertung Verkehrssicherheit

Ziel: Die verschiedenen Bereiche der Verkehrssicherheit können bewertet werden.

Wirkung: Ein einheitliches Bewertungssystem für die Elemente der Verkehrssicherheit verbessert die Projektbeurteilung und erhöht die Nachvollziehbarkeit und Glaubhaftigkeit von Entscheidungen.

Massnahme	Beschreibung	Status
1.2.1	Erstellen eines Kriterienkatalogs für die Bewertung der verkehrssicherheitsrelevanten Bereiche	eingeleitet

4.2 Verkehrssicherheitsstruktur

4.2.1 Verkehrsinfrastruktur

Ziel: Die Basler Strasseninfrastruktur verfügt über ein umfassendes Sicherheitsmanagementsystem und ist auf die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden ausgerichtet.

Wirkung: In allen Planungs-, Bau- und Betriebsphasen werden Verkehrssicherheitsbelange zur Verbesserung der Qualität der Strasseninfrastruktur mitberücksichtigt. Eine Meldeplattform für Verkehrsunfälle und Defizite an der Strasseninfrastruktur unterstützt das rasche Erkennen und Bearbeiten. Mittels der Einführung von Grundsätzen der Strassenraumgestaltung werden die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden bereits in der Planung berücksichtigt.

Massnahme	Beschreibung	Status
2.1.1	Einführen von Management Infrastruktur-Sicherheit (MISS), das die Verkehrssicherheit als Qualitätsmerkmal berücksichtigt	eingeleitet
2.1.2	Entwickeln und anwenden von selbsterklärenden und fehlerverzeihenden Elementen im Strassenraum in Ergänzung zu den bestehenden Normen	vorgesehen
2.1.3	Bereitstellen einer Meldeplattform für die Verkehrssicherheit mit der Möglichkeit, allfällige Sicherheitsmängel oder Gefahrenstellen einzugeben	vorgesehen

2.1.4	Senken der Dunkelziffer bei Verkehrsunfällen durch höheren Kenntnisstand über das Verkehrsunfallgeschehen	vorgesehen
-------	---	------------

4.2.2 Verkehrszulassung

Ziel: Verkehrssicherheitsunterstützende Fahrassistenzsysteme werden gefördert und nur fahrgereignete Personen und verkehrstaugliche Fahrzeuge befinden sich im Verkehr.

Wirkung: Durch periodische Kontrollen und klaren Zulassungskriterien kann die Anzahl nicht fahrgereigneter Personen sowie der nicht verkehrstauglichen Fahrzeuge gesenkt werden. Der vermehrte Einsatz von verkehrssicherheitsunterstützenden Fahrassistenzsystemen wird die Anzahl und die Schwere von Unfällen reduzieren.

Massnahme	Beschreibung	Status
2.2.1	Bereitstellen von aktuellen Informationen betreffend die unterschiedlichen Fahrassistenzsysteme über deren zweckmässigen Einsatz und Nutzen; Webseite	vorgesehen
2.2.2	Erhöhen des Kenntnisstande über neue Fahrzeuge (Trendfahrzeuge) und deren Zulassung; Informationskampagne	vorgesehen

4.2.3 Blaulichtorganisation

Ziel: Der Ausbildungsstand der Notfallorganisation ist hoch, und kurze Interventionszeiten sind gewährleistet.

Wirkung: Ein hoher Ausbildungsstand reduziert die Anzahl der Fehler in den Einsätzen. Kurze Interventionszeiten reduzieren das Ausmass von Verkehrsunfällen.

Massnahme	Beschreibung	Status
2.3.1	Einführen eines Ausbildungscontrolling und Debriefing nach Blaulichteinsätzen; hoher Ausbildungsstand	umgesetzt
2.3.2	Einführen einer Erfolgskontrolle der Hilfsfristen der Rettungssanität und Reduktion der Interventionszeit	umgesetzt

4.2.4 Verkehrssicherheit bei Baustellen

Ziel: Die Baustellen sind verkehrssicher.

Wirkung: Mit einer verbesserten Verkehrsplanung bei Baustellen, einer einheitlichen Umleitungssignalisation sowie einer verstärkten Ausbildung der Beteiligten können die Baustellen verkehrssicherer gestaltet werden. Dies wirkt sich positiv auf den Verkehrsfluss aus und reduziert die Konfliktsituationen für die Verkehrsteilnehmenden.

Massnahme	Beschreibung	Status
2.4.1	Überprüfen der Bewilligungsprozesse bei Baugesuchen und baulicher Allmendnutzung, um die Verkehrsplanung bei Baustellen als Vorgabe einzuführen	eingeleitet
2.4.2	Anbieten von periodischen Aus-/Weiterbildungen für Baustellenverantwortliche (Unternehmung und Verwaltung)	eingeleitet
2.4.3	Beschaffen und bewirtschaften der einheitlichen Umleitungssignalisation bei Baustellen; erhöhte Wiedererkennbarkeit	eingeleitet

4.3 Verkehrskultur

4.3.1 Verkehrsverhalten

Ziel: Die Verkehrskultur in Basel ist definiert, kommuniziert und wird gelebt. Alle Verkehrsteilnehmenden können die Verkehrsräume in einem freundlichen Miteinander erleben und sind gleichberechtigt.

Wirkung: Ein von allen Interessengruppen einheitliches Verständnis über die Verkehrskultur reduziert das Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmenden (z.B. Kampagne «Fair im Verkehr»). Das Bewusstsein kann im Bereich Geschwindigkeit durch zusätzliche Selbstkontrollen weiter erhöht werden.

Massnahme	Beschreibung	Status
3.1.1	Erhöhen der Anzahl von Geschwindigkeits-Selbstkontrollen («Smiley»)	vorgesehen

4.3.2 Verkehrskompetenz

Ziel: Die Verkehrskompetenz der Verkehrsteilnehmenden wird kontinuierlich gesteigert.

Wirkung: Mit Hilfe von Informationskampagnen, Ausbildungsunterlagen und Kursen zu unterschiedlichen Themen wird die Verkehrskompetenz der Verkehrsteilnehmenden kontinuierlich gesteigert. Dies führt zu verbessertem Einschätzungsvermögen der eigenen Fahrfähigkeit und zu verbessertem Fahrverhalten.

Massnahme	Beschreibung	Status
3.2.1	Alle Verkehrsteilnehmenden aktuell und rasch über Neuerungen im Verkehr informieren: Informationskampagne, Webseite	vorgesehen
3.2.2	Bereitstellen von Schulungsmaterialien für weitergehende Verkehrsausbildung, z.B. bei fehlender Fahrpraxis oder Fahren im Alter	vorgesehen

4.3.3 Verkehrsrepression

Ziel: Die repressiven Folgen von Fehlverhalten sind definiert und adäquat auf die Schwere abgestimmt.

Wirkung: Die Repression wird vereinfacht und konsequent auf die Verkehrssicherheit ausgerichtet. Dies führt zu einem besseren Verständnis und zur Akzeptanz der Verkehrsregeln. Das Fehlverhalten im Strassenverkehr wird reduziert.

Massnahme	Beschreibung	Status
3.3.1	Erstellen eines Verkehrsknigge (10 «No-Gos» festlegen); Die Verkehrsregeln werden verstanden und eingehalten.	vorgesehen
3.3.2	Anpassung des Verkehrsrepressionskonzepts für die Erhöhung der Transparenz und Akzeptanz der Verkehrsregeln	vorgesehen

4.4 Unterstützende Massnahmen

4.4.1 Networking

Ziel: Der Kanton Basel-Stadt ist in Verkehrssicherheitsgremien vertreten und kann in den Gremien Einfluss nehmen.

Wirkung: Mit der Vertretung in den wichtigsten nationalen Verkehrssicherheitsgremien kann der Kanton Anliegen aus dem urbanen Umfeld einbringen.

Massnahme	Beschreibung	Status
4.1.1	Der Kanton Basel-Stadt ist in den nationalen und internationalen Verkehrssicherheitsgremien vertreten.	eingeleitet
4.1.2	Mitwirkung in der Arbeitsgruppe für urbane Verkehrssicherheit; bessere Vernetzung zwischen den Städten	eingeleitet

5. Massnahmen ausserhalb des Verkehrssicherheitsplans

5.1 Massnahmen auf kantonaler Ebene

Der Kanton verfolgt bereits zahlreiche Massnahmen, die einen Beitrag an die Verkehrssicherheit leisten, aber über den Kernfokus Sicherheit hinausgehen. Dazu gehören Massnahmen zur effizienten Nutzung der Verkehrsflächen sowie die Förderung umweltgerechter Verkehrsmittel (z.B. Tramnetzentwicklung, Umsetzung von Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen gemäss Teilrichtplänen, Pendlerfonds, Verkehrslenkungskonzept etc.) Sie erhöhen die Lebensqualität in Basel. Die folgenden Massnahmen wurden in der Erarbeitung des vorliegenden Verkehrssicherheitsplans ergänzend formuliert und werden bzw. wurden anderweitig weiterverfolgt:

Massnahme	Beschreibung
Mobility Pricing/Road Pricing	Steigerung der Lebensqualität durch die Reduktion des motorisierten Individualverkehrsaufkommens in Basel.
Parkraumbewirtschaftung	Vgl. Parkierungspolitik Basel-Stadt

5.2 Massnahmen auf nationaler Ebene

Diverse Massnahmen, die erarbeitet worden sind, können nicht auf kantonaler Ebene umgesetzt werden. Der Kanton setzt sich beim Bund für die Umsetzung folgender verkehrssicherheitsfördernden Massnahmen ein und nimmt aktiv Einfluss auf die Gestaltung der Rechtsprozesse:

Massnahme	Beschreibung
Rechtssicherheit im urbanen Umfeld	Die verkehrssicherheitsrelevanten, rechtlichen Aspekte für das urbane Umfeld werden gebührend berücksichtigt. Diese werden mit dem ASTRA zeitnah ausgearbeitet und umfassen Definitionen, Kontrollmöglichkeiten und Rechtsverfahren.
Informationskampagne Verhalten Blaulichtfahrzeuge	Die Informationskampagne zeigt den Verkehrsteilnehmenden auf, wie sie sich gegenüber den Blaulichtfahrzeugen verhalten sollen. Der allgemeine Wissensstand zu dieser Thematik erhöht sich. Durch das korrekte Verhalten reduziert sich die Interventionszeit. Dies ist auf Bundesebene bereits in Umsetzung.
Bonus-/Malus-System	Mit dem Bonus-/Malus-System werden positive Anreize geschaffen, damit sich die Verkehrsteilnehmenden richtig verhalten. Das Fehlverhalten im Strassenverkehr wird reduziert.

5.3 Nicht weiterverfolgte Massnahmen

Massnahme	Beschreibung
Befristeter Fahrausweis	Nur fahrfähige und fahrgerechte Personen fahren im Verkehr. Die periodische Überprüfung der Fahreignung führt zu einer Abnahme von nicht fahrgerechten Personen im Strassenverkehr.
Informationskampagne Medikamente, Drogen, Alkohol	Alle Verkehrsteilnehmende sind über die Wirkung von Medikamenten, Drogen und Alkohol auf die Fahrfähigkeit informiert. Die Sensibilisierung über die Wirkung hat zur Folge, dass weniger fahrunfähige Personen im Verkehr unterwegs sind. Die Anzahl Verkehrsunfälle sinkt.

6. Finanzielle Auswirkungen

6.1 Kosten-Wirkungs-Analyse

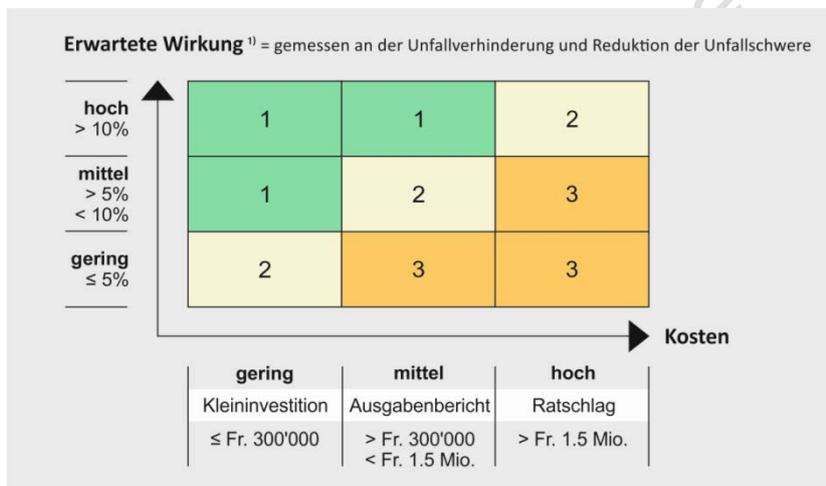
Die Bewertung der Massnahmenvorschläge erfolgte über das Verhältnis von Kosten und Wirkung (Abbildung 5). Umfangreiche Recherchen zur Abschätzung des Wirkungsgrads beziehungsweise zur Reduktion von Unfällen zeigten, dass diesbezüglich keine fundierten Daten vorhanden sind. Deshalb wurde die Kosten-Wirkungs-Kennziffer (KW-Kz.) eingeführt, woraus sich die Umsetzungspriorität ableitet (1 = hohe Priorität, 2 = mittlere Priorität, 3 = geringe Priorität).

Die erwartete Wirkung umfasst das Verhindern von Verkehrsunfällen sowie die Reduktion der Unfallschwere, also sowohl die aktive als auch die passive Verkehrssicherheit. Die Einschätzung gilt für die Veränderung nach Inkrafttreten der jeweiligen Massnahme. Folgende Kategorisierung wird verwendet:

- Gering: Reduktion weniger 5%
- Mittel: Reduktion um 5% bis 10%
- Hoch: Reduktion um mehr als 10%

Bei den Kosten ist der zu erbringende Aufwand, bezogen auf die Umsetzungsdauer bis zu einer allfälligen Wirkung, mitberücksichtigt. Ausgewiesen werden bei der Klassifizierung nur Ausgaben Dritter, d.h. externe Kosten, keine verwaltungsinternen Kosten.

Die vorgeschlagenen Massnahmen im Rahmen des Verkehrssicherheitsplans Basel-Stadt weisen ausnahmslos Kosten-Wirkungs-Kennziffern von 1 und 2 aus.



Anmerkung:

Kosten-Wirkungs-Kennziffern

- 1 = Hohe Priorität
- 2 = Mittlere Priorität
- 3 = Geringe Priorität

Es existieren keine einheitlichen internationalen Benchmarks zur Verkehrssicherheit. Eine Reduktion der Verkehrsunfälle um 10% gilt bereits als eine hohe Wirkung.

Abbildung 5: Kosten-Wirkungs-Matrix für die Verkehrssicherheitsmassnahmen

6.2 Grobkostenschätzung

Für jede einzelne Massnahme wurde aufgrund des geschätzten Aufwands eine Grobkostenschätzung vorgenommen. Der Umsetzungszeitraum der Massnahmen wurde auf zehn Jahre ausgelegt, basierend auf Erfahrungswerten der Präventionsarbeit, um eine nachhaltige Wirkung zu erzielen.

Die vorliegenden Kostenschätzungen haben eine Genauigkeit von +/- 30% analog der Vorstudie bei einem Bauprojekt.

1 Verkehrssicherheitsstrategie	<i>Einmalige Ausgaben</i>	<i>Wiederkehrende Ausgaben</i>
1.1 Verkehrssicherheitsstrategie		
1.1.1 Basler Charta für Verkehrssicherheit	25'000	20'000
1.1.2 Nutzergruppen und Schutzbedarf	25'000	0
1.1.3 Konflikte aufzeigen zwischen den Nutzergruppen	0	0
1.2 Bewertung Verkehrssicherheit		
1.2.1 Kriterienkatalog	50'000	0
2 Verkehrssicherheitsstruktur		
2.1 Verkehrsinfrastruktur		
2.1.1 Einführung Management Infrastruktur-Sicherheit	0	0
2.1.2 Strassenraumgestaltung	50'000	0
2.1.3 Meldeplattform Verkehrssicherheit	130'000	12'500
2.1.4 Kenntnisstand Unfallgeschehen	100'000	0
2.2 Verkehrszulassung		
2.2.1 Informationskampagne Fahrassistenzsysteme	50'000	12'500
2.2.2 Informationskampagne neue Fahrzeuge	75'000	12'500
2.3 Blaulichtorganisation		
2.3.1 Ausbildungscontrolling und Debriefing	0	0
2.3.2 Erfolgskontrolle der Hilfsfristen	0	0
2.4 Verkehrssicherheit bei Baustellen		
2.4.1 Verkehrsplanung bei Baustellen	100'000	0
2.4.2 Aus-/Weiterbildung Baustellenverantwortliche	50'000	12'500
2.4.3 Einheitliche Umleitungssignalisation	80'000	25'000
3 Verkehrskultur		
3.1 Verkehrskultur		
3.1.1 Selbstkontrollen («Smiley»)	100'000	25'000
3.2 Verkehrskompetenz		
3.2.1 Informationskampagne Neuerungen im Verkehr	45'000	12'500
3.2.2 Schulungsmaterialien	50'000	6'500
3.3 Verkehrsrepression		
3.3.1 Verkehrsknigge, 10 «No-Gos»	75'000	12'500

3.3.2 Anpassung des Verkehrsrepressionskonzept	60'000	12'500
4 Unterstützende Massnahmen	<i>Einmalige Ausgaben</i>	<i>Wiederkehrende Ausgaben</i>
4.1 Networking		
4.1.1 Teilnahme an Verkehrssicherheitsgremien	0	5'000
4.1.2 Arbeitsgruppe urbane Verkehrssicherheit	0	0
Total	1'065'000	169'000

Tabelle 6: Übersicht der geschätzten externen Kosten¹

¹ Kosten für Leistungen, die nicht durch die Kantonale Verwaltung erbracht werden können.

7. Anhänge

7.1 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 (2013) (Hrsg.): Städtevergleich zur Verkehrssicherheit. Verkehrsverunfallte in den zehn grössten Städten der Schweiz

<https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/35021.pdf>

[Stand: 13.09.2016]

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]

bfu (2016) (Hrsg.): Statistik der Nichtberufsunfälle und des Sicherheitsniveaus in der Schweiz: STATUS 2016

http://www.suchtmonitoring.ch/docs/library/bfu_beratungsstelle_fur_unfallverhutung_tva7s9s3otxd.pdf

[Stand: 22.03.2017]

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

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

[Stand: 20.06.2017]

EuroGeographics (2017) (Hrsg.): EuroBoundaryMap

<http://www.eurogeographics.org/products-and-services/euroboundarymap>

[Stand: 30.06.2017]

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]

Kuster et al. (2011): Handbuch Projektmanagement. 3. Aufl., Heidelberg: Springer-Verlag

VSS (2013) (Hrsg.): Strassenverkehrssicherheit. Folgeabschätzung. SNR 641 721

<http://www.vss.ch/de/shop/show-item/product/11854/>

[Stand: 07.09.2016]

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]

7.2 Liste der Beteiligten

Auftraggeber	
Regierungsrat Baschi Dürr	Vorsteher Justiz- und Sicherheitsdepartement Basel-Stadt
Projektsteuerung	
Martin Roth	Justiz- und Sicherheitsdepartement Basel-Stadt, Kantonspolizei
Roger Reinauer	Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt, Tiefbauamt
Bernhard Frey Jäggi	Justiz- und Sicherheitsdepartement Basel-Stadt, Kantonspolizei
Martin Ritschard	Justiz- und Sicherheitsdepartement Basel-Stadt, Generalsekretariat
Projektleitung	
Martin Bischofberger	Justiz- und Sicherheitsdepartement Basel-Stadt, Kantonspolizei
Alex Scheiwiler	Risk & Safety AG
Eva Scheurer	Gesundheitsdepartement Basel-Stadt, Institut für Rechtsmedizin
Silvio Suter	Justiz- und Sicherheitsdepartement Basel-Stadt, Kantonspolizei
Teilprojektleitung	
Barbara Alder	Präsidialdepartement Basel-Stadt, Kantons- und Stadtentwicklung
Andreas Flück	Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt, Tiefbauamt
Carlos Planella	Justiz- und Sicherheitsdepartement Basel-Stadt, Kantonspolizei
Peter Schmutz	Justiz- und Sicherheitsdepartement Basel-Stadt, Kantonspolizei
Nathalia Wehrli	Justiz- und Sicherheitsdepartement Basel-Stadt, Kantonspolizei
Katharina Weibel	Justiz- und Sicherheitsdepartement Basel-Stadt, Rettung
Teilprojektmitarbeitende	
Guido Aregger	Sicherheitsdirektion BL, Motorfahrzeugprüfstation beider Basel
Barbara Auer	Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt, Amt für Mobilität
Jörg Beckmann	TCS Mobilitätsakademie
Eveline Bohnenblust	Gesundheitsdepartement Basel-Stadt, Gesundheitsdienste
Franco Castronari	Justiz- und Sicherheitsdepartement Basel-Stadt, Kantonspolizei
Sabine Degener	Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu, Verkehrstechnik
Anne-Laure Dusseiller Pavei	Justiz- und Sicherheitsdepartement Basel-Stadt, Kantonspolizei
Martina Dvoracek	Büro für Mobilität AG
Christian Egeler	Rapp Trans AG, Verkehr & Transport
Beat Fritschi	Volvo Car Switzerland AG
Martin Gabi	Justiz- und Sicherheitsdepartement Basel-Stadt, Rettung
Kathrin Gerlach	Gesundheitsdepartement Basel-Stadt, Institut für Rechtsmedizin
Alexandra Gutzwiller	Justiz- und Sicherheitsdepartement Basel-Stadt, Kantonspolizei
Tomislav Hazler	Justiz- und Sicherheitsdepartement Basel-Stadt, Staatsanwaltschaft
Albin Hugentobler	Justiz- und Sicherheitsdepartement Basel-Stadt, Kantonspolizei
Marc Lüthy	Justiz- und Sicherheitsdepartement Basel-Stadt, Rettung
Paolo Maltese	Basler Verkehrsbetriebe BVB, Markt & Netz
Rolf Pfeiffer	Driveswiss
Beat Rutishauser	GeKom GmbH
Daniel Schneider	Erziehungsdepartement Basel-Stadt, Volksschulen

Markus Sennhauser	Justiz- und Sicherheitsdepartement Basel-Stadt, Kantonspolizei
Markus Sommerhalder	Justiz- und Sicherheitsdepartement Basel-Stadt, Kantonspolizei
Rolf Thommen	Justiz- und Sicherheitsdepartement Basel-Stadt, Kantonspolizei
Martin Weibel	Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt, Amt für Mobilität
Regula Wick	Gesundheitsdepartement Basel-Stadt, Institut für Rechtsmedizin
Matthias Wiesinger	Präsidialdepartement Basel-Stadt, Kantons- und Stadtentwicklung
Bettina Zahnd-Sinzig	AXA Winterthur
Nadine Zurkinder	Justiz- und Sicherheitsdepartement Basel-Stadt, Kantonspolizei

7.3 Glossar

Begriff	Definition
Einzelunfallstelle	Die Einzelunfallstelle ist über ein Einzelereignis eines Strassenverkehrsunfalls mit vielen Verletzten, hoher Schwere oder grossem öffentlichen Interesse definiert.
Fahreignung	Allgemeine, zeitlich nicht umschriebene und nicht ereignisbezogene, physische und psychische Eignung zum sicheren Lenken eines Motorfahrzeugs im Strassenverkehr.
Fahrfähigkeit	Momentane, zeitlich umschriebene sowie ereignisbezogene, physische und psychische Befähigung zum sicheren Lenken eines Motorfahrzeugs im Strassenverkehr.
Gefahrenstelle	Eine Gefahrenstelle liegt vor, wenn die Strasseninfrastruktur eines lokalen Strassenabschnittes ein Sicherheitsdefizit aufweist. Das Sicherheitsdefizit muss nicht zwingend anhand eines Unfallgeschehens auffällig geworden sein.
Sicherheitsdefizit	Geplante, projektierte oder in Betrieb stehende Verkehrsanlagen sind durch eine Vielzahl geometrischer, verkehrstechnischer, bautechnischer und betrieblicher Grössen und deren Masse (Werte) beschrieben. Sicherheitsrelevant sind jene Grössen, die einen Einfluss auf die Strassenverkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmenden und allenfalls betroffener Dritter haben.
Strasseninfrastruktur	Alle Bestandteile des Strassenbauwerks, inklusive baulicher und betrieblicher Ausstattung.
Strassenverkehrsunfall	Ein Strassenverkehrsunfall liegt vor, wenn auf Verkehrsanlagen durch Fahrzeuge Personen verletzt oder getötet werden oder Sachschaden verursacht wird. Planmässiges Handeln ist dabei ausgeschlossen.
Unfallauffälliger Bereich	Ein unfallauffälliger Bereich liegt vor, wenn eine Summe von ortsbezogenen, polizeilich registrierten Strassenverkehrsunfällen vorhanden ist, die aber nicht als Unfallschwerpunkt lokalisiert wird.
Unfallkosten	Die sozialen Unfallkosten berücksichtigen Personen- (Heilkosten, Wiedereingliederung, Produktionsausfälle etc.), Sachschäden (Kapitalgüter und Immobilien, Administrativkosten der Versicherungen) sowie Polizei- und Justizkosten.
Unfallschwerpunkt	Ein Unfallschwerpunkt liegt vor, wenn eine Stelle im Strassennetz, an der die Anzahl der Strassenverkehrsunfälle mit Personenschaden, nach Unfallschwerekategorie gewichtet, innerhalb eines Zeitraumes von drei Jahren den vordefinierten Grenzwert überschreitet.
Unfallschwere	Die Unfallschwere wird durch die schwerste Unfallfolge definiert und unterscheidet zwischen Leicht- und Schwerverletzten sowie Verkehrstoten.
Verkehrstoter	Person stirbt nach dem Verkehrsunfall innerhalb von 30 Tagen an den Folgen.
Verunfallte	An einem Verkehrsunfall beteiligte Personen, welche verletzt oder getötet wurden.