

In den letzten Jahren sind in Basel-Stadt etliche Kaphaltstellen entstanden. Diese sind für Velofahrende gefährlich und äusserst unangenehm. Der Abstand zwischen Schiene und Haltekante des Trams ist für ein gefahrloses Fahren zu schmal (nur 27 cm), insbesondere für weniger geübte Velofahrende. Um als Alternative in die Mitte der Schienen zu gelangen, ist eine Schienenquerung im spitzen Winkel nötig. Das birgt die Gefahr, mit dem Velovorderrad in der Schienenrinne hängen zu bleiben, was zu Unfällen führt.

Dies haben auch der Grosse Rat und die Behörden erkannt. So hat der Grosse Rat am 24. Oktober 2018 mit grossem Mehr einen Anzug überwiesen, der eine Entschärfung der Situation dank Schienen mit Gummiprofilfüllung erreichen will. Zudem hat der Grosse Rat am 14. Mai 2020 entschieden, dass bei zukünftigen Kaphaltestellen velofreundliche Schienen eingebaut werden sollen.

Umso unverständlicher ist es, dass die Kantonspolizei und die Staatsanwaltschaft gegen einen an einer Kaphaltestelle gestürzten Velofahrer ein Strafverfahren eingeleitet und mit einem Strafbefehl abgeschlossen haben. Das Strafgericht ist dem Antrag der Staatsanwaltschaft nicht gefolgt und hat den verunfallten Velofahrer freigesprochen. In diesem Zusammenhang stelle ich dem Regierungsrat folgende Fragen:

1. Werden bei den Kaphaltestellen in Basel alle bestehenden Sicherheitsnormen für die Strassenverkehrsgestaltung eingehalten? Wenn nein, welche Bestimmungen werden nicht eingehalten?
2. Wie viele registrierte Velounfälle haben sich in den letzten Jahren an Kaphaltestellen ereignet?
3. Wie hoch schätzt die Regierung die Dunkelziffer, also die Anzahl nicht registrierter Unfälle an Kaphaltestellen, ein?
4. Wie viele Strafverfahren hat die Staatsanwaltschaft Basel-Stadt aufgrund von Art. 31 Abs. 1 Strassenverkehrsgesetz gegen Velofahrende in den letzten 5 Jahren eröffnet?
5. Bei wie vielen davon waren keine weiteren Verkehrsteilnehmenden involviert?
6. Wie viele davon standen in einem Zusammenhang mit Tramschienen?
7. Wie viele davon wurden eingestellt, wie viele davon mit einem Strafbefehl geahndet?
8. Wurden Fälle gestützt auf Art. 52 StGB, wonach die zuständige Behörde von einer Strafverfolgung, einer Überweisung an das Gericht oder einer Bestrafung absieht, wenn Schuld und Tatfolgen geringfügig sind, eingestellt?
9. Wurde in einzelnen Fällen gestützt auf Art. 8 StPO wonach die Staatsanwaltschaft von der Strafverfolgung absehen, wenn das Bundesrecht es vorsieht, a priori auf eine Strafverfolgung verzichtet?
10. Sind der Regierungsrat und die Kantonspolizei nicht der Meinung, dass es sich dabei um besonders leichte Fälle gemäss § 100 Strassenverkehrsgesetz handelt?
11. Wieso leitet die Kantonspolizei Selbstunfällen mit dem Velo an die Staatsanwaltschaft weiter? Nach welchen Kriterien erfolgt eine etwaige Weiterleitung?
12. Gilt die frühere Aussage der Kantonspolizei nicht mehr, dass Selbstunfälle an Kaphaltestellen nicht strafrechtlich verfolgt werden?
13. Wird die Kantonspolizei nach dem Urteil des Strafgerichts vom 10. März 2020 in Zukunft nun auf eine Weiterleitung verzichten, wenn es sich dabei um einen Unfall bei einer Kaphaltestelle handelt?
14. Hat der Regierungsrat nicht ein Interesse daran zu wissen, wie viele Unfälle an Kaphaltestellen tatsächlich geschehen? Ist der Regierungsrat nicht der Meinung, dass die Strafverfolgungspraxis der Kantonspolizei und Staatsanwaltschaft dieses Ziel verunmöglicht, da sich so keine Verunfallten freiwillig melden werden?
15. Wie hoch sind die Vollkosten für das Straf- und Gerichtsverfahren eines solchen Bagatelfalls (alle Personal- und Sachkosten für Polizei, Staatsanwaltschaft und Gericht)?

Kaspar Sutter