



An den Grossen Rat

20.5192.02

JSD/P205192

Basel, 26. August 2020

Regierungsratsbeschluss vom 25. August 2020

Schriftliche Anfrage Kaspar Sutter betreffend «Strafverfahren bei Selbstunfällen an Kaphaltestellen»

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Kaspar Sutter dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

«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 Schienenrille 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 unverständlich 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 Selbstunfälle 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 Bagatellfalls (alle Personal- und Sachkosten für Polizei, Staatsanwaltschaft und Gericht)?

Kaspar Sutter»

Wir beantworten diese schriftliche Anfrage wie folgt:

1. Allgemeine Ausführungen

Die Verkehrssicherheit, Unfallauswertung und Verbesserung der Strasseninfrastruktur besitzen in Basel seit jeher einen hohen Stellenwert. Die Fachleute prüfen bei jeder Haltestelle, ob ein Haltestellentyp realisiert werden kann, bei dem die Velofahrenden nicht entlang der hohen Haltekante fahren müssen. Für Haltestellen, bei denen dies aus Platzgründen nicht möglich ist, sucht der Kanton nach einer velofreundlichen Lösung für die Durchfahrt entlang der hohen Kante. Zusammen mit den Basler Verkehrs-Betrieben (BVB) und den Veloverbänden führt das Bau- und Verkehrsdepartement Testfahrten auf einem velofreundlichen Gleissystem durch. Ein Gummiprofil in der Schienenrinne wird vom Tram bei der Überfahrt eingedrückt, das Velo hingegen kann über die Schienenrinne fahren ohne einzusinken. Dank diesem velofreundlichen Gleis sollen sich sowohl jene Velofahrenden sicherer fühlen, die zwischen Kante und Schiene fahren möchten, als auch jene, die bei einer Kaphaltestelle lieber zwischen die beiden Schienen wechseln und diese so besser queren können.

Die erste Testphase verlief vielversprechend. Das Gleissystem erwies sich auch bei Nässe und mit Laub auf der Fahrbahn als gut befahrbar und wurde von den Velofahrenden beim Queren der Schienen als sicherer wahrgenommen als Gleise ohne Gummifüllung. Erste Erfahrungen zeigen, dass das velofreundliche Gleis auch für den Trambetrieb sicher und zuverlässig funktionieren sollte. In einem zweiten Schritt können alle Velofahrenden ab Ende 2021 das velofreundliche Gleissystem bei der Haltestelle Bruderholzstrasse in Fahrtrichtung Bruderholz testen. Eine Auswertung wird nach rund einjährigem Betrieb erfolgen.

2. Zu den einzelnen Fragen

1. *Werden bei den Kaphaltestellen in Basel alle bestehenden Sicherheitsnormen für die Strassenverkehrsgestaltung eingehalten? Wenn nein, welche Bestimmungen werden nicht eingehalten?*

Grundsätzlich werden alle Sicherheitsnormen eingehalten. Es besteht jedoch ein Widerspruch zwischen den Anforderungen des eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG; SR 151.3) inkl. weiterer Bestimmungen und einer älteren Norm zur «Führung des leichten Zwei-

radverkehrs auf Strassen mit öffentlichem Verkehr» aus dem Jahr 2000. Die Anforderungen an hindernisfreien und autonomen Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln bedingt je nach Fahrzeugtyp im Haltestellenbereich höhere Randabschlüsse und geringere Abstände zwischen Schiene und Fahrbahnrand als die Velonorm dies empfiehlt.

2. *Wie viele registrierte Velounfälle haben sich in den letzten Jahren an Kaphaltestellen ereignet?*

Innerhalb der letzten fünf Jahre wurden polizeilich sechs Selbstunfälle mit Fahrrädern (inkl. E-Bikes) an Kaphaltestellen erfasst. Drei dieser Unfälle sind auf die vom Anfragenden beschriebenen Schwierigkeiten bei Kaphaltestellen zurückzuführen.

3. *Wie hoch schätzt die Regierung die Dunkelziffer, also die Anzahl nicht registrierter Unfälle an Kaphaltestellen, ein?*

Bei Unfällen mit verletzten Personen – insbesondere bei Schwerverletzten – dürfte die Dunkelziffer eher gering ausfallen, da die Beteiligten – in erster Linie die Fahrzeugführenden – gemäss Art. 51 Abs. 2 des Straßenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) die Polizei verständigen müssen. Bei Unfällen ohne Verletzte ist mutmasslich von einer höheren Anzahl auszugehen.

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?*

Strafverfahren wegen Nichtbeherrschens des Fahrzeugs werden im Kanton Basel-Stadt von der Kantonspolizei eingeleitet und an die Staatsanwaltschaft überwiesen. Die Staatsanwaltschaft erfasst keine statistischen Daten zu Fahrzeugkategorie, zur Anwendung gelangten Gesetzesbestimmungen und spezifischen Tatumständen.

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?*

Kommt die Verfahrensleitung der Staatsanwaltschaft nach sorgfältiger Prüfung zum Schluss, dass Schuld und Tatfolgen geringfügig sind, wird das Verfahren gestützt auf Art. 52 Schweizerisches Strafgesetzbuch (StGB; SR 311.0) 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?*

Der Untersuchungsgrundsatz in Art. 6 Schweizerische Strafprozessordnung (Strafprozessordnung, StPO; 312.0) lässt es kaum zu, dass ohne Erhebung der erforderlichen Beweise – wie etwa der Abklärung eines Drittverschuldens oder der Überprüfung der Fahrfähigkeit – auf eine Strafverfolgung verzichtet werden kann.

10. *Sind der Regierungsrat und die Kantonspolizei nicht der Meinung, dass es sich dabei um besonders leichte Fälle gemäss § 100 Straßenverkehrsgesetz handelt?*

Weder dem Regierungsrat noch der Kantonspolizei obliegt die Beurteilung dieser Frage. Es ist aber stets der konkrete Einzelfall zu beurteilen.

11. Wieso leitet die Kantonspolizei Selbstunfälle mit dem Velo an die Staatsanwaltschaft weiter? Nach welchen Kriterien erfolgt eine etwaige Weiterleitung?

Verletzen sich Personen, ist die Kantonspolizei verpflichtet, den Sachverhalt aufzunehmen und an die Staatsanwaltschaft weiterzuleiten, die den Sachverhalt juristisch beurteilt.

12. Gilt die frühere Aussage der Kantonspolizei nicht mehr, dass Selbstunfälle an Kaphaltestellen nicht strafrechtlich verfolgt werden?

Eine solche Aussage ist dem Regierungsrat nicht bekannt. Aufgrund fehlender Entscheidkompetenz der Kantonspolizei wäre eine solche Aussage auch nicht korrekt.

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?

Aufgrund der Bestimmungen in Art. 56 der Verkehrsregelnverordnung (VRV; SR 741.11) in Verbindung mit Art. 51 SVG wird die Kantonspolizei Tatbestandsaufnahmen auch künftig an die Staatsanwaltschaft weiterleiten.

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?

Der Regierungsrat hat ein grosses Interesse, einen möglichst umfassenden Überblick über das Unfallgeschehen zu haben. Mit der Tatbestandsaufnahme durch die Polizei wird sichergestellt, dass der Unfall statistisch erfasst wird. Die Meldung von Personenschäden durch die Beteiligten ist zudem nicht freiwillig, sondern gemäss Art. 51 Abs. 2 SVG gesetzliche Pflicht.

15. Wie hoch sind die Vollkosten für das Straf- und Gerichtsverfahren eines solchen Bagatelffalls (alle Personal- und Sachkosten für Polizei, Staatsanwaltschaft und Gericht)?

Die Kosten dürften von Fall zu Fall stark variieren, werden aber nicht systematisch erhoben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin