

Tödlicher Verkehrsunfall auf der Schwarzwaldallee

10.04.2025 - 20:30

Am Donnerstagnachmittag kam es auf der Schwarzwaldallee zu einem schweren Unfall, bei dem ein E-Gelenkbus eine Person erfasste, die noch an der Unfallstelle verstarb. Vier weitere Personen wurden verletzt, die Ermittlungen laufen.



© Justiz- und Sicherheitsdepartement Basel-Stadt

Am Donnerstag, 10. April 2025, kam es kurz vor 16.15 Uhr auf der Schwarzwaldallee zu einem schweren Verkehrsunfall. Ein E-Gelenkbus der Basler Verkehrs-Betriebe verliess die Haltestelle Badischer Bahnhof in Richtung Kleinhüningen. Aus bislang ungeklärten Gründen touchierte er einen an der Ampel wartenden Kleinbus und erfasste auf Höhe der Kreuzung zur Rosentalstrasse eine Person. Diese wurde mehrere Meter mitgeschleift, bevor der Gelenkbus zum Stillstand kam. Die Person erlag noch an der Unfallstelle ihren schweren Verletzungen.

Der E-Gelenkbus wurde durch die Verkehrspolizei sichergestellt, um technische Abklärungen durchzuführen.

Vier weitere Personen wurden bei dem Unfall verletzt, jedoch nicht schwer. Ob sie durch den Bus touchiert wurden, wird derzeit untersucht.

Der Sozialdienst der Kantonspolizei Basel-Stadt betreute sieben Personen vor Ort, die den Unfall unmittelbar miterlebt hatten.

Die Schwarzwaldallee bleibt zwischen der Riehenstrasse und der Maulbeerstrasse weiterhin für Ermittlungs- und Räumungsarbeiten gesperrt.

Im Einsatz standen die Sanität der Rettung Basel-Stadt, die Berufsfeuerwehr der Rettung Basel-Stadt, die Polizei Basel-Landschaft, die Staatsanwaltschaft Basel-Stadt, das Institut für Rechtsmedizin der Universität Basel sowie die BVB.

Personen, die Angaben zum Unfallhergang machen können, werden gebeten, sich bei der Verkehrspolizei unter der Telefonnummer 061 208 06 00 oder unter KapoVrk.VLZ@jsd.bs.ch zu melden.

<https://www.bs.ch/medienmitteilungen/jsd/2025-toedlicher-verkehrsunfall-auf-der-schwarzwaldallee>

Elektrosmog im Unfallablauf

Der Unfall wird aufgrund der vorhandenen Bilder und einer lokalen Messung am 12.4.25 ausgewertet. Eine weitere Nachbearbeitung könnte nach Berichten zu den genaueren Umständen und Ursachen notwendig sein.

Die Kapo BS erteilt in dieser Untersuchung keine weiteren Auskünfte, insbesondere fehlt eine Alters- und Geschlechtsangabe zur lenkenden Person.



Bild aus 20min.ch zeigt die Endlage des verunfallten Busses.

Frontscheibe ist massiv beschädigt, die Frontverkleidung abgerissen –

Eine massive Kollision mit einem Körper dürfte links der Mitte stattgefunden haben.

Der Einschlag Höhe Zielangabe stammt von der Signalanlage

Bei einer Stellung vor dem Bus wie hier erstellt, entsteht aufgrund des Winkels zum Sender eine flache Reflexion am Dach des vorangestellten Fahrzeugs.

Lenkung mit akzentuierter rechts-Kurve, er hat so auch die Grünfläche befahren.



Busheck rechts berührt noch die Grünfläche – Bus ist ans Abschleppfahrzeug gekoppelt aber noch nicht wegbewegt worden.

Der Bus hat nach der Streif-Kollision eine Kurvenach links, dann eine Korrektur nach rechts gefahren.

Chauffeure mit üblicher Reak-tionsweise würden unmittelbar nach einem Problem anhalten.

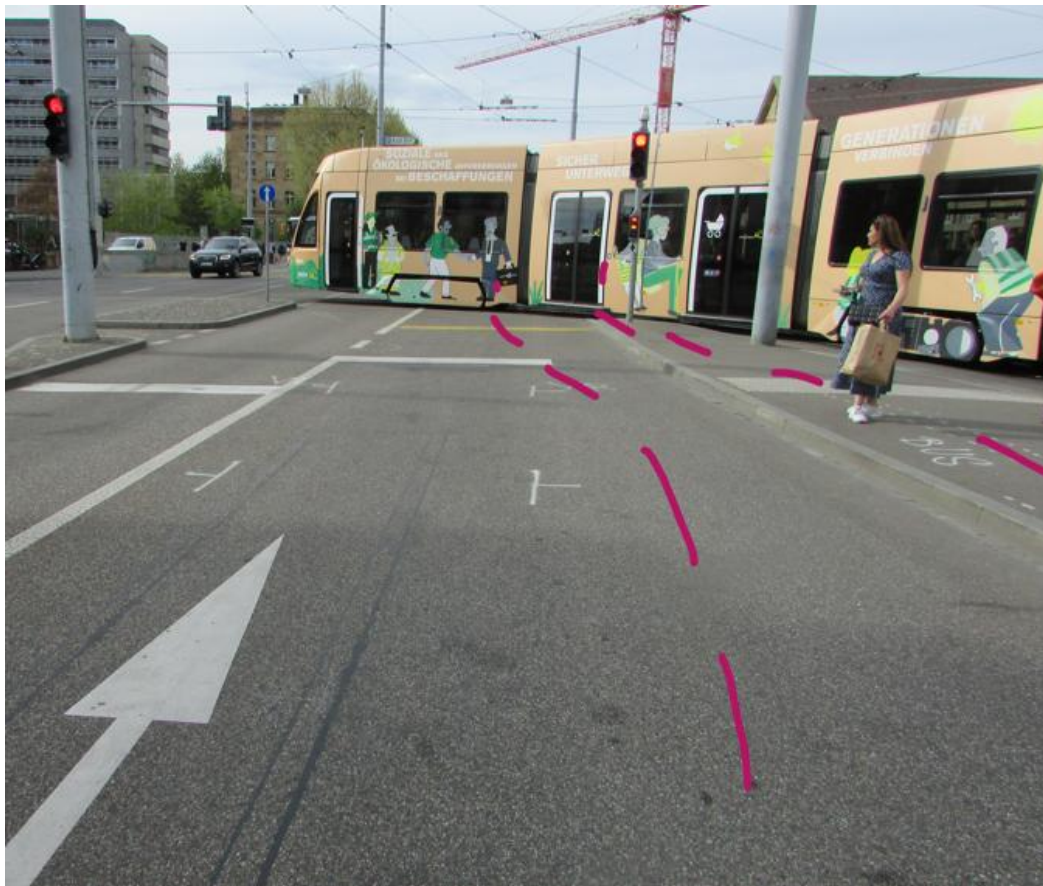


Hier ist die Lenkung des Fahrzeugs bereits gerade-gestellt.

Ein weiterer Chauffeur wird im Abschlepp-vorgang lenken.

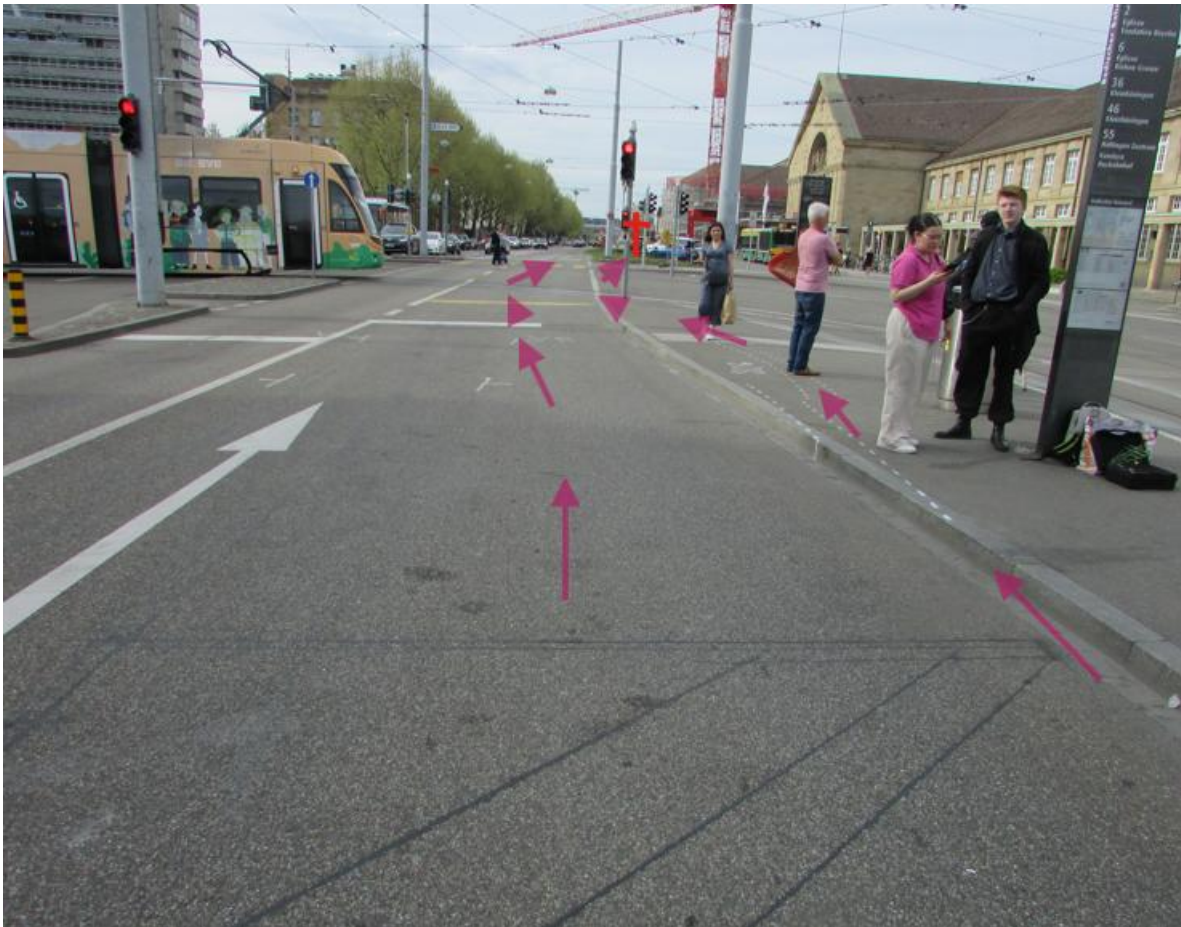
Eigene lokale Aufnahmen zeigen:

Der Bus ist von der Haltestelle her **zuerst aufs Trottoir** gefahren, was im Bericht nicht erwähnt wird.

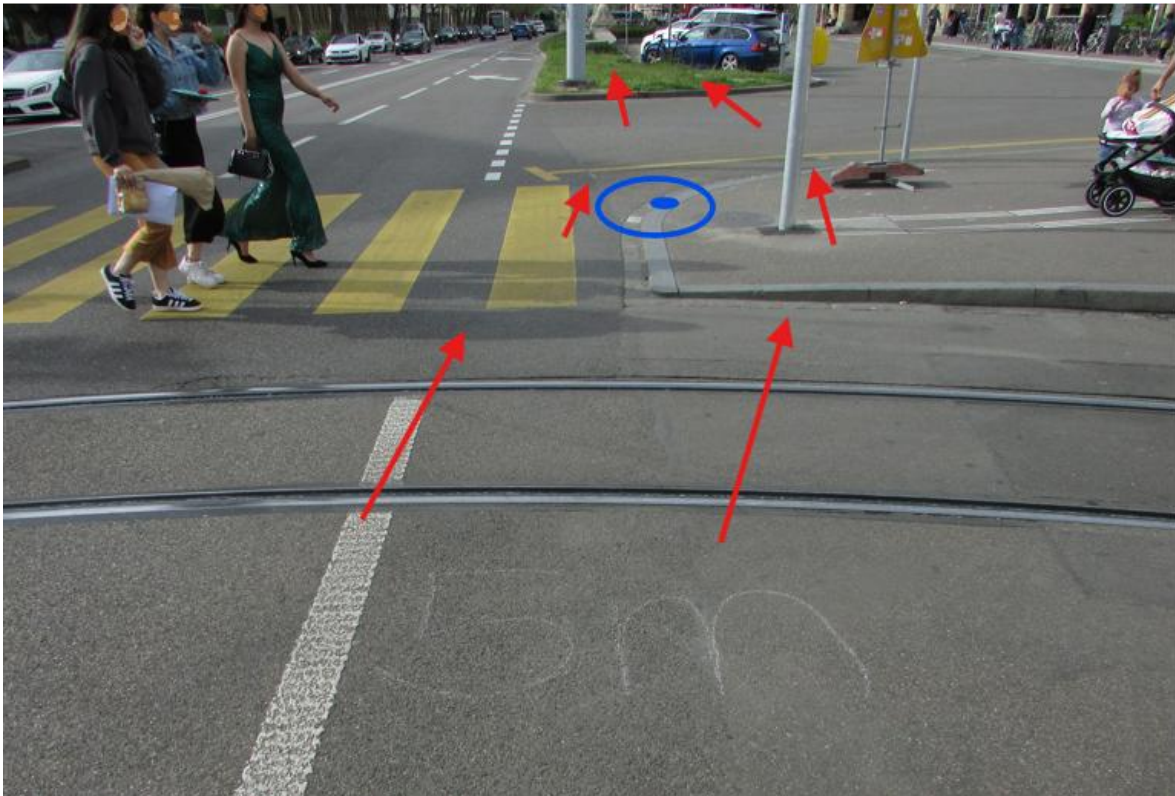


Links die Markierung des Standorts des weißen Lieferwagens - der auch auf den Bildern noch zu sehen ist - eingezeichnet. Das Fahrzeug stand korrekt vor der Ampel. Die Abfahrtsituation für den seitlich ausgestellt wartenden Bus ist hier nicht priorisiert, er muss warten, bis neben ihm die rechte der beiden Spuren frei wird.

Die eingezeichnete Spurlinie des rechten Vorderrads:

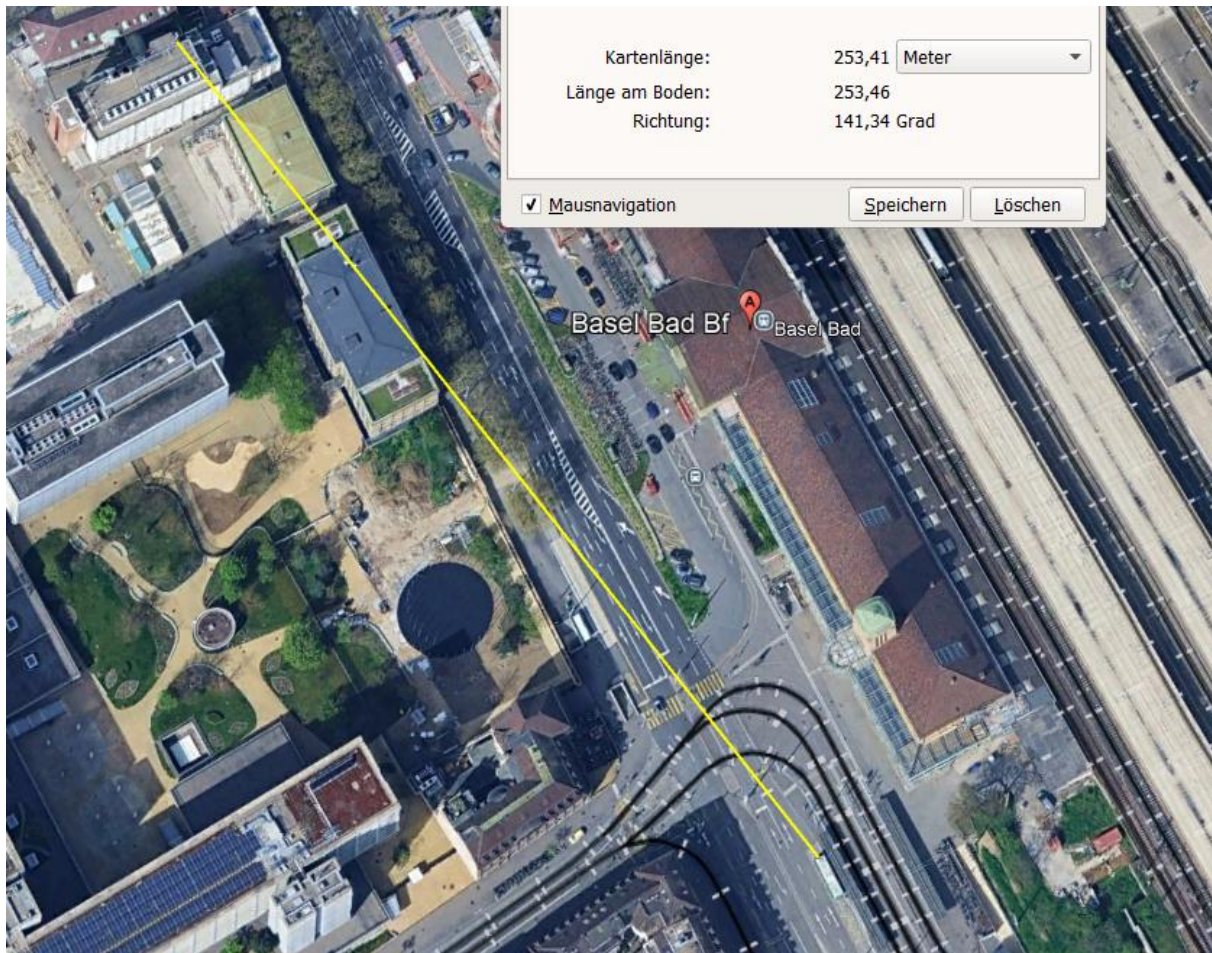


Die überfahrene und getötete Person dürfte hier bei der Ampel gestanden sein:

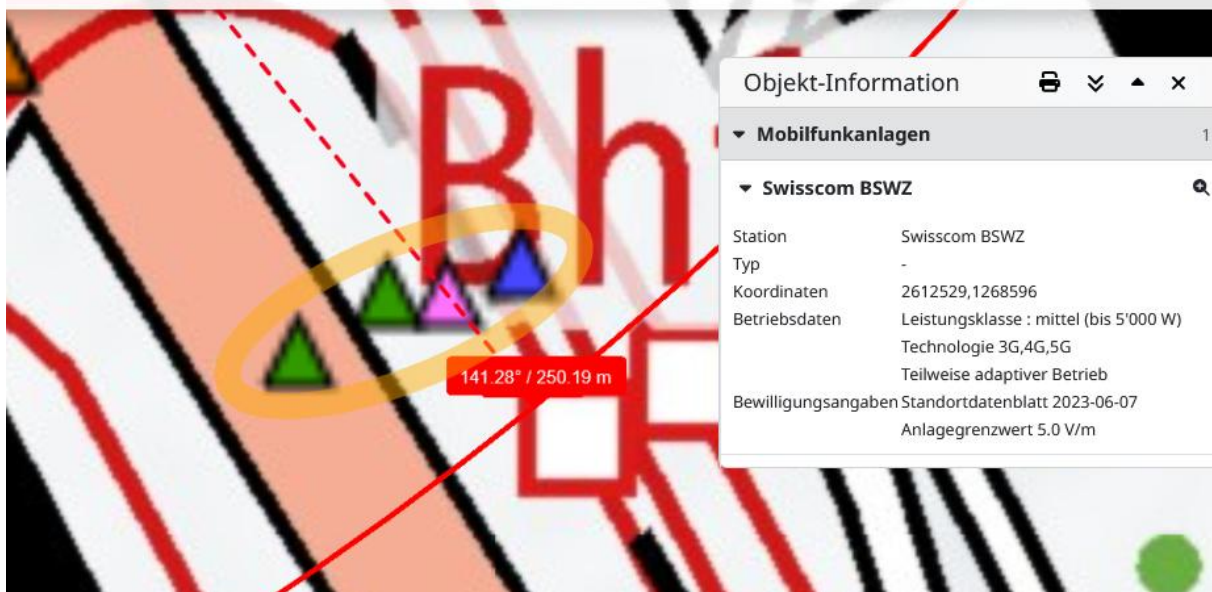


Die Interpretation der Angabe: „Mehrere Meter“ wären ab hier um 15 m bis Endlage. Eher nicht: über 65 Meter wie seit der ersten Fahrt auf den Wartebereich.

Der Sender ist gemäss BAKOM-Karte in der westlichen Ecke, was nicht ganz richtig ist: die Sender sind an den Gebäudeecken verteilt:



haltestellen_bus / tram Basel, Badischer Bahnhof



Unfallcluster am Fussgängerstreifen.

Der Sender deckt mit 110° die Bahnstrecke in die Schweiz und den Platz ab

Basel Schwarzwaldallee 231 5G Swisscom 3649.98 MHz 2612529 1268596 597 110°

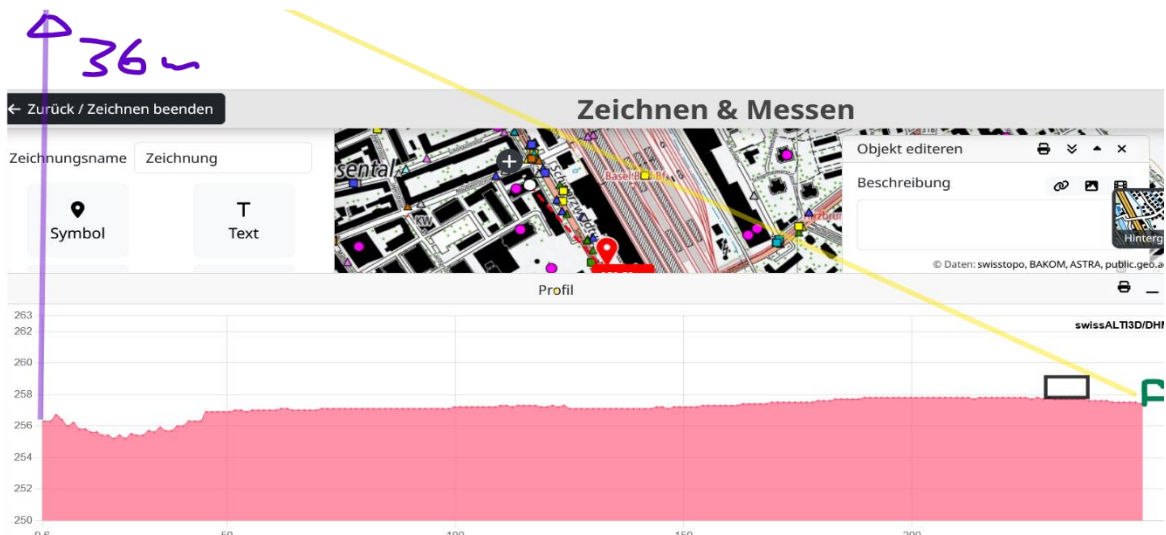
Senderhöhe 5G adaptiv 36.5m:

5G Swisscom 3649.98 MHz 2612529 1268596 597 110° WIEN 050EA07 WIEN 017EA25 36.7 m



5G Sender am Mastfuss.

Einstrahlung auf den Bus gegeben, die Reflexion auch am Dach des Lieferwagens ist schematisch hier **BVB-Bus**



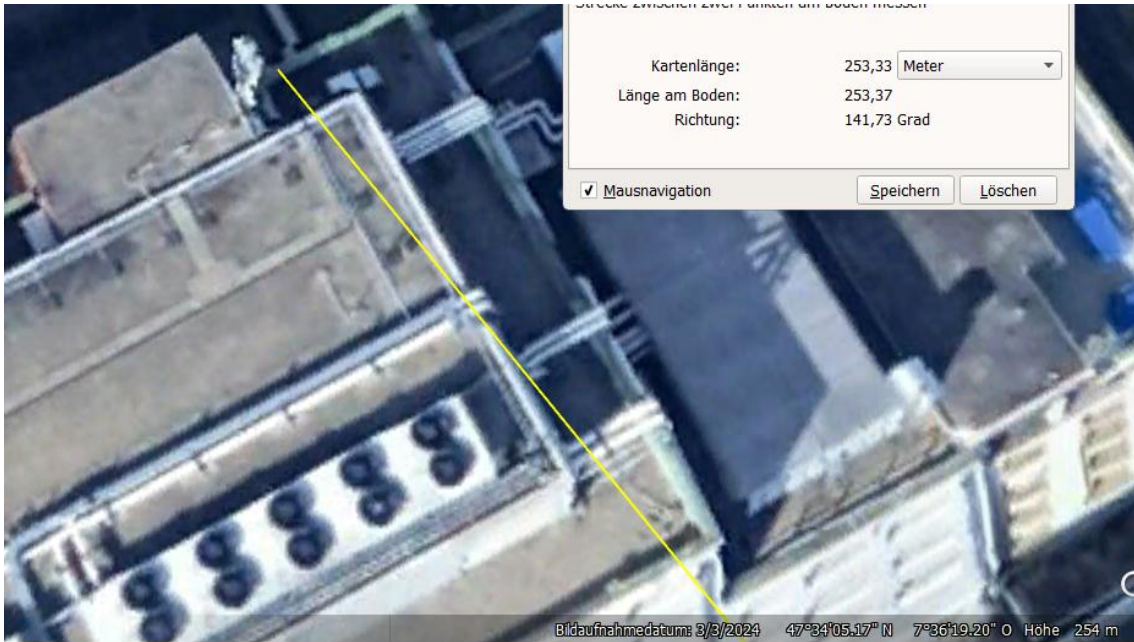


Gefahrenre Unfallstrecke Einstrahllinie mit **Reflexion** an Ausgangslage
 Messung an der Abfahrtstelle 7 mW/m² und Höhe Trottoirauffahrt



Distanz von Stelle der **Reflexion** am **Dach** bis Fahrerkopf

ca. 15 m



Zur Beurteilung der Gesamtsituation wäre auch die Frontkamera des Busses beizuziehen.

https://www.mercedes-benz-bus.com/de_DE/models/ecitaro/facts.html

Sie dürfte auch den weiteren Verkehr auf dem Platz abbilden können: je nach Position der Trams könnte eine weitere Reflexion entstehen. Die adaptiven Sender reagieren über eine längere Zeit – gemessen 1 Minute – auf erhöhten Traffic-, siehe in der Legende unter „5G reagiert auf Kollektiv-Verkehrsmittel“ https://www.youtube.com/watch?v=pTKa_cEGvJA

Ob der neue Bus eine solche verfügt, ist vorläufig noch nicht zu belegen. Konkurrent MAN hat diese serienmässig eingebaut.

Die hier dokumentierten Abläufe weisen auf ein spontanes, medizinisches Problem bei der Abfahrtsituation hin.



Vegetation leistet zum Unfallzeitpunkt noch kaum Dämpfungseffekt.

Wetter sehr trocken – Strahlung ungedämpft

Zum Verständnis der Abläufe bei solchen Unfällen:

Niels Kuster et al. **NFP 57**: http://www.snf.ch/SiteCollectionDocuments/nfp/nfp57/nfp57_synthese_d.pdf
[Mobilfunk bewirkt Veränderungen der Hirnströme](#)

Zell-Effekte durch Polarisation <https://www.diagnose-funk.org/aktuelles/artikel-archiv/detail&newsid=1170>

M. Mevissen / D. Schürmann: Manmade Electromagnetic Fields and Oxidative Stress—Biological Effects and Consequences for Health. <https://www.mdpi.com/1422-0067/22/7/3772>

«Der unklare Unfall in der Verkehrsmedizin» (AGU-Seminar 2015) Dr. Ulfert Grimm Fachbereich Verkehrsmedizin Institut für Rechtsmedizin St.Gallen <http://agu.ch/1.0/pdf/agu-seminar15.pdf>

«Wirkungen des Mobil- und Kommunikationsfunks» Eine Schriftenreihe der Kompetenzinitiative zum Schutz von Mensch, Umwelt und Demokratie e.V.

<https://www.diagnose-funk.org/publikationen/dokumente-downloads/kompetenzinitiative-broschuerenreihe>

Wirkungen von Elektromog auf Verkehrsunfälle: <https://www.hansuelistettler.ch/elektrosmog/elektrosmog-im-verkehr/studie>

Keine Messung von Sendeleistungen 5G: <https://www.gigahertz.ch/5g-alarmierende-resultate-erster-testmessungen/>

Funktionsweise von 5G-Antennen: "Understanding Massive MIMO in roughly 2 minutes":
<https://www.youtube.com/watch?v=XBb481RNqGw>

Visualisierung der 5G-spezifischen Reflexionen, von Ericsson: <https://www.youtube.com/watch?v=yTbUSXJ8M-8>

5G-Adaptiv reagiert auf Kollektiv-Verkehrsmittel: https://www.youtube.com/watch?v=pTKa_cEGvJA
Bellinzona: <https://www.youtube.com/watch?v=ekCtC7vJ7Ew>

Zum Thema Herzrhythmus hat Prof. Magda Havas, Trent University, publiziert:
<https://magdahavas.com/electrosmog-exposure/home-environment/new-study-radiation-from-cordless-phone-base-station-affects-the-heart/> Zusammenfassung im emf-portal: <https://www.emf-portal.org/de/article/18905>

Forschungsstand zu wlan: <https://www.diagnose-funk.org/aktuelles/artikel-archiv/detail&newsid=1943>

Magnetfelder unter Hochspannungsleitungen: <https://www.bfs.de/SharedDocs/Videos/BFS/DE/emf-stromleitung.html>

Erklärende Videos auf youtube: <https://www.youtube.com/channel/UC86uloS8IoowSGOGfpMyrsq>

Hansueli Stettler.Bauökologie.Funkmesstechnik.Lindenstrasse 132.9016 St.Gallen.www.hansuelistettler.ch.info@hansuelistettler.ch