



An den Grossen Rat

22.5118.03

22.5080.04

24.5272.02

BVD/P225118/P225080/P245272

Basel, 24. Juni 2026

Regierungsratsbeschluss vom 23. Juni 2026

Anzug Georg Mattmüller und Konsorten betreffend «Unterführungen im Stadtgebiet»

sowie

Anzug Andrea Elisabeth Knellwolf und Konsorten betreffend «Verbesserung der Übersichtlichkeit und Sicherheit von Fussgängerunterführungen durch Beschriftung und Anbringen von Spiegeln»

und

Anzug Pascal Messerli und Konsorten betreffend «Sicherheitsempfinden der Bevölkerung durch Massnahmen bei Brücken, Unterführungen u.Ä. stärken»

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 15. Mai 2024 vom Schreiben 22.5118.02 des Regierungsrates vom 17. April 2024 Kenntnis genommen und dem Antrag des Regierungsrates folgend die beiden nachstehenden Anzüge Georg Mattmüller und Andrea Elisabeth Knellwolf stehen gelassen und dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

«Verteilt über das gesamte Stadtgebiet gibt es an verschiedenen Orten Fussgänger-unterführungen. Die vermutlich letzte klassische Fussgängerüberführung am Morgartenring wurde vor ein paar Jahren zugunsten eines normalen Fussgängerüberganges aufgehoben. Sowohl Fussgängerunterführungen wie -übergänge sind Verkehrslösungen aus der Zeit des aufkommenden motorisierten Individualverkehrs Mitte des letzten Jahrhunderts.

Abgesehen davon, dass beide Lösungen – Fussgängerunterführungen wie Fussgängerübergänge – für Senioren aber auch für Menschen mit Mobilitätsbehinderungen beschwerlich, mit Sturzgefahr verbunden oder nicht nutzbar sind, stellt die gebaute Priorität des motorisierten Individualverkehrs gegenüber den zu Fuss Gehenden keine zeitgemässe Verkehrslösung mehr dar.

Die Unterzeichnenden bitten den Regierungsrat zu prüfen und berichten,

1. wie viele resp. welche Fussgängerüberführungen und -unterführungen der Kanton noch aufweist und
2. wie viele resp. welche davon zugunsten eines normalen Strassenübergangs (i.d.R. mit Lichtsignalanlage) aufgehoben werden könnten.

Georg Mattmüller, Andrea Elisabeth Knellwolf, René Brigger, Tim Cuénod, Heidi Mück, Patrizia Bernasconi, Raphael Fuhrer, Beatrice Messerli, Semseddin Yilmaz»

«Fussgängerunterführungen sind unbeliebt. Zum einen, weil sie für Zufussgehende einen Umweg und die Überwindung von Rampen/Treppen bedeuten, und zum anderen, weil sie von vielen Menschen, namentlich Frauen, als unheimlich und vor allem bei Dunkelheit als unsicher empfunden werden (vgl. auch Berichterstattung in der BaZ von Frühling 2021). Hinzu kommt, dass es in Basel Fussgängerunterführungen gibt, deren Ausgänge sich verzweigen und zum Teil nach der ersten Verzweigung gleich nochmals verzweigen. Dies nota bene, ohne dass diese Verzweigungen einsehbar oder so beschriftet wären, dass Frau/Mann sich orientieren kann, wo diese hinführen. Einerseits ist nicht klar, wo man schlussendlich „landet“; Das ist nicht nur ärgerlich, sondern erzeugt ein zusätzliches Gefühl der Unsicherheit, vor allem, wenn man so unter Umständen zurück in die Unterführung muss, um den hoffentlich richtigen Ausgang für sich zu finden. Zum andern sind die Unterführungen und deren Zu-/und Abgänge oft nicht einsehbar und es ist nicht ersichtlich, ob sich dort Z.B. „um die Ecke“ eine weitere Person aufhält. Dies wird nicht nur von Frauen als unheimlich und unsicher empfunden, besonders bei Dunkelheit und in der Nacht.

Es ist einer aus heutiger Sicht unverständlichen Priorisierung des motorisierten Verkehrs in der früheren Verkehrspolitik anzulasten, dass Fussgänger „in den Untergrund“ ausweichen müssen. Dies lässt sich ohne enorme Eingriffe in die gewachsene Stadt jedoch oft nicht mehr in absehbarer Zeit korrigieren. Relativ einfach wäre es hingegen, die Unterführungen benutzerinnenfreundlicher auszugestalten: Beschriftung und/oder grafische „Lenkungshilfe“, Anbringen von Spiegeln für die Einsehbarkeit, Verbesserung der Beleuchtung, freundlichere Wandfarben, Notruftaster, Überwachungskameras u.a.m. könnte in diesem Zusammenhang gefordert werden. Im Sinne einer konsensfähigen, pragmatischen, kostengünstigen und rasch umsetzbaren Lösung beschränkt sich diese Motion jedoch darauf, um

1. eine geeignete Wegführung (z.B. Beschilderung, Beschriftung, grafische Elemente und andere Formen der Signaletik) und zusätzlich um
2. die Gewährleistung der Einsehbarkeit der Unterführungen sowie deren Zu- und Ausgängen durch das Anbringen von Spiegeln oder anderen Massnahmen

zu ersuchen, in allen Fussgängerunterführungen, wo diese Elemente (Wegführung und Einsehbarkeit) noch nicht vorliegen. Auf Hinweis der Erstunterzeichnenden an die zuständigen Behörden im Mai 2021 wurden diese beiden verlangten Massnahmen bereits in Bezug auf die Unterführung unter dem Schützengraben (Höhe Schützenmattstrasse) eingeleitet, ohne dass sie jedoch bisher umgesetzt wurden. Nach Meinung der Motionär*innen sind diese Massnahmen auf sämtliche Fussgängerunterführungen auszudehnen, für die der Kanton und/oder die Stadt verantwortlich ist. Diese Massnahmen sollten bis zum Ende der Sommerzeit nächstes Jahr, d.h. den 29. Oktober 2023, zeitlich gut umsetzbar sein, die Ausarbeitung der konkreten Zeitplanung wird jedoch der Regierung überlassen.

Andrea Elisabeth Knellwolf, Andrea Strahm, Beat K. Schaller, Gianna Hablützel-Bürki, Roger Stalder, Beatrice Isler, Christoph Hochuli, Georg Mattmüller, Beat Leuthardt, Niggi Daniel Rechsteiner, Felix Wehrli»

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 19. Dezember 2024 den nachstehenden Anzug Pascal Messerli und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

«Diverse Studien belegen, dass das subjektive Sicherheitsempfinden der Bevölkerung massgeblich gesteigert werden kann, wenn u.a. bauliche Massnahmen an Orten, welche für viele Menschen besonders in den Abendstunden zu Unbehagen führen, angedacht und umgesetzt werden. Zu solchen Orten zählen neben Brücken auch Unterführungen, Parkanlagen und andere Orte.

Bereits im vergangenen Jahr wurden deshalb zwei SVP-Vorstösse überwiesen, welche bauliche Massnahmen und Verbesserungen im Geviert Kaserne/Dreirosen (Anzug Joël Thüning, Nr. 23.5253) und Beleuchtungsmassnahmen von Parkanlagen (Anzug Daniela Stumpf Rutschmann, Nr. 23.5463) vorsehen. Der Kanton seinerseits hat erste, sanfte, Massnahmen bspw. beim Lohweg (Durchgang zwischen Steinenvorstadt und Nachtigallenwäldli) ergriffen, da es sich hierbei subjektiv und objektiv um einen Kriminalitätshotspot handelt.

Die Anzugsstellenden bitten den Regierungsrat, analog den o.g. Anzügen und Forderungen sowie den bereits durchgeführten Verbesserungsmassnahmen am Lohweg, weitere (u.a. auch bauliche) Massnahmen bei Brücken, Unterführungen u.Ä. im gesamten Kantonsgebiet zu prüfen und zu ergreifen, damit das subjektive Sicherheitsempfinden der Bevölkerung gesteigert werden kann.

Pascal Messerli, Gianna Hablützel-Bürki, Patrick Fischer, Joël Thüning, Beat K. Schaller, Roger Stalder, Daniela Stumpf-Rutschmann, Felix Wehrli, Jenny Schweizer, Lorenz Amiet, Stefan Suter»

Wir berichten zu diesen drei Anzügen wie folgt:

1. **Überprüfung der Unter- und Überführungen für den Fussverkehr im Stadtgebiet**

Das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) hat unter Einbezug der Industriellen Werke Basel (IWB) mit Unterstützung eines externen Ingenieurbüros in den Jahren 2024/25 eine flächendeckende Überprüfung von 41 Unter- und drei Überführungen für den Fussverkehr im Stadtgebiet vorgenommen. Die Begehungen wurden primär im Frühling 2024 und Herbst 2025 durchgeführt.

1.1 **Überprüfte Bauwerke**

Bei der Überprüfung wurden 31 «klassische» Unterführungen, zehn weitere Unterquerungen und drei Überführungen für den Fussverkehr betrachtet. Die Überprüfung wurde aufs Stadtgebiet beschränkt, da für die Über- und Unterführungen in Bettingen und Riehen die jeweilige Gemeinde zuständig ist. Ein Übersichtsplan findet sich in Anhang B.

Als «**klassische**» **Unterführung** für den Fussverkehr gelten alle Bauwerke, bei denen im Normalfall ein Höhenunterschied mittels Treppen und/oder Rampen/Lift überwunden werden muss und die Infrastruktur tunnelartig ausgebildet, also auf allen Seiten durch Wände geschlossen ist (siehe Abb. 1 und 2). Sie wurden mehrheitlich in den Jahren der autoorientierten Stadtplanung (1950er bis 1970er Jahre) gebaut, um einen flüssigen motorisierten Verkehr auf der Strasse zu gewährleisten. Unterführungen für den Fussverkehr sind meist mit dem Signal «Fussgänger-Unterführung» signalisiert, wie zum Beispiel die Unterführung Steinengraben auf Höhe Leonhardsstrasse (Abb. 3).



Abb. 1: Unterführung Steinengraben, Zugang, UF12 (Eingangsportal mit Treppe)

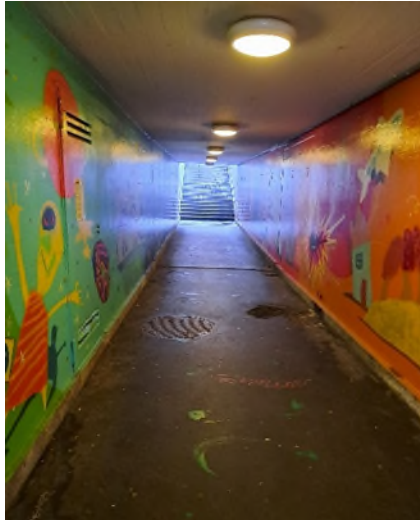


Abb. 2: Unterführung Steinengraben, UF12 (Tunnelgang)



Abb. 3: Unterführung Steinengraben, Signal «Fussgänger-Unterführung», UF12

Als **weitere Unterführungen** gelten jene Infrastrukturen, die der Unterquerung von Bahnlinien oder Autobahnen dienen, etwa an der Wiesendamm-Promenade oder an der Maulbeerstrasse (Abb. 4 bis 6). Dies sind keine Unterführungen im klassischen Sinne, da in der Regel kein zusätzlicher Niveauunterschied überwunden werden muss. Zudem sind bei dieser Art der Unterführungen oft nicht alle Seiten eingehaust. Das Schild «Fussgänger-Unterführung» wird hier nicht verwendet.

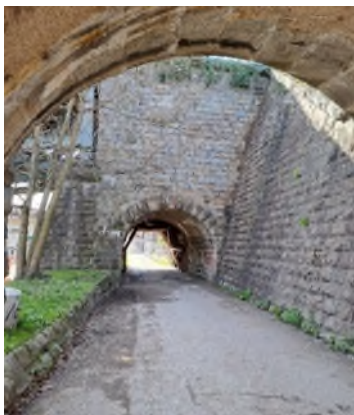


Abb. 4: Unterquerung Wiesendamm-Promenade (nahe Freiburgersteg, nordseitig), UF41A



Abb. 5: Unterquerung Wiesendamm-Promenade (nahe Freiburgersteg, südseitig); UF41B



Abb. 6: Unterquerung Maulbeerstrasse, UF47

Bei den drei geprüften **Überführungen** für den Fussverkehr (siehe Abb. 7 bis 9) handelt es sich um Brücken/Stege und nicht um Überführungen. Sie sind daher nicht mit dem Signal «Fussgänger-Überführung» signalisiert, haben jedoch einen sehr ähnlichen Charakter bzgl. Erschliessungsfunktion wie Überführungen. Die Bahnhofs-Passerellen wurden nicht in die Überprüfung miteinbezogen, ansonsten gibt es auf Stadtgebiet keine Fussgänger-Überführungen.



Abb. 7: Flamingosteg, ÜF48

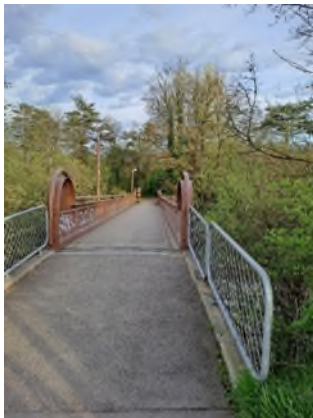


Abb. 8: City-Ring Fussgängerbrücke, ÜF49



Abb. 9: Fussgängerbrücke Brüglingerstrasse, ÜF50

Nicht in die vorliegende Betrachtung einbezogen wurden die Unterquerungen der Rheinbrücken – mit einer Ausnahme: Aufgrund ihres tunnelartigen Charakters wurde die Unterquerung auf der Nordseite der Schwarzwaldbrücke bei der Solitude (UF21, vgl. auch Abb. 17) berücksichtigt.

1.2 Eigentumsverhältnisse

Der Kanton Basel-Stadt ist nicht für alle Unterführungen zuständig. 23 der 41 untersuchten Unterführungen gehören anderen EigentümerInnen:

- Bundesamt für Strassen (ASTRA)
- Deutsche Bahn (DB)
- Schweizerischen Rheinhäfen (SRH)
- Hafenbahn Schweiz AG
- Schweizerische Bundesbahnen (SBB)

Je nach Eigentumsverhältnissen wird die Verantwortung bezüglich des Unterhalts und/oder Sanierung bzw. Erneuerung geteilt. Für Unterführungen, die nicht in seiner Zuständigkeit liegen, kann der Kanton Basel-Stadt lediglich Empfehlungen für Verbesserungen abgeben und nicht selber agieren.

1.3 Schwachstellenanalyse

Das BVD hat bei allen 44 überprüften Bauwerken den Zustand und die Ausgestaltung erhoben und analysiert. In der Analyse wurde u.a. festgehalten, ob und welche Schwachstellen bestehen und ob eine alternative ebenerdige Querung vorhanden ist bzw. sinnvoll wäre oder ob allenfalls die Aufhebung einer bestehenden Unterführung prüfenswert ist.

Das BVD hat die Schwachstellen und somit den Handlungsbedarf anhand folgender Merkmale ermittelt. Es sieht in diesen Punkten die grössten Verbesserungspotenziale der Unter-/Überführungen. Eine Verbesserung kann zum objektiven und subjektiven Sicherheitsempfinden beitragen und macht die Unterführungen insgesamt attraktiver.

<i>Merkm</i>	<i>Beschreibung der Schwachstelle</i>
Beleuchtung	- vorhandene Beleuchtung ist nicht ausreichend - vorhandene Beleuchtung ist nicht genügend unterhalten - keine Beleuchtung vorhanden
Anstrich (Wände, Decke)	- vorhandener Anstrich wirkt beengend und/oder beklemmend - Farbschmierereien/Sprayerien sind vorhanden
Wegweisung (Orientierung)	- Unterführung hat mehrere Ein-/Ausgänge, und Wegführung ist nicht intuitiv - Signalisation / Markierung an Wand/Boden fehlt

Einsehbarkeit	- Sichtbeeinträchtigungen sind vorhanden (aufgrund Nischen, Anordnung der Zugänge / Geometrie bzw. verwinkelter Korridor)
Verkehrsführung	- nicht ausreichende Breiten, fehlende/ungenügende Verkehrstrennung bei Mischflächen Fuss/Velo
Begehbarkeit (BehiG ¹ -Konformität)	- Unterführung ist nicht hindernisfrei begehbar (Rollstuhl/Kinderwagen) d.h. fehlende oder zu steile Rampen - keine Schieberillen für Kinderwagen/Velo vorhanden - alternative, sichere oberflächige Querungsmöglichkeit fehlt

Nebst der Unterführung selbst wurde auch das nähere Umfeld analysiert (Lage, Zugänglichkeit). Es wurde festgehalten, ob und in welcher Distanz eine alternative Querungsmöglichkeit auf Strassenniveau vorhanden ist, und wie diese ausgestaltet ist.

1.4 Resultat

Das Fazit der Schwachstellenanalyse bei 44 Unter-/Überführungen lautet wie folgt:

- Fünf Unterführungen und eine Überführung weisen gemäss der Überprüfung keinen Handlungsbedarf auf.
- Zehn Unterführungen sind vernachlässigbar, z.B. weil sie sehr kurz sind (vgl. z.B. Abb. 10 bis Abb. 12). Auch hier besteht kein Handlungsbedarf.
- Zwei Unterführungen im Gebiet des Rheinhafens und im Eigentum der Schweizerischen Rheinhäfen sind inzwischen aufgehoben bzw. gesperrt (vgl. Abb. 13 und Abb. 14).
- Bei 26 Bauwerken (24 Unter- und zwei Überführungen) hat das BVD Handlungsbedarf identifiziert. Hierzu wurden Massnahmen eruiert und hinsichtlich möglicher Verbesserungen eine Priorisierung vorgenommen – siehe Kapitel 2. Für fünf jener Unterführungen hat die Analyse ergeben, dass deren Aufhebung geprüft werden kann, da bereits eine alternative ebenerdige Querung der Fahrbahn vorhanden ist. Auch für diese werden weitere Massnahmen zur Schwachstellenbehebung aufgezeigt.



Abb. 10: Wiesendamm-Promenade, UF43



Abb. 11: Südquaistrasse, UFX



Abb. 12: Ueli-Gässli, UF39



Abb. 13: Hiltalin-gerstrasse, UFY



Abb. 14: Hafenstrasse, UF40

2. Massnahmen

Das BVD hat aus der Schwachstellenanalyse Verbesserungsmassnahmen abgeleitet und im Rahmen einer Priorisierung in kurz-, mittel- und langfristige Massnahmen unterteilt. Bei der Einteilung wurden sowohl die Umsetzungsplanung der IWB als auch die Erhaltungsplanung des Kantons berücksichtigt.

Bei allen 24 Unterführungen, bei denen Handlungsbedarf besteht, wird die IWB die Beleuchtung optimieren. Die Optimierung der Beleuchtung sowie weitere kleine Massnahmen (z.B. Anstrich oder

¹ BehiG: Behindertengleichstellungsgesetz: Die Begehbarkeit muss die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes erfüllen.

Wegweisung) werden in allen Unterführungen zeitnah umgesetzt. Damit kann bereits ein grosser Beitrag zur Verbesserung der subjektiven und objektiven Sicherheit in Unterführungen geleistet werden.

Im Folgenden vier Beispiele für Verbesserungsmöglichkeiten:

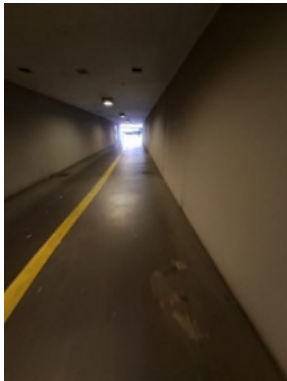


Abb. 15: Gellerstrasse, UF01;
u.a. Verbesserung Beleuchtung



Abb. 16: Holbeinplatz, UF13;
u.a. Gewährleistung BehiG



Abb. 17: Solitude/Eisenbahnweg,
UF21;
u.a. Verbesserung Markierung

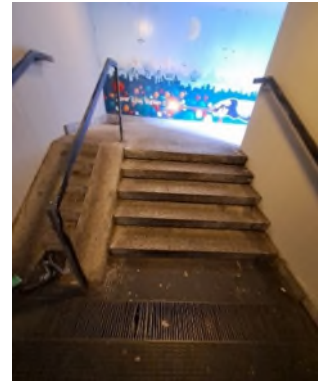


Abb. 18: Schützengraben, UF14;
u.a. Verbesserung Einsehbarkeit

Von den 26 Über-/Unterführungen, für welche Schwachstellen identifiziert und geeignete Massnahmen abgeleitet wurden, fallen 13 in die Zuständigkeit des Kantons. Der Kanton wird mit den zuständigen externen EigentümerInnen Kontakt aufnehmen, um ihnen die jeweiligen Lösungsvorschläge für die Unterführungen in ihrem Zuständigkeitsbereich zu unterbreiten bzw. entsprechende Massnahmen anzustossen.

Im Folgenden wird der Massnahmenumfang summarisch beschrieben. Weitere Einzelheiten zu den Massnahmen und zur Überprüfung einer möglichen Aufhebung finden sich in Anhang A.

2.1 Kurzfristige Massnahmen

Bei acht Unterführungen können kurzfristige Massnahmen ergriffen werden. Für Details siehe Tabelle 1 im Anhang A.

Als kurzfristig umsetzbare Massnahmen gelten all jene, welche voraussichtlich in den Jahren 2026 bis 2028 umgesetzt werden können. Hierzu gehören insbesondere die Verbesserungen an der Beleuchtung, welche die IWB in den nächsten drei Jahren umsetzen wird, sowie nicht-bauliche Massnahmen, wie z.B. eine Verbesserung des Anstrichs oder der Wegweisung. Auch sollen kleinere bauliche Massnahmen wie z.B. Randsteinabsenkungen sowie ein Test mit Panoramaspiegeln durchgeführt werden. Diese werden bereits in Unterführungen der SBB eingesetzt und sorgen für eine bessere Einsehbarkeit.

Unter der Kategorie der kurzfristigen Massnahmen sind auch kleinere nicht-bauliche Massnahmen in Zuständigkeit externer EigentümerInnen aufgeführt. Deren Umsetzung liegt allerdings bei den EigentümerInnen.

2.2 Mittelfristige Massnahmen: Prüfung der Aufhebung von Unterführungen

Bei fünf Unterführungen können mittelfristig Massnahmen ergriffen werden (siehe Tabelle 2 im Anhang A).

Mittelfristige Massnahmen werden voraussichtlich in den Jahren 2029 bis 2031 umgesetzt. Diese Kategorie umfasst ausschliesslich die vertiefte Überprüfung von Unterführungen, bei denen bereits eine alternative ebenerdige Querung der Fahrbahn vorhanden ist (siehe z.B. Abb. 19) und bei

denen daher eine Aufhebung in Frage kommen könnte. Bis 2031 wird detailliert geprüft, ob eine Aufhebung – in Anbetracht aller Vor- und Nachteile – sinnvoll ist. Eine allfällige bauliche Umsetzung ist im langfristigen Horizont in Koordination mit Grossprojekten vorgesehen. Da es bis zu einer möglichen Aufhebung noch viele Jahre dauern kann, werden auch in diesen Unterführungen die einzelnen Schwachstellen (u.a. Verbesserung der Beleuchtung) schon kurzfristig behoben.



Abb. 19: Alternative oberirdische Querung bei der Unterführung Steinengraben, UF12

Allerdings besteht ein Zielkonflikt zwischen der Verkehrssicherheit auf Schulwegen einerseits und der Forderung nach Aufhebung von Unterführungen andererseits. Dies insbesondere, da in der Stadt nahezu jede Strasse Teil eines Schulweges ist. Aus Sicht der Verkehrssicherheit bieten Unterführungen häufig die sicherere Quermöglichkeit, da eine physische Trennung vom Motorfahrzeugverkehr gegeben ist. Eine Unterführung, also eine niveaufreie Querung einer Strasse, bietet aus Verkehrssicherheitsperspektive den höchsten Schutz – eine höhere Schulwegsicherheit bei einer Strassenquerung ist kaum zu erreichen.

Bei der Prüfung und Beurteilung, ob eine Unterführung aufgehoben werden soll, wird die konkrete Ausgestaltung der ebenerdigen Querung und deren Sicherheitsniveau einen entscheidenden Einfluss haben. Dabei wird auch berücksichtigt, welche weiteren Massnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit geplant sind und wie die unterschiedlichen Quermöglichkeiten genutzt werden.

2.3 Langfristige Massnahmen

Elf Unterführungen und zwei Überführungen können langfristig verbessert werden. Für Details siehe Tabelle 3 im Anhang A.

Als langfristig umsetzbare Massnahmen gelten all jene, welche voraussichtlich ab 2032 umgesetzt werden können. Es handelt sich hauptsächlich um grosse bauliche Anpassungen an der Unterführung sowie Anpassungen im Umfeld (z.B. Massnahmen mit Einfluss auf den oberirdischen Verkehrsfluss oder den gesamten Knotenbereich). Auch fallen in diese Kategorie Massnahmen, welche eine Abhängigkeit zu bereits laufenden langfristigen Erhaltungs-/Umgestaltungsprojekten haben sowie aufwändigere Massnahmen, welche in der Zuständigkeit externer EigentümerInnen liegen.

3. Finanzierung

Die Verbesserungen der Beleuchtung sind mittels Rahmenvertrag der IWB abgedeckt. Zusätzliche kleinere bauliche sowie nicht bauliche Massnahmen bei Unterführungen in der Zuständigkeit des Kantons können mit den bestehenden, vom Grossen Rat bereits gesprochenen zweckgebundenen

Mitteln für Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs über den ZBE Langsamverkehr (ZBE LV) sowie mittels Unterhaltsgeldern finanziert werden. Lassen sich Verbesserungen der Unterführungen bzw. die Gewährleistung von ebenerdigen alternativen Querungen einem grösseren Projekt zuordnen (Erhaltungs-/Umgestaltungs- oder BehiG-Projekt), so werden im Rahmen dieser Projekte finanzielle Mittel beantragt. Für grössere Verbesserungen, die als eigenständige Massnahmen projektiert werden, wird die Finanzierung über einen Ausgabenbericht/Ratschlag beantragt. Massnahmen bei Unterführungen von externen EigentümerInnen (z.B. ASTRA, SBB etc.) sind von diesen zu finanzieren.

4. Schlussfolgerung

Der Regierungsrat beabsichtigt, die bestehenden Unterführungen hinsichtlich Sicherheit, Hindernisfreiheit und Attraktivität zu verbessern. Die bereits laufenden Verbesserungen der IWB im Bereich der Beleuchtung sowie die vorgeschlagenen Massnahmen (vgl. Anhang A) tragen dazu bei, die Attraktivität der Unterführungen zu erhöhen sowie das objektive und subjektive Sicherheitsempfinden zu stärken. In der Unterführung Spalenschulhaus (Schützengraben, UF14) wird das BVD mit dem Panoramaspiegel ein neues, aber einfaches Instrument erproben, um die Einsehbarkeit und die Sicherheit zu verbessern. Bewährt sich dieses Tool und erfüllt es den angestrebten Zweck, kann es künftig auch an weiteren Standorten eingesetzt werden.

Mögliche ebenerdige alternative Querungen werden im Rahmen von Drittprojekten geprüft und wo möglich umgesetzt. Durch die Überprüfung der bestehenden ebenerdigen Querungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit sowie durch entsprechende Verbesserungsmassnahmen werden auch die Alternativen zu den Unterführungen optimiert. Diejenigen Unterführungen, deren Aufhebung als prüfenswert eingestuft wurde, werden vertieft untersucht und hinsichtlich ihrer weiteren Zweckmässigkeit beurteilt. Dabei werden insbesondere Aspekte der Verkehrssicherheit (v.a. die Schulwegsicherheit) sowie ökologische und ökonomische Faktoren berücksichtigt. Die Ergebnisse werden in den laufenden Planungen berücksichtigt.

5. Antrag

Aufgrund dieser Ausführungen beantragt der Regierungsrat die drei Anzüge, namentlich den Anzug Georg Mattmüller und Konsorten betreffend «Unterführungen im Stadtgebiet», den Anzug Andrea Elisabeth Knellwolf und Konsorten betreffend «Verbesserung der Übersichtlichkeit und Sicherheit von Fussgängerunterführungen durch Beschriftung und Anbringen von Spiegeln» sowie den Anzug Pascal Messerli und Konsorten betreffend «Sicherheitsempfinden der Bevölkerung durch Massnahmen bei Brücken, Unterführungen u.Ä. stärken» abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilagen

Anhang A: Massnahmentabellen

Anhang B: Übersichtsplan der Überprüfung der Unter- und Überführungen für den Fussverkehr

Anhang A: Massnahmentabellen

Tabelle 1: Unterführungen mit kurzfristigen Massnahmen

ID Nr.	Örtlichkeit	Zuständigkeit	Schwachstelle	Vorgesehene Massnahme und vsl. Umsetzung
UF01	Fussgängertunnel Gellertstrasse	Kanton	Beleuchtung Anstrich	Erneuerung 2026/27 Inspektion und in Abstimmung mit IWB ggf. Anpassung 2028
UF10	Aubergbrücke (Unterführung Lohweg)	Kanton	Beleuchtung Verkehrsführung: Fuss- und Veloverkehr im Mischverkehr	Erneuerung 2027/2028 Keine Verbesserungsmöglichkeit aufgrund Brückenhöhe und Säulen sowie Ein- und Ausfädeln
UF17	Bahnbrücke Schlachthofstrasse	Kanton	Beleuchtung	Erneuerung 2027/2028
UF18	Lehenmattbrücke	ASTRA	Beleuchtung Anstrich	Erneuerung 2027/2028 Nach Verbesserung Beleuchtung nochmals beurteilen und ggf. ASTRA Vorschlag melden 2028
UF19	Klostermattenbrücke / Lehenmattbrücke / SBB-Brücke Lehenmattstrasse	ASTRA / SBB	Beleuchtung	Erneuerung 2027/2028
UF20A	Unterführung Zürcherstrasse	ASTRA	Einsehbarkeit BehiG Wegweisung	Nicht behebbar (zu massiver baulicher Eingriff) BehiG-konforme Ausgestaltung bereits geprüft > nicht möglich Bereits vorhanden aber Verbesserung nötig; mit ASTRA besprechen > Verbesserungen 2027/28
UF22	Solitudeunterführung (Grenzacherstrasse)	Kanton	Beleuchtung BehiG	Verbesserung 2026/2027 Prüfung Trottoirabsenkungen, um oberirdisch zu queren > 2027/28
UF47	Maulbeerstrasse	DB	Beleuchtung	Erneuerung 2027

Tabelle 2: Mittelfristige Massnahmen: Unterführungen, die auf eine mögliche Aufhebung zu prüfen sind (kurzfristige Verbesserungen Beleuchtung/Anstrich werden umgesetzt)

ID Nr.	Örtlichkeit	Zuständigkeit	Schwachstelle	Vorgesehene Massnahme und vsl. Umsetzung
UF12	Unterführung Steinengraben (Steinengraben/Leonhardsstrasse)	Kanton	Beleuchtung	Verbesserung 2027/28 Zudem bis 2031: Prüfung, ob die Unterführung aufgehoben werden kann
UF25	Unterführung Wettsteinallee (Schwörstadt-erstrasse)	Kanton	Beleuchtung	Verbesserung 2027/28 Zudem bis 2031: Prüfung, ob die Unterführung aufgehoben werden kann
UF27A	Unterführung Riehenstrasse (Riehenstrasse/Schwarzwaldallee West)	ASTRA	Anstrich	Vorschlag ASTRA melden Zudem bis 2031: Prüfung, ob die Unterführung aufgehoben werden kann
UF27B	Unterführung Riehenstrasse (Schwarzwaldallee Ost)	ASTRA	Anstrich Beleuchtung BehiG	Vorschlag ASTRA melden Keine Massnahme vorgesehen Alternative Verbindung via Fussgängerstreifen (FGS) vorhanden Zudem bis 2031: Prüfung, ob die Unterführung aufgehoben werden kann
UF28	Unterführung im Surinam (Riehenstrasse/In Surinam)	Kanton	Beleuchtung BehiG	Verbesserung 2027/28 Alternative Verbindung via FGS vorhanden Zudem bis 2031: Prüfung, ob die Unterführung aufgehoben werden kann

Tabelle 3: Unter- und Überführungen mit langfristigen Massnahmen

ID Nr.	Örtlichkeit	Zuständigkeit	Schwachstelle	Vorgesehene Massnahme und vsl. Umsetzung
UF02	Lagerhausunterführung (St. Jakobs-Str.)	ASTRA	BehiG (Treppenaufgang zur St. Jakobs-Strasse) nicht-BehiG > Relevanz fraglich Beleuchtung	Bei zukünftiger Erhaltung prüfen, ob seitlicher Zugang auch hindernisfrei ausgestaltet werden kann > langfristige Massnahme > bei künftiger Erhaltung hinterlegen Prüfen nach Ende Baustelle
UF03	Anschluss St. Alban-Ring (Unterführung Hexenweglein)	ASTRA	Beleuchtung Verkehrsführung: in gesamter Unterführung für Fuss- und Veloverkehr Anstrich	Verbesserung 2027/2028 Langfristig zu klären mit ASTRA, SBB und in Koordination mit Ausbau des Bahnknotens Nach Verbesserung Beleuchtung nochmals beurteilen und ggf. ASTRA Vorschlag melden > 2028

ID Nr.	Örtlichkeit	Zuständigkeit	Schwachstelle	Vorgesehene Massnahme und vsl. Umsetzung
			Wegweisung	Signal Veloweg anbringen, dort wo Fussverkehr abzweigen muss > 2026/27
			Einsehbarkeit	Klärung mit ASTRA
UF04	Anschluss St. Alban – Ring (Fussgängerunterführung)	ASTRA	BehiG	Klärung mit ASTRA
			Anstrich	Nach Verbesserung der Beleuchtung in UF03 nochmals beurteilen und ggf. ASTRA Vorschlag melden > 2028
			Wegweisung	Signal Veloweg anbringen, dort wo Fussverkehr abzweigen muss > 2026/27
			Einsehbarkeit	Klärung mit ASTRA
UF08	Unterführung Elisabethen-anlage (Centralbahn-Passage)	Kanton / Private	Beleuchtung	Teilw. privat; teilw. IWB: Erneuerung 2027
			BehiG: v.a. Verbindung via Küchengasse relevant (heute nur via Treppe)	Im Rahmen Grossprojekt Stadtraum Bahnhof SBB soll die Markthallenbrücke abgebrochen und der Strassenraum angepasst (teilweise aufgefüllt) werden. Realisierung frühestens ab 2037
UF13	Unterführung Holbeinplatz	Kanton	Beleuchtung	Erneuerung 2027
			BehiG: Rampen zu steil	Behindertengerechte Anpassung nicht möglich; Prüfung oberirdische Querung mit gesichertem FGS; Koordination mit Umgestaltungsprojekt Tram30 > nach 2035
UF14	Unterführung Spalenschulhaus (Schützengraben)	Kanton	Beleuchtung	Wurde im Jahr 2025 geprüft
			BehiG: Rampen zu steil	Behindertengerechte Anpassung nicht möglich; Prüfung oberirdische Querung mit gesichertem FGS; Koordination mit Umgestaltungsprojekt Tram30 > nach 2035
			Wegweisung	Wegweisung erstellen analog Unterführung Bäumlhofstr./Wettsteinallee > 2026/27
			Einsehbarkeit	Verbesserung 2027/28 Test Panoramaspiegel > 2027
UF15	Unterführung Hebelstrasse	Kanton	Beleuchtung	Erneuerung 2026
			BehiG	Prüfung oberirdische Querung mit gesichertem FGS; Koordination mit Umgestaltungsprojekt Tram30 > nach 2035
UF20 B	Unterführung Zürcherstrasse / Brücke in der Breite	ASTRA	Beleuchtung	Bereits verbessert
			BehiG: Bus-Haltestelle nicht erreichbar	BehiG-konforme Ausgestaltung bereits geprüft > Stand heute nicht möglich, Alternativen suchen

ID Nr.	Örtlichkeit	Zuständigkeit	Schwachstelle	Vorgesehene Massnahme und vsl. Umsetzung
			Einsehbarkeit Wegweisung	Komplette Renovierung wäre notwendig > Klärung mit ASTRA > 2026 Verbesserungen und Komplettierung der Wegweisung in Absprache mit ASTRA > 2026/27
UF21	Brückenauffahrt rechtes Rheinufer / 1. und 2. SBB Rheinbrücke (Solitude / Eisenbahnweg)	ASTRA / SBB	Beleuchtung Verkehrsführung Markierung: stark abgenutzt	Verbesserungen 2027/28 Projekt Umgestaltung Solitude-Promenade am Laufen; Optimierung Unterführung wird zu gegebener Zeit geprüft > nach 2032 Prüfen und Markierung auffrischen > 2026
UF26 A	Unterführung Bäumlihofstrasse (Wettsteinallee / Bäumlihofstr.)	ASTRA	Beleuchtung BehiG Anstrich	Erneuerung 2027/2028 Projekt Umgestaltung Bushaltestelle am Laufen; oberirdische Querung wird geprüft > nach 2035 Nach Verbesserung Beleuchtung nochmals beurteilen und ggf. ASTRA Vorschlag melden > 2028
UF26 B	Unterführung Bäumlihofstrasse (Wettsteinallee/Schwarzwaldallee)	ASTRA	Beleuchtung BehiG	Verbesserung 2027 Alternative ebenerdige Querung der Wettsteinallee via FGS neu vorhanden. Ebenerdige Querung von Bäumlihofstrasse zur Wettsteinallee nicht vorhanden. Projekt Umgestaltung Bushaltestelle am Laufen; oberirdische Querung wird geprüft > nach 2035
ÜF48	Flamingosteg (Überführung)	Kanton	BehiG	Projekt bezüglich Lifteinbau am Laufen > 2032
ÜF49	City-Ring Fussgängerbrücke (Steingraben) (Überführung)	Kanton	BehiG	Erst mit Ersatzneubau möglich.

Anhang B: Übersichtsplan der Überprüfung der Unter- und Überführungen für den Fussverkehr

