



**An den Grossen Rat**

**25.0159.02**

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission  
Basel, 22. April 2026

Kommissionsbeschluss vom 22. April 2026

## **Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission**

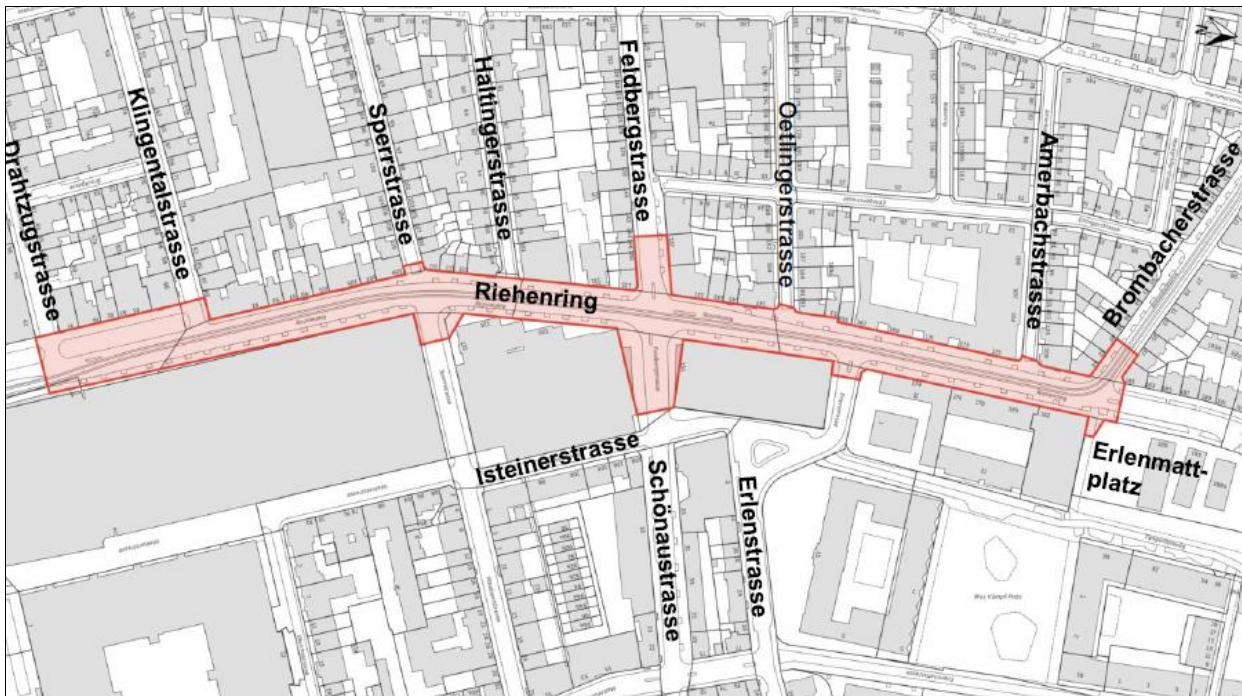
**zum Ratschlag betreffend Ausgabenbewilligung für die Umgestaltung des Riehenrings von der Drahtzugstrasse bis zur Brombacherstrasse im Rahmen der Erhaltung**

## 1. Ausgangslage

Im Riehenring stehen zwingende Sanierungsmassnahmen an der städtischen Infrastruktur an. In diesem Zuge möchte der Regierungsrat den Strassenraum an die geltenden gesetzlichen Vorgaben und Normen anpassen und attraktiver gestalten. Dazu sieht er vor, die Tramhaltestellen Riehenring und Musical-Theater zusammenzulegen. Für die Umgestaltung beantragt er beim Grossen Rat Ausgaben in der Höhe von brutto 25.6 Mio. Franken. Davon sind 12.5 Mio. Franken finanzrechtlich neu und 13.1 Mio. Franken finanzrechtlich gebunden. Ein Teil der Finanzierung erfolgt voraussichtlich über das Agglomerationsprogramm des Bundes der fünften Generation.

Der etwa 600 Meter lange Projektperimeter reicht von der Drahtzugstrasse bis zur Brombacherstrasse und schliesst die Anschlussbereiche der einmündenden Strassen ein (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Projektperimeter



Der Regierungsrat stellt für den Riehenring die folgenden funktionalen Defizite fest (vgl. Kapitel 2.2 des Ratschlags): Erhaltungsbedarf an Gleisen und Strassenbelägen; nicht hindernisfreie ÖV-Haltestellen; fehlende/ungenügende Velomassnahmen; fehlende/ungenügende Aufenthaltsqualität für zu Fuss Gehende und Rollstuhlfahrende; Lücken in der Baumallee (primär im Abschnitt Klingentalstrasse – Sperrstrasse); wenig entsiegelte Flächen. Ziele der Sanierung und Umgestaltung sind die Erneuerung von Gleisen und Strassenbelägen, die Schaffung von hindernisfrei zugänglichen ÖV-Haltestellen, eine sichere und komfortable Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr sowie für Rollstuhlfahrende, eine durchgängige Baumallee und mehr entsiegelte Flächen. Die Aufenthaltsqualität soll mit Bänken, einem Trinkbrunnen, mehr schattenspendenden Bäumen und der Entsiegelung und Begrünung von Flächen erhöht werden. Zur Erhöhung der Sicherheit sind in beide Fahrtrichtungen Velostreifen geplant. Seine Funktion als Hauptverkehrsstrasse soll der Riehenring weiterhin erfüllen, und die Trams sollen auch künftig möglichst störungsarm durch den Riehenring fahren können. Aus Platzgründen wird das markierte Eigentrassee durch ein zeitliches Eigentrassee abgelöst.

Im Süden schliesst der Projektperimeter bei der Tramhaltestelle Messeplatz an die Erneuerung der Clarastrasse an, im Norden ist die Umgestaltung mit dem künftigen Projekt «Neubau Tram

Klybeck» abgestimmt. Bei der Einmündung Brombacherstrasse schliesst sie zudem an ein geplantes, separates Erhaltungsprojekt an.

## 2. Kommissionsberatung

Der Grosse Rat hat den *Ratschlag betreffend Ausgabenbewilligung für die Umgestaltung des Riehenrings von der Drahtzugstrasse bis zur Brombacherstrasse im Rahmen der Erhaltung* am 9. April 2025 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) zur Vorberatung überwiesen. Die UVEK setzte sich an ihren Sitzungen vom 27. August, 3. September (Begehung), 15. und 29. Oktober sowie 17. Dezember 2025 mit dem Geschäft auseinander. Den vorliegenden Bericht verabschiedete sie am 22. April 2026.

Eintreten auf den Ratschlag war in der UVEK unbestritten. Die Kommission setzte sich mit verschiedenen Detailfragen auseinander und liess sich die vom Regierungsrat vorgeschlagenen Umgestaltungsmassnahmen auch im Rahmen der Begehung erläutern. Sie beantragt dem Grossen Rat, der Ausgabenbewilligung für die Umgestaltung des Riehenrings zuzustimmen. Im vorliegenden Bericht fasst sie ihre Beratung zusammen.

### 2.1 Gesamtprojekt

Die UVEK hat sich das Gesamtprojekt von der zuständigen Regierungsrätin und einer Vertretung der Abteilung Stadtraum von Städtebau & Architektur erläutern lassen. Die Umgestaltung des Riehenrings basiert auf der kantonalen Erhaltungsplanung, der strategischen Tramnetzentwicklung, dem Stadtklimakonzept und der Mobilitätsstrategie. Grundsatz der Erhaltungsplanung ist es, dass nur bei Erhaltungsbedarf an der bestehenden Infrastruktur «neue» Massnahmen ergriffen werden. Im Riehenring möchte der Regierungsrat neben der Erneuerung der bestehenden Strassen- und Gleisinfrastruktur hindernisfreie ÖV-Haltestellen entsprechend dem Behindertengleichstellungsgesetz und eine sichere und komfortablere Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr realisieren.

Um Platz für andere Nutzungen – namentlich für Velostreifen – zu gewinnen, sieht das Projekt für das Tram und den MIV ein Mischtrasse vor. Die Verkehrsfläche für den MIV wird etwas kleiner, der Verkehrsfluss (MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr) bleibt aber gewährleistet. Die Parkplätze bleiben mehrheitlich erhalten, an den Haltekanten des Trams sind Velo-Zeitinseln vorgesehen.

Gemäss der Klimaanalysekarte handelt es sich beim Riehenring um eine Wärmeinsel. Der Kaltluftstrom von Norden her ist nicht ausreichend stark, um die Strasse in der Nacht abzukühlen. Die Aufheizung der Strasse soll deshalb mit einer durchgehenden Baumallee und mehr entsiegelten Flächen reduziert werden. Schliesslich soll der Riehenring durch Aufmerksamkeitsbereiche an Einmündungen und Kreuzungen gestalterisch aufgewertet werden.

Die Umgestaltung des Riehenrings ist unabhängig von und kompatibel mit den laufenden Überlegungen zur künftigen Nutzung des Musical Theaters und des Areals der heutigen Messehalle 3. Der vorliegende Ratschlag kann deshalb zeitlich und inhaltlich unabhängig von diesen Projekten beraten werden.

### 2.2 Generelle Themen

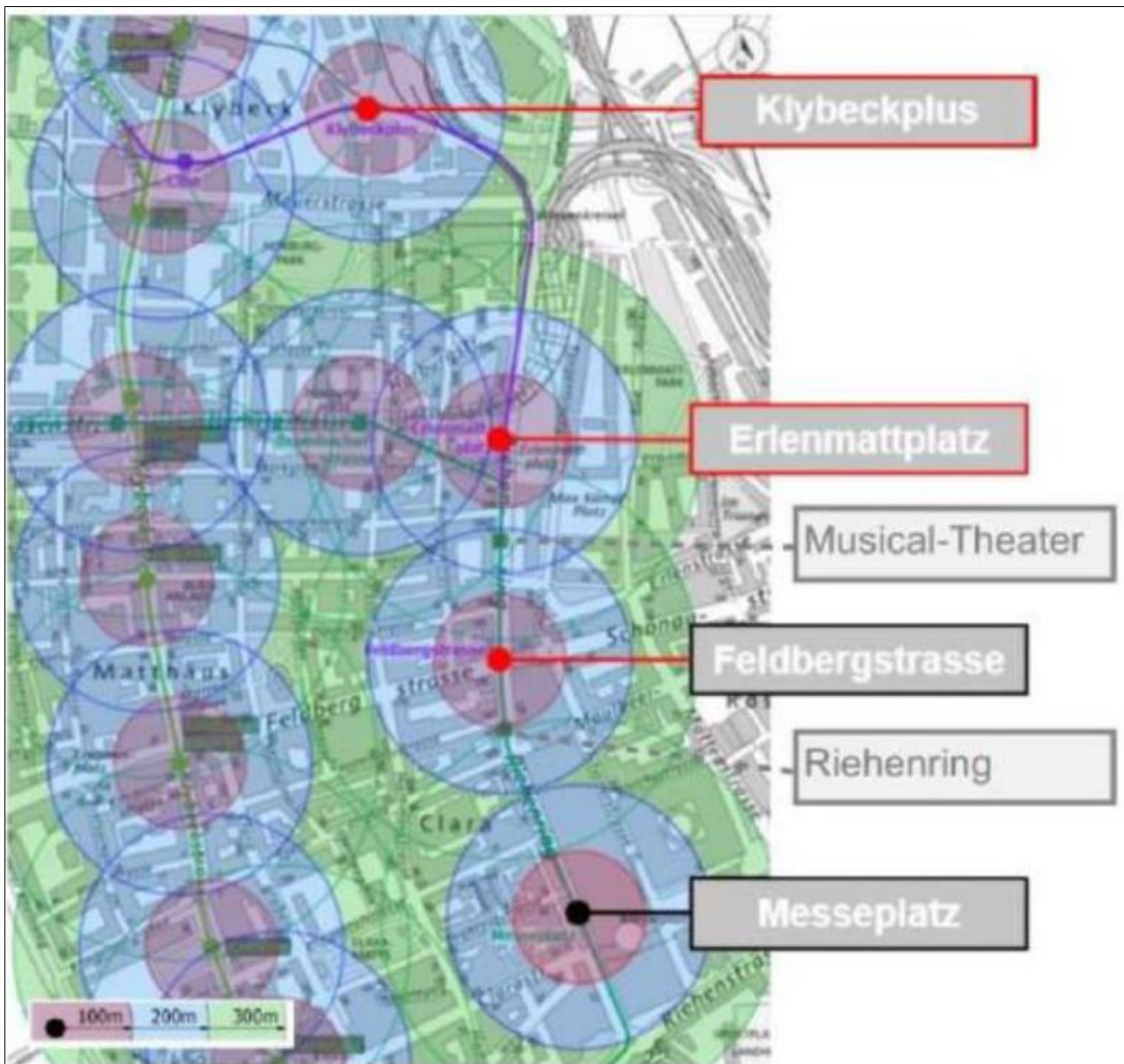
#### 2.2.1 Zusammenlegung Tramhaltestellen

Die UVEK hat die geplante Zusammenlegung der beiden Tramhaltestellen Riehenring und Musical Theater erörtert. Die künftige Haltestelle befindet sich am Knoten Riehenring/Feldbergstrasse, also zwischen den beiden heutigen Haltestellen. Die Haltekanten liegen in beiden Fahrrichtungen jeweils vor dem Knoten. Mit der Zusammenlegung verkürzt sich die Fahrzeit der bestehenden Tramlinie und auch einer möglichen künftigen Tramlinie in das Klybeck um 20 bis 30 Sekunden. Zudem verbessert die neue Haltestellenlage die Erschliessung der bestehenden Wohngebiete an der

Feldbergstrasse und beim Erlenmattplatz. Auch das Umsteigen vom Tram (Linie 14) auf den Bus (Linie 30) wird einfacher. Sowohl die neue Tramhaltestelle als auch die Bushaltestelle werden behindertengerecht gebaut.

Das Festhalten an den beiden bestehenden Tramhaltestellen hätte zur Folge, dass die Distanz zwischen der Haltestelle Musical Theater und der im Tramnetzplan 2030 vorgesehenen Haltestelle Erlenmattplatz des Trams Klybeck sehr gering wäre (vgl. Abbildung 2). Zwei behindertengerechte Haltestellen mit hohen Haltekanten reduzierten dort überdies die zur Verfügung stehende Fläche für Auto-Parkplätze und für Massnahmen zur Begrünung und Entsiegelung und wären mit höheren Investitionsausgaben verbunden. Mit der neuen Haltestelle an der Kreuzung Feldbergstrasse / Riehenring und der künftig geplanten Haltestelle Erlenmattplatz optimiert sich die Erschliessung.

**Abbildung 2: Erreichbarkeit bei zusammengelegten Haltestellen**

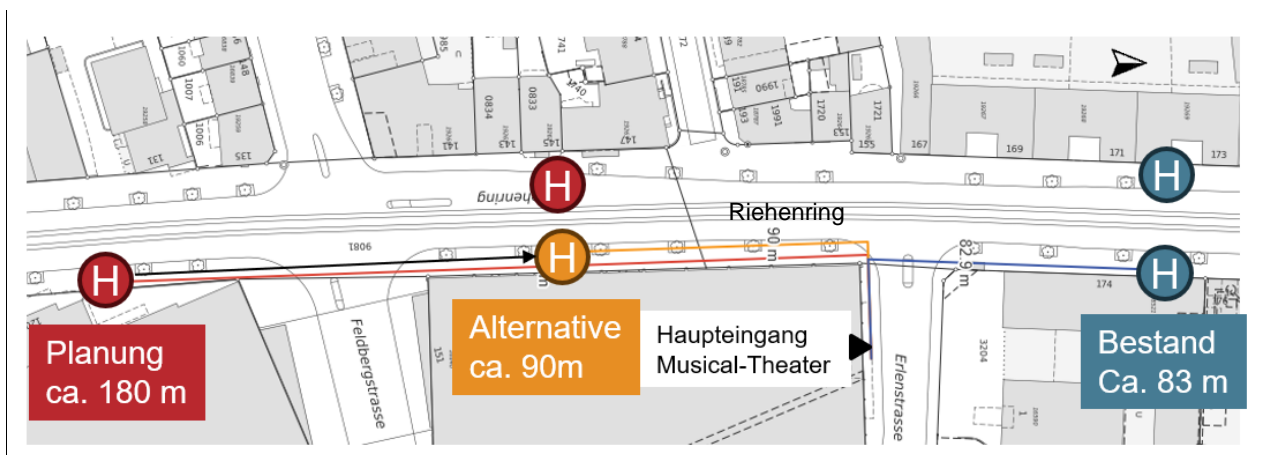


Die UVEK hat sich die Frage gestellt, ob das Musical Theater mit der neuen Haltestellenanlage noch angemessen erschlossen ist. Abbildung 3 zeigt in blauer Farbe die heutige Situation und in roter Farbe die geplante Situation. Grundsätzlich wäre es möglich, die beiden Haltekanten parallel zueinander anzuordnen (Variante Alternative). Vorteile einer versetzten Anordnung sind die

Gewährleistung der Durchfahrt für Rettungsfahrzeuge und die bessere Verteilung der Auto-Parkplätze im Riehenring. Zudem ist die Erschliessung der Quartiere im Südwesten etwas besser.

Die UVEK stellt fest, dass die Distanz zwischen der neuen Haltestelle Feldbergstrasse und dem Eingang zum Musical Theater maximal 180 Meter betragen wird und dieses damit sehr gut erschlossen bleibt (ÖV-Güteklasse A). Bis zur Einführung des Trams Klybeck (und der neuen Haltestelle Erlenmattplatz) ist der Weg zur nächsten Haltestelle für im Nordosten der Erlenmatt wohnende Menschen etwas weiter. Auch ein Teil der Schülerinnen und Schüler hat einen etwas längeren Weg und muss die Feldbergstrasse überqueren. In einer Gesamtabwägung teilt die UVEK aber die Haltung der Fachstellen im Bau- und Verkehrsdepartement, dass die Vorteile der geplanten Haltestellenanordnung mit dem Ersatz der Haltestellen Riehenring und Musical-Theater durch die Haltestelle Feldbergstrasse in einem ersten Schritt und zusätzlich durch die Haltestelle Erlenmattplatz in einem zweiten Schritt höher zu gewichten sind als die Nachteile.

**Abbildung 3: Erschliessung Musical Theater**



## 2.2.2 Eigentrasse Tram

Mit der Umgestaltung des Riehenrings ändert sich für das Tram zugunsten von Velomassnahmen und mehr Grün die Organisation des Eigentrassees. Es ist vorgesehen, den MIV an Lichtsignalanlagen zurückzuhalten, damit das Tram zwischen den Haltestellen als Pulkführer fahren kann (sogenanntes zeitliches Eigentrassee). Die UVEK hat sich betreffend das Funktionieren dieses Systems nach Erfahrungswerten erkundigt. Gemäss erhaltener Auskunft lässt sich nicht exakt ermitteln, wie sich der Wechsel von einem markierten oder baulichen zu einem zeitlichen Eigentrassee (oder umgekehrt) auf die Fahrzeit des Trams auswirkt, sind Umgestaltungen doch in der Regel mit weiteren Massnahmen wie veränderten Haltestellenabständen oder anderen Geschwindigkeitsbeschränkungen verbunden. Zeitliche Eigentrassees für ÖV und MIV werden gemäss der Verwaltung nur eingeführt, wenn sich der Verkehr so steuern lässt, dass der ÖV nicht im Stau stecken bleibt. Um Platz für Fuss-, Velo- und Klimaadaptionsmassnahmen zu schaffen, und gleichzeitig weiterhin den MIV zuzulassen und die Strassennetzhierarchie aufrecht zu erhalten, gibt es dazu – wie im Riehenring – oft keine Alternative.

Die Möglichkeit, den MIV im Riehenring nur noch in eine Fahrtrichtung zuzulassen und so die MIV-Verkehrsfläche zugunsten des Tramverkehrs zu reduzieren, ist gemäss den Abklärungen der UVEK weder in der Vorstudie noch im Vorprojekt in Betracht gezogen worden. Eine der vom Amt für Mobilität definierten verkehrlichen Anforderungen an den Riehenring lautet «MIV-Fahrspuren in beide Richtungen». Es handelt sich bei diesem um eine Hauptverkehrsstrasse, die auch als Life-Line-Achse und als Achse für Ausnahmetransporte dient.

### 2.2.3 Auto-Parkplätze

Die Zahl der Auto-Parkplätze im Riehenring nimmt mit der Umsetzung des Projekts von 47 auf 35 ab. Von den verbleibenden 35 Auto-Parkplätzen werden gemäss Ratschlag vier (bisher fünf) als Taxi-Standplätze und sieben (bisher zwei) als Güterumschlagplätze markiert. In der blauen Zone gibt es demnach neu 24 (bisher 40) Auto-Parkplätze. Die UVEK hat dazu verschiedene Abklärungen getroffen.

Die erste betrifft die Notwendigkeit bzw. Begründung für die deutlich höheren Zahl von Güterumschlagplätzen. Gemäss Auskunft aus der Verwaltung ist es wichtig, dass die Anwohnenden sowie Handwerks- und Gewerbebetriebe für den Güterumschlag mit einer gewissen Sicherheit in der Nähe eines Hauses anhalten können. Wegen der geringeren Zahl an Auto-Parkplätzen in der blauen Zone und weil es die Zusammenlegung von Baumrabbatten verunmöglicht, kurzzeitig ausserhalb der offiziellen Auto-Parkplätzen anzuhalten, soll die Zahl der Güterumschlagplätze erhöht werden.

Die UVEK hat sich erkundigt, ob die Güterumschlagplätze in der Nacht mit der Anwohnerparkkarte genutzt werden dürfen. Gemäss erhaltener Antwort dürfte dies sinnvoll und verkehrsrechtlich möglich sein. Es braucht eine Zusatzbestimmung mit Angabe eines Zeitraums (z.B. 19 bis 7 Uhr); andernfalls gelten die Nutzungsbeschränkungen für Güterumschlagplätze auch in der Nacht. Geklärt werden müsste, ob einzelne Güterumschlagplätze auch abends und in der Nacht – beispielsweise von einem Catering-Betrieb – benötigt werden.

Die UVEK stellt fest, dass zumindest ein Teil der Güterumschlagplätze in den Nachtstunden analog zu Auto-Parkplätzen in der blauen Zone genutzt werden könnte. Sie stuft eine zeitlich differenzierte Nutzung der Güterumschlagplätze als angemessen ein. Ein entsprechender Entscheid wird sinnvollerweise erst kurz vor oder sogar erst nach der Umgestaltung des Riehenrings gefällt. Die Signalisation der einzelnen Auto-Parkplätze lässt sich jederzeit anpassen.

Die UVEK hat die Verwaltung um eine Darlegung der Einstellhallensituation im Quartier gebeten. Da derzeit noch kein Kataster für Auto-Parkplätze auf privaten Parzellen existiert, hat sie allerdings keine exakte Antwort erhalten. Eine Auslastungserhebung aus dem Jahr 2022 zeigt, dass der MIV-Parkierdruck vor allem am Rand und im Westen des Quartiers sehr hoch ist. Deshalb war die Verwaltung bei der Erarbeitung des Projekts Riehenring bestrebt, möglichst wenige Parkplätze aufzuheben. Sie hat die Aufhebung jedes einzelnen Auto-Parkplatzes auf den damit verbundenen klimatischen Nutzen geprüft. Aus dieser Überlegung ist die «1:1-Regel» entstanden: Damit im Riehenring ein Parkplatz aufgehoben wird, muss die Pflanzung von mindestens einem zusätzlichen Baum möglich sein.

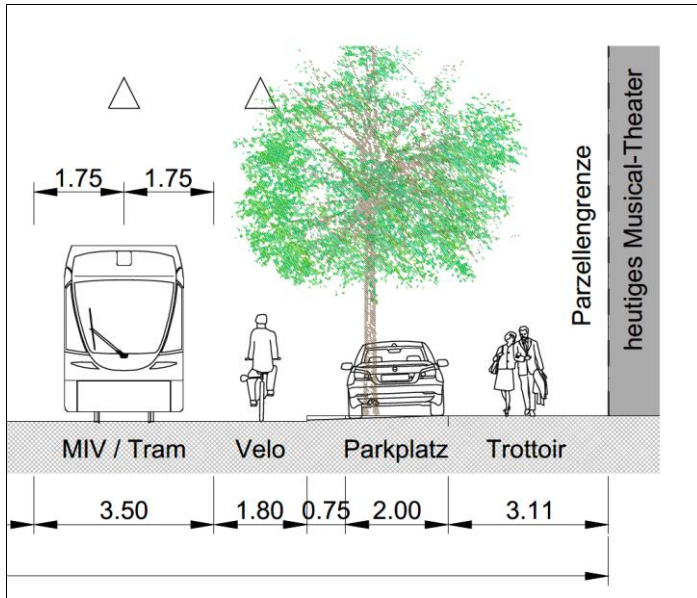
Im Rahmen der Überbauung des Areals der Messehalle 3 soll gemäss einer Medienmitteilung des Regierungsrats vom 3. März 2026 ein Quartierparking mit etwa 150 Parkplätzen gebaut werden. Das kantonale Umweltschutzgesetz schreibt vor, dass bei der Erstellung von Quartierparkings mindestens 95% der neu entstehenden Parkplätze im Umkreis von 500 Metern auf der Allmend aufzuheben bzw. umzunutzen sind. Das Umnutzungspotenzial für Klimaadaptionsmassnahmen und für Superblocks liegt gemäss der Verwaltung im betreffenden 500-Meter-Radius bei etwa 300 Parkplätzen. Im Falle des Baus dieses Quartierparkings gäbe es also «genug» Parkplätze, die sich sinnvoll umnutzen lassen.

Die UVEK hat weiter abgeklärt, ob die Zahl der Behindertenparkplätze im Projektperimeter ausreichend ist. Rund um den Projektperimeter des Riehenrings gibt es Behindertenparkplätze bei der Messe, am Clarahofweg und an der Sperrstrasse. Zwei Behindertenparkplätze gibt es beim Musical Theater (Isteinerstrasse). Diese decken den Bereich bis zur Brombacherstrasse ab. Ein zusätzlicher ist in der Efringerstrasse vorgesehen. Mit der Entwicklung des Rosentalareals sind weitere nutzungsbezogene Behindertenparkplätze geplant. Die UVEK erachtet die Abdeckung mit Behindertenparkplätze als ausreichend und erkennt diesbezüglich keinen Handlungsbedarf.

#### 2.2.4 Abstände zwischen Velostreifen und Auto-Parkplätzen

Die UVEK hat sich erkundigt, ob sich der Abstand zwischen den Markierungen der Auto-Parkplätze und den Velostreifen zur Verhinderung von Door-Opening-Unfällen vergrössern lässt. Seitens der Verwaltung ist ihr dargelegt worden, dass sich die Rabatten verbreitern und die Abstände zwischen Parkplatzmarkierung und Velostreifen von 0.5 auf 0.75 Metern erhöhen lassen, indem die Auto-Parkplätze näher zum Trottoir markiert werden (vgl. Abbildung 4).

Abbildung 4: Abstände zwischen Velostreifen und Auto-Parkplätzen



Nicht umsetzbar ist der grössere Abstand lediglich bei einem Auto-Parkplatz und einem Güterumschlagplatz zwischen der Feldbergstrasse und der Sperrstrasse. Die dort stehende Messehalle 3 wird aber in absehbarer Zeit durch eine Wohnüberbauung ersetzt. Ob sich an dieser Stelle danach noch ein Auto-Parkplatz befindet, ist ungewiss. Würden die Rabatten im heutigen Zustand verbreitert, entspräche die Breite des Trottoirs nicht mehr den Vorgaben. Vorstellbar wäre, auf dem Privatgelände der heutigen Messehalle 3 eine Dienstbarkeit oder ein Wegerecht einzurichten, um auch dort die Rabatte zu verbreitern und den Abstand zwischen Auto-Parkplatz und Velostreifen zu erhöhen.

Die UVEK könnte sich auch eine Anpassung der Parzellengrenze vorstellen, ist für die Überbauung des Areals doch Immobilien Basel-Stadt zuständig. Sie erwartet, dass die genannten Massnahmen im Rahmen des Bauprojekts konkretisiert und anschliessend umgesetzt werden.

#### 2.2.5 Veloabstellplätze

Die UVEK hat sich nach der Kompatibilität von Rasenfugensteinen mit dem Abstellen von Velos erkundigt. Gemäss der Verwaltung sind die Standard-Rasenfugensteine mit 22x22 cm ausreichend gross für eine stabile Platzierung von Veloständern. Die Begrünung zwischen den Rasenfugensteinen erhöht zudem die Festigkeit, weshalb Rasenfugensteine nach einer gewissen Zeit mit einem befestigten Belag vergleichbar seien und kaum mehr Gefahr mehr bestehe, dass ein Velo umfällt, weil der Ständer zwischen zwei Rasenfugensteinen einsinkt.

#### 2.2.6 Bäume

Gemäss dem Ratschlag nimmt die Zahl der Bäume im Riechenring mit der Umsetzung des Projekts von 68 auf 80 zu. Vier der bestehenden Bäume werden gefällt, insgesamt werden 16 neue Bäume gepflanzt.

Von den vier zu fällenden Bäumen befinden sich gemäss den Abklärungen der UVEK drei bei der Zufahrt des Trams von Norden an die Haltekante der neuen Tramhaltestelle bei der Feldbergstrasse. Sie werden in unmittelbarer Nähe ersetzt. Der vierte Baum befindet sich bei der Einmündung der Brombacherstrasse in den Riehenring; er steht den dort geplanten Velomassnahmen im Weg. Die UVEK stellt fest, dass die Fällung der vier Bäume unvermeidbar ist, um das Projekt wie vom Regierungsrat vorgeschlagen umzusetzen.

Die UVEK hat sich nach dem Potenzial für weitere Baumpflanzungen erkundigt, also einer besseren Baumbilanz als «plus zwölf». Das theoretische Maximum für Bäume oder andere Begrünungsmassnahmen würde mit der Aufhebung aller Parkplätze erreicht. Je weniger Parkplätze der Riehenring aufweist, desto stärker kann er begrünt werden – und umgekehrt. Letztlich handelt es sich um eine politische Frage, wie die Flächen genutzt werden. Der Ermittlung des im Ratschlag ausgewiesenen Potenzials (Bilanz von plus zwölf Bäumen) ist aufgrund des hohen MIV-Parkierdrucks im Quartier die «Regel» zugrunde gelegt worden, dass ein Parkplatz nur dann aufgehoben werden soll, wenn dafür mindestens ein Baum gepflanzt werden kann. Je nach Baumart muss der Abstand zwischen zwei Bäumen sieben bis elf Meter betragen.

Im Abschnitt Feldbergstrasse – Brombacherstrasse gibt es acht Stellen, an denen der Abstand zwischen zwei Bäumen bei mindestens 16 Metern liegt. Dazwischen liesse sich also ein weiterer Baum pflanzen. Für acht weitere Bäume müssten aber 16 Parkplätze aufgehoben werden, da sich zwischen den Bäumen jeweils zwei Auto-Parkplätze befinden. Unter Einhaltung der genannten «Regel» besteht deshalb kein Potenzial für zusätzliche Bäume. In den anderen Abschnitten des Riehenrings ist der Abstand zwischen den Bäumen zu klein.

Verunmöglicht werden Baumpflanzungen auch durch Haltestelleninfrastrukturen (Überspannung Fahrleitung, Leitungen und Tunnel im Untergrund). Für einen möglichen Baum vor dem Eingang des Musical Theaters müsste auf ein geplantes, vier Meter langes Veloabstellfeld verzichtet werden. Weitere Flächen sind als Naturersatzflächen für halbtrockene Standorte vorgesehen, die beim Bau des Trams Klybeck zu ersetzen sein werden (vgl. Kapitel 2.2.8). Auch zusätzliche Baumpflanzungen durch Verschiebung oder andere Dimensionierung dieser Naturersatzflächen wären gemäss den Abklärungen der UVEK vermutlich nicht zielführend. Zu fragmentarisch angelegte Ersatzflächen reduzieren deren Wert für die Fauna. Zusammenhängende und grössere Flächen sind für die Biodiversität und die Vitalität der Bäume besser.

Die UVEK erachtet es als nachvollziehbar, dass im Riehenring zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht mehr als zwölf zusätzliche Bäume gepflanzt werden sollen. Mit diesen wird der Riehenring zu einer beidseitig baumbestandenen Strasse.

Mit welchen Baumarten der Riehenring ergänzt wird, legt gemäss den Abklärungen der UVEK die Stadtgärtnerei im Rahmen des Bauprojekts fest. Es ist wahrscheinlich, dass sie dabei auf zwei oder drei Baumarten setzt, damit von einem möglichen Schädlingsbefall nicht alle Bäume betroffen wären. Auch auf die klimatischen Veränderungen nimmt die Stadtgärtnerei bei der Definition der Baumarten Rücksicht. Für die Bewässerung sieht das Projekt vor, Oberflächenwasser von den Trottoirs in die Baumrabbatten abzuleiten. Ob auch eine unterirdische Bewässerung angezeigt ist, wird im Rahmen des Bauprojekts geprüft. Eine solche könnte dazu führen, dass die Bäume ihre Wurzeln nicht bis auf Niveau des Grundwassers ausbilden.

### **2.2.7 Entsiegelung und Begrünung weiterer Flächen**

Die UVEK hat sich auch nach Potenzial für weitere Flächenentsiegelungen erkundigt. Eine eingebrachte Idee lautete, den Belag der Velowege durchlässiger zu machen. Die Vertretung der Verwaltung hat dies als Frage bezeichnet, die derzeit im Bau- und Verkehrsdepartement grundsätzlich erörtert wird. Andere Städte hätten bereits Versuche mit entsiegelten Velowegen durchgeführt, seien damit aber u.a. aus Sicherheitsgründen nicht vollends glücklich. Eine Kurve auf einer unversiegelten Fläche zu fahren, ist nicht ungefährlich, und je nach Reifen ist die Fahrt auf einem asphaltierten Belag deutlich angenehmer. Ob sich eine Lösung für den Widerspruch zwischen Entsiegelung auf der einen, Verkehrssicherheit und Unterhaltsaufwand auf der anderen Seite, finden

lasse, sei ungewiss. Im Riehenring sind die Velostreifen lediglich durch eine Markierung von den MIV-Spuren getrennt, gehören also zur Fahrbahn. Da die gesamte Fahrbahn auf die gleiche Belastung ausgerichtet werden muss, ist ein unterschiedlicher Belag unrealistisch. Eher vorstellbar wäre ein entsiegelter Belag bei separater Veloführung.

Die projektierte Breite der Trottoirs liegt aufgrund der Veranstaltungen in der Messe und im Musical Theater im südlichen Bereich des Riehenrings bei mindestens 3.5 Metern, im nördlicheren Bereich bei mindestens 2.5 Metern. Im Rahmen des Bauprojekts kann und soll der Spielraum für eine Verbreiterung der Rabatten genutzt werden (vgl. Kapitel 2.2.4).

Betreffend die Begrünung von Verkehrsinseln hat die Verwaltung auf die Antwort des Regierungsrats auf den *Anzug Brigitte Kühne und Konsorten betreffend «entsiegelte sowie ökologisch aufgewertete Verkehrsinseln und Verkehrskreisel»* vom 3. September 2025 verwiesen. Der Regierungsrat bezeichnet ökologische Aufwertungen entlang von Biotopverbund- und Vernetzungsachsen als wichtig. Der Riehenring befindet sich zwar zwischen zwei Achsen des Biotopverbundkonzepts, auch in solchen Fällen wird aber geprüft, ob eine ökologische Aufwertung möglich ist. Bei jedem Projekt besteht das Ziel, ein Maximum an ökologisch nutzbaren Verkehrsflächen zu schaffen. Die Verhältnismässigkeit ist aber erst ab einer gewissen Flächengrösse gegeben, ist doch der Unterhalt von Strasseninseln vergleichsweise aufwendig. Die bepflanzbare Fläche ist jeweils kleiner als die Fläche einer Verkehrsinsel, ist doch im Bereich der Randsteine ein betonierter Bereich zwingend. Welche Verkehrsinseln begrünt werden, basiert auch auf der Unterhaltsexpertise der Stadtgärtnerei. Im Riehenring werden auf jenen Verkehrsinseln und Inselköpfen, die nicht begangen oder von Sonder- oder Ausnahmetransporten befahren werden, Fugen für spontane Begrünungen entsiegelt. Auf der grossen Mittelinsel an der Drahtzugstrasse ist eine niedrige Wiesensaat vorgesehen.

Weiter erörtert hat die UVEK, ob sich mehr Flächen als vorgesehen mit Stauden bepflanzen lassen. Das Gestaltungskonzept sieht an den Kreuzungs- und Einmündungsbereichen Stauden und dazwischen eine Wiesensaat, allenfalls ergänzt mit kleinen Sträuchern, vor. Stauden blühen abwechselnd, sind winterhart und erreichen eine Höhe von etwa 60 cm. Wiesen sind im Unterhalt weniger aufwendig und tragen dank eines hohen Humusanteils zur Verdunstung und zur Kühlung bei. Auf Flächen mit bestehenden Bäumen zusätzlich Stauden zu pflanzen, wäre schwierig bis unmöglich. Es hätte zudem sowohl bei der Erstellung als auch im Unterhalt deutlich höhere Kosten zur Folge. Welche Pflanzen gesät bzw. gepflanzt werden, wird erst im Bauprojekt definiert. Die UVEK wünscht sich, dass das Potenzial zur Entsigelung und Begrünung gänzlich ausgeschöpft wird. In diesem Rahmen ist ihr seitens Bau- und Verkehrsdepartement zugesichert worden, dass im Bauprojekt auch das Potenzial zur Verbreiterung einzelner Staudenflächen von 2.5 auf 2.75 Meter ausgeschöpft wird.

Die für die Verkehrssicherheit massgebenden Sichtweiten werden bei der Planung der Bepflanzung berücksichtigt. Wiesen schränken die Sichtweiten dank durchgehend niedriger Bepflanzung nicht ein, bei der Pflanzung der leicht höheren Stauden wird darauf geachtet, dass auch diese die Einsehbarkeit nicht beeinträchtigen. Die Kantonspolizei führt bei allen Projekten ein Sicherheitsaudit durch und weist bereits in der Projektierungsphase auf mögliche Probleme hin.

### **2.2.8 Naturersatzflächen**

Das separate Projekt «Tram Klybeck» tangiert – sofern es umgesetzt wird – im Bereich nördlich des Projektperimeters Naturersatzflächen der Nordtangente. Der grösste Teil dieser Flächen befindet sich auf der Überdeckung des Horburgtunnels. Es lassen sich zwar direkt im Projekt «Tram Klybeck» Naturersatzflächen schaffen, 317 Quadratmeter müssen aber voraussichtlich ausserhalb des Projektperimeters ersetzt werden. Es ist deshalb vorgesehen, schon vor der Realisierung des Trams Klybeck Ersatzflächen im Riehenring (Abschnitt Oetlingerstrasse – Brombacherstrasse) auszuscheiden und vorausschauend zu planen. Andernfalls stünden sie nicht mehr zur Verfügung, wenn das Tram Klybeck gebaut wird, und es wäre schwierig bis unmöglich, in der unmittelbaren Umgebung Ersatzflächen zu finden.

In der UVEK ist die Vermutung in den Raum gestellt worden, dass der Riehenring sowieso – also unabhängig vom Tram Klybeck – grüner wird und einzelne Flächen als Ersatzflächen deklariert werden, statt anderswo nach solchen zu suchen. Dies ist seitens der Verwaltung im Grundsatz bestätigt worden. Wichtig sei aber, dass die Ersatzflächen nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ den wegfallenden Flächen entsprechen. Damit eine Fläche als Ersatz gilt, müssen bisherige Wechselwirkungen bestehen bleiben. Deshalb eignen sich die infrage kommenden Flächen im Riehenring sehr gut.

Die UVEK unterstützt, dass der Kanton mit der Schaffung von Ersatzflächen im Riehenring gewissermassen in Vorleistung geht. Es dürfte den Druck auf das Tram Klybeck reduzieren, wenn das Thema Naturersatzflächen bereits vorausschauend angegangen worden ist, wenn der Regierungsrat den Ratschlag dazu vorlegt. Zudem führt das koordinierte Vorgehen dazu, dass neben den beiden Perimetern, in denen sowieso gebaut wird, nicht zwecks Schaffung von Ersatzflächen noch in einem dritten Perimeter gebaut werden muss.

### **2.2.9 Fahrgeschwindigkeit**

Die UVEK stellt fest, dass gemäss Ratschlag im Riehenring auch in Zukunft Tempo 50 gelten soll und Tempo 30 allenfalls in der Nacht infrage kommt. Zur Lärmreduktion beitragen soll ein lärmmindernder Belag. Gemäss dem Lärmkataster ist der Immissionsgrenzwert zwischen der Klingentalstrasse und der Brombacherstrasse tagsüber bei fast allen Gebäuden überschritten. In der Nacht ist er bei den Gebäuden zwischen der Drahtzugstrasse und der Brombacherstrasse sogar erheblich überschritten. Der Planungswert ist bei keiner einzigen Liegenschaft im Projektperimeter eingehalten.

Die Verwaltung hat auf die Nachfrage der UVEK zur möglichen Einführung von Tempo 30 auf die laufende Prüfung im Rahmen der Beantwortung der *Motion Fuhrer «integrale Signalisation von Tempo 30 in Basel-Stadt mit gleichzeitiger Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs gemäss Kantonsverfassung §30»* und im Rahmen des Projekts zur Strassenlärmsanierung für die Nacht hingewiesen. Gemäss dem im Entwurf vorliegenden Gutachten zur Strassenlärmsanierung im Riehenring wird Tempo 30 in der Nacht voraussichtlich im ganzen Projektperimeter eingeführt. Wo Tempo 30 auch am Tag Sinn ergibt und wo nicht, wird im Rahmen der Motion in einem grösseren Kontext angeschaut. Beim Riehenring handelt es sich um eine verkehrsorientierte Strasse und einen Zubringer zur Autobahn. Die Breiten für Rettungs- und Ausnahmetransporte müssen gewährleistet sein, und auch für die Priorisierung des ÖV braucht es Platz. Am Querschnitt der Strasse würde die Einführung von Tempo 30 deshalb nichts ändern.

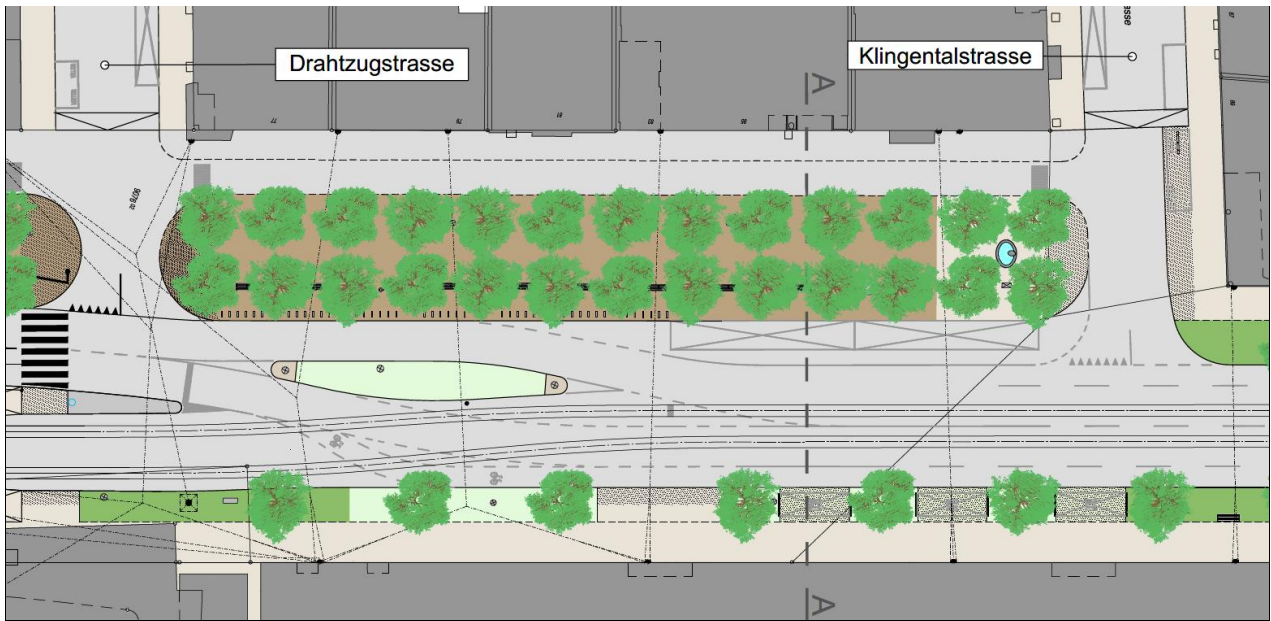
Die UVEK stellt fest, dass die künftig erlaubte Fahrgeschwindigkeit keinen Einfluss auf die Gestaltung des Riehenrings hat. An der Steuerung der Knoten mit Lichtsignalanlagen müsste auch bei Tempo 30 festgehalten werden, um die Priorisierung des ÖV sicherzustellen. Die Kommission wird die weitere Diskussion betreffend Tempo 30 im Riehenring deshalb im Rahmen der Beantwortung der genannten Motion führen. Sollte der Regierungsrat die Einführung von Tempo 30 im Riehenring vorschlagen, sollte dies vor oder spätestens mit der Umgestaltung des Riehenrings geschehen.

## **2.3 Abschnittsbezogene Themen**

### **2.3.1 Abschnitt Drahtzugstrasse – Klingentalstrasse**

Im Abschnitt Drahtzugstrasse – Klingentalstrasse wechselt das Tram von der Seitenlage (Haltestelle Messeplatz) in die Mittellage. Die durchgehenden Velostreifen beginnen nach bzw. enden vor der Tramhaltestelle. Die Parkplätze für Taxis und Cars werden verlegt, die Grünbereiche vergrössert und die Aufenthaltsbereiche gestalterisch aufgewertet.

### Abbildung 5: Abschnitt Drahtzugstrasse - Klingentalstrasse



Die UVEK bedauert, dass die Velostreifen nicht bis zum Messeplatz durchgezogen werden, und hat sich nach besseren Lösungen für den Veloverkehr erkundigt. Die Verwaltung hat einen früheren Beginn des Velostreifens von Süden her als aus Platzgründen nicht möglich bezeichnet. Ein Velostreifen sollte das Tramgleis in einem Winkel von mindestens 45 Grad queren. Die Achsen der Tramgleise sind in Abbildung 6 in grüner Farbe dargestellt. Rechts neben den Tramschienen fehlt der Platz für einen Velostreifen. Eine frühere Querung der Tramgleise hielte den 45-Grad-Winkel nicht ein (1.).

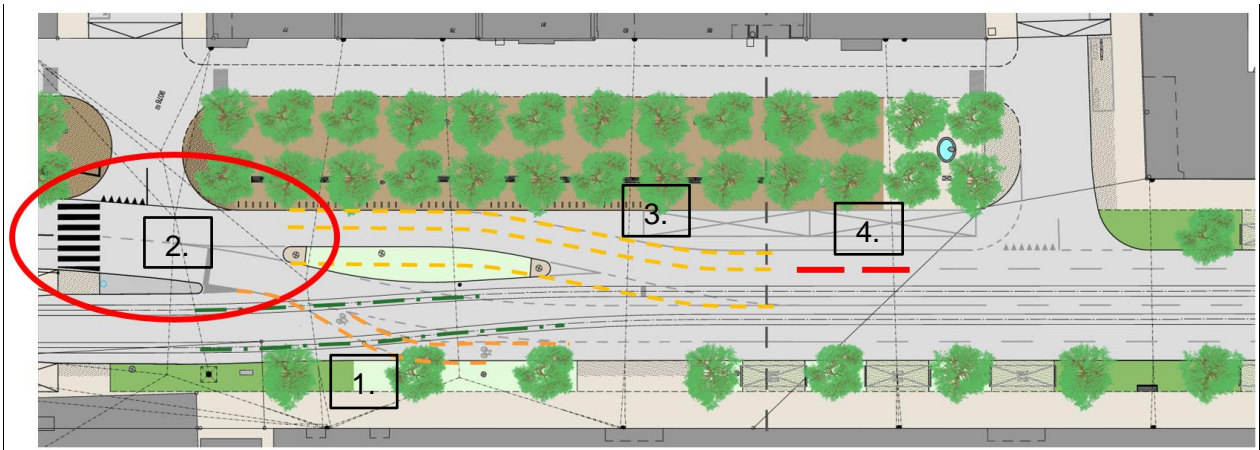
Beim Velostreifen von Norden her wäre es bei minimalen Breiten für Velostreifen und Fahrbahn möglich, den Velostreifen um etwa 60 Meter zu verlängern. Aufgrund des Abstands zwischen der Tramhaltestelle und dem baumbestandenem Bereich lässt sich ein Velostreifen bis zur Drahtzugstrasse nicht realisieren. Der Einfädelungsbereich würde lediglich verschoben und läge sehr nahe an der Einmündung, was zu einer unübersichtlichen Situation führen würde (2.).

Es sei sicherer, wenn – wie im Projekt vorgesehen – auf einem längeren Bereich eingefädelt werden kann. Ein 60 Meter längerer Velostreifen, wäre nur 1.60 Meter breit. Die Mittelinsel wäre für eine Begrünung zu klein, zudem müssten auf dieser Signale für beide Fahrtrichtungen platziert werden. Möglicherweise wäre der Abstand zwischen den Signalen und den Haltebalken nicht ausreichend gross (3.).

Ohne diese Nachteile umsetzbar wäre eine Verlängerung des markierten Velostreifens von Norden her um etwa 15 Meter (4.).

Die UVEK kann die Begründung für die fehlenden Velomassnahmen zwischen der Tramhaltestelle Messeplatz und der Drahtzugstrasse nachvollziehen, Sie erwartet, dass bei der Umsetzung der Velostreifen von Norden in der maximal mögliche Länge markiert wird.

**Abbildung 6: Angepasste Veloführung im Abschnitt Drahtzugstrasse – Klingentalstrasse**



Die von der UVEK angesprochene, nicht optimale Anbindung der neuen Velo-Nebenverbindung vom Riehenring über die Drahtzugstrasse, den Rappoltshof und die Webergasse ist gemäss der Verwaltung bereits wegen der Bauarbeiten in der Clarastrasse ein Thema. Es ist vorgesehen, die Baustellenregelung «Velos/Mofas gestattet» auf der Nebenfahrbahn des Riehenrings zwischen Clarastrasse und Drahtzugstrasse definitiv einzuführen. Zwischen der Drahtzugstrasse und der Klingentalstrasse soll die Nebenfahrbahn wegen der Boulevardnutzungen für Velos hingegen nicht freigegeben werden. Mit der Überarbeitung des Teilrichtplans Velo ist als alternative Verbindung eine Velovorzugsroute durch die Sperrstrasse und die Hammerstrasse geplant.

### 2.3.2 Abschnitt Klingentalstrasse – Sperrstrasse

Zwischen der Klingentalstrasse und der Sperrstrasse sieht das Projekt die Pflanzung von acht zusätzlichen Bäumen und die Schliessung der Lücke in der Baumallee vor. Die Zahl der Auto-Parkplätze bleibt nahezu unverändert, die Parkflächen zwischen den Bäumen werden entsiegelt. Die Optik des Riehenrings verändert sich in diesem Abschnitt deutlich.

**Abbildung 7: Abschnitt Klingentalstrasse - Sperrstrasse**



Die UVEK erkannte in diesem Abschnitt keinen Anlass für weitere Abklärungen.

### 2.3.3 Abschnitt Sperrstrasse – Feldbergstrasse

Die UVEK hat sich erkundigt, ob im Abschnitt Sperrstrasse – Feldbergstrasse mit einer Verschiebung der Randsteine in Fahrtrichtung Süden ein 1.8 Meter breiter Velostreifen möglich ist. Gemäss der Verwaltung sind die Standardmasse in diesem, etwa 60 Meter langen Abschnitt bei allen

Fahrs Spuren reduziert, weil es zwischen den beidseitigen Baumreihen nicht genug Platz hat. Würde man die Randsteine näher an die Bäume heranziehen, würden diese möglicherweise absterben.

**Abbildung 8: Abschnitt Sperrstrasse -Feldbergstrasse**



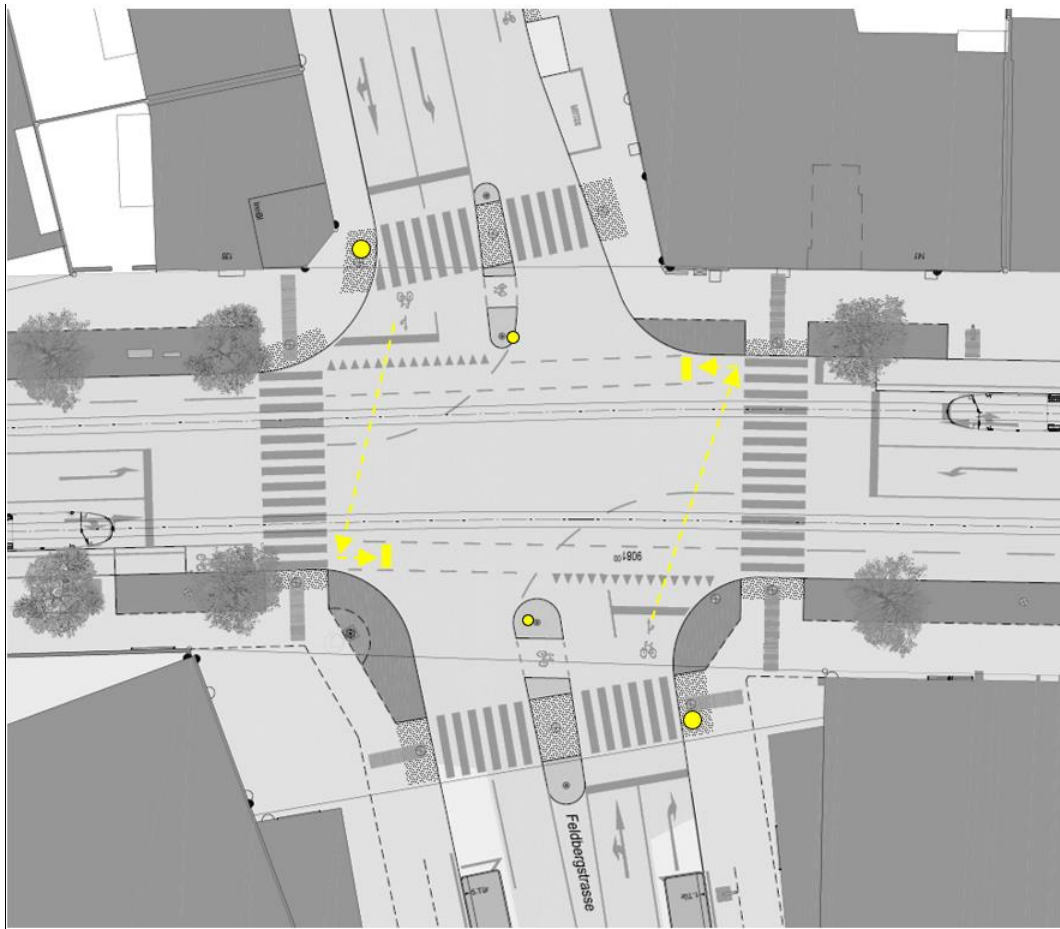
Um das Veloabstellfeld auf der anderen Strassenseite zu vergrössern, ist zudem die Idee eingebracht worden, anstelle einer Baumrabatte einen Baumrost einzusetzen. Aus Fachsicht besteht an dieser Stelle aber kein Bedarf für mehr als die projektierten Veloabstellplätze. Der ökologische Werts der Rabatte reduzierte sich dadurch.

### 2.3.4 Knoten Riehenring/Feldbergstrasse

Die UVEK hat sich erkundigt, warum am Knoten Riehenring/Feldbergstrasse teilweise auf vorgezogene Haltebalken oder Velosäcke<sup>1</sup> verzichtet wird. Ihr wurde erläutert, dass gemäss dem Handbuch des ASTRA zum Veloverkehr an Kreuzungen vorgezogene Aufstellbereiche ohne Zuführung nur bei ausreichend breiten Fahrs Spuren realisiert werden sollten. Die Fahrs Spuren sind weder im Riehenring noch in der Feldbergstrasse so breit, dass Velofahrende an den Autos vorbei in einen Velosack gelangen könnten. Abgesehen davon ist der Veloverkehr – insbesondere auf den Linksabbiegebeziehungen – eher gering. Aus dem Riehenring Süd biegt beispielsweise nur alle fünf Minuten ein Velo in die Feldbergstrasse West ab. In der Verlängerung der Velo-Zeitinsel bei der Tramhaltestelle sind vorgezogene Haltebalken für geradeaus und rechtsabbiegende Velos vorgesehen. Den linksabbiegenden Velofahrenden steht als Alternative zur MIV-Spur eine indirekte Abbiegemöglichkeit zur Verfügung. In der Feldbergstrasse sind Aufstellbereiche geplant. Ob das Rechtsabbiegen für Velos zugelassen wird, wenn die Lichtsignalanlage für den übrigen Verkehr auf Rot steht, wird im Bauprojekt definiert. Die Möglichkeit eines indirekten Linksabbiegens (in Abbildung 9 in gelber Farbe dargestellt) ist nicht vorgesehen, könnte im Bauprojekt aber geprüft werden.

<sup>1</sup> Bei einem Velosack weitet sich der Velostreifen vor dem Knoten auf. Der vorgezogene Haltebalken reicht über die gesamte bestehende Spur, ohne dass sich dahinter eine Zuführung befindet.

**Abbildung 9: Planung Knoten Feldbergstrasse**



Die UVEK erwartet, dass das Thema vorgezogene Haltebalken/Velosäcke im Bauprojekt nochmals genauer angeschaut wird.

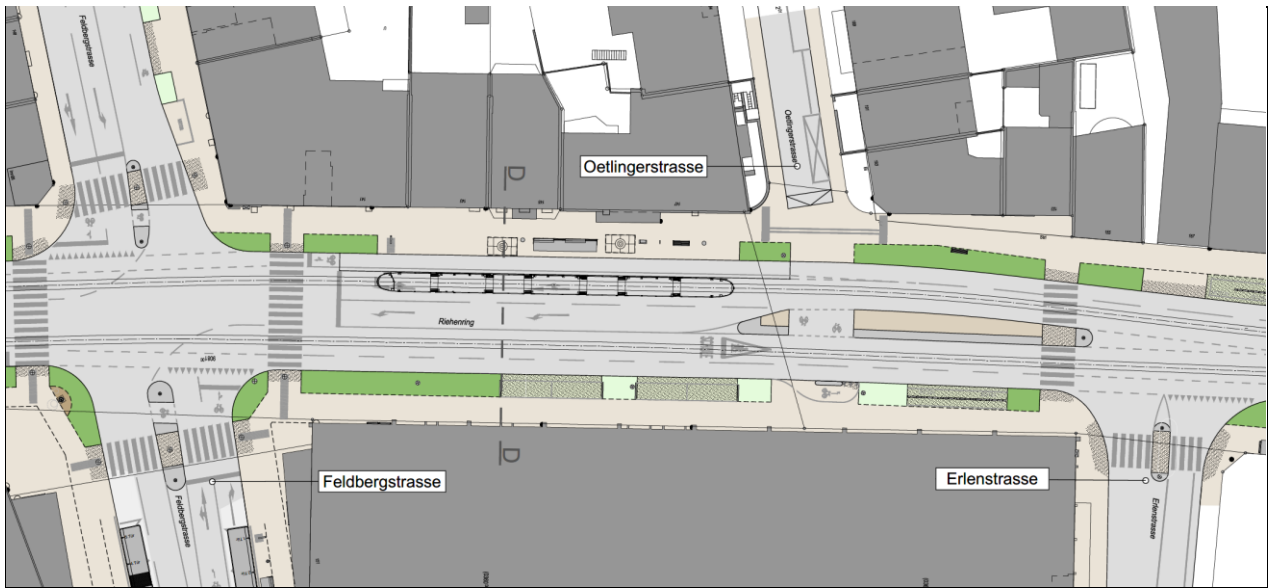
### **2.3.5 Abschnitt Feldbergstrasse – Erlenstrasse**

Im Abschnitt Feldbergstrasse – Erlenstrasse hat sich die UVEK mit dem Linksabbiegen des Veloverkehrs in die Oetlingerstrasse sowie mit der Aufhebung derselben Fahrbeziehung für den MIV befasst.

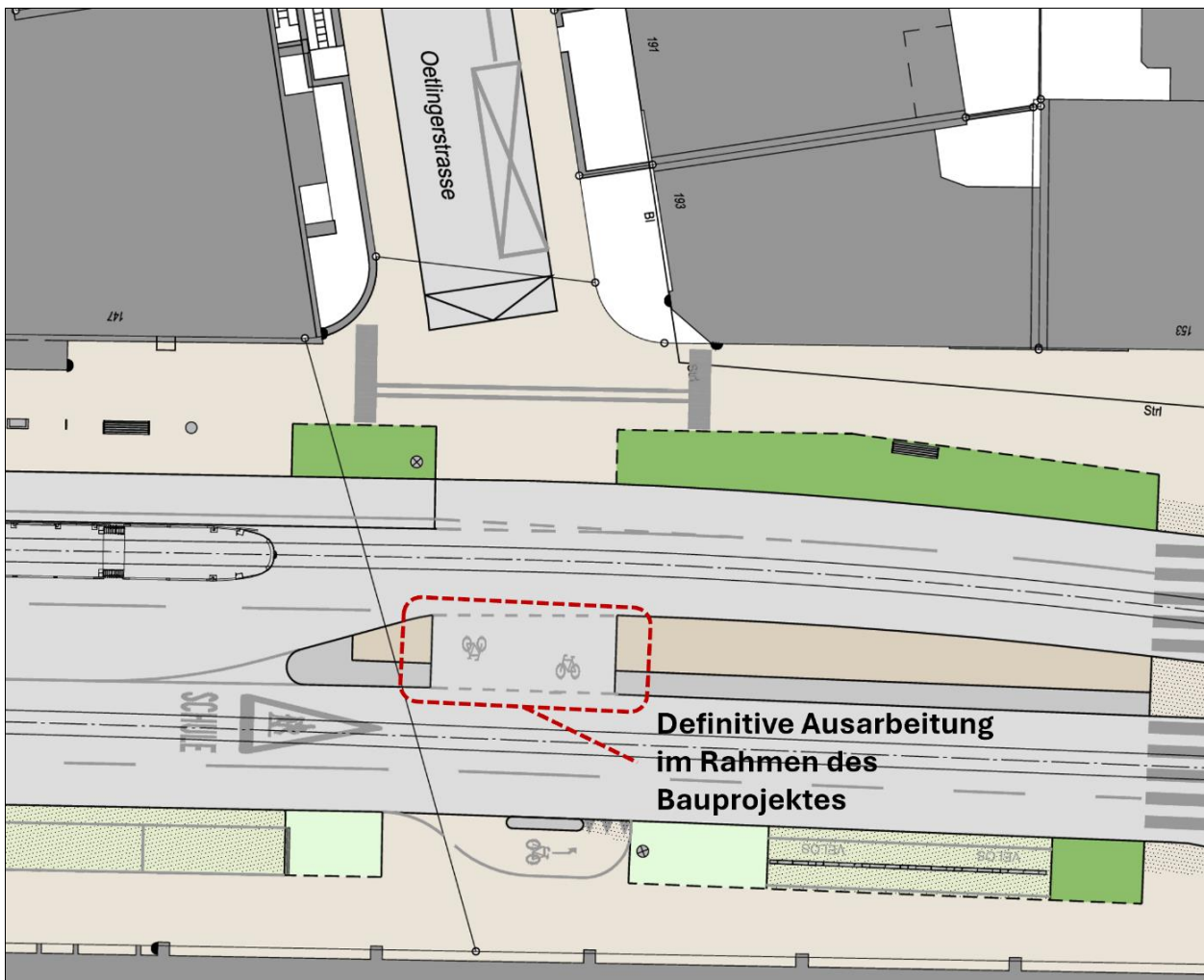
Für die Velofahrenden sieht das Projekt als sichere Lösung für linksabbiegende Velos in die und aus der Oetlingerstrasse einen indirekten Abbieger im Seitenbereich des Riehenrings und einen Aufstellbereich in der Strassenmitte vor (vgl. Abbildung 11). Ein direktes Abbiegen wäre herausfordernd, da dabei die Tramgleise gequert werden müssten und von hinten ein Tram herannahen könnte. Für einen separaten Linksabbiegestreifen fehlt der Platz.

Die UVEK unterstützt die vorgeschlagene Lösung. Sie vermutet, dass sich der Aufstellbereich in der Strassenmitte ohne Mittelinsel zwischen den beiden Fahrtrichtungen noch grosszügiger ausgestalten lässt. Erkundigt hat sie sich, ob die Nutzung des indirekten Abbiegers im Seitenbereich der Strasse rechtlich zwingend ist, oder ob (z.B. bei geringem Verkehrsaufkommen) auch direkt in den Aufstellbereich in der Mitte der Strasse abgebogen werden darf. Der UVEK wurde erläutert, es werde ein indirektes Abbiegen an dem hier vorliegenden Ort als zusätzliche Abbiegemöglichkeit angeboten. Es bestehe demnach keine Benützungspflicht des Indirekten Linksabbiegers.

**Abbildung 10: Abschnitt Feldbergstrasse - Erlenstrasse**



**Abbildung 11: Linksabbiegen in die Oetlingerstrasse für den Veloverkehr**





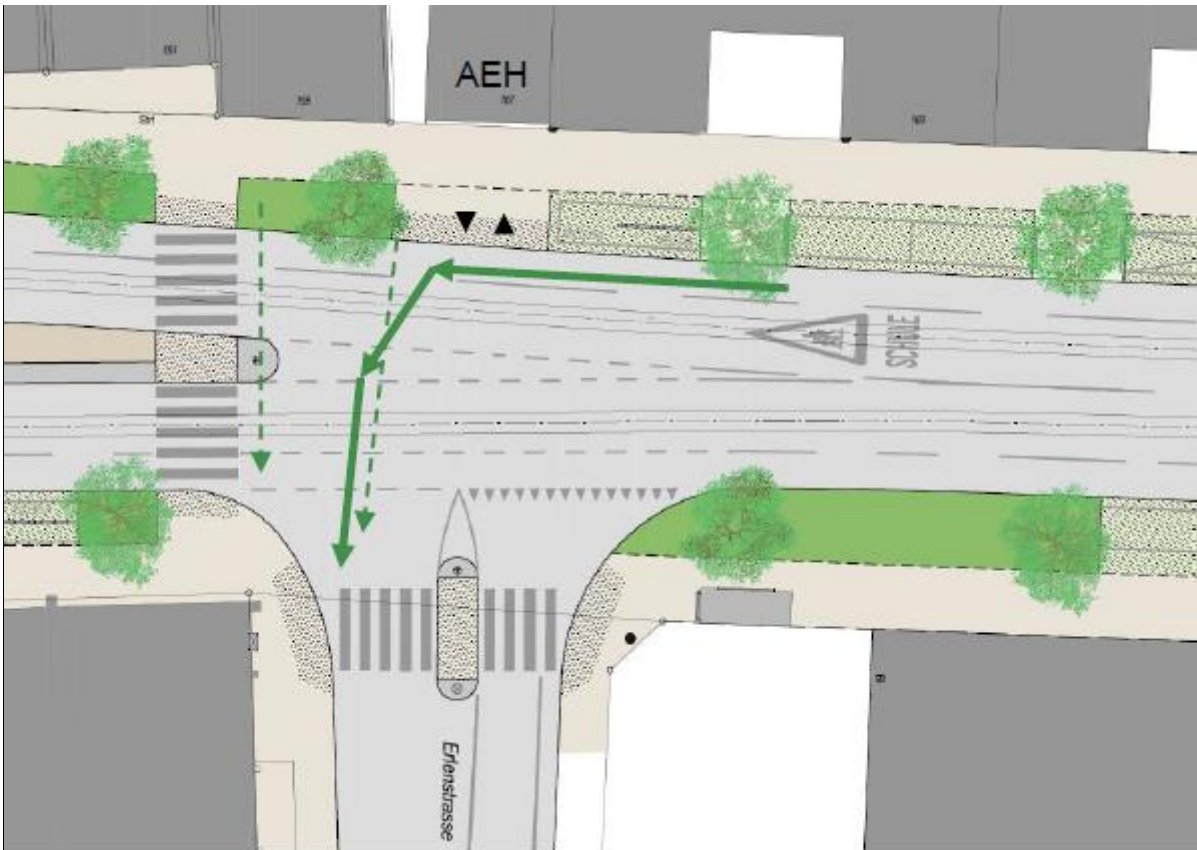
Aufstellbereich im Schutze der Fussgängerinsel bestehen wie beim Abbiegen in die Oetlingerstrasse (vgl. Kapitel 2.3.5) Gefahren durch zu querende Tramgleise und von hinten herannahenden Trams. Ein zusätzlicher baulicher Schutz im Aufstellbereich von Norden her ist wegen der Schleppkurven des MIV nicht möglich.

**Abbildung 13: Abschnitt Erlenstrasse - Brombacherstrasse**



Die Verwaltung hat vorgeschlagen, im Bauprojekt zu prüfen, ob ein indirekter Linksabbieger entweder vor oder hinter dem Baum neben der Autoeinstellhalle eingerichtet werden kann. Die UVEK spricht sich für dieses Vorgehen aus.

**Abbildung 14: Direktes Linksabbiegen in die Erlenstrasse für den Veloverkehr**



Abklären lassen hat die UVEK schliesslich, ob beim Rechtsabbiegen vom Riehenring in die Brombacherstrasse für die Velofahrenden ein grösserer Kurvenradius realisiert werden kann. Gemäss

erhaltener Antwort kann auch dies im Bauprojekt geprüft werden. In die Prüfung einbezogen werden müssen die Wurzeln des dortigen Baums. Die UVEK begrüsst die Prüfung im Bauprojekt.

Bereits im ersten Halbjahr 2026 wird gemäss der Verwaltung als Sofortmassnahme die Querung Brombacherstrasse – Erlenmattplatz für den Fuss- und Veloverkehr verbessert. Dazu gehört u.a. ein neuer Fussgängerstreifen. Mit der im Projekt vorgesehenen Lichtsignalanlage ist eine Vollsteuerung dieses Knotens vorgesehen. Für den linksabbiegenden Veloverkehr soll auch hier eine indirekte Lösung eingerichtet werden.

### **3. Antrag**

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 2 dieses Berichts beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 13:0 Stimmen die Annahme des nachstehenden Beschlusentwurfs.

Den vorliegenden Bericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 22. April 2026 mit 13:0 Stimmen verabschiedet und ihre Präsidentin zur Sprecherin bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

Raffaela Hanauer  
Kommissionspräsidentin

### **Beilage**

Entwurf Grossratsbeschluss

## Grossratsbeschluss

# betreffend Ausgabenbewilligung für die Umgestaltung des Riehenrings von der Drahtzugstrasse bis zur Brombacherstrasse im Rahmen der Erhaltung

(vom .....)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrats Nr. 25.0159.01 vom 19. März 2025 sowie in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 25.0159.02 vom 22. April 2026, beschliesst:

Für die Umgestaltung des Riehenrings von der Drahtzugstrasse bis zur Brombacherstrasse werden Ausgaben von Fr. 25'605'700 bewilligt (Preisbasis Nordwestschweizerischer Baupreisindex Tiefbau vom 1. April 2023 = 123.9 / Basis Oktober 2010 = 100 Punkte). Diese teilen sich wie folgt auf:

- Fr. 5'755'000 neue Ausgaben für die Umgestaltung des Riehenrings zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur»
- Fr. 2'045'000 neue Ausgaben für die Massnahmen zur Abschwächung der Auswirkungen des Klimawandels zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur, Mehrwertabgabefonds»
- Fr. 201'100 neue Ausgaben für die Publikumsanlagen der Tram- und Bushaltestellen an der Feldbergstrasse zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich 3, als Darlehen an die BVB
- Fr. 4'500'000 einmalige Aufwendungen für die Aufrechterhaltung des Öffentlichen Verkehrs während der Realisierung der Baumassnahme zu Lasten der Erfolgsrechnung des BVD, Globalbudget Öffentlicher Verkehr
- Fr. 28'800 einmalige Ausgaben als Entwicklungsbeitrag Grünflächen und Bäume zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Mehrwertabgabefonds
- Fr. 9'300 jährlich wiederkehrende Folgekosten für die Pflege der Grünflächen und Bäume sowie Bänke zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Stadtgärtnerei
- Fr. 3'300 jährlich wiederkehrende Betriebs- und Unterhaltskosten für den Trinkbrunnen als Folgekosten der Anpassung des Leistungsauftrages der IWB zu Lasten der Erfolgsrechnung des Departementes für Wirtschaft, Soziales und Umwelt
- Fr. 3'315'000 für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen
- Fr. 2'039'800 für die Erhaltung der Abwasserableitungsanlagen gemäss dem heutigen Standard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Abwasserableitungsanlagen
- Fr. 433'300 für die Erhaltung der Lichtsignalanlagen gemäss dem heutigen Standard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Lichtsignalanlagen

- Fr. 7'275'100 für die Erhaltung der Gleis- und Fahrleitungsanlage sowie von Publikumsanlagen gemäss dem heutigen Standard als Darlehen an die BVB

Die gebundenen Ausgaben können vom Regierungsrat auch dann realisiert werden, wenn der Grosse Rat oder die Stimmbevölkerung das Gesamtprojekt ablehnen würde.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.