



**An den Grossen Rat**

**22.5438.02**

Petitionskommission  
Basel, 7. Dezember 2022

Kommissionsbeschluss vom 7. Dezember 2022

## **Bericht der Petitionskommission**

**zur Petition P453 «Monsterbauprojekt Zuba stoppen! Für eine klimafreundliche Mobilität in Basel-Stadt»**

## 1. Wortlaut der Petition

Die Unterzeichnenden fordern den Regierungsrat dazu auf,

1. Das Umweltschutzgesetz einzuhalten und deshalb keine klimaschädliche Kapazitätserweiterungen für den Autoverkehr zu planen. Dazu ist die Absichtserklärung zum ZUBA aufzuheben und das Monsterbauprojekt zu stoppen.
2. Schleunigst dem Grossen Rat eine Vorlage zu unterbreiten, welche den Bau einer Velo-Vorzugsroute und einen Tramausbau zur Erschliessung des Bachgrabengebiets vorsieht. Jegliche Massnahmen für den Autoverkehr sollen sekundär angegangen werden.
3. Dass der Grosse Rat einen Beschluss zum Strassenbauprojekt ZUBA fällt. Dieser Beschluss soll dem fakultativen Referendum unterstehen.

### Warum ist das wichtig?

Der Kanton Basel-Landschaft plant auf städtischem Boden ein Monsterbauprojekt für den Autoverkehr. Zur Erschliessung des Bachgraben-Gebietes soll ein Autotunnel quer unter Basel hindurch entstehen. Das Projekt soll dazu dienen, mehr Autoverkehr abwickeln zu können. Der Nachbarkanton plant also, die Kapazität für Autos auf unseren(!) Strassen zu erhöhen und umweltschädlichen Verkehr damit zu fördern. Ein solches Projekt ist in Zeiten der Klimakrise längst nicht mehr zeitgemäss. Um die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren, darf der Autoverkehr auf Kantonsgebiet gesamthaft nicht mehr zunehmen. Velo-, ÖV, und Fussverkehr müssen gefördert und bevorzugt behandelt werden. Der Regierungsrat hat durch das Unterschreiben einer Absichtserklärung dem Landrat die Planung und den Bau dieses Monsterprojekts auf unserem Kantonsgebiet erlaubt. Der Grosse Rat kann nicht beschliessen oder mitbestimmen, obwohl es sich um einen Tunnel auf seinem Kantonsgebiet handelt. Die Unterzeichnenden erwarten von der Regierung Basel-Stadt, dass sie demokratischer handelt sowie das Umweltschutzgesetz und den Klimaschutz ernst nimmt. Sie fordern daher Regierung und Grosser Rat zum Handeln auf!

## 2. Kommissionsberatung

### 2.1 Vorgehen

Der Grosse Rat hat die Petition P453 «Monsterbauprojekt Zuba stoppen! Für eine klimafreundliche Mobilität in Basel-Stadt» an seiner Sitzung vom 19. Oktober 2022 der Petitionskommission zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen. Am 21. November 2022 hörte die Kommission im Rahmen eines Hearings eine Vertretung der Petentschaft, den Geschäftsführer von Agglo Basel, die Leiterin Verkehrsplanung aus dem Amt für Mobilität, den Senior Projektleiter Infrastruktur aus dem Tiefbauamt und von der Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft den Leiter des Geschäftsbereichs Verkehrsinfrastruktur und den Projektleiter Zuba an.

### 2.2 Anliegen der Petentschaft

Die Vertretung der Petentschaft hat als Erstes festgehalten, beim Zubringer Bachgraben - Allschwil (Zuba) handle es sich um ein Projekt des Kantons Basel-Landschaft, obwohl die Strasse (als Tunnel) im Kanton Basel-Stadt realisiert würde. Das Bachgraben-Gebiet soll über den Zuba mit der Nordtangente verbunden werden.

Aufgrund des schon heute hohen Verkehrsaufkommens und der absehbaren weiteren Zunahme an Arbeitsplätzen haben die Regierungen der beiden Basel eine Absichtserklärung zur Erschliessung des Bachgraben-Gebiets unterzeichnet. Gemäss dieser projektiert und finanziert der Kanton Basel-Landschaft den Zuba, der Kanton Basel-Stadt das Tram Bachgraben. Folge dieser Aufgabenteilung ist, dass dem Grossen Rat nur eine Ausgabenbewilligung für das Tramprojekt vorgelegt wird; zum Strassenprojekt kann er sich nicht äussern, da der Kanton an dessen Finanzierung nicht

beteiligt ist. Dies wird von den Petentinnen und Petenten kritisiert. Sie empfinden das Vorgehen des Regierungsrats als undemokratisch und sind zudem der Meinung, dieser habe mit seinem Vorgehen mehrere Gesetzesbestimmungen verletzt. Weiter weisen sie darauf hin, dass der Bund aufgrund eines ungenügenden Nutzen-Kosten-Verhältnisses und dem Umstand, dass das eidgenössische Raumplanungsgesetz die Erschliessung mit dem ÖV priorisiert, eine Mitfinanzierung aus dem Agglomerationsprogramm zumindest vorläufig abgelehnt hat.

Die Petentschaft ist sich sicher, dass das Zuba-Projekt Kostenfolgen für den Kanton Basel-Stadt haben wird. Damit der Tunnel benutzt wird, müssen flankierende Massnahmen umgesetzt werden, deren Kosten vom Grossen Rat zu bewilligen sein werden. Gemäss Finanzhaushaltgesetz (FHG) § 29 Abs. 3 bemisst sich die Höhe einer Ausgabe ohne Berücksichtigung von erwarteten Drittleistungen nach den Gesamtausgaben (Bruttoprinzip). In der Einschätzung der Petentschaft müssten dem Grossen Rat deshalb die Gesamtausgaben (für Zuba und flankierende Massnahmen) zur Bewilligung vorgelegt werden, auch wenn ein grosser Teil davon nicht zu Lasten des Kantons ginge.

Gemäss der *Vereinbarung zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft über die Zusammenarbeit der Behörden* wird ein Geschäft partnerschaftlich behandelt, «wenn es seiner Natur nach das Zusammenwirken der beiden Parlamente bedingt, wie die Genehmigung von Verträgen, Beschlüsse über gemeinsame Institutionen oder Berichte zu in beiden Parlamenten überwiesenen gleich lautenden parlamentarischen Vorstössen». Auch diese Bestimmung müsste aus Sicht der Petentschaft im vorliegenden Fall zur Anwendung kommen. Auch wenn vereinbart wird, dass der eine Kanton die Strasse und der andere Kanton die Tramstrecke finanziert, handelt es sich faktisch um *ein* Gesamtprojekt zur Erschliessung des Bachgrabens. Wäre es als partnerschaftlich deklariert, hätte der Grosse Rat ein Mitspracherecht am Zuba.

Gemäss Umweltschutzgesetz (USG) §13 Abs. 2 a) sorgen der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen dafür, dass die Verkehrsemissionen insgesamt vermindert werden. Aus Sicht der Petentinnen und Petenten ist deshalb problematisch, wenn der Regierungsrat einem Strassenprojekt grünes Licht erteilt, das pro Tag zu prognostiziert 15'000 Autofahrten führt. Um die vorgegebene Verminderung der Verkehrsemissionen zu erreichen, müsste diese Zahl andernorts im Kanton mehr als kompensiert werden. Dies dürfte gemäss Petentschaft aber schwierig sein, sei doch wissenschaftlich erwiesen, dass bessere Verkehrsverbindungen zu Mehrverkehr führten. Zum einen fahren die Leute mehr Auto, wenn sie von «freier Fahrt» ausgehen können, zum anderen nehmen sie längere Fahrwege in Kauf.

Gemäss USG §13 Abs. 2 b) sorgen der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen dafür, dass die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf Kantonsgebiet ausserhalb von Hochleistungsstrassen auch bei einem Wachstum der Wohnbevölkerung und einem Anstieg der Beschäftigungszahl nicht zunimmt. Gemäss USG §13 Abs. 2 c) sorgen sie zudem dafür, dass umweltfreundliche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten bevorzugt behandelt werden. Wie diese Vorgaben mit dem Bau einer neuen Kantonsstrasse (wie dem Zuba) zu vereinbaren ist, ist für die Petentschaft eine offene Frage. Zwar sind flankierende Massnahmen und eine Erschliessung des Bachgrabens mit dem Tram vorgesehen, diese Vorhaben sind aber nicht mit dem Zuba-Projekt verknüpft und könnten politisch abgelehnt werden. Vorgesehen ist zudem, zuerst das Strassenprojekt und erst danach das Tramprojekt umzusetzen. Dies führt dazu, dass sich die Autofahrenden an die neue Strasse gewöhnen und nicht mehr auf den ÖV umsteigen, wenn die Tramverbindung realisiert ist. Wer den ÖV fördern möchte, müsste umgekehrt vorgehen. Werden 395 Mio. Franken in ein Strassenprojekt, 120 Mio. Franken in das Tramprojekt und 20 Mio. Franken in die Velovorzugsroute investiert, entspricht dies nach Ansicht der Petentschaft nicht den einzuhaltenen Prioritäten.

Als Quintessenz ihrer Ausführungen fordern die Petentinnen und Petenten, dass die Absichtserklärung zwischen den beiden Regierungen revidiert und im Kanton Basel-Stadt eine politische Diskussion über den Zuba ermöglicht wird. Eine angepasste Absichtserklärung müsste sich an den genannten Gesetzesbestimmungen orientieren. Ob der Regierungsrat ohne Einverständnis des Grossen Rats eine solche Absichtserklärung überhaupt unterschreiben darf, ist für die Petentinnen und Petenten zudem eine offene Frage.

### 2.3 Argumente der Vertretung der Verwaltung

Die Arbeitsplatzgebiete Bachgraben und ZAC Hégenheim sind gemäss dem Geschäftsführer von Agglo Basel bedeutende Wirtschaftsstandorte der Region Basel. Mit den Erschliessungsprojekten Zuba, Tram Bachgraben und Velovorzugsrouten Bachgraben - Bahnhof Basel SBB sind drei Ziele verbunden: Förderung des Modal Shifts, Sicherstellung der Erreichbarkeit und verkehrliche Entlastung der Wohnquartiere. Die Velovorzugsrouten ist vom Bundesrat als A-Projekt bestätigt worden. Ein Baustart ist bei Zustimmung des eidgenössischen Parlaments ab dem Jahr 2024 möglich. Das Tram Bachgraben, der Zuba sowie verschiedene flankierende Massnahmen auf französischer Seite sind vom Bund wegen fehlender siedlungsverkehrlicher Zusammenstellung zurückgestellt worden. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) anerkennt allerdings den Handlungsbedarf und will sich selber einbringen. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms der fünften Generation soll eine zukunftsweisende Verkehrserschliessung sichergestellt werden. Sollte dies nicht gelingen, wäre der Bund trotzdem mit einem Baustart im Jahr 2027 einverstanden. Die Vorzeichen stehen also insgesamt gut: Das Veloprojekt ist in der vierten Generation des Agglomerationsprogramms zur Mitfinanzierung vorgesehen, das Tram- und das MIV-Projekt finanziert der Bund gegebenenfalls in der fünften Generation mit.

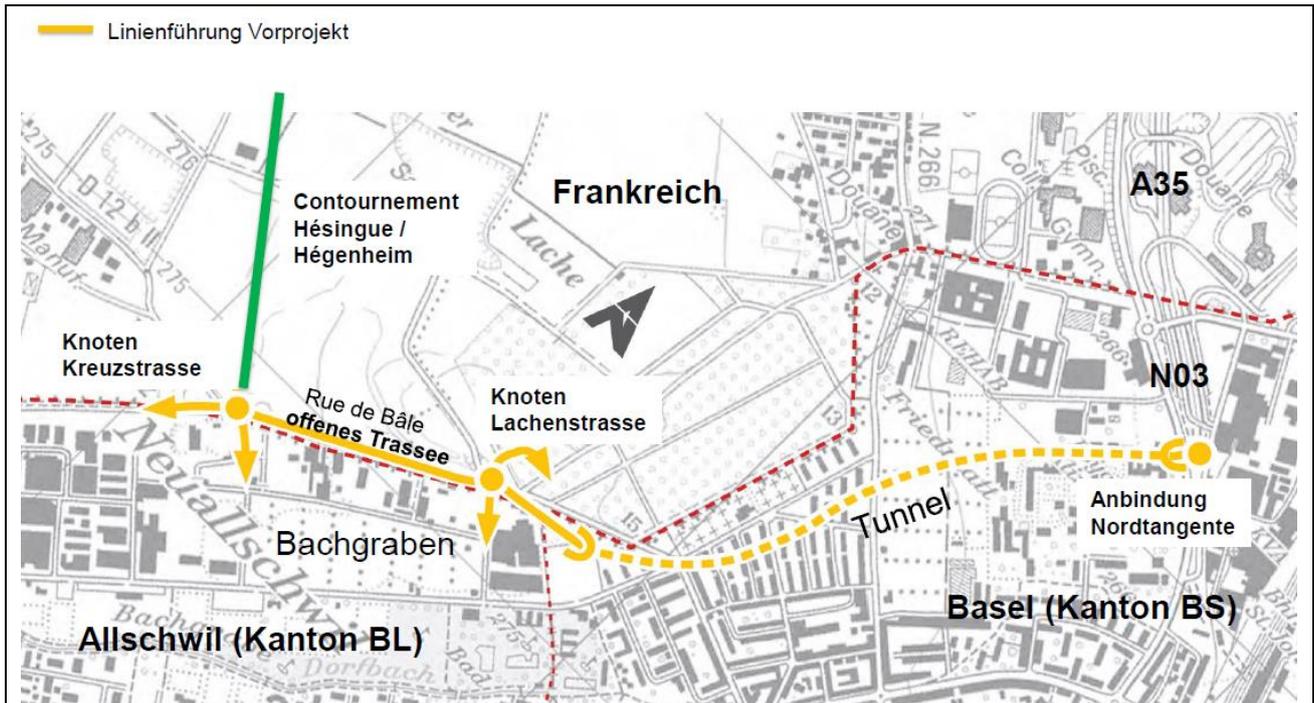
Der Projektleiter Zuba hat gegenüber der Petitionskommission auf die schon heute bestehenden Verkehrsprobleme im Bachgraben-Gebiet hingewiesen. Es kommt dort regelmässig zu Staus, von denen auch der Bus betroffen ist. Das Zusammenspiel aller Verkehrsarten (Fussverkehr, Veloverkehr, ÖV und MIV) muss verbessert werden. Gemäss einer Modellierung der Verkehrsströme werden künftig vor allem die Anbindung an die S-Bahn (Bahnhof St. Johann) und an die Autobahn in Richtung Basel Nord und Kleinbasel von Bedeutung sein.

Aufgrund dieser Ausgangslage haben die beiden Kantone die «Koordination Verkehrsanbindung Bachgraben» (KoBa) gebildet. Angestrebt werden eine gesamtverkehrliche Erschliessung des Gebiets und eine siedlungs- und umweltverträgliche Abwicklung des Verkehrs. Dafür sind als Schlüsselprojekte das Tram Bachgraben, der Zuba sowie die Velovorzugsrouten Bachgraben - Bahnhof Basel SBB definiert worden. Eine funktionierende Lösung setzt die Umsetzung aller drei Vorhaben voraus. Ziel ist ein möglichst hoher Anteil an Veloverkehr und ÖV.

Die Realisierung des Zuba ermöglicht es, aus dem Bachgraben schnell und direkt auf die Autobahn zu gelangen (vgl. Abbildung 1). Beim Zuba handelt es sich um eine zweispurige Kantonsstrasse im Gegenverkehr. Sie verläuft auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt unter dem Boden. Genutzt wird der bestehende Autobahnanschluss EuroAirport und auf französischer Seite die Rue de Bâle. Der Landverbrauch ist gemessen am abgewickelten Verkehr deshalb gering. Abgesehen vom neuen Tunnel wird ausschliesslich das bestehende Strassennetz genutzt. MIV und Lastwagenverkehr lassen sich so umweltgerecht und stadtverträglich abwickeln.

Die umliegenden Wohngebiete werden mit dem Zuba von Lärm und Abgasen und die Lokalstrassen vom Verkehr entlastet. Dies erlaubt es, auf der Route Hegenheimermattweg - Belforterstrasse - Hegenheimerstrasse - Luzernerring eine Tramstrecke zwischen Bachgraben und Bahnhof St. Johann zu bauen und die Fuss- und Veloverbindungen sicherer und attraktiver zu gestalten.

Abbildung 1: Vorprojekt Zubringer Bachgraben - Allschwil



Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft hat für den Zuba bereits einen Projektierungskredit gesprochen. Ein rechtskräftiges Projekt könnte 2025 vorliegen und der Realisierungskredit vom Landrat 2026 beschlossen werden. Baubeginn wäre im optimalen Fall Ende 2027. Die Ausgabenbewilligung für das Tram Bachgraben könnte etwa zum gleichen Zeitpunkt vom Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt genehmigt werden. Gebaut würde aber zuerst der Zuba. Erst mit der Verkehrsentslastung wird es möglich, die auf den Lokalstrassen geplanten Massnahmen umzusetzen.

Die Vertreterin des Amtes für Mobilität hat die letzte Aussage bestätigt. Der Zeitpunkt des Baus der Tramstrecke hat einen starken Einfluss auf den MIV auf den Lokalstrassen. Es ist deshalb wichtig, dass er mit Eröffnung des Zuba gestartet wird. Umgekehrt ist der Zuba Voraussetzung, um auf der stark befahrenen Achse überhaupt eine Tramstrecke bauen zu können. Baute man diese vor oder gleichzeitig mit dem Zuba, erhöhte dies die bestehende Stauproblematik deutlich, und der MIV würde wohl teilweise in die umliegenden Quartierstrassen ausweichen. Auch das Funktionieren des bestehenden ÖV wäre bei dieser Projektabfolge in Frage gestellt.

Die Vertreterin des Amtes für Mobilität hat die Petitionskommission auf den Inhalt von zwei für den Regierungsrat verbindliche Motionen hingewiesen:

Die dem Regierungsrat zur teilweisen Erfüllung überwiesene *Motion Jörg Vitelli und Konsorten Motion betreffend kein Zubringer Allschwil ohne Bachgraben tram* fordert, dass der Regierungsrat der Realisierung des Zuba auf baselstädtischem Boden nur zustimmt, wenn die Projekte einer Tram- anbindung und einer neuen Strasse aufeinander abgestimmt sind und deren Realisierung gleichzeitig erfolgt. In seiner Stellungnahme hat der Regierungsrat festgehalten, er teile die Einschätzung der Motionärinnen und Motionäre, dass Synergieeffekte zwischen einer guten ÖV-Erschliessung des Bachgraben-Gebiets und dem Zuba bestehen, die den Modal Split zugunsten der umweltfreundlichen Mobilität beeinflussen können. Gleichzeitig hat er festgehalten, es stehe erst mit Inbetriebnahme des Zuba genug Raum für Massnahmen zugunsten des Bus-, Tram- und Veloverkehrs zur Verfügung. Eine Abstimmung der Projekte und ihrer Wirkungen aufeinander sei zwar wesentlich, eine gleichzeitige Realisierung bzw. Inbetriebnahme jedoch nur teilweise möglich.

Die dem Regierungsrat zur Erfüllung überwiesene *Motion Mathys betreffend flankierende Massnahmen Autobahnzubringer Allschwil ZUBA* verlangt u.a., dass gleichzeitig mit der Projektierung

des Zuba flankierende Massnahmen auf den baselstädtischen Strassen projiziert und mit der Eröffnung umgesetzt werden sowie sichergestellt wird, dass die gesamte Verkehrsmenge auf dem Zuba oberirdisch kompensiert wird.

Gemäss der Vertreterin des Amts für Mobilität wird an flankierenden Massnahmen gearbeitet, die weitere Gebiete von Basel West vom Verkehr entlasten als von der Motion gefordert. Hauptmassnahmen zur Veränderung des Modal Split zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel sind das Tram Bachgraben und die Velovorzugsroute. Das Tram Bachgraben ist im vom Grossen Rat genehmigten Tramstreckennetzplan verankert. Die kurz vor Abschluss stehende Vorstudie zeigt, dass die Integration des Trams in den hoch belasteten Stadtraum herausfordernd, aber möglich ist. Die Arbeiten an der Velovorzugsroute erfolgen in enger Abstimmung mit dem Kanton Basel-Landschaft und der Gemeinde Allschwil. Die Route soll möglichst durchgehend im gleichen Standard erstellt werden. Das Potenzial wird auf mehrere 1'000 Velofahrende pro Tag geschätzt. Mit dem Paket an Massnahmen soll einerseits die Verlagerung des MIV auf den Zuba und andererseits die Veränderung des Modal Split zugunsten von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr sichergestellt werden.

### 3. Erwägungen der Petitionskommission

Die Petitionskommission stellt fest, dass bei der verkehrlichen Erschliessung des Bachgraben-Gebiets von verschiedenen Projekten die Rede ist – eines für den MIV, eines für den Veloverkehr, eines für den ÖV und zusätzlich flankierend Massnahmen. Dass es sich bei der Erschliessung aber grundsätzlich um *ein* Vorhaben handelt und die Projekte zusammengehören, ist ihr von der Vertreterin und den Vertretern der Verwaltung bestätigt worden. Die Projekte sind zwar im Agglomerationsprogramm des Bundes separat aufgeführt, die Koordination Bachgraben (KoBa) stellt aber eine abgestimmte Planung und Realisierung sicher.

Keine Antwort erhalten hat die Petitionskommission auf die Frage, warum die Regierungen trotz der engen Verknüpfung der Teilprojekte die Zuständigkeit für den Zuba dem Kanton Basel-Landschaft und jene für das Tram Bachgraben dem Kanton Basel-Stadt übertragen und von einem partnerschaftlichen Vorgehen abgesehen haben. Eine Mehrheit der Kommission ist – zumindest solange keine Antwort auf diese Frage vorliegt – der Überzeugung, dass eigentlich ein partnerschaftliches Projekt vorliegt, dieses aber nicht so deklariert ist. Darauf weist auch die Haltung des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) hin, das festgehalten hat, dass die Trammerschliessung nicht von der MIV-Erschliessung getrennt werden kann. Beim Bund dürften gewisse Bedenken bestehen, dass nur der Zuba und nicht auch das Tram Bachgraben realisiert wird. In den letzten Jahren sind in den beiden Basel bekanntlich auch schon Tramprojekte abgelehnt worden. Es bräuchte deshalb einen einzigen Beschluss für das Gesamtprojekt.

Die Mehrheit der Petitionskommission möchte die Petition deshalb dem Regierungsrat zur Stellungnahme überweisen, um zu eruieren, mit welchen Überlegungen sich dieser gegen ein partnerschaftliches Gesamtprojekt ausgesprochen hat. Die mit der Absichtserklärung verbundene Realteilung hat zur Folge, dass sich Parlament und Stimmvolk im Kanton Basel-Stadt nicht zum Zuba (und im Kanton Basel-Landschaft nicht zum Tram Bachgraben) äussern können.

Eine Kommissionsminderheit empfindet es als effizienter, wenn jeweils ein Kanton für definierte Teil des Gesamtprojekts zuständig ist und erkennt keinen Grund, die von den beiden Regierungen abgeschlossene Vereinbarung zu hinterfragen. Weiter weist sie darauf hin, dass für den Bau des Zuba wie für jedes andere Projekt die im Kanton geltenden Gesetze gelten – auch wenn sich der Kanton nicht an den der Finanzierung beteiligen muss. Der Zuba muss das übliche Baubewilligungsverfahren durchlaufen. Wer der Meinung ist, die Verwaltung verstosse gegen Gesetze, kann bis vor Bundesgericht gehen. Auch der politische Widerstand gegen das Projekt ist für die Kommissionsminderheit nicht nachvollziehbar, werden mit dem Bau des Zuba doch genau jene Strassen entlastet, bei denen dieselben Kreise, die gegen diesen opponieren, mangelnde Sicherheit für Velofahrende monieren. Der Zuba ist auch ein Projekt für den Velo- und den öffentlichen Verkehr und entlastet Basel West vom motorisierten Verkehr und den mit diesem verbundenen Emissionen. Eine Verzögerung des Vorhabens gilt es deshalb sowohl im Interesse der Basler Bevölkerung als

auch der im Bachgraben angesiedelten Unternehmen und Beschäftigten zu verhindern. Welchen Wert es hat, wenn Verkehr aus Quartieren verschwindet, zeigt sich exemplarisch an der Entwicklung des Volta- und des Horburg-Quartiers seit der Eröffnung der Nordtangente.

Die Mehrheit der Kommission erkennt in der Überweisung der Petition an den Regierungsrat keine Gefahr einer Projektverzögerung. Sie geht hingegen davon aus, dass die Verhinderung des demokratischen Prozesses die Gegner des Zuba zu Einsprachen «zwingen» wird.

Die Petitionskommission bittet den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

#### *Fragen zum Vorgehen*

1. Mit welchen Überlegungen und Argumenten hat sich der Regierungsrat für die Unterzeichnung einer Absichtserklärung ausgesprochen, welche die Projektierung und Finanzierung des Zuba vollständig dem Kanton Basel-Landschaft (und jene des Trams Bachgraben dem Kanton Basel-Stadt) überträgt?
2. Wie stuft der Regierungsrat die nicht mögliche Mitsprache von Parlament und Stimmbevölkerung bei einem Projekt dieser Bedeutung auf Gebiet des Kantons Basel-Stadt ein?
3. Wäre aus Sicht des Regierungsrats ein partnerschaftliches Gesamtprojekt mit einem auszuhandelnden Finanzierungsschlüssel nicht sinnvoller (gewesen)?
4. Ist der Regierungsrat – je nach Antwort auf die Fragen 1 bis 3 – bereit, die am 26. Januar 2021 kommunizierte Absichtserklärung zu revidieren?

#### *Weitere Fragen*

5. Welche Zahlen zum motorisierten Ziel-, Quell- und Transitverkehr im Bachgraben-Gebiet liegen – aufgeteilt nach Auto- und Lastwagenverkehr – vor?
6. Wie ist der aktuelle Planungsstand der Teilprojekte Zuba, Tram Bachgraben, Velovorzugsroute und flankierende Massnahmen?
7. Wird dem Grossen Rat für die Velovorzugsroute zum Bahnhof Basel SBB eine Ausgabenbewilligung vorgelegt und ist auch eine Velovorzugsroute in Richtung Kleinbasel angedacht?
8. Existiert ein Plan B für den Fall, dass sich der Bund nicht oder erst deutlich später als erhofft finanziell am Zuba beteiligt? Ginge der Kanton Basel-Landschaft in Vorleistung, und welche Auswirkungen hätte eine zeitliche Verzögerung auf das Tramprojekt?

## **4. Antrag**

Die Petitionskommission beantragt dem Grossen Rat mit 6:4 Stimmen, die Petition «Monsterbauprojekt Zuba stoppen! Für eine klimafreundliche Mobilität in Basel-Stadt» an den Regierungsrat zur Stellungnahme innert einem Jahr zu überweisen. Sie hat die Präsidentin zur Sprecherin bestimmt.

Im Namen der Petitionskommission



Karin Sartorius-Brüschweiler  
Kommissionspräsidentin