



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

05.8456.02

BD/P058456
Basel, 21. Mai 2008

Regierungsratsbeschluss
vom 20. Mai 2008

Anzug Heidi Mück und Konsorten betreffend umfassendes Verkehrskonzept für die Quartiere Klybeck und Kleinhüningen

Der Grossen Rat hat an seiner Sitzung vom 8. Februar 2006 den nachstehenden Anzug Heidi Mück und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

„Die Quartiere Klybeck und Kleinhüningen gehören zu den benachteiligten Wohngebieten der Stadt Basel. Zur Zeit sind sie zudem Gegenstand verschiedenster Planungs- und Bauaktivitäten, die drastische Auswirkungen auf die Verkehrssituation dieser beiden Quartiere haben werden. Als Beispiel seien erwähnt:

- Grossprojekt Einkaufszentrum auf dem Areal der ehemaligen Stückfärberei
- Verlagerung des Hafens St. Johann nach Klybeck/Kleinhüningen
- Projekt Umbau Hochbergerplatz
- Verlängerung der Tramlinie 8 nach Weil-Friedlingen
- Autobahnausfahrt Kleinhüningen
- Projekt Deep Heat Mining
- Regio-S-Bahn Variante Nord

All diese Projekte werden völlig unkoordiniert und unabhängig voneinander vorangetrieben. Dieses konzeptlose Vorgehen und die damit verbundene Informationspolitik wecken Ängste und Misstrauen bei der betroffenen Bevölkerung.

Hinzu kommt das Problem des massiven Lastwagenverkehrs in der Kleinhüningeranlage, für das in absehbarer Zeit keine Lösung in Sicht ist. Auch die zu erwartende Bautätigkeit auf dem Erlenmatt-Areal wird vermutlich nicht zu unterschätzende Folgen auf die Verkehrsströme in Kleinhüningen / Klybeck haben. Auf Grund dieser Situation und den zu erwartenden Veränderungen befürchten die Bewohnerinnen dieser beiden Quartiere eine weitere Verschlechterung ihrer Wohnqualität.

Was es braucht ist ein umfassendes Verkehrskonzept für die Quartiere Klybeck und Kleinhüningen, eine Art „Masterplan“. Die aktuellen und zukünftigen Verkehrsströme müssen koordiniert und so geleitet werden, dass der Verkehr nicht unbegrenzt weiter wächst, sondern im Gegenteil eine Verkehrsreduktion in den Wohnquartieren möglich wird. Ebenso soll mit diesem Konzept die Einhaltung des Luftreinhalteplans und der Lärmgrenzwerte ermöglicht werden und nicht zuletzt sollen damit flankierende Massnahmen zur Erhaltung und Verbesserung der Wohnqualität getroffen werden.

Die Unterzeichnenden bitten die Regierung dringend, ein umfassendes Verkehrskonzept für die Quartiere Klybeck und Kleinhüningen zu erstellen und damit eine Koordination der verschiedenen Projekte und eine nachhaltige Lösung der Verkehrsprobleme zu ermöglichen.

Heidi Mück, Hans Baumgartner, Anita Lachenmeier-Thüring, Michael Wüthrich, Patrizia Bernasconi, Urs Müller, Hasan Kanber, Stephan Gassmann, Roland Engeler, Sibel Arslan, Kurt Bachmann, Eveline Rommerskirchen, Stephan Maurer, Jörg Vitelli“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Übersicht zur Verkehrsplanung in Kleinhüningen

In den Quartieren Kleinhüningen und Klybeck wurden in der Vergangenheit eine Reihe von verkehrsbezogenen Projekten lanciert. Von der im Anzugstext aufgeführten Beispielliste können die Projekte *Verlängerung der Tramlinie 8 nach Weil/Rhein inkl. Einführung des Lastwagenfahrverbotes in der Kleinhüningeranlage* sowie der *Halbanschluss Rheinhafen Kleinhüningen inkl. flankierenden Massnahmen* als aktuelle Schlüsselprojekte für den Verkehr in Kleinhüningen bezeichnet werden.

Hinzu kommen weitere, von der Quartierbevölkerung formulierte Verkehrsanliegen. Hierzu zählen einerseits Massnahmen, die am lokalen Verkehrsgeschehen ansetzen: z.B. die quartierverträgliche Führung des Lastwagenverkehrs, die Einführung von Tempo 30- und Begegnungszonen sowie Massnahmen für den Langsamverkehr. Andererseits handelt es sich um Anliegen, die den lokalen und den übergeordneten Verkehr gleichermaßen betreffen: z.B. Tramverlängerung und Einführung des Lastwagenfahrverbotes in der Kleinhüningeranlage. Die Anliegen der Kleinhüninger Quartierbevölkerung spielen bei der Erarbeitung sämtlicher Massnahmen im kurz-, mittel- und langfristigen Horizont eine zentrale Rolle. Im Herbst 2006 wurde für eine systematische Zusammenarbeit mit dem Quartier, koordiniert vom Team der Stadtentwicklung Basel Nord und moderiert vom Stadtteilsekretariat Kleinbasel, die sog. *Kontaktgruppe Kleinhüningen* ins Leben gerufen. Im Rahmen dieses Gremiums wurden sämtliche Verkehrsanliegen aus dem Quartier formuliert und von der Verwaltung entgegengenommen. In der Folge konnten Lösungsansätze erarbeitet, in der Kontaktgruppe aufgezeigt und gemeinsam diskutiert werden. Speziell für das Tramprojekt wurde eine Delegation aus der Kontaktgruppe bestimmt, die als *Begleitgruppe Tram 8* in den Prozess der Planung und Projektierung der Tramverlängerung mit einbezogen wurde. Dieser umfassende und von allen Beteiligten geschätzte Dialog wird auch in Zukunft weitergeführt, damit die systematische Abstimmung zwischen Verkehrsplanung und Quartiersbevölkerung weiterhin sichergestellt werden kann.

Da sich die verkehrlichen Auswirkungen der einzelnen Anliegen insbesondere der genannten Schlüsselprojekte gegenseitig überlagern, wurden sämtliche Anliegen bzw. Projekte umfassend im vorliegenden *Verkehrskonzept Kleinhüningen* zusammengeführt. Dabei wird der enge inhaltliche Zusammenhang der Verkehrsprojekte aufgezeigt und, darauf aufbauend, das schrittweise Vorgehen vorgestellt. Das bereits bestehende *Verkehrskonzept Kleinbasel Nord* mit seinem Fokus auf das Wiesekreiselsystem und die Erlenmatt dient den konzeptio-

nenllen Überlegungen für Kleinhüningen als Basis, und wird durch den inhaltlichen Fokus des *Verkehrskonzept Kleinhüningen* auf die Quartiere Klybeck und Kleinhüningen vervollständigt.

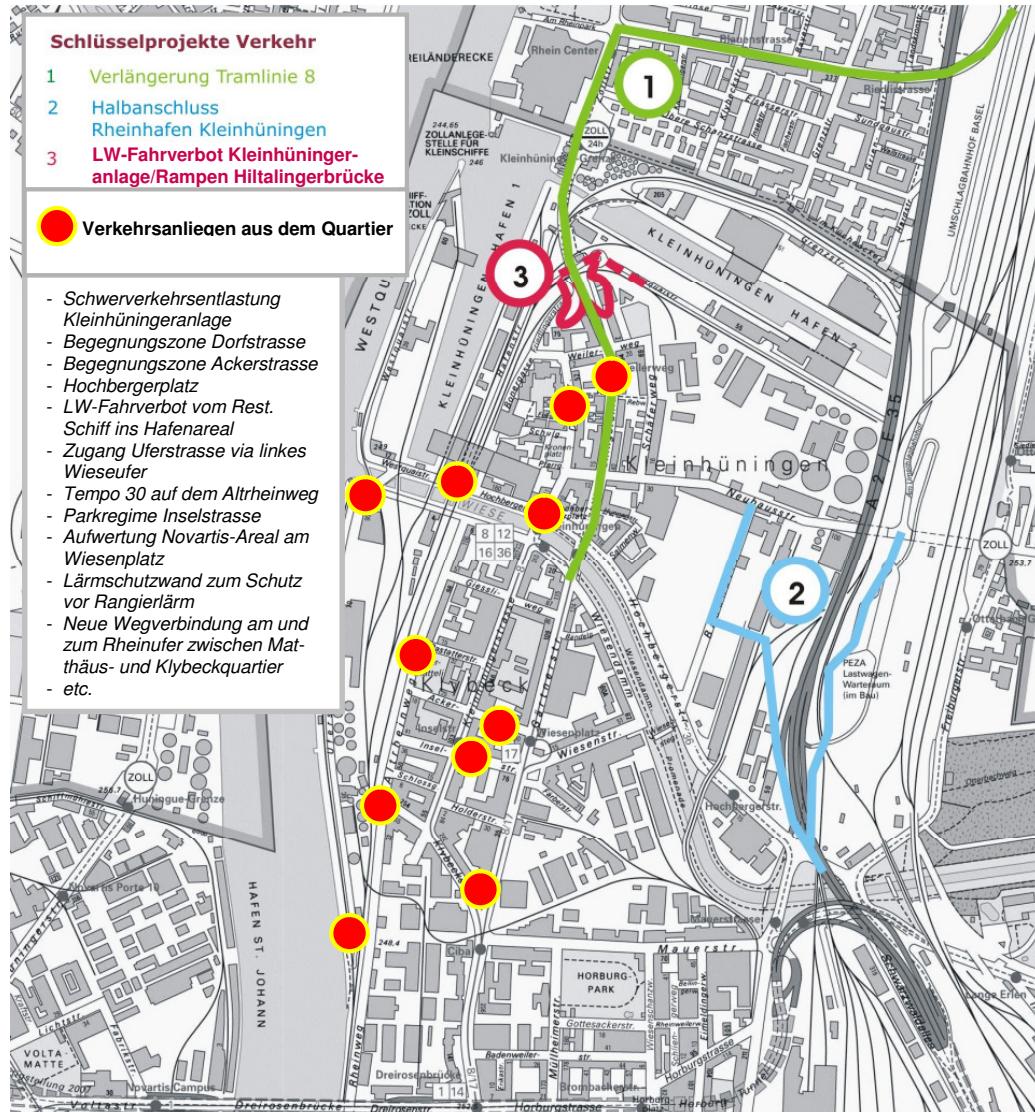


Abbildung 1: Übersicht Verkehrsprojekte in Kleinhüningen

Gemäss der übergeordneten Zielsetzung im Verkehrsplan Basel 2001 gilt auch für das Strassennetz in Kleinhüningen das generelle Ziel, den Motorfahrzeugverkehr auf dem Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassennetz zu kanalisieren, damit der Verkehr in den Quartieren vermindert werden kann. Mit dem nachfolgend dargestellten Verkehrskonzept (Punkt 2.) und den genannten lokalen Verkehrsmassnahmen im Quartier wird diesem Ziel Rechnung getragen.

2. Verkehrskonzept Kleinhüningen und Klybeck

Auf Grund ihrer räumlichen Nähe überlagern sich die verkehrlichen Auswirkungen der unter Punkt 1 genannten Schlüsselprojekte. Sowohl das lokale als auch das innerstädtische sowie übergeordnete Verkehrsnetz werden mit deren Realisierung massgeblich beeinflusst. Eine vernetzte Planung aller Massnahmen ist daher unerlässlich und stellt die Basis dar für die Entwicklung eines umfassenden Verkehrskonzeptes für Kleinhüningen. Auf diese Weise wird ein funktionierendes Zusammenspiel aller Projekte sichergestellt.

Die enge inhaltliche Verknüpfung der Schlüsselprojekte (vgl. Abb. 2) und darauf aufbauend das Verkehrskonzept Kleinhüningen sind im Ratschlagstext zur Tramverlängerung detailliert aufgeführt. Der Grosse Rat hat damit den konzeptionellen Überlegungen zur verkehrlichen Entwicklung des Quartiers zugestimmt. Im Folgenden sind die zentralen Zusammenhänge sowie die geplanten Entwicklungsschritte noch einmal zusammenfassend dargestellt:

- Die vollständige Entlastung der Kleinhüningeranlage vom Schwerverkehr ist integraler Bestandteil des Projektes Tramverlängerung 8 nach Weil. Ab Eröffnung der Tramlinie wird die Kleinhüningeranlage mittels eines Lastwagenfahrverbots für den Schwerverkehr gesperrt. Damit kann das zentrale Anliegen der Quartierbevölkerung umgesetzt werden.
- In Synergie mit dem für die Tramverlängerung erforderlichen Neubau der Hiltalin-gerbrücke sollen für die Schwerverkehrsentlastung zwei Rampen auf die Südqua-istrasse gebaut werden. Der Bau der Rampenbauwerke ermöglicht eine Ableitung des Schwerverkehrs aus der Kleinhüningeranlage auf die Südquaistrasse.
- Der Halbanschluss Rheinhafen Kleinhüningen ermöglicht eine direkte Anbindung des Verkehrs von und zum Hafen an das Hochleistungsnetz. So wird auch der verlagerte (Schwer-)Verkehr aus der Kleinhüningeranlage über diese neu geschaffene Verbin-dung direkt auf die Autobahn geführt und so eine Umfahrung von Kleinhüningen ermöglicht. Zusätzlich kann der durch den Betrieb des EKZ Stücki erzeugte Verkehr di-rekt an das Hochleistungsnetz angeschlossen werden.
- Eine allfällige künftige Ableitung von motorisiertem Individualverkehr auf die Südqua-istrasse (und von dort via Rheinhafenanschluss auf das Hochleistungsnetz) ist abhän-gig davon, wie gross die Kapazitätsreserven der Südquaistrasse sind bzw. welche ka-pazitätssteigernden Massnahmen für diesen Abschnitt realisierbar sind. Zum aktuellen Zeitpunkt ist einzig die Einführung eines Schwerverkehrverbotes in der Kleinhüninge-ranlage umsetzbar.

Für den Hafenbetrieb ist die Strasseninfrastruktur im Hafen von entscheidender Bedeutung und wird intensiv für die Bewirtschaftung der hafenbezogenen Anlagen genutzt. Die Aktivitä-ten der Hafenfirmen dürfen generell durch Mehrverkehr nicht behindert werden. Zudem sind die mit der Anwesenheit von hafenfremden Fahrzeugen und Personen verbundenen Sicher-heitsanliegen (inklusive internationaler Bestimmungen) zu beachten und einzuhalten. Allfälli-ge zukünftige Massnahmen zur Weiterentwicklung der Strasseninfrastruktur im Hafen wer-den deshalb sorgfältig und in enger gegenseitiger Abstimmung zwischen den Schweizeri-schen Rheinhäfen (SRH), den Hafennutzern und dem Kanton (Hafenplanung) weiterentwi-

ckelt. Zur Sicherstellung eines systematischen Dialogs wurde im letzten Jahr mit den Hafenfirmen und der SRH eine *Begleitgruppe Hafen* initiiert, welche eine enge gegenseitige Abstimmung der Planung zur Weiterentwicklung der Hafeninfrastruktur ermöglicht.

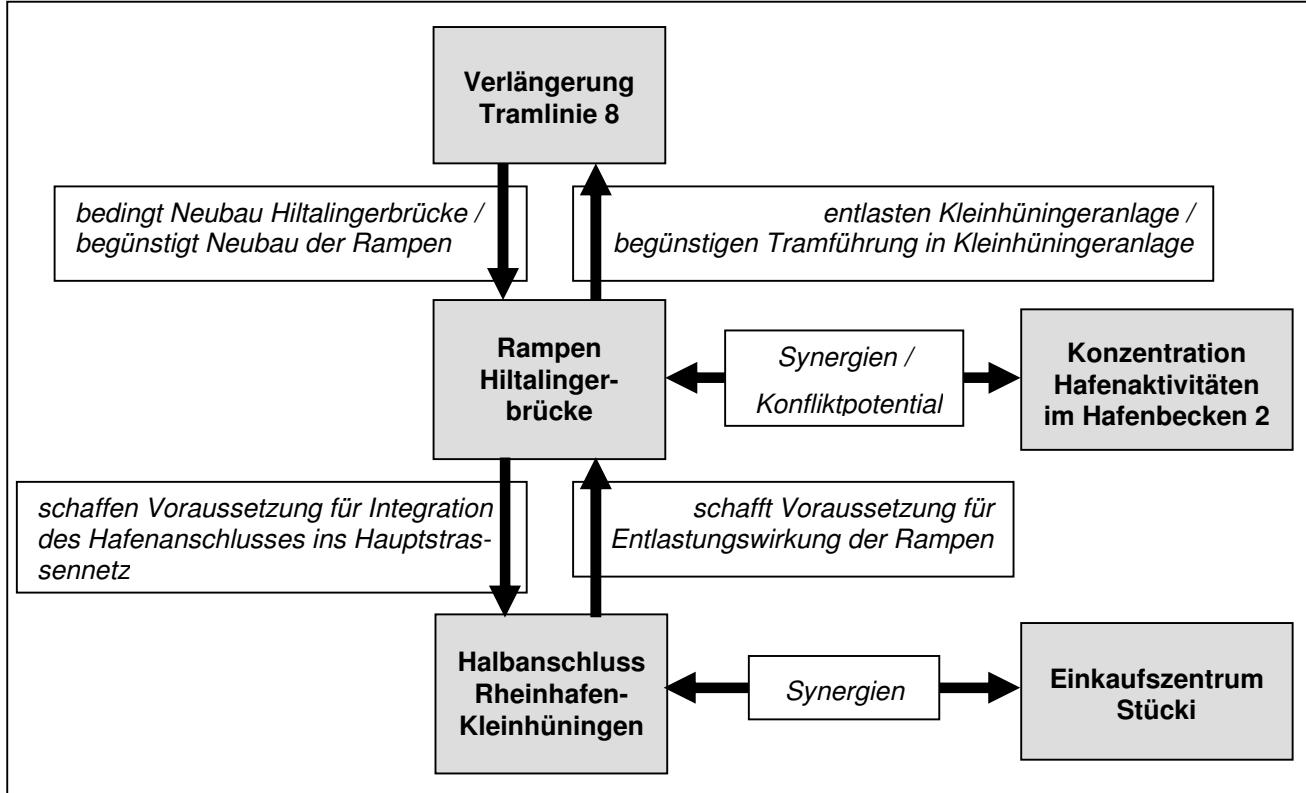


Abbildung 2: Verkehrliche und nutzungsplanerische Schlüsselprojekte und deren Abhängigkeiten

Auf Grund der genannten Abhängigkeiten ist folgendes Vorgehen geplant:

- Verlängerung Tramlinie 8 (geplant: 2008-2012) und Bau der Verbindungsrampe (geplant: 2009-2012)
- Zeitgleich mit Inbetriebnahme der Tramlinie nach Weil/Rhein: Einführung Lastwagenfahrverbot in der Kleinhüningeranlage, Umsetzung eines Betriebskonzeptes für die Südquaistrasse zur Sicherstellung eines behinderungsfreien Hafenbetriebes
- Optional: Entwicklung von zusätzlichen betrieblichen oder baulichen leistungssteigernden Massnahmen zur Weiterentwicklung der Hafeninfrastruktur, in enger Zusammenarbeit und unter der Voraussetzung des Einverständnisses mit den Hafennutzern und der SRH/Schweizerische Rheinhäfen (*Begleitgruppe Hafen*)

Für den Horizont bis zum Jahr 2012 ist damit eine Entwicklung des übergeordneten Verkehrsnetzes in Kleinhüningen wie nachfolgend dargestellt geplant:

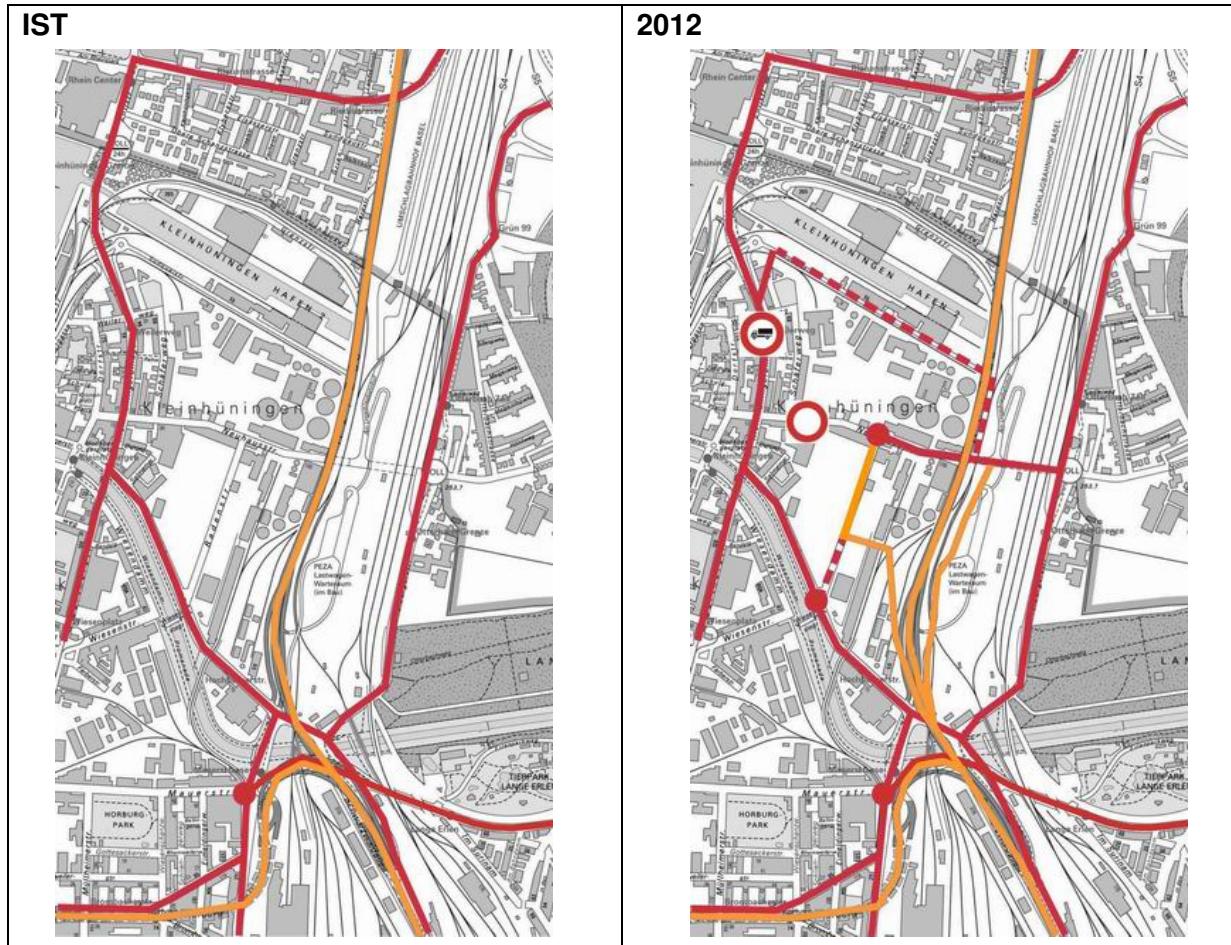


Abbildung 1: Übersicht zum übergeordneten Verkehrsnetz in Kleinhüningen

Legende

- Hochleistungsstrasse
- Basisnetz (Hauptverkehrsstrasse)
- Übergangsnetz, verkehrsorientiert

Parallel zur Umsetzung des dargestellten schrittweisen Vorgehens wird die Zusammenarbeit mit dem Quartier im Rahmen der bestehenden Gremien *Kontakt-* und *Begleitgruppe* weitergeführt. So wird zum einen weiterhin der Informationsfluss zwischen den übergeordneten Verkehrsprojekten und dem Quartier sichergestellt, zum anderen werden die lokalen Anliegen aus dem Quartier wie bisher kontinuierlich weiter bearbeitet.

3. Planungsstand der genannten Projekte (Anzugstext)

Im Anzugstext wird eine Reihe von Projekten mit heute unterschiedlicher Aktualität exemplarisch aufgeführt. Die einzelnen Planungen stellen -abhängig von der verkehrlichen Relevanz die Basis für das unter Punkt 2 dargestellte Verkehrskonzept Kleinhüningen dar. Nachfolgend eine Übersicht zum aktuellen Planungsstand der Projekte und deren Bedeutung für das lokale Verkehrsgeschehen:

Grossprojekt Einkaufszentrum auf dem Areal der ehemaligen Stückfärberei

Die Inbetriebnahme des Einkaufszentrums „Stücki“ ist auf Ende 2009 geplant. Der Verkehr von/zum Einkaufszentrum kann mit der bestehenden Infrastruktur via Wiesekreisel bzw. ab

Eröffnung der Strassenbauwerke mit dem neuen Rheinhafenanschluss optimal über das übergeordnete Verkehrsnetz abgewickelt werden. Von der Betreiberfirma werden zusätzliche punktuelle Ausbauten der umliegenden Verkehrsinfrastruktur (Kreisel Badenstrasse) zur Sicherstellung der ausreichenden Leistungsfähigkeit finanziert, ausserdem wurde im Bebauungsplan die Einführung eines Fahrtenmodells (Instrument zur Regulierung der Verkehrserzeugung) verpflichtend verankert. Das Verkehrsregime in der Neuhausstrasse wird als flankierende Massnahme zum Rheinhafenanschluss so angepasst, dass Schleichverkehr durch das Quartier verunmöglich wird. Mit diesem Bündel von Massnahmen wird sichergestellt, dass der durch den Betrieb des Einkaufszentrums erzeugte Verkehr reguliert, direkt über das übergeordnete Verkehrsnetz abgewickelt und vom Quartier ferngehalten werden kann. Die Anbindung an den ÖV wird über eine neue Bushaltestelle in der Hochbergerstrasse realisiert, eine Anbindung an das städtische Tramnetz ist längerfristig in Prüfung. Im Bereich Langsamverkehr ist eine neue Fuss- und Velobrücke über die Wiese vorgesehen.

Verlagerung des Hafens St. Johann nach Kleinhüningen / Rheinhafenanschluss

Der Grosse Rat hat im Januar 2006 grünes Licht für das Projekt „Neunutzung Hafen St. Johann – Campus Plus“ gegeben. Diese Zustimmung hat er mit der Aufforderung an den Regierungsrat verknüpft, noch einmal Alternativen zum geplanten Ersatzstandort für die Ultra Brag AG am Klybeckquai zu suchen. Aufgrund eingehender Abklärungen und Verhandlungen mit der Firma Ultra-Brag AG hat man sich schliesslich auf die Ersatzstandorte Auhafen (Muttenz) und Hafenbecken 2 (Kleinhüningen) geeinigt. Die beiden Hafenbecken in Kleinhüningen bilden auf baselstädtischem Gebiet wie bisher das Hafenkerengebiet. Darüber hinaus soll in enger gegenseitiger Abstimmung zwischen SRH und Fachstellen sowie unter Einbezug der Quartierbevölkerung die Rheinfront am Dreiländereck aufgewertet und das Rheinufer am Klybeckquai schrittweise der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Die Verflechtung und Anbindung des Rheinraums mit den angrenzenden Quartieren geschieht dabei unter Berücksichtigung der Sicherheitsanforderungen im Hafenareal, der Gewährleistung der Hafenentwicklung und Hafenbetriebe sowie der Naturschutzanliegen. Langfristig wird eine trinationale Hafenplanung angestrebt mit dem Ziel einer gemeinsamen Planung der Hafeninfrastruktur mit den beteiligten Planungsbehörden in Deutschland (Südbaden) und Frankreich (Elsass). Der Richtplan Basel-Stadt, bis Mitte April 2008 als Entwurf in der öffentlichen Vernehmlassung, formuliert für das Hafengebiet folgende Planungsgrundsätze und Planungsanweisungen (vgl. Richtplan BS, Objektblatt M5.1):

1. *Die Güterverkehrsrehscheibe Hafen Kleinhüningen ist langfristig unter Berücksichtigung der Umnutzungsansprüche entlang des Rheins zu sichern und bei allen Planungen zu berücksichtigen.*
2. *Stadtentwicklungsplanungen und die Entwicklungsplanung der Rheinhäfen beider Basel sind gegenseitig aufeinander abzustimmen.*
3. *Die Intensivierung der Zusammenarbeit mit den Häfen F und D wird unterstützt.*

Mit der geplanten Verdichtung der Hafennutzung im Bereich des Hafenbeckens 2 wird sich die Verkehrserzeugung schrittweise auf dieses Gebiet konzentrieren. Ab der vollständigen Eröffnung des Rheinhafenanschlusses steht gleichzeitig eine neue Strasseninfrastruktur zur Verfügung, die für die Hafenerschliessung optimale Voraussetzungen schafft. Der zu erwartende Verkehr auf Grund der Entwicklungsabsichten war Grundlage für die Dimensionierung der Anschlussbauwerke. Der (Schwer-)Verkehr kann so vollumfänglich und direkt vom Hoch-

leistungsnetz (Autobahn) zu den Hafenbetrieben im Bereich des Hafenbeckens 2 geführt werden. Damit Schleichverkehr durch das Quartier verunmöglich wird, wird das Verkehrsregime in der Neuhausstrasse als flankierende Massnahme zum Rheinhafenanschluss entsprechend angepasst (Unterbindung der Neuhausstrasse für den Durchgangsverkehr unmittelbar östlich der Einmündung des Schäferwegs). Das Wohngebiet von Kleinhüningen wird damit von den verkehrlichen Auswirkungen der Hafenverlagerung nicht betroffen sein. Auch auf der Freiburgerstrasse wird sich damit eine erhebliche Entlastung vom hafenbedingten Schwerverkehr ergeben.

Projekt Umbau Hochbergerplatz

Mit der Projektierung der Tramverlängerung Linie 8 nach Weil am Rhein erhält die Neugestaltung Hochbergerplatz wieder Aktualität. Der Regierungsrat sieht vor, ein neues Projekt für die Neugestaltung erarbeiten zu lassen. Die Projektierungsarbeiten können nach dem JA des Grossen Rates zum Ratschlag zur Tramverlängerung Linie 8 in den Jahren 2008/09 in Angriff genommen werden. Im Frühjahr 2008 wird das Baudepartement in enger Zusammenarbeit mit der Kontaktgruppe Kleinhüningen die Rahmenbedingungen auf Basis der Anliegen und Wünsche der Kleinhüninger Quartierbevölkerung für die Neugestaltung Hochbergerplatz festlegen. Es handelt sich um ein Gestaltungsprojekt. Das bestehende Verkehrsregime am Platz und im direkten Umfeld bleibt weitgehend bestehen. Damit sind auf Grund der Umgestaltung des Platzes keine verkehrliche Auswirkungen zu erwarten.

Verlängerung der Tramlinie 8 nach Weil-Friedlingen

Der Ausbau des Basler Tramnetzes und insbesondere die Verlängerung der Linie 8 haben generell zum Ziel, umweltbelastenden Individualverkehr zu reduzieren und auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern. Die neue Tramlinie soll ab der heutigen Endhaltestelle Kleinhüningen über die Gärtnerstrassenbrücke, die Kleinhüningeranlage und die Hiltalingerbrücken zum Friedlinger Zoll und ab dort bis Weil am Rhein Bahnhof führen. Mit der geplanten Sperrung der Kleinhüningeranlage für den Schwerverkehr ab Inbetriebnahme der Tramlinie wird ein fahrplanstabiler Trambetrieb begünstigt. Die öffentliche Planauflage zum Projekt Tramlinienverlängerung fand vom 12. November bis 11. Dezember 2007 statt. Die Behandlung der Einsprachen wird im Verlauf des ersten Halbjahrs 2008 abgeschlossen. Bezuglich der Verlagerung des (Schwer-)Verkehrs aus der Kleinhüningeranlage in die Südquaistrasse hat sich gezeigt, dass noch ein Ziel- bzw. Interessenskonflikt zwischen Hafenfirmen, Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) und Kanton besteht. In den bestehenden Gremien *Begleit- und Fachgruppe Hafen*, in denen jeweils auch die Hafenfirmen vertreten sind, wird daher intensiv an einer Lösungsfindung gearbeitet. Von den Hafenfirmen wird signalisiert, dass es nicht ihre Intention ist, das Tramprojekt inkl. der Sperrung der Kleinhüningeranlage für den Schwerverkehr zu gefährden.

Das JA des Grossen Rates zum Ratschlag inkl. Verkehrskonzept Kleinhüningen erfolgte am 16. Januar 2008 mit der Zustimmung zum Bericht der UVEK. Im Rahmen der UVP wurde die ausreichende Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes mit Trambetrieb und eingeführtem Schwerverkehrsverbot (ab Realisierung Rampen), sowie die Verträglichkeit der zu erwartenden Lärmimmissionen und Schadstoffemissionen nachgewiesen. Der Gemeinderat der Stadt Weil/Rhein hat seinerseits am 29. Februar 2008 der Tramverlängerung zugestimmt, die Plangenehmigung vom BAV wird für Herbst 2008 erwartet.

Projekt Deep Heat Mining

Nach den unerwarteten Erdstössen im Winter 2006/2007 wurde das Projekt durch die Firma Geopower in Basel sistiert. Der Regierungsrat wird dem Grossen Rat 2008 ein Kreditbegehrten zu einer umfassenden Risikoanalyse beantragen. Der Schlussbericht aus dieser Analyse kann Ende 2009 erwartet werden. Dieser wird die Grundlage bilden für den Entscheid der Basler Behörden über das weitere Vorgehen. Der Betrieb der Geothermie-Anlage hatte keine bzw. nur sehr geringe Auswirkungen auf das lokale Verkehrsgeschehen. Sollten die Bohrungen an diesem Standort weitergeführt werden, ist nicht mit einer zusätzlichen Verkehrsbelastung zu rechnen.

Regio-S-Bahn Variante Nord

Die Variante Nord des so genannten Herzstücks der Regio-S-Bahn führt vom Bahnhof SBB via Schifflände, Bahnhof St.Johann, von dort entlang der Landesgrenze, unter dem Rhein hindurch, durch das Klybeck-Quartier und östlich von Kleinhüningen zum Bad. Bahnhof. Im Schlussbericht zur Zweckmässigkeitsprüfung (Juli 2004) wird eine mehrheitlich unterirdische Linienführung vorgeschlagen. Eine oberirdische Führung (meist auf Brücken und Stelzen) durch dicht besiedelte Wohngebiete, vor allem im Klybeck, würde dagegen kaum politisch akzeptiert werden. Auf der Grundlage des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens zur Zweckmässigkeitsprüfung und diverser Gespräche mit den ausländischen Partnern entschied der Regierungsrat am 16. Oktober 2007, die Variante Mitte priorität und die Variante Nord als Option weiterzuverfolgen. Die Planungen sind angelaufen. Ziel ist es, noch in diesem Jahr dem Grossen Rat einen Projektierungskredit zu unterbreiten.

4. Antrag

Auf Grund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Heidi Mück und Konsorten betreffend umfassendes Verkehrskonzept für die Quartiere Klybeck und Kleinhüningen als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Dr. Robert Heuss
Staatsschreiber