



An den Grossen Rat

22.5259.02

22.5519.02

BVD/P225259, P225519

Basel, 16. Oktober 2024

Regierungsratsbeschluss vom 15. Oktober 2024

## **Anzug Beatrice Isler und Konsorten betreffend velofreundlichere Kreiselzufahrten und Kreisel**

**sowie**

## **Anzug Brigitte Gysin und Konsorten betreffend «Sicherheit in Kreisen für Velofahrende»**

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 21. September 2022 den nachstehenden Anzug Beatrice Isler und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

«Das Ziel, den Anteil des Veloverkehrs am Modalsplit zu erhöhen, ist unbestritten. Nur mit mehr objektiver und subjektiver Sicherheit können noch mehr Menschen aufs Velo gebracht werden. Der Kanton muss daher durchgehend sichere Routen anbieten, Velomassnahmen dürfen nicht dort enden, wo es räumlich schwierig ist und es ohne Flächenreduktion für den motorisierten Individualverkehr keine einfachen Lösungen gibt.

In ihrer Antwort vom 13. April 2022 auf die Interpellation Nr. 24 von Beatrice Isler betreffend Reinacherstrasse erklärt die Regierung, dass das erwünschte mittige Befahren der Kreisfahrbahn dadurch ermöglicht und begünstigt werde, dass Velofahrende bereits in der Kreiselzufahrt in der Mitte der Fahrspur fahren. Um dies zu ermöglichen/erzwingen, würden zuführende Velostreifen bereits eine Lastwagenlänge vor der Kreiseleinfahrt enden. Dieser Planungsgrundsatz bringt in der Praxis grosse Probleme mit sich, und es stellt sich die Frage, wie der Kanton diese Knotenform für Velos sicherer gestalten kann.

Die Probleme bestehen u.a. darin, dass:

- viele Verkehrsteilnehmende (Zweirad- und Autofahrende) nicht wissen, wie und wo Zweiräder einspuren und auf der Kreisfahrbahn fahren sollten.
- bei falscher Gestaltung wie z.B. beim Kreisel Hochbergerstrasse/Badenstrasse das mögliche und daher auch das gefahrene Tempo des MIV viel zu hoch ist.
- der Veloverkehr zu Stosszeiten bei engen Kreiselzufahrten im MIV-Stau stecken bleibt, was generell der erwünschten Veloförderung abträglich ist.
- Velofahrende auf das Trottoir ausweichen.

Bis anhin kommt aus unserer Sicht in der Debatte und Lösungsfindung eine wichtige mögliche Verbesserung zu kurz: eine farblich andere, oft rote Belagseinfärbung („Seitlicher Belagswechsel“). Eine solche mit einer empfohlenen Breite von 75 cm würde dazu beitragen, dass der MIV in der Engstelle weiter links fährt, bzw. steht und so das Passieren des Veloverkehrs weniger beeinträchtigt.

Der Kanton sollte durchgehende Verbindungen/Routen anbieten, die nicht jeweils dort enden, wo es schwierig oder eng wird. Auch Kreisel müssen nach diesem Prinzip gestaltet werden und so sicher wie möglich gestaltet und organisiert sein.

Die Anzugstellenden bitten die Regierung daher zu prüfen und zu berichten:

- ob besonders kritische Kreisel (bezüglich Lage im Netz, Frequenzen, Geometrien, Tempolimite etc.) innert zweier Jahre velosicherer gestaltet werden können.
- ob der Kanton das Unfallgeschehen betreffend Velos in Kreiseln spezifisch ausweisen und auswerten kann.
- ob für geeignete Örtlichkeiten beim Bund ein Versuch mit anders organisierten Kreiseln beantragt werden kann (z.B. mit kontrastreich eingefärbtem Velostreifen am Rand der Kreisfahrbahn, mit einer abgesetzten, vortrittsberechtigten Velofahrbahn, Velopiktogrammen in der Mitte der Kreisel-spur).
- ob an Kreiseln mit notorischem Autostau (z.B. am Viertelkreis, evtl. auch beim Kunstmuseum) im Rahmen dieses Versuchs oder unabhängig davon in der Kreiseleinfahrt ein seitlicher Belagswechsel (bzw. eine seitliche Einfärbung) realisiert werden kann.
- ob Autofahrende z.B. mit dem Versand der Motorfahrzeugrechnungen darüber informiert werden können, dass Velofahrende in Kreiseln mittig verkehren und entsprechend einspuren sollten.

Beatrice Isler, Franz-Xaver Leonhardt, Christoph Hochuli, Oliver Thommen, Jérôme Thiriet, Luca Urgese, Beat K. Schaller, Annina von Falkenstein, Claudia Baumgartner, Sasha Mazzotti»

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 18. Januar 2023 den nachstehenden Anzug Brigitte Gy-sin und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

«Im Juni 2022 hat Beatrice Isler einen Anzug zur Sicherheit in Kreiseln eingereicht («Anzug Beatrice Isler und Konsorten betreffend velofreundlichere Kreiselzufahrten und Kreisel»). Kurz danach wurde durch die Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu eine Analyse über die Verkehrssicherheit in Kreiseln veröffentlicht (<https://www.bfu.ch/de/die-bfu/doi-desk/10-13100-bfu-2-463-01-2022>). Der vorliegende Anzug sieht sich als Ergänzung zum Anzug Isler, indem er in der Studie aufgezeigte Aspekte aufgreift, die im Anzug Isler noch nicht berücksichtigt worden sind.

Die bfu-Studie kommt zum Schluss, dass schlecht gebaute Kreisel vor allem für Velofahrerinnen und Velofahrer gefährlich sind. In den letzten fünf Jahren war bei über 40% aller Unfälle in Kreiseln ein Velo oder E-Bike beteiligt. Mehrheitlich handelte es sich bei den Unfällen um Kollisionen mit motorisierten Fahrzeugen, die in den Kreisel einfuhren und mit den vortrittsberechtigten Velos kollidierten. Zusammenfassend hält die bfu fest, dass Kreisel für Velofahrende weniger positive Effekte haben als für andere Verkehrsteilnehmende. Je nach Gestaltung der Kreiselanlage komme es an Kreiseln gar zu einer Zunahme an Velounfällen.

Für mehr Velosicherheit ist eine durchdachte Gestaltung des Kreisels entscheidend. Wo eine eigene Verkehrsführung für Velos außerhalb des Kreisels nicht möglich ist, sollte gemäss bfu die Geschwindigkeit der einfahrenden Fahrzeuge reduziert werden. Von grosser Bedeutung sind Mittelinseldurch-messer und Einfahrtswinkel. Um zu verhindern, dass Velo-fahrende innerhalb des Kreisels überholt werden, sollte die Fahrbahn möglichst schmal und der Innenring der Mittelinsel höher gebaut sein. Eine hohe Mittelinsel ohne Durchsicht hilft zudem den Lenkerinnen und Lenkern, sich auf den einfahrenden und zirkulierenden Verkehr zu konzentrieren. Ergänzend zu den baulichen Massnahmen schlägt die bfu Sensibilisierungs- und Ausbildungsmassnahmen vor, da Zweiräder im Kreisel häufig übersehen werden. So sollten Autolenkerinnen und Autolenker sensibilisiert werden, vor der Einfahrt in den Kreisel die Geschwindigkeit zu reduzieren und speziell auf Velos zu achten.

Die Unterzeichnenden bitten die Regierung zu prüfen und zu berichten,

1. bei welchen Kreiseln die *Mittelinsel* nicht den neusten Erkenntnissen und Normen entspricht (bitte namentlich aufzählen),
2. bei welchen Kreiseln *Einfahrts- und Ablenkungswinkel* nicht den neusten Erkenntnissen und Nor-men entsprechen (bitte namentlich aufzählen),
3. welche Sofortmassnahmen für Velofahrende (z.B. Erhöhung der bestehenden Mittelinseln; Schwellen oder andere bauliche Massnahmen zur Verkleinerung der Fahrbahnbreite; Reduktion der Geschwindigkeit, um die Wahrscheinlichkeit von Überholvorgängen zu vermeiden usw.) zur

Erhöhung der Verkehrssicherheit in Kreiseln geeignet sind und wie schnell diese umgesetzt werden können,

4. wie mit Sensibilisierungsmassnahmen Auto- wie auch Velofahrende auf sichere Fahrweisen im Kreisel aufmerksam gemacht werden können.

Brigitte Gysin, Karin Sartorius, Jean-Luc Perret, Jérôme Thiriet, Christoph Hochuli, Andrea Strahm, Tobias Christ, Annina von Falkenstein»

Wir berichten zu diesen Anzügen wie folgt:

## 1. Ausgangslage

Velofahren in Basel-Stadt wird immer beliebter. Die Förderung von umweltschonenden Fortbewegungsarten wie dem Velofahren ist ein wichtiges verkehrspolitisches Ziel des Regierungsrates. Dazu gehören auch sichere Veloinfrastrukturen.

Verkehrskreisel verbessern zwar gegenüber konventionellen Kreuzungen im allgemeinen die Verkehrssicherheit, weil sie relativ langsam befahren werden. Dem Regierungsrat ist aber bewusst, dass insbesondere für Velofahrende Kreisel nicht immer die ideale Lösung sind. Wegen des begrenzten städtischen Raums ist es in Basel für gewöhnlich nicht möglich, eine eigene Infrastruktur für Velofahrende zu schaffen, z.B. ein sog. «Holländischer Kreisel». Umso wichtiger ist es, dass wir bei Verkehrskreiseln nach Bedarf sicherheitsmäßig nachbessern und in Bezug auf das richtige Verkehrsverhalten sensibilisieren und schulen.

## 2. Fragenbeantwortungen Anzug Beatrice Isler und Konsorten

1. *ob besonders kritische Kreisel (bezüglich Lage im Netz, Frequenzen, Geometrien, Tempolimite etc.) innert zweier Jahre velosicherer gestaltet werden können.*

Die folgenden vier Kreisel waren im Zeitraum zwischen 2019 und 2023 mindestens einmal ein Unfallschwerpunkt mit auffällig hoher Velobeteiligung.

### Luzernerring/Wasgenring

Dieser Kreisel ist insbesondere für links abbiegende Velofahrende aus dem Luzernerring und dem Wasgenring, welche die jeweils dritte Ausfahrt nehmen wollen, anspruchsvoll. Schon bei der Kreiselzufahrt muss dafür nämlich auf die linke Fahrspur gewechselt werden.

Für Velofahrende entlang der Hegenheimerstrasse besteht mit der Unterführung bereits heute eine sichere und attraktive Alternative zum Weg durch den Kreisel. Aufgrund des gescheiterten Verkehrsversuchs auf dem Luzernerring (Hegenheimerstrasse – Burgfelderstrasse) werden derzeit verbesserte Velorouten östlich und westlich des Luzernerrings inkl. einer Umfahrung des Kreisels geplant. Damit soll in naher Zukunft eine Umfahrung des Kreisels für alle Fahrbeziehungen möglich werden. Zusätzliche bauliche Massnahmen am Kreisel sind nicht geplant, werden aber im Zuge der Projektierung des Trams Bachgraben wieder geprüft werden.

### Flughafenstrasse/Luzernerring

Die Machbarkeitsprüfung zur Verbesserung der Velosicherheit im Bereich der Kreiseleinfahrten laufen derzeit. Die Ergebnisse sollten bis Ende 2024 vorliegen.

### Wettsteinplatz

Den Kreisel Wettsteinplatz hat die Kantonspolizei im Juni 2024 auf mögliche Sicherheitsdefizite untersucht (Road Safety Inspection). Dabei hat sie Defizite festgestellt, die in einem direkten Zusammenhang mit der speziellen Kreiselgeometrie des Wettsteinplatzes stehen. Aus diesem Grund lassen sich diese nur mit grösseren baulichen Massnahmen beheben. Im Rahmen des Projekts

„Tram Claragraben“ sind bauliche Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit am Kreisel Wettsteinplatz geplant.

#### Kohlistieg/Grenzacherweg/Rudolf Wackernagel-Strasse

Die Rudolf Wackernagel-Strasse muss erneuert und die Bushaltestelle Rudolf Wackernagel-Strasse am Kreisel Kohlistieg/Grenzacherweg/Rudolf Wackernagel-Strasse den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes entsprechend umgebaut werden. Im Rahmen dieser Umbauarbeiten wird die Fahrbahn der Rudolf Wackernagel-Strasse Richtung Kreisel so angepasst, dass ein zu schnelles Einfahren in den Kreisel nicht mehr möglich ist. Finanzierung und Umsetzung dieser Massnahmen liegen in der Verantwortung der Gemeinde Riehen. Der Beschluss zur Finanzierung soll im ersten Halbjahr 2025 vorliegen.

2. *ob der Kanton das Unfallgeschehen betreffend Velos in Kreiseln spezifisch ausweisen und auswerten kann.*

Die Kantonspolizei Basel-Stadt identifiziert jährlich die Unfallschwerpunkte im Strassennetz des Kantons. Bei den Kreiseln Luzernerring/Wasgenring, Flughafenstrasse/Luzernerring, Wettsteinplatz und Kohlistieg/Grenzacherweg/Rudolf Wackernagel-Strasse haben sie Einbiegeunfälle mit Velobeteiligung festgestellt. Seit 2022 sind die Unfalldaten und Unfallschwerpunkte im Kanton Basel-Stadt als Open Government Data (OGD) publiziert und können als freie Daten jederzeit eingesehen werden:

- Strassenverkehrsunfälle ab dem Jahr 2011: <https://data.bs.ch/explore/dataset/100120/>
- Interaktives Verkehrsunfall Dashboard mit Karte:  
[https://data.bs.ch/pages/verkehrsunfall\\_dashboard\\_basel/](https://data.bs.ch/pages/verkehrsunfall_dashboard_basel/)

3. *ob für geeignete Örtlichkeiten beim Bund ein Versuch mit anders organisierten Kreiseln beantragt werden kann (z.B. mit kontrastreich eingefärbtem Velostreifen am Rand der Kreisfahrbahn, mit einer abgesetzten, vortrittsberechtigten Velofahrbahn, Velopiktogrammen in der Mitte der Kreiselpur).*

Pilotprojekte sind dann sinnvoll, wenn eine als zielführend eingeschätzte Massnahme, die rechtlich noch nicht zulässig ist, näher untersucht werden soll. Die Umsetzung entsprechender Massnahmen werden in der Regel wissenschaftlich begleitet. Wichtig ist zudem, dass Signalisationen in der ganzen Schweiz möglichst einheitlich angewandt werden. Unterschiedliche Signalisationen würden die Verkehrssicherheit in der Schweiz negativ beeinflussen, da kaum jemand nur innerhalb der eigenen Kantongrenzen unterwegs ist.

Eine getrennte Führung des Radverkehrs ausserhalb des Kreisverkehrs gemäss dem holländischen Modell bietet eine hohe Sicherheit für Velofahrende. In der dicht bebauten Stadt Basel ist dieser Kreiseltyp aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse jedoch praktisch an keinem Verkehrsknoten umsetzbar.

Die Markierung eines kontrastreich eingefärbten Velostreifens am Rand der Kreiselfahrbahn steht im Widerspruch zur Empfehlung der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU), dass Velofahrende am sichersten in der Mitte der Kreiselfahrbahn fahren, weil sie dort von Motorfahrzeuglenkenden gut erkannt und nicht überholt werden. Beispiele aus dem Ausland haben gezeigt, dass das Anbringen von Velostreifen am Rand des Kreisels sogar zur Verschlechterung der Verkehrssicherheit von Velofahrenden führen kann<sup>1</sup>.

Die Signalisationsverordnung (SSV) Art. 74a Abs. 7 definiert den Einsatzbereich von Velopiktogrammen ausserhalb von Radwegen und Radstreifen. Das Anbringen von Velopiktogrammen auf

---

<sup>1</sup> Vgl. Bundesamt für Straßen ASTRA (2022). Entflechtung der Veloführung in Kreuzungen - Studie. <https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/documents/langsamverkehr/entflechtung-velofuehrung-kreuzungen.pdf.download.pdf> Entflechtung%20der%20Velof%C3%BChrung%20in%20Kreuzungen%20E2%80%93%20Studie.pdf

der Kreiselfahrbahn ist rechtlich nicht zulässig. Auch wenn es zulässig wäre, ist das Anbringen unüblicher Markierungen heikel, da sie missverstanden werden können.

4. ob an Kreiseln mit notorischem Autostau (z.B. am Viertelkreis, evtl. auch beim Kunstmuseum) im Rahmen dieses Versuchs oder unabhängig davon in der Kreiseleinfahrt ein seitlicher Belagswechsel (bzw. eine seitliche Einfärbung) realisiert werden kann.

Ein seitlicher Belagswechsel mit dem Ziel, dass die Velofahrenden rechts vorbeifahren können, widerspricht der gesetzlichen Regelung, dass Velofahrende im Kreisel vom Rechtsfahrgebot abweichen dürfen und explizit angehalten sind, in der Mitte der Kreiselfahrbahn zu fahren. Ein Anbringen eines Belagwechsels in der Kreiselzufahrt würde zu unklaren Verhältnissen führen und die Sicherheit für Velofahrende verschlechtern.

5. ob Autofahrende z.B. mit dem Versand der Motorfahrzeugrechnungen darüber informiert werden können, dass Velofahrende in Kreiseln mittig verkehren und entsprechend einspuren sollten.

Die Kantonspolizei hat dieses Thema bereits mit einer Kommunikationskampagne aufgegriffen, weil auch sie bei ihren polizeilichen Kontrollen die Erfahrung macht, dass viele Velofahrende nicht wissen, wie ein Kreisel befahren werden muss. So wurde festgestellt, dass bei der Kreiseleinfahrt falsch eingespurt, der Kreisel nicht wie empfohlen mittig befahren wird oder Richtungsänderungen nicht eindeutig angezeigt werden. Die Kantonspolizei hat deshalb im Spätsommer 2022 das Video «Achtung, Kreisverkehr! – Richtiges Einspuren mit dem Velo» am Beispiel des Kreisels Luzernerring / Wasgenring für die Bevölkerung erarbeitet.

Mit der von Juni bis September 2024 laufenden Kampagne «Fair im Kreisverkehr» (s. Abbildung) werden die relevanten Zielgruppen auf ein faires und korrektes Verhalten im Kreisel sensibilisiert und die wichtigsten Regeln bekannt gemacht. Die Kampagne läuft auf verschiedenen Online-Plattformen und auch einzelne BVB-Busse werben für die Kampagne. Bei ausgewählten Kreiseln wird zudem mit Plakaten auf das korrekte Verhalten aufmerksam gemacht.



#### How to Kreisel – in 7 Punkten

1. **Im Kreisel gilt Linksvortritt.** Bei der Einfahrt in den Kreisel immer den Fahrzeugen im Kreisel den Vortritt lassen.
2. **Velos fahren in der Mitte ihrer Fahrspur.** Um dies zu erleichtern, können sich Velofahrende bereits einige Meter vor dem Kreisel mittig einordnen.
3. **Im einspurigen Kreisel und kurz davor nicht überholen.** Damit sinkt die Gefahr, andere Verkehrsteilnehmende zu übersehen.
4. **Das Herausfahren aus dem Kreisel muss angezeigt werden.** Autos blitzen, Velofahrende geben ein deutliches Armzeichen vor Verlassen des Kreisels.
5. **Erste Ausfahrt? Schon vor der Einfahrt signalisieren.** Wer den Kreisel direkt an der ersten Ausfahrt wieder verlässt, setzt schon vor dem Einfahren den Blinker oder gibt ein Armzeichen.
6. **Vorsicht vor totem Winkel.** Immer darauf achten, beim Verlassen des Kreisels Velo- oder Motorradfahrenden nicht den Weg abzuschneiden.
7. **Achtung, Fussverkehr!** Nach den Kreiselausfahrten folgen häufig Fußgängerstreifen. Zu Fuß darf die Strasse nur auf diesen überquert werden. Fahrzeuglenkende müssen beim Ausfahren vorbereitet sein, um rechtzeitig zu bremsen.

Abbildung 1: Plakat aus der Kampagne «Fair im Kreisverkehr und wichtigste Verhaltensregeln im Kreisverkehr»

Auch im Verkehrsunterricht der Schulen ist das korrekte Verhalten im Kreisel ein wichtiges Thema. Ab der 4. Primarstufe werden Schülerinnen und Schüler theoretisch und im Verkehrsgarten praktisch geschult. In der 6. Primarstufe wird der Kreisel im Praxistest auf der Fahrt durch das Quartier geschult.

Der Versand von Informationen über die MFK-Rechnung ist eine spannende Idee, die die Kantonspolizei für andere Belange bereits aktiv nutzt. Die Schwierigkeit hier ist aber, dass nur eine sehr spezifische Zielgruppe erreicht wird. Denn nur ein Drittel der Fahrzeuge, die im Kanton Basel-Stadt verkehren, sind auch im Kanton eingelöst.

Auch im Kanton Basel-Landschaft läuft seit Mai 2024 eine Präventionskampagne zum Thema Sicherheit in Kreiseln. Die Kampagne «Sicher im Kreisel» zielt darauf ab, das richtige Verhalten im Kreisverkehr aufzuzeigen und die Aufmerksamkeit gegenüber Velofahrenden zu erhöhen.

### **3. Fragenbeantwortungen Anzug Brigitte Gysin und Konsorten**

1. *bei welchen Kreiseln die Mittelinsel nicht den neuesten Erkenntnissen und Normen entspricht (bitte namentlich aufzählen),*
2. *bei welchen Kreiseln Einfahrts- und Ablenkungswinkel nicht den neusten Erkenntnissen und Normen entsprechen (bitte namentlich aufzählen),*

Die Mehrheit der Kreisel in Basel ist aus Sicht der Verkehrssicherheit unkritisch. Deshalb erachtet der Regierungsrat eine flächendeckende Analyse sämtlicher Kreisel als nicht zielführend. Die von der Kantonspolizei als Unfallschwerpunkte identifizierten Kreisel werden bzw. wurden bereits auf ihre Verkehrssicherheit hin überprüft (vgl. Antwort zu Frage 1 des Anzugs Beatrice Isler und Konsorten).

Es gibt unterschiedliche Gründe, die ein Abweichen von den Normen und Empfehlungen erfordern. Im Folgenden ein paar Beispiele:

- Aufgrund bestehender Bebauungen und den örtlichen Gegebenheiten kann der empfohlene Durchmesser der Kreiselmitte nicht eingehalten werden (z.B. Kreisel Kunstmuseum).
  - Besondere Rahmenbedingungen, wie zum Beispiel eine Haltestellenlage auf der Mittelinsel, bedingen eine Abweichung von der üblichen Kreiselform (z.B. Wettsteinplatz).
  - Die maximal empfohlene Ausdehnung des Kreisels kann aufgrund der notwendigen Haltestellenlänge nicht eingehalten werden (z.B. Neuweilerplatz).
  - Die Anforderungen des Ausnahmetransports oder des öffentlichen Verkehrs (z.B. Tramführung über die Mittelinsel) schränken die Möglichkeiten zur Verhinderung der Durchsicht durch Bepflanzungen oder Kunstinstallationen ein.
3. *welche Sofortmassnahmen für Velofahrende (z.B. Erhöhung der bestehenden Mittelinseln; Schwellen oder andere bauliche Massnahmen zur Verkleinerung der Fahrbahnbreite; Reduktion der Geschwindigkeit, um die Wahrscheinlichkeit von Überholvorgängen zu vermeiden usw.) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Kreiseln geeignet sind und wie schnell diese umgesetzt werden können,*

Für die vier zwischen 2019 und 2023 als Unfallschwerpunkte identifizierten Kreisel wurden Massnahmen geprüft bzw. befinden sich noch in Prüfung (vgl. Antwort zu Frage 1 des Anzugs Beatrice Isler und Konsorten).

4. *wie mit Sensibilisierungsmassnahmen Auto- wie auch Velofahrende auf sichere Fahrweisen im Kreisel aufmerksam gemacht werden können.*

Wir verweisen auf die Beantwortung der Frage 5 zum Anzug Beatrice Isler und Konsorten.

#### 4. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Beatrice Isler und Konsorten betreffend «velofreundlichere Kreiselzufahrten und Kreisel» und den Anzug Brigitte Gysin und Konsorten betreffend «Sicherheit in Kreiseln für Velofahrende» abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer  
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin