



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62
Fax: +41 61 267 85 72
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Elektronischer Versand
netzplanung@astra.admin.ch

Basel, 14. Juni 2017

Regierungsratsbeschluss vom 13. Juni 2017

Sachplan Verkehr – Teil Infrastruktur Strasse: Anhörung der Kantone

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 27. Februar 2017 haben Sie uns die Unterlagen zur Erstauflage des Sachplans Verkehr – Teil Infrastruktur Strasse (SIN) zukommen lassen. Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachstehend lassen wir Ihnen unsere Anträge und Bemerkungen zukommen, die Ergebnis einer Vernehmlassung innerhalb der kantonalen Behörden, der Gemeinden und einer öffentlichen Auflage sind.

Die Unterlagen lagen im Zeitraum vom 22. März bis 28. April 2017 in unserem Planungsamt öffentlich auf. Auf die öffentliche Auflage haben wir am 22. März 2017 im Kantonsblatt aufmerksam gemacht. Zusätzlich haben wir Interessensverbände direkt angeschrieben. Im Rahmen der öffentlichen Auflage sind vier Stellungnahmen eingegangen (s. Beilage). Darüber hinaus haben die Gemeinden sowie die kantonalen Behörden Stellung genommen.

1. Grundsätzliche Einschätzung

Es ist erfreulich, dass nach in Kraftsetzung des Programmteils Sachplan Verkehr im Jahr 2006 mit Vorlage des SIN nun sämtliche Infrastruktureile des Sachplans vorliegen. Grundsätzlich unterstützen wir die Inhalte des SIN. Es wird explizit begrüsst, dass sich der SIN auf das Raumkonzept Schweiz abstützt.

Wir sind erfreut, dass das Projekt Rheintunnel enthalten ist und mit hoher Priorität umgesetzt werden soll. Im Rahmen der öffentlichen Auflage hat sich die Mehrheit der Verbände und Parteien nicht zum Rheintunnel geäussert, so dass wir zum Schluss kommen, dass dieser grossmehrheitlich stillschweigend begrüsst wird. Explizit positiv zur Realisierung des Rheintunnels hat sich die SP Basel-Stadt geäussert (vgl. Stellungnahme in der Beilage).

Die Aufnahme des Netzelements Basel (Gellert) - Gundeldingen/Basel Bahnhof SBB der N2 (AB-AC-Tunnel) wird von uns begrüsst. Allerdings kann der Tunnel aus Sicht des Kantons Basel-Stadt sinnvollerweise erst dann gebaut werden, wenn die Realisierung der restlichen Teilstücke einer stadtnahen Tangente im Südwesten Basels auf Boden des Kantons Basel-Landschaft gesichert ist. Die dafür erforderlichen politischen Entscheide in Baselland und die entsprechenden Planungsarbeiten müssen daher abgewartet werden.

Wir begrüßen es, dass der Sachplan mit dem Kapitel 4.10 explizit auf die Störfallvorsorge eingeht. Als wichtige Transitachse im internationalen Nord-Süd-Strassenverkehr, aber auch als bedeutendes Logistikzentrum für die Schweiz, ist unser Kanton von besonders viel Strassenverkehr und insbesondere von Gefahrguttransporten betroffen. Es ist daher ein zentrales Anliegen des Kantons Basel-Stadt, dass die Risiken durch den Gefahrguttransport tragbar bleiben und gleichzeitig eine städtebauliche Entwicklung sichergestellt werden kann.

Erstaunt sind wir, dass die Auswirkungen des Netzbeschlusses (NEB), für dessen Inkraftsetzung die Volksabstimmung vom 12. Februar 2017 die Voraussetzungen geschaffen hat, im Entwurf des Sachplans noch nicht enthalten sind. Wir gehen davon aus, dass der Bund die entsprechenden Ergänzungen nach der Vernehmlassung noch vornimmt.

Es ist uns zudem aufgefallen, dass die Nachbarländer nicht auf der Adressatenliste stehen. Wir sind der Ansicht, dass eine grenzüberschreitende Abstimmung der Nationalstrassen von Seiten Bund vorgenommen werden muss. Wir erwarten, dass der Bund das Ausland entsprechend mit einbezieht.

Störend an der Vernehmlassungsvorlage ist das vollständige Fehlen von lufthygienischen Fragestellungen. Der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse, weist eine hohe Relevanz für die Luftreinhaltung auf. Daher bitten wir um Aufnahme dieser Thematik im Sachplan.

2. Konzeptteil

2.1 Kapitel 1: Einleitung

Im Abschnitt „Kantonale Richtpläne“ wird vermerkt, dass kantonale Vorhaben im Sachplan beschreibend aufgenommen werden, falls sie auf die Nationalstrasse eine sachplanrelevant zu berücksichtigende Wirkung aufweisen. Dies begrüßen wir sehr, damit eine hinreichende Übersicht zu den sachplanrelevanten Vorhaben vorliegt. Allerdings fehlt eine Erläuterung, anhand welcher Kriterien die Sachplanrelevanz festgelegt wird.

Antrag:

Wir beantragen, dass die Aussage „sachplanrelevant zu berücksichtigende Wirkung“ konkretisiert wird.

Im Abschnitt „Weitere Sachplanungen, Konzepte und Inventare“ fehlt in der Aufzählung die Strategie Biodiversität Schweiz, die vom Bundesrat erlassen wurde.

Antrag:

Wir beantragen, die Strategie Biodiversität Schweiz im Kapitel 1.4 im Abschnitt „Weitere Sachplanungen, Konzepte und Inventare“ aufzunehmen.

2.2 Kapitel 2: Ausgangslage

In Kapitel 2.2 „Massgebende Aspekte der Raumentwicklung“ wird sehr ausführlich auf die Raumentwicklung eingegangen. Hierbei wird Bezug auf den Raumentwicklungsbericht von 2005 genommen. Wir meinen, dass es in diesem Sachplan hinreichend ist, Bezug auf das Raumkonzept Schweiz zu nehmen. Ein Verweis auf den inzwischen länger zurückliegenden Raumentwicklungsbericht ist eher verwirrend.

Antrag:

Wir beantragen, die Verweise auf den Raumentwicklungsbericht 2005 zu entfernen und insbesondere auf das Raumkonzept Schweiz zu verweisen.

In Kapitel 2.2 fehlt im Abschnitt „Umsetzung“ ein Bezug zu den geschützten Naturobjekten und Landschaftsbildern.

Antrag:

Wir beantragen, die Ergänzung des zweiten Abschnitts auf Seite 9 wie folgt: „Dazu gehört auch das Vermeiden von Beeinträchtigungen der Lebensqualität in Siedlungen, von geschützten Natur-objekten und der schutzwürdigen Orts- und Landschaftsbilder durch den Verkehr.“

2.3 Kapitel 3: Grundsätze für die Planung der Nationalstrasseninfrastruktur

Die in Kapitel 3.3 aufgelisteten Grundsätze zur Fertigstellung, Weiterentwicklung sowie Erhalt und Betrieb des Nationalstrassennetzes erscheinen uns vollständig und dienen der stringenten Anwendung des Sachplans. Dennoch erlauben wir uns einige Anmerkungen und Ergänzungen anzubringen.

Beim Grundsatz zur Netzfertigstellung (Seite 15) ist der Satzbau bitte zu korrigieren.

Positiv zur Kenntnis nehmen wir den Grundsatz „Unterstützung der erwünschten Raumentwicklung“. Es ist wichtig, dass beim Bau und Erweiterung der Nationalstrassen insbesondere die Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung berücksichtigt werden und eine Abstimmung über alle Stufen der Planung zu erfolgen hat. Dieser Abschnitt ist für die kantonale Planung sehr wichtig, der Grundsatz ist richtig formuliert und wird von uns ausdrücklich unterstützt.

Beim Grundsatz „Schutz der Umwelt und der Siedlung vor Eingriffen“ weisen wir darauf hin, dass neben der Trennwirkung das Strassennetz durch seine lineare Ausrichtung auch zur Längsvernetzung z.B. durch Grünstreifen und Böschungen entlang von Autobahnen beiträgt. Hier kann neben der Reduzierung des Zerschneidungseffekts die Verbesserung der ökologischen Längsvernetzung aufgeführt werden.

Antrag:

Nennung der Verbesserung der ökologischen Längsvernetzung durch eine geeignete Gestaltung und Begrünung der unmittelbaren Umgebung von Nationalstrassen, sofern dies aus betrieblichen Gründen möglich ist.

Weiter wollen wir bei vorgenanntem Grundsatz anmerken, dass alle grösseren Kapazitätserweiterungen (neue Netzelemente, Spurausbau, Pannestreifenumnutzung) zu reduzierten Netz Widerständen, erhöhten Erreichbarkeiten und damit zu potenziellem Mehrverkehr führen. Dieser kann den lufthygienischen Gewinn durch die erzielte (zwischenzeitliche) Verkehrsverflüssigung in Frage stellen. Zudem kann Mehrverkehr im untergeordneten Netz entstehen, der zu neuen Kapazitätsengpässen und damit zu zusätzlichen Immissionen im besiedelten Gebiet führt. Solche Belastungssituationen sind zwingend im Rahmen der weiteren Projektentwicklung zu überprüfen und geeignete flankierende Massnahmen in Zusammenarbeit mit den betroffenen Kantonen zu entwickeln.

Antrag:

Wir beantragen, den Planungsgrundsatz „Schutz der Umwelt und der Siedlung vor Eingriffen“ mit folgender Aussage zu ergänzen: Zur Vermeidung von Kapazitätsengpässen und damit verbundenen Verkehrsemissionen im untergeordneten Netz, werden in Zusammenarbeit mit den betroffenen Kantonen, Städten und Gemeinden geeignete flankierende Massnahmen ergriffen.

Des Weiteren wollen wir bei diesem Grundsatz positiv würdigen, dass der Bund durch eine Bündelung der Nationalstrassenanlagen mit anderen Infrastrukturanlagen den Flächenverbrauch minimieren möchte.

Beim Grundsatz „Materialbewirtschaftung“ wird dargelegt, dass Bauvorhaben an Nationalstrassen z.T. über Jahrzehnte massive Beeinträchtigungen auf Mensch und Umwelt, u.a. durch Emissionen des unmittelbaren Baustellenbetriebs und durch Bautransporte generieren. Wir begrüssen daher

die Zielsetzung zur umweltgerechten Abwicklung von Massenguttransporten (Seite 20). Wir erachten es jedoch als notwendig, auch bei Bautransporten dem emissionsgünstigen Verkehrsträger Schiene Priorität einzuräumen.

Antrag:

In Kapitel 3.3 ist der Planungsgrundsatz „Materialbewirtschaftung“ mit der Aussage zu ergänzen: Bei Bau- und Massenguttransporten wird der Verkehrsträger Schiene priorisiert.

In Kapitel 3.3 wird unter dem Punkt Materialbewirtschaftung festgehalten, dass die betroffenen Kantone die Standorte für die Entsorgung des Materials bezeichnen. Beim Bau der Nationalstrassen durch den Bund sind wir der Meinung, dass der Bund auch für den Abtransport und die Lagerung des Materials in der Verantwortung steht.

Antrag:

Wir beantragen folgende Umformulierung: „Fallen beim Bau von Nationalstrassenanlagen erhebliche Mengen von Ausbruch- und Aushubmaterial an, die nicht in der Nähe der Anlage verwertet oder abgelagert werden können, ~~bezeichnen die betroffenen Kantone~~ bezeichnet der Bund in Zusammenarbeit mit den Kantonen die Standorte für die Entsorgung des Materials.“

2.4 Kapitel 4: Konzepte zur Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes

Wir nehmen zur Kenntnis, dass alle drei grossen nationalen Ausbauprojekte auf der Nationalstrasse der Agglomeration Basel im Sachplan enthalten sind. Hierbei handelt es sich um: „ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Ü39)“, „Enpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel (Ü33)“ und „Enpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau-Augst (Ü38)“. Diese sind im Agglomerationsprogramm Basel der 3. Generation als übergeordnete Massnahmen enthalten (in Klammern steht jeweils die Nummerierung gemäss Agglomerationsprogramm).

Lufthygiene

Wie eingangs in der Stellungnahme bereits vermerkt, stört das vollständige Fehlen von lufthygienischen Fragestellungen. Zwar ist aus Sicht Luftreinhaltung die mit den vorgeschlagenen Massnahmen einhergehende Verflüssigung des Verkehrs zu begrüssen. Damit werden effektiv Stop&Go-Situationen mit besonders ungünstigen Feinstaub- und Stickoxid-Emissionsfaktoren vermieden. Ebenfalls werden die in Kapitel 3.3 dargestellten Planungsgrundsätze gutheissen:

- Optimierung des bestehenden Netzes und Sicherung seiner Funktionsfähigkeit prioritär gegenüber Neubauten (Seite 16);
- Abstimmung der Nationalstrassen mit den Zielen zur räumlichen Entwicklung, u.a. durch Aufrechterhaltung (nicht Verbesserung) der Erreichbarkeit und durch Vermeidung nicht erwünschter Impulse für die Siedlungsentwicklung (Seite 17).

Werden diese Grundsätze verfolgt, kann induzierter Verkehr mit negativen Wirkungen auf die Luftreinhaltung vermieden werden.

Dennoch ist davon auszugehen, dass trotz der prognostizierten Verbesserungen bei den Emissionsfaktoren die Immissionsgrenzwerte an stark belasteten Nationalstrassen nicht eingehalten werden können.

Antrag:

Wir beantragen daher, dass im Sachplan als Ziel die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte formuliert wird. Zudem beantragen wir, dass in Kapitel 4 (analog zum Lärmschutz, Störfallvorsorge und Wildtierkorridore) in einem separaten Unterkapitel „Massnahmen Luftreinhaltung“ die Ausgangslage, Ziele, Umsetzung und das Vorgehen betreffend Lufthygiene dargestellt werden.

Verkehrsmanagement

Insgesamt fehlen im Sachplan Aussagen zu Geschwindigkeitsreduktionen. Diese sind auf Natio-

nalstrassen aus verschiedenen Gründen, z.B. zur Lärmreduktion oder für Kapazitätssteigerungen, sinnvoll. Wir schlagen vor, die Thematik im Abschnitt Verkehrsmanagement aufzunehmen.

Antrag:

Aufnahme des Themas Geschwindigkeitsreduktionen auf Nationalstrassen im Sachplan, z.B. im Abschnitt Verkehrsmanagement.

Ausrüstungsgrad

In Kapitel 4.4 wird auf der Abbildung 11 der angestrebte Ausrüstungsgrad auf Nationalstrassen in Bezug auf Verkehrsmanagementmassnahmen aufgezeigt. Die Karte ist im Raum Basel nicht gut lesbar. Sie suggeriert aber, dass es Strecken innerhalb der Stadt gibt, für welche ein minimaler Ausrüstungsgrad genügt. Dies wäre aus unserer Sicht falsch.

Antrag:

Wir beantragen die Überprüfung der Abbildung 11 und etwaige Korrektur der Aussagen zum Ausrüstungsgrad in Basel von „minimal“ zu „hoch“.

Der Sachplan hält in Kapitel 4.6 fest, dass der Bundesrat im Einzelfall beschliesst, welchen Anteil ein antragstellender Kanton an die Finanzierung neuer Anschlüsse leisten muss. Hier fehlt die Angabe klarer Kriterien und Spielregeln, nach welchen solche Anteile berechnet werden.

Antrag:

Konkretisierung der Angaben nach welchen Kriterien die Berechnung des Anteils eines antragstellenden Kantons an die Finanzierung neuer Anschlüsse erfolgt.

Nationalstrassenanschlüsse und Anschlussbewirtschaftung

In Abstimmung mit dem Kanton Basel-Stadt sowie den französischen Partnern erarbeitet der Kanton Basel-Landschaft aufgrund eines gesetzlichen Auftrags (§ 43c Strassengesetz BL) das Projekt eines „Zubringers Bachgraben“ zur Nordtangente. Dieser ist in den Sachplan aufzunehmen. Die Realisierung des Zubringers liegt auch im Interesse des Kantons Basel-Stadt.

Antrag:

Der Anschluss des „Zubringers Bachgraben“ an die A3 (Nordtangente Basel) ist im Konzeptteil in die Abb. 14 „Übersicht Massnahmen Nationalstrassenanschlüsse“ (S. 38/39) sowie im Objektblatt 2.1 aufzunehmen.

Wildtierkorridore

In Kapitel 4.11 Wildtierkorridor fehlen Aussagen zur ökologischen Längsvernetzung. Es ist die Zerschneidung und die Quervernetzung für Wildtiere beschrieben. Beides (Quer- und Längsvernetzung) kann unter dem Begriff ökologische Vernetzung zusammengefasst werden.

Antrag:

Wir beantragen, dass im Kapitel 4.11 die ökologische Längsvernetzung entlang der Nationalstrassen mit berücksichtigt wird. Wir empfehlen den Begriff „ökologische Vernetzung“ (Quer- und Längsvernetzung) zu verwenden.

2.5 Kapitel 5: Räumliche Einordnung konkreter Vorhaben

Die Gliederung nach den Handlungsräumen des Raumkonzepts Schweiz wird ausdrücklich begrüsst; so kann unter anderem die Kohärenz zwischen den verschiedenen Sachplänen erhöht werden.

In Kapitel 5.2 (Seite 62) wird die Städteinitiative in Basel genannt. Diese wurde allerdings im Rahmen der Volksabstimmung Ende 2010 abgelehnt und angenommen wurde der Gegenvor-

schlag des Grossen Rates mit der Zielvorgabe, bis ins Jahr 2020 eine Reduktion des motorisierten Verkehrs von 10% zu erreichen. Zudem meinen wir, dass der „lokal geprägte Verkehr“ in Basel nicht stärker ist als in anderen Städten und Agglomerationen.

Antrag:

Daher beantragen wir den folgenden Satz zu streichen: „Durch die Umsetzung der Städteinitiative in Basel ergeben sich Mehrbelastungen der Nationalstrassen durch lokal geprägten Verkehr.“

3. Objektblatt OB2.1 Basel

Mit der Darstellung und den Inhalten der Vorhaben im Objektblatt 2.1 Basel sind wir grösstenteils einverstanden. Wir meinen, dass die richtigen Vorhaben mit korrekten Koordinationsständen abgebildet sind.

3.1 Netzfertigstellung N2 Basel (Gellert) – Gundeldingen/Basel Bahnhof SBB (ABAC-Tunnel)

Die Realisierung des Projekts ABAC bringt die grösste Wirkung, wenn es als Teilabschnitt in eine durchgehende stadtnahe Tangente eingegliedert wird. Aus Sicht des Kantons Basel-Stadt soll deshalb der Autobahnanschluss Basel-City erst dann gebaut werden, wenn die Realisierung der restlichen Teilabschnitte (u.a. Tunnel Binningen, Tunnel Allschwil und Zubringer Bachgraben¹) der stadtnahen Tangente gesichert ist. Eine isolierte Realisierung des „ABAC-Tunnel“ kann ungünstige bzw. unerwünschte verkehrliche Wirkungen entfalten.

Antrag:

Wir beantragen, in den Ausführungen zum „ABAC-Tunnel“ Überlegungen zur Netzeinbindung mit einer westlichen „stadtnahen Tangente“ auf Boden des Kantons Basel-Landschaft als durchgängige Achse zu ergänzen.

Beim ABAC-Tunnel weisen wir darauf hin, dass es sich gemäss aktuellen Planungen nicht um einen 2-spurigen ABAC-Tunnel, sondern um einen 2-röhrigen Tunnel mit je 2 Fahrspuren handelt.

Antrag:

Wir beantragen folgende Umformulierung auf Seite 38: Netzfertigstellung N2 Basel (Gellert) – Gundeldingen/Basel Bahnhof SBB (ABAC-Tunnel): „Neubau des 2-spurigen 2-röhrigen ABAC-Tunnels mit je 2 Fahrspuren (2.2 km) als Zubringer Gundeldingen zum Anschluss N2 Basel City, Tunnelanschlüsse Basel Zentrum und Basel West.“

3.2 Erweiterung N2/3 Basel Rheintunnel

Beim Rheintunnel handelt sich ebenfalls nicht (mehr) um einen Tunnel mit 2 Röhren und pro Richtung je einer Fahrspur, sondern um eine 2-röhrige Tunnelanlage mit pro Richtung je 2 Fahrspuren.

Antrag:

Wir beantragen folgende Umformulierung auf Seite 38: Erweiterung N2/3 Basel Rheintunnel: „Bau einer Tunnelanlage mit 2 Röhren und pro Richtung einer zwei Fahrspuren zwischen Birsfelden und der Nordtangente/Verzweigung Wiese mit Anschluss durch Zubringer Birsfelden und Ausfahrt Klybeck/Rampenbrücke Wiese. Option auf Anschluss Grenzverkehr Deutschland.“

Im Objektdatenblatt „OB 2.1 Basel“ ist die Erweiterung N2/3 Basel Rheintunnel mit dem Anschluss an die Dreirosenbrücke sowie mit einer Anschlussoption in Richtung N2/Deutschland beschrieben. Auf der dazugehörigen Karte ist jedoch unklar, welche Streckenabschnitte zu welchen Erweiterungsschritten gehören.

Antrag:

Die Karte sollte präzisiert werden und aufzeigen, welche Abschnitte in der Grundvariante geplant

¹ Beim Tunnel Binningen, Tunnel Allschwil und Zubringer Bachgraben handelt es sich um Projekte des Kantons Basel-Landschaft, die im Sachplan Verkehr nicht verzeichnet sind.

sind und welche Abschnitte zur Option gehören.

Die Osttangente Basel wird in der Programmbotschaft Engpassbeseitigung 2 (PEB2) als Engpass der Stufe III (nicht II wie im Objektblatt auf S. 40 angegeben) beurteilt.

Antrag:

Diese Angabe ist zu korrigieren.

Wir bitten darum, dass beim Vorgehen auf den Abstimmungsbedarf mit weiteren Infrastrukturprojekten im Kanton hingewiesen wird.

Antrag:

Wir beantragen daher beim Objektblatt 2.1 die Ergänzung des letzten Satzes auf Seite 40 um folgende Formulierung: „Im Rahmen der Planungsarbeiten hat eine Abstimmung mit den weiteren Infrastrukturprojekten des Kantons (insbesondere Hafenbahn), den Schutzinteressen der IVS-Objekte BL2 und BS3 sowie den betroffenen Naturschutzgebieten und -objekten stattzufinden.“

Wie weiter oben ausgeführt, erarbeitet der Kanton Basel-Landschaft in Abstimmung mit dem Kanton Basel-Stadt sowie den französischen Partnern aufgrund eines gesetzlichen Auftrags (§ 43c Strassengesetz BL) das Projekt eines „Zubringers Bachgraben“ zur Nordtangente. Dieser ist in den Sachplan aufzunehmen.

Antrag:

Der Anschluss des „Zubringers Bachgraben“ an die A3 (Nordtangente Basel) ist im Konzeptteil in die Abb. 14 „Übersicht Massnahmen Nationalstrassenanschlüsse“ (S. 38/39) sowie im Objektblatt 2.1 aufzunehmen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Rückfragen stehen Ihnen gerne folgende Ansprechpartner zur Verfügung:

Planungsamt, Frau Bettina Rahuel, Projektleiterin, bettina.rahuel@bs.ch, Tel. 061 267 67 70

Tiefbauamt, Herr Roger Reinauer, Leiter Tiefbauamt, roger.reinauer@bs.ch, Tel. 061 267 93 24.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilagen

Stellungnahme Gewerbeverband Basel-Stadt vom 28.04.2017

Stellungnahme der SP Basel-Stadt vom 29.04.2017

Stellungnahme der Handelskammer beider Basel vom 8.05.2017

Stellungnahme der Grünen Basel-Stadt vom 11.05.2017

Stellungnahme des VCS Sektion beider Basel vom 12.05.2017

Kopie an

- Bundesamt für Raumentwicklung, L. Béziane, 3003 Bern
- Gemeinde Riehen, Fachstelle Verkehr und Energie, Philipp Wälchli, Wettsteinstrasse 1,

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

- 4125 Riehen
- Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel, Patrick Leypoldt, Emma Herwegh-Platz 2a, 4410 Liestal
 - BVD, Amt für Mobilität, Alain Groff
 - BVD, Städtebau & Architektur, Planungsamt, Martin Sandtner
 - BVD, Stadtgärtnerei, Susanne Brinkforth
 - BVD, Tiefbauamt, Roger Reinauer
 - GD, Departementsstab, Stephan Gassmann
 - JSD, Generalsekretariat, David Frey
 - WSU, Generalsekretariat, Brigitte Meyer