

05.0110.01
00.6477.03

Ratschlag

betreffend

Finanzierung der
Umgestaltung und Erneuerung der Flughafenstrasse im
Abschnitt Kannenfeldplatz bis Lachenstrasse

und

Beantwortung des Anzuges Markus Lehmann und Kon-
sorten

betreffend

flankierende Massnahmen zur Nordtangente im Bereich
der Flughafenstrasse, speziell zur Lösung der Belastung
durch den Pendlerverkehr

vom 1. Februar 2005 / 050110 / 006477 / BD

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt zugestellt am
4. Februar 2005

Inhaltsverzeichnis

1. Kreditbegehren	3
2. Begründung des Begehrens	3
2.1 Ausgangslage und Ziele	3
2.2 Anzug Markus Lehmann	3
3. Projektbeschrieb	4
3.1 Bisherige Planungsarbeiten	4
3.2 Umgestaltungsmassnahmen	4
3.3 Auswirkungen auf das Wohnumfeld und den öffentlichen Raum	5
3.4 Anpassung Werkleitungen	5
3.5 Rahmenbedingungen für die Aufteilung des Strassenraums	6
3.6 Koordination mit den Bauarbeiten an der Nordtangente	6
3.7 Kosten	6
3.8 Termine	7
4. Anzug Markus Lehmann und Konsorten	7
5. Anträge	9

1. Kreditbegehren

Wir gestatten uns, dem Grossen Rat ein Kreditbegehren in der Höhe von CHF 2'000'000.-- (Preisbasis April 2003, Indexstand = 100, Produktionskosten-Index PKI) für die Umgestaltung und Erneuerung der Flughafenstrasse im Abschnitt Kannenfeldplatz bis Lachenstrasse zu unterbreiten.

Das Vorhaben wurde mit dem Regierungsratsbeschluss Nr. 03/27/64 vom 5. August 2003 in das Investitionsprogramm, Investitionsbereich 1 «Strassen/Stadtgestaltung» unter der Position 6170.110.2.1013 aufgenommen.

Koordiniert mit der vorgesehenen Umgestaltung und Erneuerung werden die Industriellen Werke Basel (Abteilungen Elektrizität, Fernwärme, Gas und Wasser) und die Swisscom AG partiell Arbeiten an ihren Werkleitungsanlagen und Leitungstrassen vornehmen. Diese Kosten belaufen sich insgesamt auf CHF 1'180'000.--. Sie gehen zu Lasten der laufenden Rechnung der IWB (CHF 1'130'000.--) resp. der Swisscom AG (CHF 50'000.--).

2. Begründung des Begehrens

2.1 Ausgangslage und Ziele

Auf der Flughafenstrasse im Abschnitt Kannenfeldplatz bis Lachenstrasse verkehren die Buslinien 36 und 50. Auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens benötigen die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) stadtauswärts zur ungehinderten Fahrt und Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs einen Busstreifen.

Die Flughafenstrasse ist eine offizielle Verbindung des Velo-/Mofa-Routennetzes. Da sie als Hauptverkehrsstrasse klassiert ist, sind Massnahmen zu Gunsten des Velo-/Mofa-Verkehrs vorzusehen. Im Abschnitt Luzernerring bis Grenze wurden bereits Radstreifen realisiert. Im Abschnitt Kannenfeldplatz bis Lachenstrasse konnten jedoch bis heute keine Massnahmen verwirklicht werden, weil der Querschnitt der Strasse zu eng ist und von einer Baumallee begrenzt wird.

Die Bäume zwischen der Lenzgasse (Süd) und der Lachenstrasse sowie die Baumreihe entlang des Kannenfeldparks sind in einem sehr schlechten Gesundheitszustand und müssen deshalb bald entfernt und teilweise ersetzt werden.

Die Strasse ist ebenfalls in einem sehr schlechten Zustand: Sie weist Oberflächen glätte, starke Rissbildung und Spurrinnen sowie viele Setzungen und zahlreiche Flickstellen wegen der alten Werkleitungsbauarbeiten auf. Angesichts des schlechten Strassenzustandes soll die Flughafenstrasse zwischen Kannenfeldplatz und Lachenstrasse auf der ganzen Breite (inkl. Trottoirs) erneuert werden. Die Bäume im Trottoir entlang des Kannenfeldparks sollen auf Grund der bestehenden, ausladenden Baumkulisse der Parkbäume entfernt und nicht mehr ersetzt werden. Somit ist eine neue Querschnittaufteilung möglich.

2.2 Anzug Markus Lehmann

Der Grosse Rat hat im Jahr 2000 den Anzug Markus Lehmann und Konsorten betreffend flankierende Massnahmen zur Nordtangente im Bereich Flughafenstrasse, speziell zur Lösung der Belastbarkeit durch den Pendlerverkehr, an den Regie-

rungsrat überwiesen. Mit der geplanten Umgestaltung und Erneuerung der Flughafenstrasse im Abschnitt Kannenfeldplatz bis Lachenstrasse können die im Anzug geforderten Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für den Zweiradverkehr realisiert werden.

3. Projektbeschreibung

3.1 Bisherige Planungsarbeiten

Im Rahmen einer Konzeptstudie für Velomassnahmen in der Flughafenstrasse im oben erwähnten Abschnitt hat das Hochbau- und Planungsamt, Hauptabteilung Planung, des Baudepartements zwei Varianten erarbeitet, die sich lediglich in der Markierung, nicht aber baulich unterscheiden. Eine der Varianten ist eine Übergangslösung bis zur Eröffnung der Nordtangente (je eine Fahrspur für den Individualverkehr in beide Fahrtrichtungen sowie ein Busstreifen mit Zulassung für Velos und Mofas stadtauswärts), die andere stellt den Endzustand dar (je eine Fahrspur mit Radstreifen in beide Fahrtrichtungen). Diese wird umgesetzt, vorausgesetzt, dass die Flughafenstrasse nach Eröffnung der Nordtangente entlastet wird. Beide Vorschläge sind im gleichen Strassenquerschnitt realisierbar.

Die Übergangslösung kann lediglich koordiniert mit der Erstellung des Kreisels Luzernerring/Flughafenstrasse erstellt werden. Deshalb wurde die Umsetzung ursprünglich auf den Zeitpunkt nach Abschluss der Oberflächenmassnahmen Nordtangente verschoben (ca. 2008).

Auf Grund der geplanten Bauabläufe der Nordtangente und dem baubedingten provisorischen Kiesel Luzernerring/Flughafenstrasse ist es nun möglich, die Massnahmen in der Flughafenstrasse gegenüber früheren Einschätzungen vor Abschluss der Nordtangente zu realisieren. Die Ausführung ist koordiniert mit den Bauarbeiten an der Nordtangente in den Jahren 2005 bis 2006 vorgesehen.

3.2 Umgestaltungsmassnahmen

Eine neue Querschnittsaufteilung der Strasse wird einerseits durch den Verzicht auf die Alleebäume entlang des Kannenfeldparks und andererseits durch die teilweise Zurückversetzung der Randabschlüsse möglich. Dadurch können Massnahmen zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs (Übergangslösung) und des Veloverkehrs realisiert werden, ohne die Durchgangsbreite im Trottoir für die Fussgänger/-innen zu reduzieren. In der Planbeilage sind die Varianten mit der Übergangslösung und dem Endzustand dargestellt.

Die gesamte Parkierung wird entlang des Kannenfeldparks in neu angelegten Parkbuchten angeordnet. Mit der Neuordnung werden gleich viele signalisierte und / oder markierte Parkplätze zur Verfügung gestellt wie bisher.

Bei den Einfahrten in die Nebenstrassen (Tempo-30-Zonen) wird das Trottoir durchgezogen (Trottoirüberfahrt mit Vortritt für Fussgänger/-innen), wodurch die Sicherheit für Fussgänger/-innen verbessert und der Beginn der Tempo-30-Zonen baulich gekennzeichnet wird.

Die links der Bushaltestelle „Kannenfeldplatz“ gelegene Durchfahrt in Richtung Flughafen zwischen den zwei bestehenden Rabatten, die heute schon mit Signaltafeln verstellt ist, wird aufgehoben und als eine zusammenhängende Grünrabatte ausgestaltet.

Die Baumstandorte im ganzen Projektgebiet sollen im Rahmen der Neu- und Ersatzpflanzungen verbessert werden. Die Trottoir- und Fahrbahnbeläge inkl. Fundationschicht werden erneuert.

3.3 Auswirkungen auf das Wohnumfeld und den öffentlichen Raum

Die beschriebenen Massnahmen leisten einen wesentlichen Beitrag zur Förderung der Sicherheit, zur Verbesserung des Busbetriebes sowie der Parkplatzsituation und zur Aufwertung des öffentlichen Raums. Die Auswirkungen sind im folgenden dargestellt:

Betrieb

Bis zur Eröffnung der Nordtangente und auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens erhalten die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) stadtauswärts zur ungehinderten Fahrt und Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs (Buslinien 30, 36 und 50) einen Busstreifen. Falls die Flughafenstrasse mit der Eröffnung der Nordtangente entlastet wird, wird der Endzustand (je eine Fahrspur mit Radstreifen in beide Fahrtrichtungen) umgesetzt.

Sicherheit

Betreffend Sicherheit profitiert nebst dem Fussverkehr in erster Linie der Veloverkehr. Durch die neue Querschnittsaufteilung wird mindestens bis zur Eröffnung der Nordtangente je eine Fahrspur für den Individualverkehr in beide Fahrtrichtungen sowie ein Busstreifen mit Zulassung Velos und Mofas stadtauswärts erstellt. Mit dem Endzustand werden je eine Fahrspur mit Radstreifen in beide Fahrtrichtungen markiert.

Parkplatzbilanz

Wie bereits erwähnt, werden mit der Neuordnung gleich viele signalisierte und / oder markierte Parkplätze zur Verfügung gestellt wie bisher. Durch die klare Anordnungen sämtlicher Parkplätze entlang des Kannenfeldparks wird die Parkierungssituation verbessert.

Baumbilanz

Auf Grund vorgenannter Verbesserungen in den Bereichen Betrieb, Sicherheit und Parkplatzbilanz kann der Verzicht auf den Ersatz der zu entfernenden Bäume im Trottoir entlang des Kannenfeldparks im gleichen Strassenzug vertreten werden.

Eine Neupflanzung von Bäumen in diesem Bereich wäre auf Grund der starken Konkurrenz der vorhandenen Parkbäume und der schlechten Bodenverhältnisse nicht sinnvoll.

Es ist vorgesehen, den Verlust dieser Bäume im Rahmen des Leitbildes „Bäume im öffentlichen Raum, Alleenplan“ im Gebiet Basel-West zu kompensieren (z.B. in Koordination mit der Erstellung der Nordtangente in der Flughafenstrasse, Abschnitt Luzernerring bis Im Wasenboden).

3.4 Anpassung Werkleitungen

Koordiniert mit der vorgesehenen Umgestaltung und Erneuerung werden die Industriellen Werke Basel (Abteilungen Elektrizität, Fernwärme, Gas und Wasser) partiell Arbeiten an ihren Werkleitungsanlagen und Leitungstrassen vornehmen. Die Kosten

für das Verlegen der Werkleitungen gehen gemäss Allmendverordnung einerseits zu Lasten des Baudepartements (Tiefbauamt) und andererseits zu Lasten der laufenden Rechnung der Werkleitungseigentümer. Auch die Swisscom AG wird partiell ihre Leitungen erneuern. Diese Kosten gehen 100% zu deren Lasten.

3.5 Rahmenbedingungen für die Aufteilung des Strassenraums

Damit die öffentlichen Verkehrsmittel wegen des hohen Verkehrsaufkommens ungehindert fahren können, ist die Übergangslösung mit dem Busstreifen mit Zulassung für Velos und Mofas stadtauswärts und zwei Fahrspuren für den Individualverkehr unumgänglich. Falls die Verkehrsmenge nach der Eröffnung der Nordtangente gemäss Prognosen tatsächlich abnimmt, kann der Endzustand mit je einer Fahrspur mit Radstreifen in beide Fahrtrichtungen umgesetzt werden. Erste Beobachtungen zeigen bereits mit der Teileröffnung eine tendenzielle Abnahme der Verkehrsmenge auf diesem Abschnitt. Die Übergangslösung bringt stadtauswärts für den Veloverkehr und die öffentlichen Verkehrsmittel eine deutliche Verbesserung hinsichtlich Sicherheit und Fahrkomfort gegenüber dem heutigen Zustand.

3.6 Koordination mit den Bauarbeiten an der Nordtangente

Die Werkleitungsbauarbeiten im Rahmen der ersten Bauetappe für die Erstellung der Rampe Luzernerring im Bereich der Flughafenstrasse haben Ende 2003 begonnen. Die Gesamtbauzeit beträgt voraussichtlich rund drei Jahre. Folgende Bauetappen sind vorgesehen:

1. Bauetappe Leitungstunnel; Werkleitungen; Kanalisation (bis ca. Mitte 2005)
2. Bauetappe Bohrpfähle; Rampe; Tunnel (bis ca. Ende 2006)
3. Bauetappe Oberflächengestaltung mit Kreisel (im 2007)

Während den 1. und 2. Bauetappen wird ein provisorischer, mobiler Kreisel im Kreuzungsbereich erstellt. Koordiniert mit diesen Bauetappen ist vorgesehen, die Entenweidstrasse im Jahr 2006 neu zu gestalten.

Die Realisierung der Velomassnahmen resp. der Neuaufteilung der Fahrbahn in der Flughafenstrasse, im Abschnitt Kannenfeldplatz bis Lachenstrasse, ist in den Jahren 2005 bis 2006 möglich. Signalisation und Markierung des Endzustands sind frühestens nach der Eröffnung der Nordtangente im Jahr 2008 vorgesehen.

3.7 Kosten

Die Kosten für die vorgesehenen Massnahmen in der Flughafenstrasse betragen gemäss Kostenschätzung (Preisänderungen gemäss Produktionskosten-Index PKI, Preisbasis April 2003, Indexstand = 100):

- Strassenbauarbeiten inkl. Entwässerung	CHF 1'270'000.--
- Anpassung Signalisation und Markierung	CHF 40'000.--
- Erneuerung Schlaufen im Belag für Verkehrszählungen	CHF 30'000.--
- Anpassung Fussgänger-Lichtsignalanlage	CHF 60'000.--
- Leitungsanpassungen zu Lasten Strasse	CHF 200'000.--
- Projekt und Bauleitung	CHF 110'000.--
- Diverses und Unvorhergesehenes	CHF 150'000.--
- Mehrwertsteuer 7,6%	CHF 140'000.--
Total zu Lasten Investitionsbereich 1	CHF 2'000'000.--

«Strassen/Stadtgestaltung», Position 6170.110.2.1013

Koordiniert mit diesen Arbeiten fallen ferner folgende Ausgaben an:

- Bauarbeiten IWB-Elektrizität	CHF	260'000.--
- Bauarbeiten IWB-Gas	CHF	40'000.--
- Bauarbeiten IWB-Wasser	CHF	830'000.--
- Bauarbeiten Swisscom AG	CHF	50'000.--
Total zu Lasten Werke und Betriebe (exkl. MWSt.)	CHF	1'180'000.--

Die gesamten Baukosten der Flughafenstrasse belaufen sich auf CHF 3'180'000.--

Die gesamten Kosten für eine reine Erneuerung des Strassenoberbaus inkl. die nötigen Baumstandortverbesserungen und Ersatzpflanzungen ohne neue Querschnittsaufteilung der Strasse zur Förderung der Sicherheit, Verbesserung des Busbetriebes sowie der Parkplatzsituation und Aufwertung des öffentlichen Raums sind gegenüber dem Lösungsvorschlag lediglich um etwa 10% niedriger.

3.8 Termine

Nach Genehmigung des Ratschlages wird das Projekt weiter bearbeitet und das Bewilligungsverfahren durchgeführt. Die Ausführung ist in den Jahren 2005 bis 2006 vorgesehen. Der Endzustand kann frühestens im Jahr 2008 nach Eröffnung der Nordtangente umgesetzt werden.

4. Anzug Markus Lehmann und Konsorten

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat in seiner Sitzung vom 10. Mai 2000 den nachstehenden Anzug Markus Lehmann und Konsorten dem Regierungsrat überwiesen:

"Seit Baubeginn der Nordtangente und der dadurch nötig gewordenen veränderten Verkehrsführung hat sich der Verkehr, der sich durch die Flughafenstrasse bewegt, markant erhöht. Inzwischen wurden immer wieder Verbesserungen angebracht, damit der Verkehr - vor allem am Abend zwischen 16 und 19 Uhr - einigermaßen vernünftig durch die Flughafenstrasse geführt werden kann. Bisher scheiterten alle Versuche, für die Velofahrer auf dieser stark befahrenen Strasse eine sichere Lösung zu finden. Lastwagen und die zu schmale Fahrbahn stellen ein überhöhtes Risiko für die Zweiradfahrer dar, was früher oder später zu schweren Unfällen führen wird. Dass wir nicht laufend von solchen Unfällen lesen und hören, ist nichts als Glück. Es darf aber nicht sein, dass wir das Glück über Gebühr strapazieren. Der enorme Pendlerverkehr und die Sicherheitserfordernisse für Zweiradfahrer begründen einen dringenden Handlungsbedarf.

Denn es ist nicht absehbar, dass sich der Pendlerverkehr nach Abschluss der Bauarbeiten für die Nordtangente (NT) verringern wird. Im Gegenteil: Erhebungen des Baudepartementes haben ergeben, dass nach Fertigstellung der NT pro Tag sogar noch ca. 2'000 zusätzliche Fahrzeuge zu erwarten sind! Es ist illusorisch zu glauben, dass die Pendler - die den direkten Weg in die Stadt bevorzugen und ebenso den Rückweg - auf eine andere Route (z.B. auf die Nordtangente) ausweichen werden, denn entscheidend ist die Verbindung zur Autobahn, die durch den Autobahnzoll vorgegeben ist. Es spielt auch keine Rolle, ob der Anschluss Luzernerring gebaut wird, ob der Anschluss Klybeck geöffnet wird oder ob der Anschluss Allschwil dereinst ein Thema sein wird. Die heute überhöhte und unakzeptable Verkehrsbelastung auf der Flughafenstrasse wird leider erhalten bleiben.

Aufgrund der obigen Ausführungen bitten die Unterzeichneten zu prüfen und zu berichten:

1. ob die Behörden für die Lösung der Verkehrsprobleme an der Flughafenstrasse und zur

Erhöhung der Sicherheit für den Zweiradverkehr eine für Velofahrer, Autofahrer und Anwohner akzeptable Lösung erarbeiten können.

2. *ob es sinnvoll und möglich ist, eine zweite Route für den Autoverkehr zu erschliessen (z. B. über die Entenweidstrasse oder durch Überbauung des bestehenden Trassees der SBB/SNCF, Flughafenstrasse eventuell nur einspurig).*
3. *ob das Baudepartement und das Polizeidepartement bereits eine Lösung für die genannten Verkehrsprobleme bearbeiten.“*

Der Regierungsrat hat dem Grossen Rat am 28. Mai 2002 und am 6. Juli 2004 zum Anzug berichtet und beantragt, den Anzug Lehmann bis zum Kreditantrag für die Umgestaltungsmassnahmen Flughafenstrasse stehen zu lassen.

Mit dem vorliegenden Ratschlag beantragt der Regierungsrat nun die finanziellen Mittel zur Realisierung von Umgestaltungsmassnahmen in der inneren Flughafenstrasse, zwischen Kannenfeldplatz und Lachenstrasse, welche zusammen mit den anstehenden Sanierungsarbeiten ausgeführt werden sollen. Vor allem bezüglich der Sicherheit für den Zweiradverkehr können mit deren Umsetzung wesentliche Verbesserungen erreicht werden.

Zu den einzelnen Punkten kann zusammenfassend Folgendes ausgeführt werden:

1. *Ob die Behörden für die Lösung der Verkehrsprobleme an der Flughafenstrasse und zur Erhöhung der Sicherheit für den Zweiradverkehr eine für Velofahrer, Autofahrer und Anwohner akzeptable Lösung erarbeiten können.*

Im Rahmen der flankierenden Massnahmen zur Nordtangente werden in der äusseren Flughafenstrasse von der Kreuzung Luzernerring in Richtung Grenze Massnahmen zu Gunsten der Strassenraumgestaltung und des Veloverkehrs realisiert.

Mit dem vorliegenden Projekt für die Umgestaltung und Sanierung der inneren Flughafenstrasse (Abschnitt Kannenfeldplatz bis Lachenstrasse) kann der Querschnitt der Strasse unter Berücksichtigung von Massnahmen für den Zweiradverkehr und den öffentlichen Verkehr sowie Baumstandortverbesserungen neu aufgeteilt werden.

2. *Ob es sinnvoll und möglich ist, eine zweite Route für den Autoverkehr zu erschliessen (z. B. über die Entenweidstrasse oder durch Überbauung des bestehenden Trasses der SBB/SNCF, Flughafenstrasse eventuell nur einspurig).*

Wie bereits in den Berichten vom Mai 2002 und Juli 2004 zum vorliegenden Anzug dargelegt wurde, hält es der Regierungsrat nicht für sinnvoll, in der Umgebung der Flughafenstrasse weitere Strassenausbauten mit Beanspruchung zusätzlicher Flächen vorzunehmen und so Verkehr in andere Wohn- und Entwicklungsgebiete zu verlagern. Mit der Nordtangente werden auch im benachbarten St. Johannis-Quartier Voraussetzungen für Massnahmen zur Stadtentwicklung um den Bahnhof St. Johann und zur Neugestaltung der Quartierstrassen geschaffen.

Mit der durchgehenden Eröffnung der Nordtangente und Realisierung der flankierenden Massnahmen wird die Flughafenstrasse von Durchgangsverkehr, ins-

besondere von Schwerverkehr, entlastet. Durch die Inbetriebnahme einzelner Teilabschnitte lassen sich bereits Verkehrsabnahmen feststellen.

3. *Ob das Baudepartement und das Polizeidepartement bereits eine Lösung für die genannten Verkehrsprobleme bearbeiten.*

Mit der Umsetzung des vorliegenden Projektes wird die von den Anzugstellerinnen und Anzugsstellern geforderte Erhöhung der Sicherheit für den Zweiradverkehr durch das Angebot von neuen Radstreifen bzw. mit einem Busstreifen mit Zulassung Velos und Mofas stadtauswärts erreicht.

Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat aufgrund der dargelegten Ausführungen die Abschreibung des Anzugs Lehmann und Konsorten.

5. Anträge

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlagsentwurf gemäss §55 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltsgesetz) vom 16. April 1997 ordnungsgemäss überprüft.

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat,

- 1, den nachstehenden Entwurf eines Grossratsbeschlusses zu genehmigen,
2. den Anzug Markus Lehmann und Konsorten betreffend flankierende Massnahmen zur Nordtangente im Bereich der Flughafenstrasse, speziell zur Lösung der Belastung durch den Pendlerverkehr, abzuschreiben.

Basel, 2. Februar 2005

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Der Präsident

Der Staatsschreiber

Jörg Schild

Dr. Robert Heuss

Beilagen:

- Situation und Normalprofile, A3 (Übergangslösung, Regime vor Eröffnung Nordtangente)
- Situation und Normalprofile, A3 (Endzustand, Regime nach Eröffnung Nordtangente)

Im Ratsaal aufgelegt:

- Situationsplan 1:200, Nr. 811-01a (Übergangslösung, Regime vor Eröffnung Nordtangente)
- Situationsplan 1:200, Nr. 811-02a (Endzustand, Regime nach Eröffnung Nordtangente)
- Normalprofile 1:100, Nr. 811-03a (Übergangslösung resp. Endzustand)

Grossratsbeschluss

betreffend

Umgestaltung und Erneuerung der Flughafenstrasse im Abschnitt Kannenfeldplatz bis Lachenstrasse

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst auf Antrag des Regierungsrates:

://: Für die Umgestaltung und Erneuerung der Flughafenstrasse im Abschnitt Kannenfeldplatz bis Lachenstrasse wird ein Baukredit von CHF 2'000'000.-- (Preisbasis April 2003, Indexstand = 100, Produktionskosten-Index PKI) zu Lasten des Investitionsbereichs 1 «Strassen/Stadtgestaltung», Position 6170.110.2.1013 des Baudepartements/Tiefbauamtes, bewilligt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem fakultativen Referendum.