



An den Grossen Rat

21.0159.01

BVD/P210159

Basel, 3. März 2021

Regierungsratsbeschluss vom 2. März 2021

Ratschlag

betreffend Ausgabenbewilligung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Umgestaltung der Tramhaltestellen in der Austrasse im Zuge von Sanierungsmassnahmen

Inhalt

1. Begehren.....	3
2. Begründung	4
2.1 Ausgangslage	4
2.1.1 Gesetzliche Vorgaben und verkehrstechnische Normen.....	4
2.2 Situation.....	5
2.3 Perimeter	7
2.4 Ziele	7
3. Projektentwicklungen	7
3.1 Haltestellenanordnung	7
3.2 Verkehrstechnische Untersuchungen	8
3.3 Abstimmung mit benachbarten Projekten	10
3.4 Sichere Veloführung.....	10
3.5 Alternative Velorouten und Velolichtinseln bei Kaphaltestellen.....	11
3.6 Möglichkeiten der verbesserten Veloerschliessung.....	11
4. Projekterläuterung	12
4.1 Abschnitt A: Austrasse ab Spalenring bis zur Schützenmattstrasse	13
4.1.1 Projektbeschrieb.....	13
4.1.2 Verkehr.....	14
4.1.3 Infrastruktur	15
4.2 Abschnitt B: Austrasse ab Schützenmattstrasse bis Holbeinstrasse.....	15
4.2.1 Projektbeschrieb.....	15
4.2.2 Verkehr.....	15
4.2.3 Infrastruktur	16
4.3 Umweltaspekte	16
4.4 Gesamtbilanz.....	16
5. Termine und Kosten.....	17
5.1 Termine	17
5.2 Bauphasen.....	17
5.3 Kosten	18
5.3.1 Ausgaben zu Lasten der Investitionsrechnung	18
5.3.2 Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung.....	19
5.3.3 Ausgaben zu Lasten Dritter.....	19
6. Formelle Prüfung.....	20
7. Antrag.....	20

1. Begehren

In der Austrasse, zwischen Spalenring und Holbeinstrasse, stehen umfangreiche Sanierungsmassnahmen an, um einen funktionstüchtigen Zustand der städtischen Infrastruktur sicherzustellen. Im Zuge dieser Erhaltungsarbeiten soll der Strassenraum an die aktuellen gesetzlichen Erfordernisse und Normen angepasst werden, um die Sicherheit im Strassenverkehr zu gewährleisten. Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen daher, für die Realisierung von Massnahmen zu Gunsten der Verkehrssicherheit sowie zur Umgestaltung der Tramhaltestellen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BehiG) Ausgaben in der Höhe von gesamthaft 14'478 Mio. Franken zu bewilligen. Diese teilen sich wie folgt auf:

Fr.	1'560'000	für die Umgestaltung des Strassenraums zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“ (Tiefbauamt, Pos. 6170.250.20043)
Fr.	3'359'000	neue Ausgaben für die Anpassungen der Gleisanlagen als Darlehen an die BVB
Fr.	617'000	neue Ausgaben für die Anpassungen der Haltestelleninfrastruktur als Darlehen an die BVB
Fr.	1'722'000	einmalige Ausgaben für den Trainersatz zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Globalbudget Öffentlicher Verkehr
Fr.	510'000	neue Ausgaben für den Einbau von velofreundlichen Gleisen als Darlehen an die BVB vorbehältlich eines positiv ausgefallenen Praxistests an der Bruderholzstrasse

Nachstehend sind die **gebundenen** Ausgaben aufgeführt:

Fr.	1'130'000	für die Erhaltung der Strasse gemäss heutigen Strassenstandards zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strasse (Tiefbauamt, Pos. 6170.250.52100)
Fr.	952'000	für die Erhaltung der Abwasserableitungsanlagen gemäss heutigem Standard zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Abwasserableitungsanlagen (Tiefbauamt, Pos. 6170.250.56100)
Fr.	442'000	für die Anpassung der Lichtsignalanlagen zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Lichtsignalanlagen (Mobilität, Pos. 6618.300.57100)
Fr.	4'186'000	für die Erhaltung der Gleisanlagen zu Lasten der Rahmenausgabe Erhaltung Gleisanlagen als Darlehen an die BVB.

Die gebundenen Ausgaben können auch dann realisiert werden, wenn der Grosse Rat oder die Stimmbevölkerung das Gesamtprojekt ablehnen würde.

Ferner werden durch Dritte (IWB u.a.) für Werkleitungen Ausgaben in der Höhe von 5,155 Mio. Franken getätigt. Diese Kosten sind nicht Bestandteil dieses Ratschlags.

2. Begründung

2.1 Ausgangslage

In der Austrasse sind aufgrund des schlechten baulichen Zustands umfassende Erneuerungsarbeiten an den Werkleitungen, Gleis- und Fahrleitungen sowie an der Strasseninfrastruktur erforderlich. Vor allem die Gleise werden im 2024 ihre Lebensdauer erreicht und stellenweise gar überschritten haben.

Daraus ergibt sich die Pflicht, die Gestaltung der Strasse vor allem aus verkehrstechnischer Sicht an die gesetzlichen Anforderungen anzupassen. Dies umfasst die Steigerung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr sowie die Schaffung hindernisfreier Tramhaltestellen in Erfüllung des Behindertengleichstellungsgesetzes.

2.1.1 Gesetzliche Vorgaben und verkehrstechnische Normen

Im engen städtischen Strassenraum treffen zahlreiche, sich zum Teil widersprechende Zielsetzungen aufeinander, was einen entsprechenden Regelungsbedarf mit sich bringt. Massgebend für die Gestaltung eines Strassenraumes sind u.a. die geltenden gesetzlichen Vorgaben sowie die darauf basierenden verkehrstechnischen Normen.¹ In der Vergangenheit wurden bei deren Umsetzung die dazumal geltenden verkehrssicherheitstechnischen Vorgaben berücksichtigt. Die Vorgaben haben sich in der Zwischenzeit geändert. Deshalb entspricht eine Vielzahl der Strassen im Kanton Basel, die schon längere Zeit nicht mehr saniert oder umgestaltet wurden, nicht den derzeit geltenden Vorgaben.

Gleichzeitig hat das Sicherheitsbedürfnis der Bevölkerung im Strassenverkehr in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen. Heute besteht ein gesellschaftlicher Konsens, dass der Sicherheit im Strassenverkehr höchste Priorität einzuräumen ist, was u.a. auch im Handlungsprogramm Via Sicura des Bundes aus dem Jahr 2012 seinen Ausdruck gefunden hat. Die Strasseninfrastruktur ist so zu planen und zu bauen, dass die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden bestmöglich gewährleistet werden kann. Im Vordergrund steht vor allem die Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmenden, der Fussgängerinnen und Fussgänger.

Auch im Zuge von reinen Erhaltungsmassnahmen führt die konsequente Umsetzung genannter Vorgaben zum Teil zu deutlichen Veränderungen der Strassenräume. Dies kann verschiedene Ursachen haben. Ältere Strassen sind heute das Ergebnis kontinuierlicher und zum Teil partieller Änderungen und Anpassungen und entsprechen als Ganzes nicht mehr dem heutigen Standard.

Während viele Vorgaben bereits seit Längerem unverändert bestehen und erst heute zugunsten der Sicherheit konsequent nachvollzogen werden, gibt es auch gesetzliche Vorgaben und verkehrstechnische Normen, die der Entwicklung der Fahrzeuge in den letzten Jahrzehnten Rechnung tragen. Zum einen wurden motorisierte Fahrzeuge immer breiter und höher² und zum anderen müssen auch die Erfordernisse neuer Fahrzeugtypen wie etwa den „40-Tönnern“ mit einer maximalen Länge von 18,75 m berücksichtigt werden, die seit 2001 in der Schweiz zugelassen sind. Die grösseren Fahrzeugbreiten (inkl. breiterer Türen) führten unter anderem zur Anpassung der Vorgaben für den einzuhaltenden Sicherheitsabstand zwischen Parkplätzen und Velostreifen. Auch der vermehrten Nutzung von Velostreifen durch Cargo-Bikes und E-Bikes wurde mit einer Anpassung der Velostreifenbreite Rechnung getragen werden.

¹ Im Rahmen von Via Sicura (Handlungsprogramm des Bundes, 2012) hat das Bundesparlament in Artikel 6a des Strassenverkehrsgesetzes die Vorgaben für eine sichere Strasseninfrastruktur festgelegt. Um die Behörden beim Vollzug zu unterstützen, hat das Bundesamt für Strassen ASTRA sechs Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ISSI) entwickelt, deren Anwendung sowohl Strassenprojekte als auch bestehende Strassen sicherer macht. Konkrete Vorgehensvorgaben finden sich in den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS).

² Laut einer im 2018 veröffentlichten Auswertung des CAR-Instituts der Universität Essen-Duisburg wuchsen die Autos in Deutschland seit 1990 um zwölf Zentimeter in die Breite. Waren Neuwagen 1990 im Schnitt 1,68 Meter breit, waren sie im Jahr 2017 schon 1,80 Meter breit.

Während die verfügbare Breite des Strassenquerschnitts unverändert bleibt, führen grössere Sicherheitsabstände sowie breitere Velostreifen zu mehr Platzbedarf für den Fahrverkehr. Unverändert bleibt der Platzbedarf für die Fussgänger/-innen.

Neue Vorgaben für die Sichtweiten für Fahrzeuglenker vor Fussgängerstreifen haben zum Ziel, dass die Fahrzeuglenker Fussgänger am Strassenrand deutlich früher erkennen und gegebenenfalls früher bremsen können. Dies erhöht die Sicherheit, hat aber zur Folge, dass am Strassenrand parkierte Fahrzeuge heute einen deutlich grösseren Abstand zu einem Fussgängerstreifen einhalten müssen als früher, was oftmals zu einem entsprechenden Verlust an Parkplätzen und damit wiederum zu einer höheren Parkplatzauslastung führt.

Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass die Anpassung von gesetzlichen Vorgaben und verkehrstechnischen Normen an heutige Gegebenheiten ein wesentlicher Grund für Umgestaltungen ist. Mindestens ebenso bedeutend ist der Nachvollzug von bereits älteren Vorgaben vor dem Hintergrund eines deutlich gewachsenen Sicherheitsbedürfnisses in der Gesellschaft und der damit verbundenen restriktiven Auslegung von Handlungsspielräumen zugunsten der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden. Dieser konsequenten Einhaltung und Umsetzung der jeweils aktuellsten verkehrssicherheitstechnischen Vorgaben ist es schliesslich zu verdanken, dass die Unfallzahlen sowie die Unfallschwere in Basel sowie schweizweit in den letzten Jahren signifikant gesenkt werden konnte.

2.2 Situation

Die Austrasse führt durch dicht besiedelte Stadtquartiere. Die meisten Gebäude reichen bis direkt an die Parzellengrenze. Einzig die südseitigen Häuserzeilen vom Brausebad bis zur Schützenmattstrasse haben mehrheitlich eigene Vorgärten. Die Mehrzahl der Gebäude sind reine Wohnhäuser, einige bieten im Parterre Flächen für Ladengeschäfte resp. Handwerksbetriebe an. Die Anforderungen an den Strassenraum sind entsprechend vielfältig. Die engen Platzverhältnisse, der Querschnitt des Strassenraums beträgt nur rund 12 m, schränken die Verkehrs- und Aufenthaltsqualität ein und führen zu erheblichen Sicherheitsmängeln. Hinzu kommen 44 Längsparkplätze, die in der Regel eine Auslastung von über 90% aufweisen. Dies führt dazu, dass die schmalen Fahrstreifen kein behinderungsfreies und sicheres Nebeneinander der Verkehrsteilnehmenden erlauben, wovon besonders die stadtauswärts fahrenden Trams in Richtung Allschwil betroffen sind. Des Weiteren beträgt der Abstand zwischen Tramgleis und parkierten Autos weniger als 1 m und erfüllt somit in keiner Weise die heutigen Sicherheitsstandards für Trambetrieb und Velofahrende, weshalb die bestehenden 44 Parkplätze zwangsläufig aufgehoben werden müssen.

Mit der Beantwortung der Interpellation Nr. 122 Jörg Vitelli betreffend „Parkplätze neben Tramgleisen (P195505) vom 3. Dezember 2019 hat der Regierungsrat in Aussicht gestellt, dass sämtliche Streckenabschnitte mit engen Platzverhältnissen neben dem Tramgleis detailliert untersucht und ggf. die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr mit geeigneten Massnahmen (z.B. Markierung Radstreifen, temporäres oder dauerhaftes Parkverbot usw.) kostengünstig verbessert würden. Dies erlaubt ein rasches und von der Erhaltung unabhängiges Vorgehen in Fällen mit erhöhtem Risiko.

Entsprechend werden sämtliche Parkplätze in der Austrasse bereits ab Herbst/Winter 2020 und somit vor dem Umgestaltungsprojekt aufgehoben. Die Aufhebung der Parkplätze ist somit nicht Gegenstand dieses Ratschlags. Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass damit die Auslastung der Parkplätze in der näheren Umgebung zunehmen dürfte. Die vom Regierungsrat im März 2018 vorgestellte Parkierungspolitik sieht denn auch vor, mit einem koordinierten Massnahmenpaket, u.a. in Form der Förderung von privaten Quartierparkings durch finanzielle Beiträge, die Auslastung und damit die Verfügbarkeit von Parkplätzen gezielt zu verbessern.

Sämtliche Haltestellen sind in Bezug auf einen sicheren und hindernisfreien Zugang sowie auf die Grösse der Aufenthaltsflächen unzureichend. Aktuell betragen die minimalen Einstiegshöhen 13 cm, bei Haltestellen auf der Fahrbahn sogar mehr als 25 cm. Die bestehende Inselhaltestelle am Brausebad ist im hinteren Teil schmaler als 1.00 m. Die hinterste Tramtüre befindet sich sogar ausserhalb des Inselbereichs.



Abbildung 1: Austrasse Blickrichtung Leimenstrasse mit Behinderungen im Verkehrsablauf



Abbildung 2: Haltestelle Brausebad mit zu schmaler und kurzer Traminsel

nötigen Sichtweiten bei Strasseneinmündungen und Mindestbreiten der Aufenthaltsflächen für Fahrgäste aufweisen. Einige Haltestellenstandorte müssen daher verschoben werden. Die Ergebnisse werden im Kapitel 4 detailliert beschrieben.

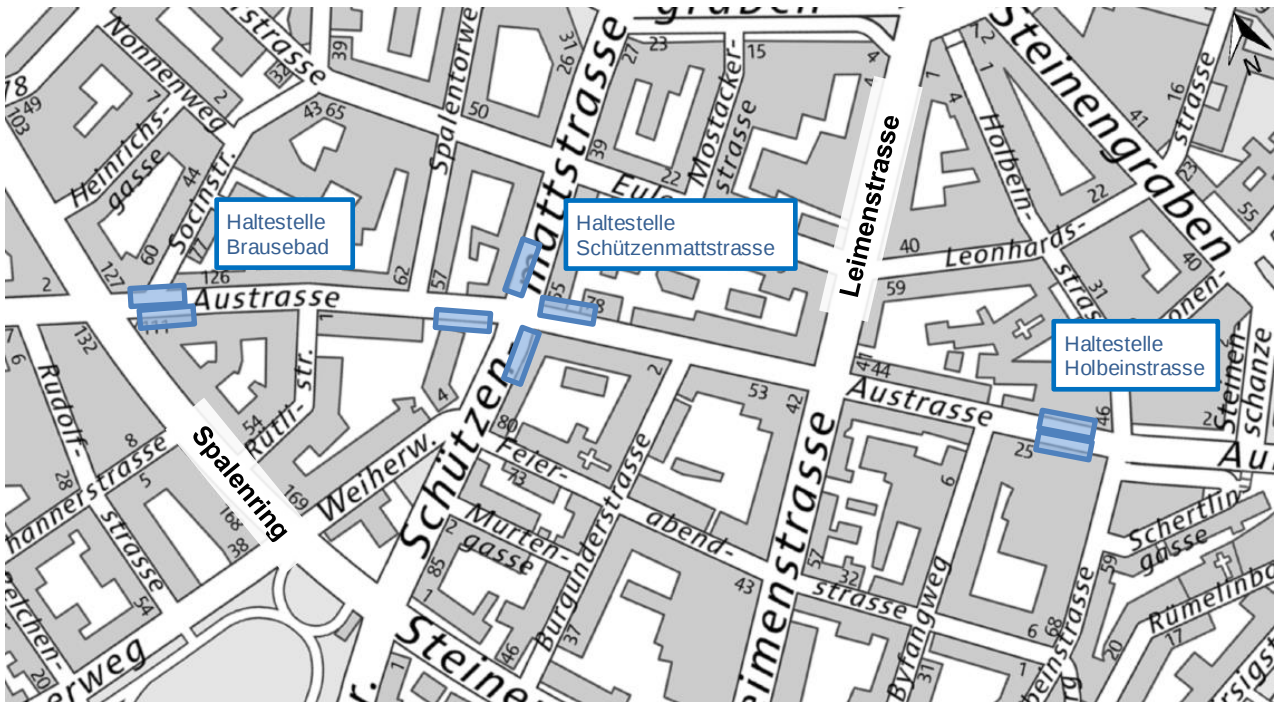


Abbildung 4: Heutige Lage der Haltestellen



Abbildung 5: Projektierte Lage der Haltestellen

3.2 Verkehrstechnische Untersuchungen

Die verkehrstechnischen Untersuchungen haben zum Ziel, Schwachstellen zu erkennen und Massnahmen zu entwickeln, die den Verkehrsablauf verbessern. Entsprechend wurden im November 2016 Verkehrszählungen und Beobachtungen zum Verkehrsablauf durchgeführt.

Die Austrasse hat die Funktion einer Quartiersammelstrasse mit Trambetrieb. Sie wird als Einbahnstrasse von der Holbeinstrasse zum Spalenring geführt. Die Trams fahren stadteinwärts fahren auf einem separat markierten Fahrstreifen, stadtauswärts gemeinsam mit dem Individualverkehr. Dabei übernehmen die Trams die Funktion eines Pulkführers.

Im gesamten Projektperimeter gibt es Schwachstellen beim Verkehrsablauf und bei der Verkehrssicherheit. Diese manifestieren sich vor allem während der Abendspitzenstunde.

An der als Lichtinsel ausgebildeten Haltestelle Schützenmattstrasse in Richtung Allschwil kann das Tram bei starkem Verkehrsaufkommen nicht in die Haltestelle einfahren: die Verkehrsstreifen sind nicht breit genug, dass das Tram am aufgestauten Individualverkehr vorbeifahren könnte (vgl. Abb. 6).

Am Verkehrsknoten Brausebad kommt es zu Behinderungen bei der Ausfahrt der Fahrzeuge aus der Austrasse. Grund dafür sind Rückstaus von den Nachbarverkehrsknoten auf dem Spalenring, die in Extremsituationen den Verkehrsknoten Brausebad verstopfen. Dies führt zu Behinderungen der Tramlinie 6. In der Austrasse beträgt der durchschnittliche Werktagsverkehr (DWV) rund 4'700 Fahrzeuge. In der Abendspitzenstunde sind es rund 440 Fahrzeuge vor dem Verkehrsknoten Leimenstrasse und rund 300 Fahrzeuge vor dem Knoten Brausebad. Grundsätzlich können diese Verkehrsmengen mehrheitlich ohne grosse Beeinträchtigungen bewältigt werden. Allerdings gibt es im Verkehrsablauf punktuelle Schwachstellen, die nachfolgend dargestellt sind.



Abbildung 6: Austrasse mit blockierter Trameinfahrt in die Haltestelle Schützenmattstrasse



Abbildung 7: Übersicht der aktuellen Schwachstellen

- = hindernisfreier Zugang zum ÖV sehr eingeschränkt (Einstiegshöhe 27 cm)
- = hindernisfreier Zugang zum ÖV eingeschränkt (Einstiegshöhe 15 cm)
- = zu schmale Fahrstreifen erfüllen nicht die vorgeschriebenen Mindestbreiten, dadurch Behinderungen im Verkehrsablauf und Einschränkung der Sicherheit
- = Rückstauabildungen auf dem Spalenring behindern den Abfluss aus der Austrasse

3.3 Abstimmung mit benachbarten Projekten

Bei der Projekterarbeitung wurde darauf geachtet, dass eine Kompatibilität zu benachbarten Planungs- und Bauprojekten jederzeit gewährleistet ist. Dazu gehört das sich in Erarbeitung befindliche Projekt „Spalenring“ mit seiner künftig hindernisfreien Haltestellenanlage „Brausebad“.

3.4 Sichere Veloführung

Im Rahmen der Behandlung des „Ratschlags zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Umgestaltung der Tramhaltestellen in der Hardstrasse“ (18.0462.02) hat sich die UVEK intensiv mit der Thematik Velo und Kaphaltestellen auseinandergesetzt. In Ihrem Bericht hat sie dazu folgendes festgehalten:

*„Ausdrücklich begrüsst wird von der UVEK der Einsatz des velofreundlichen Gleises. Des-
sen Praxistauglichkeit ist allerdings noch nicht nachgewiesen. Trotzdem erwartet die UVEK,
dass in allen dem Grossen Rat künftig vorgelegten Projekten mit Kaphaltestellen der Ein-
bau velofreundlicher Gleise berücksichtigt oder wo platzmässig möglich Velolichtinseln rea-
liert werden. Für das Projekt Hardstrasse beantragt die UVEK für den Einbau velofreundli-
cher Gleise zusätzliche Ausgaben von 550'000 CHF. Sollte sich der geplante Praxistest an
der Haltestelle Bruderholzstrasse als nicht erfolgreich erweisen, kann auf den Einbau in der
Hardstrasse und an weiteren Haltestellen trotzdem verzichtet werden.“*

Basierend auf diesen Aussagen hat der Grosse Rat den Betrag von 550'000 Franken für velo-
freundliche Gleise an den vier Haltekannten der Hardstrasse bewilligt. Weil das Produkt „Velo-
freundliches Gleis“ noch kein Standardelement ist und erst der Praxistest an der Bruderholzstras-
se die exakten Kosten zeigen wird, werden die Mittel für die Erstellung von velofreundlichen

Gleisen an den drei Haltekanten in der Austrasse mit einer separaten Position im Grossratsbeschluss beantragt. Ausgehend vom Einbau eines velofreundlichen Gleises auf einer Länge von 100 Metern sind Kosten in Höhe von 170'000 Franken pro Haltestelle vorzusehen. Wie im Bericht zur Hardstrasse ausgeführt, werden die velofreundlichen Gleise auch in der Austrasse nur bei einem positiv ausgefallenen Praxistest eingebaut.

3.5 Alternative Velorouten und Velolichtinseln bei Kaphaltestellen

Weiter wünscht die UVEK im Bericht zur Hardstrasse, *„dass in künftigen Ratschlägen mit Kaphaltestellen zu deren Umfahrung auch allfällige Velomassnahmen ausserhalb des eigentlichen Projektperimeters aufgezeigt und umgesetzt werden“*.

Diesem Wunsch kann in vorliegendem Projekt entsprochen werden. Nicht nur die Thematik der Kaphaltestellen, sondern auch die Velobefahrbarkeit der Austrasse in nur einer Richtung und die fehlende direkte Veloerschliessungen im Quartier gaben Anlass, nach Lösungen zu suchen, die im Kapitel 3.6 vorgestellt werden.

Zur Thematik Velolichtinsel hat der Regierungsrat basierend auf den Erfahrungen der Velolichtinsel in der Elsässerstrasse folgende Grundsätze festgelegt, die einzuhalten sind, damit eine solche an einer Örtlichkeit realisiert werden kann.

- Haltestelle befindet sich in Seitenlage (rechts der Fahrbahn), an deren Haltekante eine Veloroute vorbeiführt (Basisrouten, Pendler Routen gemäss Teilrichtplan Velo)
- Verfügbare Breite im Haltestellenbereich beträgt mindestens 5 m (im Normalfall 6 m) bei schwachem Fussgängeraufkommen im Längsverkehr (500 Fussgänger pro Tag)
- Fahrgastaufkommen mit täglich max. 3'000 Ein- und Aussteigern
- Einzelfallbeurteilung aufgrund der individuellen lokalen, verkehrlichen und städtebaulichen Verhältnisse, z.B. Nutzungen, Querbeziehungen.

Auch zu dieser Thematik hat sich die UVEK im Bericht zur Hardstrasse geäussert und folgendes festgehalten:

„Schliesslich beauftragt sie den Regierungsrat, die von ihm selbst definierten Kriterien für die Erstellung von Velolichtinseln basierend auf den Erfahrungen mit den bereits existierenden unter Berücksichtigung aller Sicherheitsaspekte zu überprüfen. Allenfalls erlaubt eine Lockerung der Vorgaben den Bau weiterer Velolichtinseln, was die UVEK begrüssen würde.“

Die Überprüfung und allfällige Anpassung der vom Regierungsrat beschlossenen Kriterien für die Möglichkeit von Velolichtinseln hat noch nicht stattgefunden. Es ist jedoch augenfällig, dass der enge Strassenraum und die Anzahl der Ein-/Aussteiger an den einzelnen Haltestellen auch mit veränderten Parametern keine Velolichtinseln in der Austrasse zulassen.

3.6 Möglichkeiten der verbesserten Veloerschliessung

Aufgrund der engen Platzverhältnisse bleibt die Einbahnstrassenregelung in der Austrasse bestehen. Das Tram wird wie bisher in der Gegenrichtung stadteinwärts geführt. Die Fahrbahnbreite reicht aber nicht aus, auch noch das Velo stadteinwärts zu führen.³ Dies führt dazu, dass der Veloverkehr aus dem Wohnquartier zwischen den Gotthelf-Schulhäusern/Merian Iselin-Spital und dem Spalenring/Brausebad in Richtung Innenstadt nur auf Umwegen zur gut ausgebauten Velobasisroute Eulerstrasse geführt werden kann.

³ Mit dem Anzug Toya Krummenacher und Konsorten betreffend „Gegenverkehr für Velos am Anfang Austrasse“ (P155547) wurde der Wunsch nach einer direkteren Veloverbindung zur Heuwaage ausgesprochen. In seiner Anzugsbeantwortung hat der Regierungsrat in Aussicht gestellt, im Rahmen des vorliegenden Projektes Verbesserungen für den Veloverkehr zu prüfen. Der Anzug wurde dem Antrag des Regierungsrates folgend abgeschlossen.

Mit dem vorliegenden Projekt wird es möglich, eine direkte und sichere Veloführung stadteinwärts aus dem Gotthelfquartier über die Allschwilerstrasse, Socinstrasse zur Eulerstrasse anzubieten. Mit einer geringfügigen Verschiebung der Haltestelle Brausebad der Tramlinie 6 und neuer direkter Veloführung über den lichtsignalgesteuerten Verkehrsknoten Brausebad in die Socinstrasse entfällt für die Velofahrenden die bisherige, um 210 m längere Umwegfahrt via Palmenstrasse, Birmannsgasse und Nonnenweg.

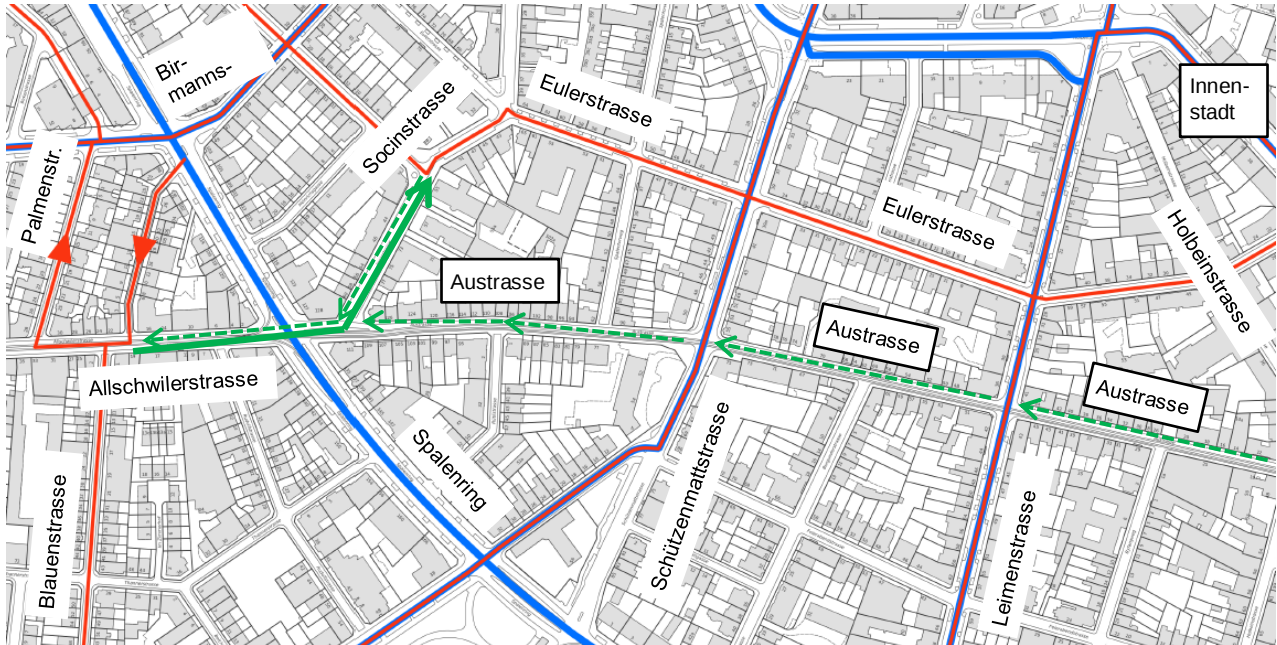


Abbildung 8: aktuelle Velorouten mit neuer direkter Veloverbindung Allschwilerstrasse > Socinstrasse

— = Basisroute — = Pendlerroute — = Basis- und Pendlerroute
- - - = für Velo befahrbar (nicht als offizielle Veloroute ausgewiesen)

4. Projekterläuterung

Im gesamten Projektperimeter sind umfangreiche Erhaltungsmassnahmen an den Gleisanlagen inkl. Fahrleitungen erforderlich, ebenso zahlreiche Arbeiten der Werke an den Leitungen für Elektrizität, Gas und Trinkwasser. Weitere Erhaltungsmassnahmen betreffen die Kanalisation und die Oberfläche wird gesamthaft erneuert.

Die abschnittsweise vorhandene Fernwärmeversorgung in der Austrasse bleibt grundsätzlich bestehen. Da sie einer veralteten Technik entspricht, soll sie mittel- bis langfristig auf den neusten Stand gebracht werden.

Sie gehört zu einer technischen Generation, welche nach Möglichkeit nicht mehr weiter ausgebaut werden soll. Zur Erreichung einer nachhaltigen Energieerzeugung setzen die IWB zukünftig eine neue Technologie ein, bei der die Vorlauftemperaturen um rund ein Drittel gesenkt werden können. Für diese neue Technologie kommen Kunststoffmantelrohre (KMR) zur Anwendung, die es erlauben, das System kostengünstiger und effizienter zu bauen und zu betreiben. Für die Austrasse ist eine Umrüstung der Fernwärmeversorgung mit dieser neuen Technologie mittel- bis langfristig vorgesehen.

Der Zustand der Tramgleise, besonders im Bereich des Brausebads, ist sehr schlecht, 2024 haben die Geleise auf gesamter Länge die übliche Lebensdauer erreicht. Unter Abstimmung aller vorrangig aufgeführten Teilsysteme ist daher die Realisierung des Projekts ab 2023 vorgesehen.

4.1 Abschnitt A: Austrasse ab Spalenring bis zur Schützenmattstrasse

4.1.1 Projektbeschreibung

Zwischen dem Verkehrsknoten Spalenring/Austrasse und der Einmündung Socinstrasse wird der Strassenquerschnitt neu aufgeteilt. Neben dem Tramgleis stadteinwärts verläuft neu ein Velostreifen, auf dem in die Socinstrasse abgebogen wird. Um eine hohe Verkehrssicherheit zu gewährleisten, wird die Einmündung Socinstrasse einschliesslich der neuen Veloführung als Teilknoten in die Lichtsignalanlage Brausebad integriert, wodurch die bisherige Trottoirüberfahrt entfällt.

In der Allschwilerstrasse wird der Abschnitt stadteinwärts zwischen Rudolfstrasse und Spalenring neu dem Tram und dem Veloverkehr vorbehalten. Der quartierinterne motorisierte Individualverkehr wird über die Rudolfstrasse (Umkehrung der Einbahnstrassenregelung Rudolfstrasse und Thannerstrasse zwischen Spalenring und Rudolfstrasse unter Beibehaltung der aktuellen Parkplätze) zum Weiherweg geführt. Daraus resultierende Verkehrsverlagerungen führen zu keinen zusätzlichen Belastungen im Verkehrsnetz. Die Mehrzahl der Fahrten wird von der als Hauptsammelstrasse ausgewiesenen Ahornstrasse aufgenommen und in den Spalenring geführt.

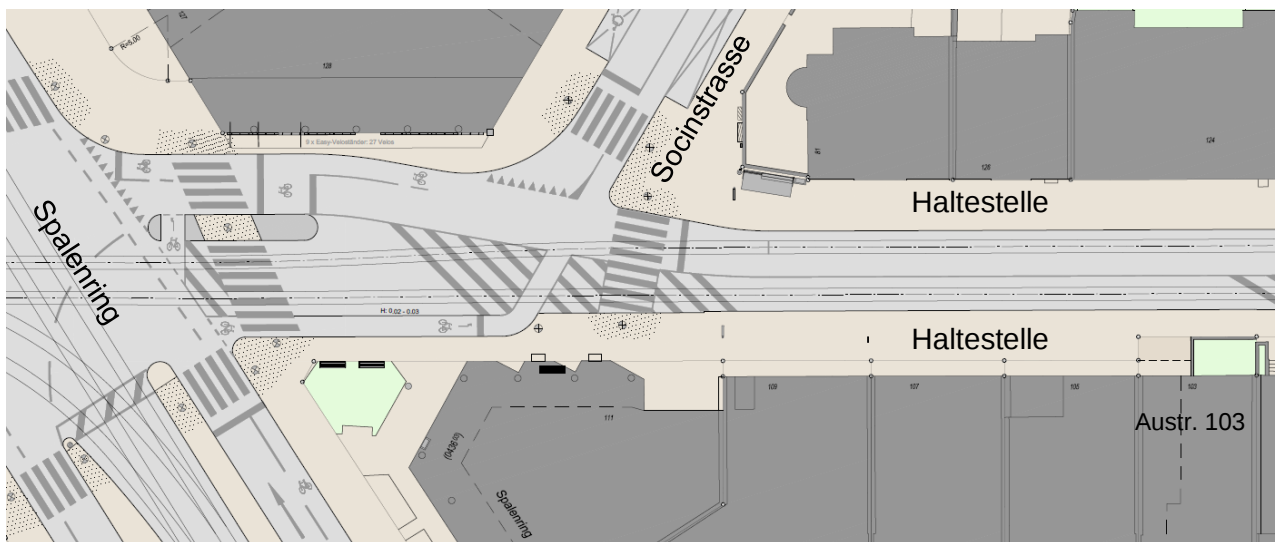


Abbildung 9: Neue Verkehrsführung am Brausebad

Ab der Einmündung Socinstrasse weisen die südseitigen Häuserzeilen mehrheitlich eigene Vorgärten auf. Dadurch erfährt der ziemlich enge Strassenquerschnitt von 12 m zumindest optisch eine Aufweitung. Diese Breite ermöglicht es, die vom BAV vorgeschriebenen Gleisachsenabstände und Lichtraumprofile für das Tram anzubieten, ebenso normgerechte und für die Sicherheit erforderlichen Breiten für Fahrbahnen und Trottoirs.

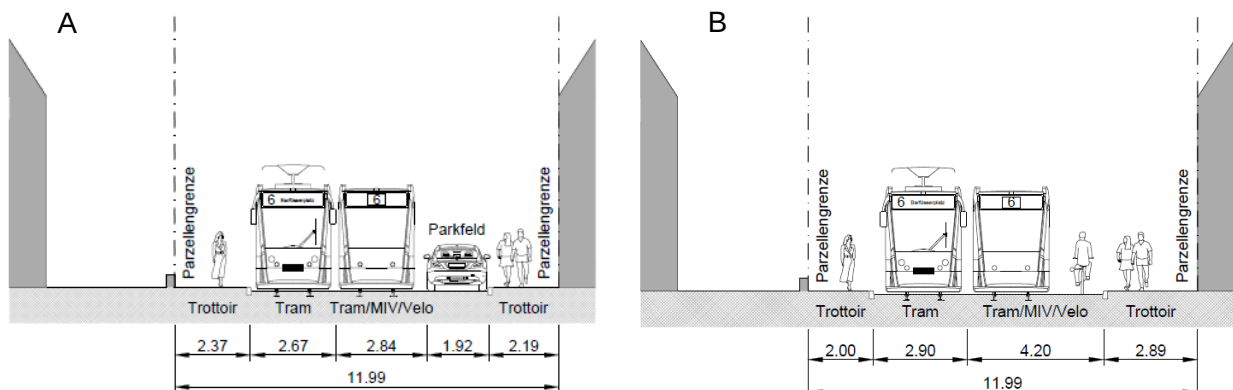


Abbildung 10: Heutiger [A] und projektierte [B] Strassenquerschnitt mit Flächenaufteilung (Austrasse Nr. 81 und 94)

4.1.2 Verkehr

Öffentlicher Verkehr

Die aktuellen Teilhaltestellen „Brausebad“ werden um rund 35 m stadteinwärts verschoben. Der Erwerb von rund 7 m² der Parzelle der Austrasse 103 erlaubt es, auf gesamter Haltestellenlänge eine ausreichende Aufenthaltsfläche zum hindernisfreien Ein- und Aussteigen anzubieten. An der Einmündung Socinstrasse gewährleistet der neu eingerichtete LSA-geregelte Fussgängerstreifen eine übersichtliche und sichere Erreichbarkeit der Haltestelle. Die Haltestelle stadtauswärts entspricht einer Kaphaltestelle. Damit die Trams behinderungsfrei in die Haltestelle einfahren können, erhält die Austrasse bei Tramanmeldung eine bevorzugte Grünphase.

Im Bereich des Verkehrsknotens Schützenmattstrasse bleiben die Anordnung der Fahrstreifen und die Lichtsignalanlage erhalten. Für die stadteinwärts fahrenden Trams der Linie 6 sowie für die Busse der Linien 33 und 34 werden die Haltestellen so angepasst, dass ein hindernisfreies Ein- und Aussteigen gewährleistet ist. Aufgrund von zahlreichen Grundstückszufahrten bedarf es partiell Randsteinabsenkungen, die jedoch jeweils nur die hinteren Fahrzeughüren betreffen.

Veloverkehr

Auch wenn die Austrasse nicht explizit als Veloroute ausgewiesen ist, dient sie doch der Veloerschliessung sämtlicher Liegenschaften der Strasse. Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Behinderungen der Trams durch Velofahrende zu minimieren, wird der Fahrstreifen Richtung Brausebad von der Holbeinstrasse bis zum Spalenring auf 4.20 m aufgeweitet. Damit wird ein Nebeneinander von Tram und Velo möglich, das Tram in Richtung Allschwil kann die Velofahrenden überholen.

Motorisierter Individualverkehr

Die Verkehrsqualität für den fließenden Verkehr bleibt vollumfänglich erhalten. Mit einer optimierten Ampelsteuerung am Brausebad kann der Abfluss aus der Austrasse gewährleistet werden. Wie bereits eingangs beschrieben reicht die Strassenraumbreite nicht aus, um neben den normgerechten und für die Sicherheit erforderlichen Fahrbahn- und Trottoirbreiten noch Raum für eine Längsparkierung anzubieten. Der neue Strassenquerschnitt ermöglicht es jedoch, dass Fahrzeuge rittlings (Fahrzeuge stehen in Längsrichtung zum Teil auf dem Trottoir) Anlieferungen durchführen können.

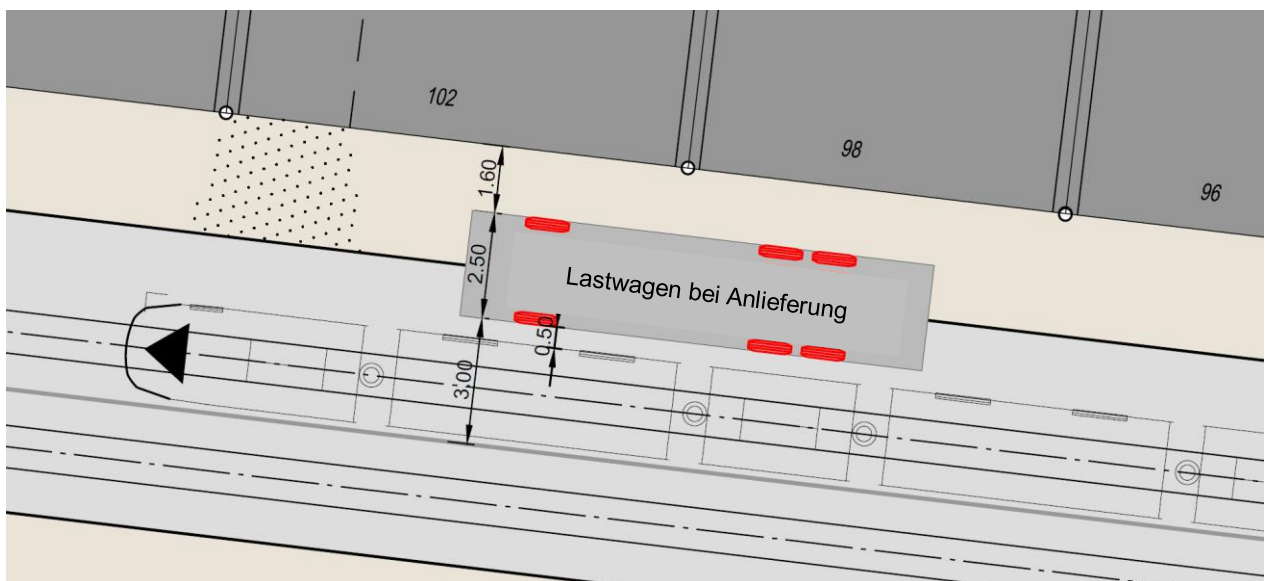


Abbildung 11: Anlieferung „rittlings“ mit Lastwagen

4.1.3 Infrastruktur

Beleuchtung

Die aktuelle Ausleuchtung erfolgt über Überspannungsleuchten mit zeitgemässer Leuchtmitteltechnik und bleibt unverändert erhalten.

Werkleitungsbau

Es erfolgen umfangreiche Erneuerungen der Trinkwasser-, Gas- und Wasserversorgung.

Kanalisation

Die Kanalisation inkl. der Grundstücksanschlussleitungen wird im Abschnitt Schützenmattstrasse bis Holbeinstrasse saniert. Bestehende Schachteinstiege werden angepasst sowie neue Schachteinstiege erstellt.

4.2 Abschnitt B: Austrasse ab Schützenmattstrasse bis Holbeinstrasse

4.2.1 Projektbeschreibung

Analog dem Abschnitt A wird die gleiche Strassenraumaufteilung bis zur Holbeinstrasse angeboten. Weil aber nur wenige Parzellen Vorgärten aufweisen, wirkt der Strassenraumquerschnitt optisch einiges schmäler.

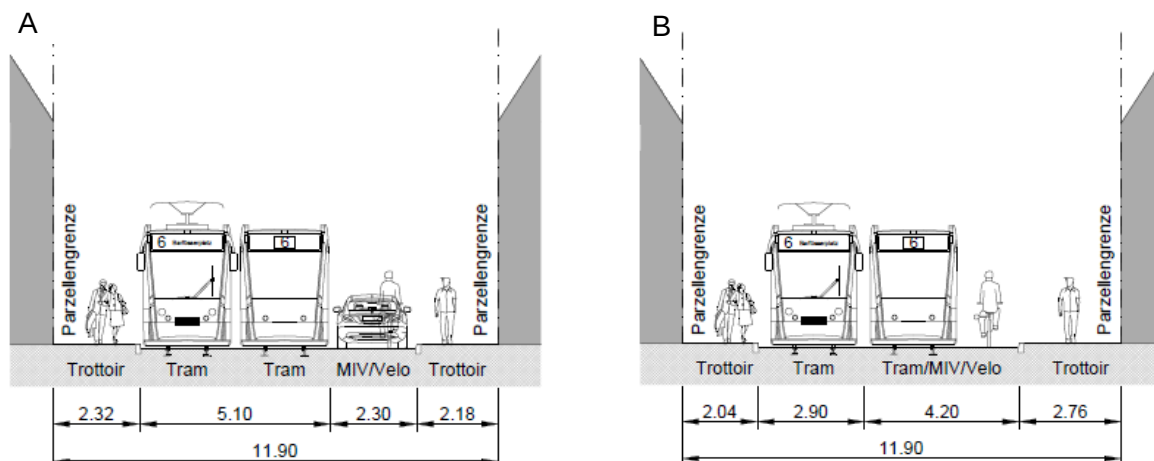


Abbildung 12: Heutiger [A] und projektierter [B] Strassenquerschnitt mit Flächenaufteilung (Austrasse Nr. 33 und 34)

4.2.2 Verkehr

Öffentlicher Verkehr

Die bestehende Fahrbahnhaltestelle an der Schützenmattstrasse in Richtung Brausebad mit Lichtinsel wird zu einer Kaphaltestelle umgebaut. Dadurch entsteht ein breiteres Trottoir, was einen hindernisfreien Fahrgastwechsel erlaubt, den Aufenthalt der Fahrgäste qualitativ verbessert und das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste erhöht.

Die Lichtsignalanlage Austrasse/Leimenstrasse bleibt bestehen und dient ausserhalb ihrer Betriebszeiten als Tramsicherungsanlage: Sobald sich ein Tram anmeldet, schaltet die Anlage von Gelbblinken auf Rot für die Leimenstrasse und gibt Grünfreigabe für die Austrasse.

Zur Gewährleistung eines vollständigen hindernisfreien Fahrgastwechsels muss die Haltestelle Holbeinstrasse in beiden Richtungen näher zum Byfangweg verschoben werden.

Veloverkehr

Auch auf diesem Abschnitt wird eine Fahrbahnbreite von 4.20 m angeboten, was ein Nebeneinander von Tram und Velo ermöglicht.

Motorisierter Individualverkehr

Die Verkehrsqualität für den fliessenden Verkehr bleibt auch hier unverändert erhalten. Die Strassenraumbreite mit ihren 11.90 m reicht auch hier nicht aus, um neben den normengerechten und für die Sicherheit erforderlichen Fahrbahn- und Trottoirbreiten noch eine Längsparkierung anzubieten. Mit der ab Herbst/Winter 2020 unabhängig von vorliegendem Projekt vorgesehenen Aufhebung der insgesamt 44 Parkfelder in der Austrasse (Abschnitt A und B) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird gleichzeitig im Byfangweg eine Teilkompensation durch acht zusätzliche Parkfelder geschaffen. In der Austrasse können weiterhin Anlieferungen erfolgen, in dem die Fahrzeuge in Längsrichtung zum Teil auf dem Trottoir stehen.

4.2.3 Infrastruktur

Beleuchtung

Die aktuelle Ausleuchtung erfolgt über Überspannungsleuchten mit zeitgemässer Leuchtmitteltechnik und bleibt auch in diesem Abschnitt unverändert erhalten.

Werkleitungsbau

Es erfolgen umfangreiche Erneuerungen der Trinkwasser-, Gas- und Wasserversorgung, sowie beim Abwasser.

4.3 Umweltaspekte

Fehlender Platz, sowohl an der Oberfläche wie auch im Untergrund, lässt heute und auch in Zukunft keine Baumpflanzungen in der Austrasse zu.

Um die Lärmbelastung durch den Verkehr zu reduzieren, werden auf gesamter Länge lärmmindernde Strassenbeläge eingebaut. Während der Nachtzeiten bedarf es auf einigen Abschnitten zusätzlicher Massnahmen, um die Lärmgrenzwerte einzuhalten. Diese werden im Ratschlag zur Umsetzung der Strassenlärmsanierung im Kanton Basel-Stadt behandelt. Der dazugehörige Ratschlag für die Planungskosten der Strassenlärmsanierung ist aktuell in Erarbeitung. Die daraus resultierenden Ergebnisse führen zu keinen zusätzlichen baulichen und finanziellen Mehraufwendungen für den vorliegenden Ratschlag.

Ergänzend zum Lärmschutz werden im Gleisbereich Dämmmatten eingebaut, um die Vibrationen bei Tramfahrten zu reduzieren.

4.4 Gesamtbilanz

Unter Berücksichtigung sämtlicher technischen Richtlinien, gesetzlichen Grundlagen und politischen Vorgaben ergibt sich zusammenfassend folgendes Bild über den gesamten Projektperimeter mit einer Fläche von 11'429 m² (Abschnitte A und B).

<i>Quantitative Kennwerte</i>	<i>vorher</i>	<i>nachher</i>	<i>Bilanz</i>
Gesamtfläche	11'422 m ²	11'429 m ²	+7 m ²
Verkehrsfläche	7'032 m ²	6'592 m ²	-440 m ²
<i>davon Veloverkehrsfläche</i>	<i>40 m²</i>	<i>98 m²</i>	<i>+58 m²</i>
Verkehrsfreie Fläche	4'390 m ²	4'837 m ²	+447 m ²
<i>davon unversiegelte Fläche</i>	<i>94 m²</i>	<i>94 m²</i>	<i>0 m²</i>

Anz. Bäume	0	0	0
Anz. Parkplätze MIV	0	0	0
Anz. B+R Parkplätze Velo	25	27	+2
Anz. Parkplätze Velo	14	12	-2
Anz. Tram-Haltekanten hindernisfrei (BehiG)	0 von 6	6 von 6	+6
Anz. Bus-Haltekanten hindernisfrei (BehiG)	0 von 2	2 von 2	+2

Sämtliche Haltestellen des öffentlichen Verkehrs bieten einen hindernisfreien Ein- und Ausstieg. Breitere Fahrbahnen erhöhen die Sicherheit für Velofahrer/-innen. Zudem können grosse Fahrzeuge das aus Richtung Allschwil kommende Tram ungehindert kreuzen, der Verkehrsablauf wird homogener.

5. Termine und Kosten

5.1 Termine

Ab Vorliegen der Ausgabenbewilligung (AB) ist mit folgenden Fristen für die Umsetzung zu rechnen:

ca. 12 Monate nach AB :	Fertigstellung Bauprojekt
ca. 21 Monate nach AB:	Baubewilligungsverfahren/Öffentliche Planaufgabe
ca. 21 Monate nach AB:	Ausschreibung Baumeisterarbeiten
ca. 2 Jahre nach AB:	Baubeginn
ca. 3,5 Jahre nach AB:	Fertigstellung

5.2 Bauphasen

Die durch das umfangreiche Bauprojekt entstehenden Einschränkungen und Belastungen (Staub, Lärm und Erschütterungen) sollen auf das absolut notwendige Minimum reduziert werden. Der Bauablauf wird in zwei Phasen aufgeteilt:

- Phase 1: Abschnitt A von der Schützenmattstrasse bis zum Spalenring
- Phase 2: Abschnitt B von der Holbeinstrasse bis zur Schützenmattstrasse

Die Werkleitungsarbeiten erfolgen koordiniert mit Gleis- und Strassenbau. Mit halbseitigen Sperren pro Abschnitt von je rund vier bis fünf Monaten wird ein effizienter Bauablauf unter Aufrechterhaltung der minimalen Erschliessung möglich. Die Behinderungen im Quartier werden räumlich und zeitlich auf ein Minimum reduziert. Grundsätzlich ist der Zugang zu den Gebäuden für den Fussverkehr jederzeit gewährleistet, Rettungswege werden aufrechterhalten. Der Tramverkehr wird umgeleitet. Die Trams der Linie 6 fahren zwischen den Haltestellen Heuwaage und Brausebad via Innere Margarethenstrasse–Viaduktstrasse–Steinenring–Spalenring. Die Haltestelle Holbeinstrasse wird in dieser Zeit nicht bedient, die nächstgelegenen Haltestellen sind Steinschanze und Zoo Bachletten. Für die Fahrgäste der Haltestelle Schützenmattstrasse besteht das Angebot der Buslinien 33 und 34 mit Umsteigemöglichkeit am Schützenhaus. Für den Veloverkehr und motorisierten Individualverkehr werden Umleitungsrouten angeboten.

5.3 Kosten

Die in den nachfolgenden Kapiteln detailliert ausgewiesenen Kosten beinhalten sämtliche Aufwendungen für die Projektierung und den Bau. Die gesamthaft anfallenden Kosten belaufen sich auf 14'478'000 Franken.

[Kostengenauigkeit ±20%]

Übersicht Gesamtkosten	Fr.
zu Lasten Investitionsrechnung (s. Kap. 5.3.1)	
▪ Neue Ausgaben (inkl. velofreundlichem Gleis)	6'046'000
▪ Gebundene Ausgaben	6'710'000
zu Lasten Erfolgsrechnung (s. Kap. 5.3.2)	
▪ Folgekosten	0
▪ Einmalige Kosten Globalbudget Öffentlicher Verkehr	1'722'000
Total Gesamtkosten (inkl. MwSt.) gerundet	14'478'000
pro memoria	
zu Lasten Dritter (IWB, Swisscom usw.), siehe Kap. 5.3.3	5'155'000

5.3.1 Ausgaben zu Lasten der Investitionsrechnung

5.3.1.1 Neue Ausgaben

Die neuen einmaligen Ausgaben betragen gesamthaft 6'046'000 Franken (Preisbasis Schweizerischer Baupreisindex Nordwestschweiz Tiefbau, April 2018 = 108.7, inkl. 7.7% MwSt.) und setzen sich wie folgt zusammen:

[Kostengenauigkeit ±20%]

Übersicht neue Ausgaben und Darlehen BVB	Fr.
Neuorganisation Strasse (IB1)	1'560'000
Darlehen BVB	
▪ Neuorganisation Gleisanlage	3'359'000
▪ Velofreundliches Gleis ⁴	510'000
▪ Neuorganisation Haltestelleninfrastruktur	617'000
Total neue Ausgaben (inkl. MwSt.) gerundet	6'046'000

Mit Beschluss dieser neuen Ausgaben im Projekt entfällt der Anspruch, die Mittel für die Anpassungen der Haltestelleninfrastruktur in Höhe von 617'000 Franken zu einem späteren Zeitpunkt aus der Rahmenausgabenbewilligung zum Haltestellenausstattungskonzept der BVB zu entnehmen. Entsprechend geringer wird deren Ausschöpfung ausfallen.

5.3.1.2 Gebundene Ausgaben

Die folgend aufgeführten gebundenen Ausgaben umfassen die notwendigen Aufwendungen für die Erneuerung des beschriebenen Strassenraums – ohne jegliche Veränderung oder Aufwertung der Situation – unter Einbezug des abgeschriebenen Teils des Bauwerkes. Diese Kosten zu Las-

⁴ vorbehältlich eines positiv ausgefallenen Praxistests an der Bruderholzstrasse; zu Lasten IB2 ÖV

ten der Rahmenausgabenbewilligungen (RAB) Strassen (IB1) und Gleisanlage als Darlehen an die BVB betragen 6'710'000 Franken (Preisbasis Schweizerischer Baupreisindex Nordwestschweiz Tiefbau, April 2018 = 108.7, inkl. 7.7% MwSt.).

[Kostengenaugigkeit ±20%]

Gebundene Ausgaben IB1 und Darlehen BVB	Fr.
Gebundene Ausgaben IB1	
▪ RV Erhaltung Strassen	1'130'000
▪ RV Abwasserableitungsanlagen	952'000
▪ RV Lichtsignalanlagen	442'000
Gebundene Ausgaben Darlehen BVB	
▪ RV Erhaltung BVB Gleisanlage	4'186'000
Total gebundene Ausgaben (inkl. MwSt.) gerundet	6'710'000

5.3.2 Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung

Für den Trambetrieb während der Projektrealisierung ergeben sich einmalige Kosten zu Lasten des Globalbudgets Öffentlicher Verkehr von 1'722'000 Franken.

[Kostengenaugigkeit ±20%]

Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung	Fr.
Einmalige Kosten zu Lasten des Globalbudgets Öffentlicher Verkehr	
▪ Trammersatz Baustellenverkehr	1'722'000
Total Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung (inkl. MwSt.) gerundet	1'722'000

5.3.3 Ausgaben zu Lasten Dritter

Die Ausgaben zu Lasten Dritter umfassen die Aufwendungen der Werkleitungseigentümer (IWB und Swisscom) für die mit dem Projekt koordinierten Werkleitungserneuerungen auf Allmend. Diese Kosten sind nicht Bestandteil des Ratschlags.

[Kostengenaugigkeit ±20%]

Übersicht Ausgaben Dritter	Fr.
IWB Stromnetz	2'624'000
IWB Öffentliche Beleuchtung	641'000
IWB Wasser	1'003'000
IWB Fernwärme	0
IWB Gas	730'000
IWB Telekommunikation	84'000
Dritte (Telekomanbieter usw.)	73'000
Total Ausgaben Dritter (inkl. MwSt.) gerundet	5'155'000

6. Formelle Prüfung

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltsgesetz) vom 14. März 2012 überprüft.

7. Antrag

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Ratschlag

betreffend Ausgabenbewilligung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Umgestaltung der Tramhaltestellen in der Austrasse im Zuge von Sanierungsmassnahmen

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] und nach dem mündlichen Antrag der [Kommission eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

1. Den Gesamtbetrag von Fr. 14'478'000 für die Reduktion von ÖV-Behinderungen und den hindernisfreien Ausbau der Haltestellen gemäss BehiG, für die Verbesserung der Streckenführung und Erhöhung der Verkehrssicherheit, für die Aufwertung des Strassenraums und Verbesserungen des Veloverkehrs stadteinwärts zu bewilligen. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:
 - Fr. 1'560'000 für die Umgestaltung des Strassenraums zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“
 - Fr. 3'359'000 neue Ausgaben für die Anpassungen der Gleisanlagen als Darlehen an die BVB
 - Fr. 617'000 neue Ausgaben für die Anpassungen der Haltestelleninfrastruktur als Darlehen an die BVB
 - Fr. 1'722'000 einmalige Ausgaben für den Trainersatz zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Globalbudget Öffentlicher Verkehr
 - Fr. 1'130'000 für die Erhaltung der Strasse gemäss heutigen Strassenstandards zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strasse
 - Fr. 952'000 für die Erhaltung der Abwasserableitungsanlagen gemäss heutigem Standard zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Abwasserableitungsanlagen
 - Fr. 442'000 für die Anpassung der Lichtsignalanlagen zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Lichtsignalanlagen
 - Fr. 4'186'000 für die Erhaltung der Gleisanlagen zu Lasten der Rahmenausgabe Erhaltung Gleisanlagen als Darlehen an die BVB
 - Fr. 510'000 für den Einbau von velofreundlichen Gleisen an den drei Kaphaltestellen⁵

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.

⁵ vorbehältlich eines positiv ausgefallenen Praxistests an der Bruderholzstrasse. Ansonsten wird auf den Einbau des velofreundlichen Gleises verzichtet und die Ausgabenbewilligung um diesen Betrag gekürzt.