



An den Grossen Rat

16.0604.02

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 19. Oktober 2016

Kommissionsbeschluss vom 19. Oktober 2016

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

zum Ratschlag zur Sanierung der Rosentalstrasse und Umgestaltung zu einem für Fussgänger/-innen und für den Veloverkehr sicheren Strassenraum im Abschnitt Messeplatz und Schwarzwaldallee

1. Ausgangslage und Projekt des Regierungsrats

Die Rosentalstrasse ist seit der Eröffnung des Badischen Bahnhofs im Jahr 1912 eine wichtige Fussgänger- und Tramverbindung zum Messeplatz und in die Basler Innenstadt. Ihr heutiges Erscheinungsbild ist allerdings wenig attraktiv. Sie wirkt aufgrund ihres differierenden Querschnitts unruhig; die Trottoirs sind eher schmal, die Fahrbahn gemessen am Verkehrsaufkommen hingegen vergleichsweise breit.

Die anstehende Erneuerung der Tramgleise (inklusive Unterbau), Werkleitungen und Belagsflächen bietet die Möglichkeit, die Rosentalstrasse gestalterisch an die aktuellen und künftigen Anforderungen und Bedürfnisse anzupassen. Ziel der Umgestaltung ist eine Erhöhung der Attraktivität der Achse für den Fuss- und Veloverkehr im gesamten Projektperimeter zwischen Schwarzwaldallee und Tramhaltestelle Gewerbeschule bei der Rosentalanlage. Basis für die vom Regierungsrat beantragten Veränderungen bilden der Entwicklungsrichtplan Innenstadt und das im Dialog mit der Bevölkerung entstandene Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof. Die Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs beziehen sich auf den Teilrichtplan Velo, die Schaffung hindernisfreier Tramhaltestellen auf das eidgenössische Behindertengleichstellungsgesetz. Darüber hinaus orientiert sich das Projekt am vom Grossen Rat am 18. März 2015 gutgeheissenen, behördenverbindlichen Gestaltungskonzept Innenstadt.

Bei der Rosentalstrasse handelt es sich gemäss Gestaltungskonzept Innenstadt um eine so genannte Zentrumsstrasse. Die Zentrumsstrassen verbinden die beiden Basler Bahnhöfe durch die Innenstadt miteinander. Das Konzept definiert für diesen Strassentyp verschiedene Gestaltungselemente, beispielsweise niedrige Randsteine zwischen Fahrbahn und Trottoir oder Einzelbäume. Die Grundprinzipien des Projekts Rosentalstrasse sind also nicht mit dem Ratschlag „erfunden“ worden, sondern werden vom Gestaltungskonzept Innenstadt vorgegeben.

Das Umgestaltungsprojekt sieht eine Vereinfachung des Strassenquerschnitts vor. Auf beiden Seiten der Rosentalstrasse entstehen grosszügige Trottoirs von bis zu 6.3 Metern Breite, die dem Fussverkehr, dem Güterumschlag, kommerziellen Nutzungen (z.B. Boulevard-Restaurant), aber auch dem Parkieren von Autos dienen. Die Einfahrt aus der Sandgrubenstrasse in die Rosentalstrasse wird als Trottoirüberfahrt ausgestaltet. Die 8.4 Meter breite Fahrbahn wird von Auto, Velo und Tram geteilt. Das Tram fährt in Mittellage auf dem gleichen Trasse wie der MIV; das Rasentrassée auf Höhe der Syngenta wird entfernt. Für die Velofahrenden gibt es einen sicheren Korridor neben dem Tram. Am Verkehrsregime ändert sich nichts: Wie schon heute kann mit dem Auto nicht aus der Rosentalstrasse in die Schwarzwaldallee gefahren werden.

Die Haltekante der in der Rosentalstrasse liegenden Endhaltestelle Badischer Bahnhof der Tramlinie 1 wird als Inselhaltestelle mit einem zwei Meter breiten Velo-Bypass ausgestaltet. Der Bypass führt direkt zur Velofurt über die Schwarzwaldallee. Die Haltestelle Gewerbeschule befindet sich neu in beide Fahrtrichtungen auf Höhe der Rosentalanlage bzw. der so genannten „Rosental-Häuser“ mit Ausstieg direkt aufs Trottoir. Die neuen „Rosental-Häuser“ sind von der Strasse zurückversetzt; im Erdgeschoss sind Gewerbeflächen vorgesehen. Der Raum davor bietet künftig wesentlich mehr Aufenthaltsqualität und eignet sich optimal für die Tramhaltestelle.

Dem Gestaltungskonzept Innenstadt folgend werden in der Rosentalstrasse 19 Bäume in unregelmässigen Abständen gepflanzt. Dazwischen entstehen variierende Räume mit vielfältigem Nutzungspotenzial. Auf Nutzungsänderungen bzw. geänderte Nutzungsansprüche an die Allmendflächen kann dank dem Verzicht auf Parkplatzbuchten flexibel reagiert werden.

Ein wichtiges Anliegen aus dem Quartier ist schliesslich der sichere Übergang über die Rosentalstrasse bei der Schwarzwaldallee (vgl. Petition P327 „Für einen sicheren Schulweg über die Rosentalstrasse“). Mit dem geplanten Fussgängerstreifen mit Mittelinsel und Lichtsignalanlage wird diesem Anliegen vollumfänglich Rechnung getragen.

2. Erörterungen der UVEK

Der Grosse Rat hat der UVEK den *Ratschlag zur Sanierung der Rosentalstrasse und Umgestaltung zu einem für Fussgänger/-innen und für den Veloverkehr sicheren Strassenraum im Abschnitt Messeplatz und Schwarzwaldallee* am 8. Juni 2016 überwiesen. Die UVEK hat sich an ihren Sitzungen vom 17. und 24. August sowie vom 7. September mit dem Geschäft auseinandergesetzt. Eintreten wurde nicht bestritten.

Die UVEK hat sich schwerpunktmässig mit drei Themen auseinandergesetzt: Der Tramhaltestelle Gewerbeschule (vgl. Kapitel 2.1), den Veloabstellplätzen am oberen Ende der Rosentalstrasse (vgl. Kapitel 2.2) und der Parkplatzbilanz des Projekts (vgl. Kapitel 2.3). Weiter beantragt sie eine andere Finanzierung der Baumpflanzungen (vgl. Kapitel 2.4).

2.1 Tramhaltestelle Gewerbeschule

Die Lage und Gestaltung der Tramhaltestelle Gewerbeschule soll verbessert werden. In beiden Fahrtrichtungen soll künftig auf Höhe Rosentalanlage bzw. „Rosental-Häuser“ direkt aufs bzw. vom Trottoir ein- und ausgestiegen werden. Heute liegt die Kreuzung Rosentalstrasse / Mattenstrasse zwischen den beiden Haltestellen. Insbesondere in Fahrtrichtung Badischer Bahnhof ist die Haltestelle Gewerbeschule heute sehr unattraktiv. Billettautomat und Wartehalle befinden sich auf dem Trottoir, zwischen dem Trottoir und der schmalen Haltekante befindet sich die Fahrspur für Autos und Velos.

Die Verschiebung der Haltestelle in Fahrtrichtung Messeplatz auf die andere Seite des Knotens ermöglicht es, die nach dem Neubau der „Rosental-Häuser“ entstehende grosszügige Platzsituation auch für die Trampassagiere zu nutzen. Zum Opfer fallen dieser Massnahme neun Parkplätze, die sich bis zum Abriss der ehemaligen „Rosental-Häuser“ an dieser Stelle befunden haben (vgl. Kapitel 2.3).

Die UVEK hat die Notwendigkeit der Haltestelle Gewerbeschule aufgrund ihrer Nähe zur Haltestelle Messeplatz hinterfragt. Gemäss Planungsamt handelt es sich bei der Haltestelle Messeplatz um eine jener Haltestellen, deren Anpassung an die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes problematisch ist. Während dem Messebetrieb ist der Fussgängerfluss zwischen den Hallen und im Haltestellenbereich sehr hoch. 27 cm hohe niveaugleiche Haltekanten würden es verunmöglichen, den Messeplatz so zu nutzen, wie es das neue Messegebäude von Herzog & de Meuron vorsieht. Deshalb könnte längerfristig eine Aufhebung der Haltestelle Messeplatz zum Thema werden. Dies bedingte wohl, die Haltestelle Clarastrasse in Richtung Messeplatz zu verschieben. Die Haltestelle Gewerbeschule würde gleichzeitig an Bedeutung gewinnen. Es macht aus dieser Perspektive Sinn, die Haltestelle in Fahrtrichtung Innenstadt näher an den Messeplatz heranzurücken. Auch unter den heutigen Gegebenheiten ist die Haltestelle Gewerbeschule wichtig für Institutionen wie die Gewerbeschule oder Firmen auf dem Syngenta-Areal. Die Frequenzen sind so hoch, dass unabhängig von der Zukunft der Haltestelle Messeplatz keine Bestrebungen bestehen, die Haltestelle Gewerbeschule aufzuheben.

Aufgrund der Bestimmungen des Behindertengleichstellungsgesetzes und dem vor allem während Messen hohen Passagieraufkommen sieht der Ratschlag bei der Gewerbeschule in beide Fahrtrichtungen „normale“ Kaphaltestellen mit 27 cm hoher Haltekante vor. Der Veloverkehr soll durch die Haltestelle geführt werden. Eine Lösung mit Velo-Bypass wäre für die Fussgängerinnen und Fussgänger nachteilig, müssten sie dann doch wie heute zwischen Haltekante und Trottoir zwei Mal einen Niveauunterschied überwinden. Diese Lösung wäre nicht behindertengerecht. Da die Zahl der Velofahrenden im Vergleich zum Fussgängeraufkommen nicht sehr hoch ist, räumt das Projekt den Anliegen der zu Fuss gehenden Priorität ein. Im Falle einer Aufhebung der Haltestelle Messeplatz würde sich das Passagieraufkommen zudem deutlich erhöhen.

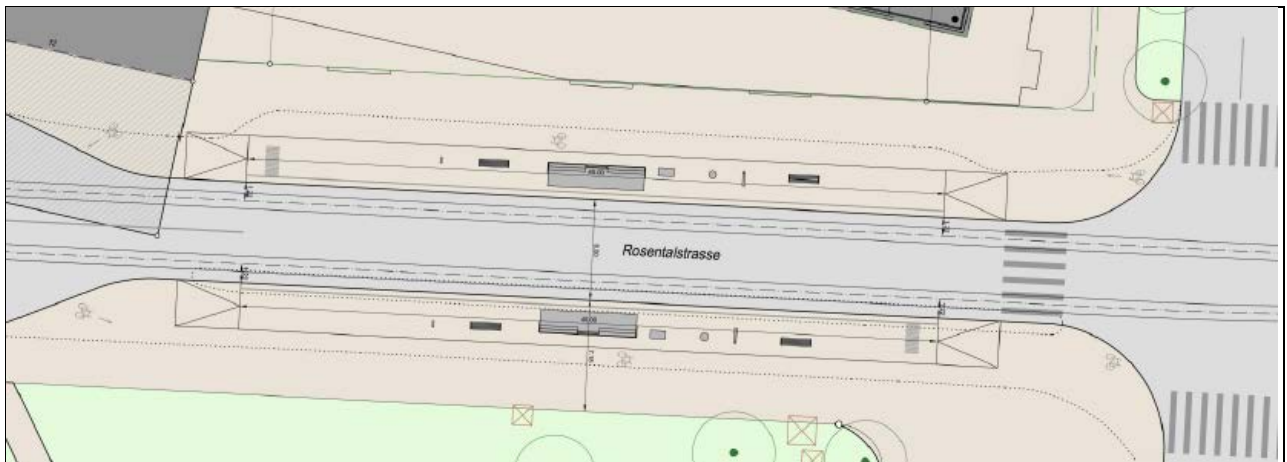
Trotz der obigen Argumente hat ein Teil der UVEK Vorbehalte gegenüber den Kaphaltestellen angemeldet, haben doch viele Velofahrende Mühe mit diesen. Die Breite der Trottoirs würde auf beiden Strassenseiten eine für den Veloverkehr bessere Lösung erlauben. Mit 6:5 Stimmen bei 2 Enthaltungen hat die UVEK das Planungsamt ergebnisoffen beauftragt, eine Variante mit alterna-

tiver Veloführung für die durch die Rosentalstrasse führende Velo-Basisroute vorzulegen.

Das Planungsamt kommt in Absprache mit dem Amt für Mobilität und der Abteilung Verkehrssicherheit der Kantonspolizei zum Schluss, dass ein Velo-Bypass – analog der Situation an der Haltestelle Kaserne in Fahrtrichtung Claraplatz – bei der Gewerbeschule nicht adäquat wäre. Während Messen sowie dem Auf- und Abbau davor und danach ist der Veloverkehr über den Messeplatz nicht zugelassen. Dieses Fahrverbot gilt ungefähr während der Hälfte eines Jahres. Spezielle Velomassnahmen wären somit auch nur während der Hälfte eines Jahres von Nutzen. Die Trampassagiere müssten den tiefer liegenden Velo-Bypass zwischen Haltestelle und Trottoir aber während des ganzen Jahres überwinden. Aus Fachsicht macht dies keinen Sinn.

Als Alternative hat das Planungsamt der UVEK vorgeschlagen, den Velofahrenden zu erlauben, *hinter* der Haltestelle auf dem Trottoir zu fahren. Aufgrund der Breite der beiden Trottoirs wäre dies möglich, ohne die Trampassagiere zu gefährden. Zwischen der Haltekante und den Velofahrenden läge eine Distanz von rund drei Metern (vgl. Abbildung 1). Die Haltestellen-Möblierung (Wartehallen, Sitzbänke, Billettautomaten) würde Konfliktsituationen direkt beim Ausstieg aus dem Tram verhindern. Von der Kantonspolizei wird diese Variante bezüglich Sicherheit zwar nicht als optimal eingeschätzt, aber nicht grundsätzlich abgelehnt. Baulich würde sich gegenüber der im Ratschlag dargestellten Variante nichts ändern. Dies gilt auch für die Kosten.

Abbildung 1: Alternative Veloführung Haltestelle Gewerbeschule



Die alternative Veloführung über das Trottoir wäre lediglich eine zusätzliche Option für unsichere Velofahrer und würde mit „Velos gestattet“ signalisiert. Die Fussgängerinnen und Fussgänger hätten also Vortritt. Geübte Velofahrerinnen würden auf der Strasse durch die Haltestelle fahren. Weil in Zeiten mit hohem Passagieraufkommen (während Messebetrieb) das Velofahren zwischen Riehenring und Mattenstrasse nicht erlaubt ist, wären die Friktionen zwischen Fuss- und Veloverkehr bei dieser Lösung vertretbar. Um das Velofahren auf dem Trottoir während den Verbotzeiten vollständig zu verhindern, wären aufschraubbare Geländer denkbar. Auf einen Niveauunterschied von ein paar Zentimetern – wie bei nebeneinanderliegenden Trottoirs und Velowegen üblich – würde verzichtet. Mangels eigener signalisierter Spur würde den Velofahrenden bewusst, dass sie sich auf dem Trottoir befinden und die Fussgängerinnen und Fussgänger Vortritt haben.

Als Vorbehalt gegenüber der skizzierten Lösung wurde in der UVEK festgestellt, dass die Zulassung des Veloverkehrs auf dem Trottoir an einem Ort dazu führte, dass das Fahren auf dem Trottoir von einem Teil der Velofahrenden dann auch an anderen Orten – wo es nicht erlaubt ist – praktiziert würde. Zu gefährlichen Situationen kommen könnte es vor allem, wenn sich ein Tram in der Haltestelle befindet, dürften dann doch auch die sogenannten „geübten Velofahrerinnen und Velofahrer“ auf das Trottoir ausweichen. Die Aufmerksamkeit der Fussgängerinnen und Fussgänger dürfte beim Aussteigen vom Tram auf das Trottoir zudem weniger gross sein als

beim Gehen über den Centralbahnplatz, wo das Velofahren ebenfalls erlaubt ist. Als Gegenargument aufgeführt wurde der Umstand, dass der Veloverkehr in diesem Teil der Rosentalstrasse generell nicht hoch ist. Wie andere Beispiele –Centralbahnplatz, Messeplatz oder Fussgängersteig an der neuen Eisenbahnbrücke – zeigen, funktioniert die Koexistenz zwischen Fuss- und Veloverkehr in der Regel gut.

Bei einer internen Abstimmung hat sich gezeigt, dass eine deutliche Mehrheit der UVEK (8:2 bei 2 Enthaltungen) die oben skizzierte Variante „Ratschlag plus“ begrüsst. Entsprechend drückt die UVEK ihre Erwartung aus, dass das Projekt in diesem Sinne ausgeführt wird. Da die Anpassung nicht mit Mehr- oder Minderkosten verbunden ist, ändert sich der Grossratsbeschluss nicht.

2.2 Veloabstellplätze Schwarzwaldallee

Die UVEK hat festgestellt, dass sich die Anzahl der Veloabstellplätze am oberen Ende der Rosentalstrasse gemäss vorgeschlagenem Projekt reduzieren soll. An diesem bei Nutzerinnen und Nutzern des Badischen Bahnhofs beliebten Ort sind teilweise über 100 Velos abgestellt. Während sich die Abstellplätze heute an der ehemaligen Bushaltestelle befinden, werden sie künftig auf der Strassenseite in Fahrtrichtung Messeplatz platziert. Mit dem vorgesehenen Veloständer des Typs „Easy“ stünden Plätze für 64 Velos zur Verfügung.

In der UVEK wurde diese deutliche Reduktion mit Verweis auf die prekäre Abstell-situation für Velos am Badischen Bahnhof kritisiert. Mit dem Ständertyp „Kappa“ wären gemäss Auskunft des Planungsamts 84 Abstellplätze möglich. Der Abstand zwischen zwei abgestellten Velos beträgt beim Typ „Kappa“ 45 cm, beim Typ „Easy“ 64 cm. Allerdings ist der Typ „Kappa“ ästhetisch weniger schön und stellt ein Hindernis für Fussgängerinnen und Fussgänger dar. Weil die Abstellplätze am oberen Ende der Rosentalstrasse durchwegs gut belegt sind, lässt sich in der Einschätzung von Planungsamt und UVEK der Typ „Kappa“ mit der höheren Kapazität gut rechtfertigen. Weitere acht Velo- und vier Velo-/Rollerplätze stehen in unmittelbarer Nähe zur Verfügung. Mittelfristig ist gemäss Bau- und Verkehrsdepartement am Badischen Bahnhof ein Veloparking geplant.

Die Erhöhung der Abstellkapazität für Velos durch den Wechsel vom Ständertyp „Easy“ auf den Typ „Kappa“ ist kostenneutral.

2.3 Parkplatzbilanz

Die Rosentalstrasse verfügt heute zwischen Mattenstrasse und Schwarzwaldallee über 22 Parkplätze in Parkbuchten. Neun weitere haben sich bis Beginn des Rückbaus der „Rosental-Häuser“ nach der Kreuzung Mattenstrasse befunden. Sie können an dieser Stelle aufgrund der Verschiebung der Tramhaltestelle Gewerbeschule (vgl. Kapitel 2.1) nicht ersetzt werden. Zwischen Mattenstrasse und Schwarzwaldallee sieht das Projekt künftig 21 auf dem Trottoir angeordnete Parkplätze vor. Die Bilanz auf Allmend beträgt also minus 10 Parkplätze. Gleichzeitig entstehen in der Einstellhalle der neuen „Rosental-Häuser“ 24 (bisher nicht existierende) Parkplätze, die den Bewohnern der zur Verfügung stehen.

Weil das Gebiet rund um die Messe traditionell knapp an Parkplätzen ist, wurde die negative Parkplatzbilanz auf Allmend von einigen Kommissionsmitgliedern kritisiert. Die 24 Einstellplätze in der Tiefgarage werden nicht öffentlich zugänglich sein; deshalb gilt die Kompensationsregel gemäss Parkplatz-Verordnung nicht. Als Alternative steht den Automobilisten das in unmittelbarer Nähe liegende öffentliche Parkhaus Messe Basel zur Verfügung.

Das Planungsamt hat gegenüber der UVEK festgehalten, dass sich die neun Parkplätze wegen der Verschiebung der Tramhaltestelle unmöglich aufrechterhalten lassen. Zwischen Mattenstrasse und Schwarzwaldallee besteht hingegen eine gewisse Flexibilität. Weil sich die Parkplätze nicht mehr in Parkbuchten befinden, sondern auf dem Trottoir markiert werden, können Parkplätze kurzfristig aufgehoben, hinzugefügt oder verschoben werden. Ohne Verzicht auf die geplanten Baumpflanzungen und Veloabstellplätze wären in diesem Abschnitt der Rosentalstrasse theoretisch zwölf weitere Parkplätze realisierbar. Dies hätte eine insgesamt sogar positive Parkplatzbi-

lanz auf Allmend zur Folge. Allerdings erschwerte es den Güterumschlag, der (auch) auf jenen Trottoirflächen möglich ist, auf denen keine Parkplätze markiert sind. Zudem gilt es abzuwägen, welchen Ansprüchen man in welchem Umfang Rechnung trägt. Beim vom Regierungsrat verabschiedeten Projekt steht die Aufwertung der Strasse im Vordergrund. Die Rosentalstrasse soll für den Fuss- und Veloverkehr attraktiver werden. Die Aufenthaltsqualität dürfte mit zusätzlichen Parkplätzen abnehmen. Vor diesem Hintergrund haben sich denn auch andere Kommissionsmitglieder mit Verweis auf die Situation am so genannten „Boulevard Güterstrasse“ auf den Standpunkt gestellt, eine echte Aufwertung der Rosentalstrasse sei nur mit einem gänzlichen Verzicht auf Parkplätze möglich. Es werde – wie das Beispiel Güterstrasse zeigt – überall auf dem Trottoir parkiert, wenn es an einigen Stellen erlaubt ist. Soll die Rosentalstrasse zu einem repräsentativen „Eingangstor“ in die Innenstadt werden, darf sie nicht zuparkiert werden. Besser wären zusätzliche Bäume oder Rabatten.

Von Planungsseite wurde darauf hingewiesen, dass bezüglich Gestaltung der Rosentalstrasse Ansprüche unterschiedlichster Art bestehen. Das vorliegende Projekt folgt dem vom Grossen Rat genehmigten Gestaltungskonzept Innenstadt. Die Zahl der Abstellplätze für Autos und Velos ist im Urteil der Verwaltung mit dem Ziel der Aufwertung kompatibel. Mit zusätzlichen Parkplätzen würde die Strasse aber anders wahrgenommen. Es soll in der Rosentalstrasse einzelne Bäume und dazwischen Parkplätze für Autos und Velos, aber auch unbespielte Flächen geben. Zur Pflanzung zusätzlicher Bäume müssten die sich unterhalb der Trottoirs befindenden Werkleitungen verschoben werden. Die Sanierung und Umgestaltung der Rosentalstrasse erfolgt „für die nächsten 50 Jahre“ und soll auch eine Initialzündung für neue Geschäfte oder Restaurants geben. Deshalb ist es wichtig, so zu bauen, dass die Nutzung flexibel bleibt. Statt fixen Parkbuchten erfolgt die Parkierung auf dem Trottoir. Die Standorte der Parkplätze lassen sich ohne bauliche Massnahmen an die jeweiligen Gegebenheiten anpassen. Theoretisch möglich – nicht aber beabsichtigt – ist auch eine künftig parkplatzfreie Strasse. Auch zusätzliche Parkplätze lassen sich zu einem späteren Zeitpunkt einfach mit „Farbe und Pinsel“ markieren.

Die UVEK hat einen Antrag auf eine ausgeglichene Parkplatzbilanz bei der Sanierung und Umgestaltung der Rosentalstrasse mit 6:5 Stimmen bei einer Enthaltung abgelehnt.

2.4 Finanzierung Baumpflanzungen

Die UVEK beantragt mit 6:2 Stimmen bei 5 Enthaltungen, die Ausgaben von 294'850 CHF für die Pflanzung der 19 neuen Bäume in der Rosentalstrasse dem Fonds Mehrwertabgabe zu belasten. Der Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartements unterstützt dieses Anliegen.

3. Antrag

Gestützt ihre Ausführungen in Kapitel 2 dieses Berichts beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 7:4 Stimmen bei einer Enthaltung die Annahme des nachstehenden Beschlusentwurfs. Die von ihr gewünschte Projektanpassung verändert die Höhe der Gesamtausgaben nicht. Ein Teil der beantragten Mittel stammt im Gegensatz zum Antrag des Regierungsrats aus dem Fonds Mehrwertabgabe.

Den vorliegenden Bericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 19. Oktober 2016 mit 12:0 Stimmen verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Michael Wüthrich
Präsident

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Ratschlag

zur Sanierung der Rosentalstrasse und Umgestaltung zu einem für Fussgänger/-innen und für den Veloverkehr sicheren Strassenraum im Abschnitt Messeplatz und Schwarzwaldallee

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt beschliesst nach Einsichtnahme in den Ratschlag Nr. 16.0604.01 des Regierungsrats vom 27. April 2016 sowie den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 16.0604.02 vom 19. Oktober 2016:

1. Den Gesamtbetrag von Fr. 12'596'000 für die Umgestaltung der Rosentalstrasse zu einem für den Fuss- und Veloverkehr sicheren und attraktiven Strassenraum zwischen Messeplatz bis Schwarzwaldallee zu bewilligen. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:
 - Fr. 3'445'150 neue Ausgaben für die Neuorganisation der Rosentalstrasse zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» (Tiefbauamt, Pos. 6170.250.20023)
 - Fr. 294'850 für die Pflanzung von 19 neuen Bäumen zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Mehrwertabgabefonds
 - Fr. 1'069'000 neue Ausgaben für die Gleisanpassungen im Rahmen der Neuorganisation Rosentalstrasse zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB2 «Öffentlicher Verkehr» (BVB, Pos. 6618.500.56306)
 - Fr. 340'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard, zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen (Tiefbauamt, Position 6170.250.52000)
 - Fr. 7'425'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Gleisanlagen gemäss dem heutigen Standard, zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB2 «Öffentlicher Verkehr», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Gleisanlagen (Mobilität/BVB, Pos. 6618.500.29001)
 - Fr. 19'000 als Entwicklungsbeitrag für die ersten fünf Jahre nach Fertigstellung zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Mehrwertabgabefonds
 - Fr. 3'000 wiederkehrend für den Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur (Mobiliar) sowie der Pflege der Vegetationsflächen und Bäume zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements

Die gebundenen Ausgaben können vom Regierungsrat auch dann realisiert werden, wenn der Grosse Rat oder das Volk das Gesamtprojekt ablehnen würde.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.