



An den Grossen Rat

16.0977.02

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 7. Dezember 2016

Kommissionsbeschluss vom 7. Dezember 2016

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

zum Ratschlag Gundeldingerstrasse Ost und Reinacherstrasse Mitte

1. Projekt des Regierungsrats

Der Projektperimeter des Sanierungs- und Aufwertungsprojekts „Gundeldingerstrasse Ost und Reinacherstrasse Mitte“ ist vergleichsweise gross. Er reicht von der Kreuzung der Gundeldingerstrasse mit Thiersteinerallee und Gundeldingerrain (beim Zwinglihaus) über den Viertelkreis hinaus bis in die Reinacherstrasse auf Höhe Jakobsbergerholzweg. Neben der umfassenden Sanierung und Erneuerung von Strasse, Schienen und Werkleitungen sollen auch gestalterische und flankierende Massnahmen umgesetzt werden, die aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes mitfinanziert werden (vgl. Kapitel 2.1). So soll der Strassenraum im Hinblick auf die wirtschaftliche Entwicklung rund um den Dreispitz sowie den geplanten Ausbau des Tramnetzes anders aufgeteilt und bezüglich Verkehrskapazitäten optimiert werden. Sollte lediglich im Bestand saniert werden, führte der vom Grossen Rat beschlossene Ausbau des Tramnetzes zu einer erheblichen Restwertvernichtung.

Im Abschnitt Gundeldingerstrasse Ost sieht das Projekt des Regierungsrats die Aufhebung des ÖV-Eigentrassees vor. In Fahrtrichtung Viertelkreis entsteht ein Mischtrassees für ÖV und MIV. Dies ist Voraussetzung für breitere Trottoirs, einen Velostreifen und die Einführung des Velogegenverkehrs. Obwohl es sich um eine kantonale Veloroute handelt, sind in der Gundeldingerstrasse bis heute keine Velomassnahmen realisiert. Zusätzliche Fussgängerstreifen auf Höhe Laufenstrasse und Falkensteinerstrasse und Trottoirüberfahrten an den einmündenden Seitenstrassen verbessern die Situation für Fussgängerinnen und Fussgänger.

Dank der Priorisierung an den Lichtsignalanlagen werden Tram und Bus in der Gundeldingerstrasse zu so genannten Pulkführern. Sie können vom motorisierten Individualverkehr (MIV) ab dem Knoten Zwinglihaus nicht überholt werden, auch nicht an der Haltestelle Mönchsbergerstrasse. Steht ein Bus oder Tram in der Haltestelle, fliesst der Verkehr davor ab. Der ÖV hat somit „freie Fahrt“ bis zum Viertelkreis.

Die Parkplätze sollen künftig rechts zur Fahrtrichtung zu liegen kommen. Heute befinden sie sich auf der anderen Seite, weshalb zum Parkieren die Tramschienen gequert werden müssen. Auf Höhe Zwinglihaus bleibt der Güterumschlag erlaubt. Das Projekt ist so ausgerichtet, dass Tempo 50 gefahren werden kann, aber auch Tempo 30 möglich wäre. Der Grosse Rat hat den Regierungsrat beauftragt, die Einführung von Tempo 30 in der Gundeldingerstrasse zu prüfen. Diese Prüfung ist noch im Gang.

Am Viertelkreis sind künftig für Auto- und Veloverkehr alle Verkehrsbeziehungen möglich, abgesehen vom Einbahnregime in der Gundeldingerstrasse für den MIV. Möglich macht dies ein Kreis mit Bypässen in Richtung Reinacherstrasse Nord und Süd. Eine potenzielle Tramlinie von der Gundeldingerstrasse in den Leimgrubenweg ist in den Plänen berücksichtigt. Deren Haltestelle läge in der Kreismitte. Der Kreisverkehr verringert die Umwegfahrten und erhöht die Verkehrskapazität. Dies zeigen Verkehrssimulationen, die die Verwaltung der UVEK präsentiert hat. Diese basieren auf den Verkehrsprognosen für das Jahr 2030.

Beim Viertelkreis handelt sich um den ersten von vier Knoten, die im Rahmen der absehbaren Entwicklung auf dem Dreispitz ausgebaut werden sollen. Der Regierungsrat geht in diesem Gebiet von einem weiter steigenden Verkehrsvolumen aus. Auch die Kreuzungen Dornacherstrasse / Reinacherstrasse und Reinacherstrasse / Münchensteinerstrasse sowie der Knoten Dreispitz sollen deshalb mittelfristig umgestaltet werden. Mit den heutigen Infrastrukturen würden die Stauzeiten zunehmen.

Auch im Abschnitt Reinacherstrasse Mitte – zwischen Viertelkreis und Jakobsbergerholzweg – sollen künftig sichere Velowege und normgerechte Trottoirs angeboten werden. Die Breite der beiden Fahrspuren entspricht nicht der Norm und muss angepasst werden. Damit all dies möglich ist, sieht der Regierungsrat die Aufhebung von Parkplätzen für Autos (vgl. Kapitel 2.3) und eines Veloparkfelds vor.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass das Projekt für alle Anspruchsgruppen Verbesserungen mit sich bringt: Die Fussgängerinnen und Fussgänger erhalten breitere Trottoirs und acht zusätzliche Fussgängerstreifen mit Mittelinseln. Die Velofahrenden profitieren von Velostreifen in

der Gundeldingerstrasse und Velowegen in der Reinacherstrasse, zusätzlichen Abbiegebeziehungen am Viertelkreis und der Öffnung der Gundeldingerstrasse in Fahrtrichtung Zwinglihaus. Auch für den MIV bietet der Viertelkreis deutlich mehr Optionen als heute, was Umwegfahrten verhindert und die Anbindung des Dreispitz verbessert. Der Kreislauf führt zu kürzeren Wegen und schnellerem Fortkommen und reduziert die Wartezeiten. Die heute sehr komplexe Situation mit vielen Lichtsignalanlagen wird mit dem Kreisverkehr entschärft. Positiv zu werten ist auch die Neuordnung der Parkplätze in der Gundeldingerstrasse. Die Fahrbahnverbreiterung in der Reinacherstrasse verbessert den Verkehrsfluss. Die Linienbusse müssen dank dem neuen Viertelkreis keine Umwegfahrten via Dornacherstrasse mehr machen, die ÖV-Haltestellen werden behindertengerecht ausgestaltet. Für die Anwohnerinnen und Anwohner der Gundeldingerstrasse erhöht sich die Attraktivität dank zusätzlichen Grünflächen, einer Lärmreduktion und Massnahmen zugunsten des Fussverkehrs. Die Strasse erfährt dank dem Ausbau des Viertelkreises eine Reduktion des Durchgangsverkehrs.

Für weitere Details zum Projekt sei auf den ausführlichen Ratschlag verwiesen.

2. Erörterungen der UVEK

Der Grosse Rat hat der UVEK den *Ratschlag Gundeldingerstrasse Ost und Reinacherstrasse Mitte zur Sanierung von Schiene, Werkleitungen, Abwasserableitungsanlagen und Strasse sowie zur Aufwertung des Strassenraumes für alle Verkehrsteilnehmenden* am 14. September 2016 überwiesen. Die UVEK hat sich an ihren Sitzungen vom 24. August, 7. September und 2. November mit dem Geschäft auseinandergesetzt.

Die UVEK hat sich das Projekt ausführlich erläutern lassen. Sie stellt fest, dass die Verkehrskapazität mit der Neukonzeption des Viertelkreises (vgl. Kapitel 1) erhöht wird. Mit vier weiteren Themen hat sie sich vertiefter auseinandergesetzt: Der Mitfinanzierung durch den Bund (vgl. Kapitel 2.1), dem Velo-Gegenverkehr in der Gundeldingerstrasse (vgl. Kapitel 2.2), der Parkplatzbilanz des Projekts (vgl. Kapitel 2.3) und der ÖV-Haltestelle Mönchsbergerstrasse (vgl. Kapitel 2.4). Zu Letzterem stellt sie dem Grossen Rat einen Änderungsantrag.

2.1 Mitfinanzierung durch den Bund

Gemäss Ratschlag beteiligt sich der Bund an den im Agglomerationsprogramm zweiter Generation mit Priorität A eingestuften Massnahmen „Verkehrssteuerung und flankierende Massnahmen Anschluss Basel-City - Basel SBB - Gundeldinger Quartier - ABAC“ sowie „Basel-Dreispitz: Knotenanpassungen“ mit maximal 35% der Gesamtkosten. Dies wären bei der ersten Massnahme (Abschnitt Zwinglihaus / Gundeldingerstrasse) bis zu CHF 2.72 Mio., bei der zweiten Massnahme (Abschnitt Viertelkreis / Reinacherstrasse) bis zu CHF 3.08 Mio. (jeweils zuzüglich Mehrwertsteuer und Teuerung). Bei den im Ratschlag genannten Kosten handelt es sich um Bruttobeträge. Die vom Bund gesprochenen Gelder werden dem Projekt erst nachträglich gutgeschrieben.

Gemäss Aussage des Vorstehers des Bau- und Verkehrsdepartements gegenüber der UVEK ist derzeit nicht davon auszugehen, dass der Gundeli-Tunnel (ABAC) (wenn überhaupt) vor dem Jahr 2040 gebaut wird. Das Projekt macht nur zusammen mit den auf Baselbieter Boden liegenden stadtnahen Tangenten Binninger und Allschwiler Tunnel Sinn. Ursprünglich ist man von einem Realisierungshorizont 2034 ausgegangen. Nach der Ablehnung der ELBA-Vorlage im Kanton Basel-Landschaft ist dies aber nicht mehr realistisch.

Einige Mitglieder der UVEK gehen davon aus, dass die Bundesgelder für die erste Massnahme in einem direkten Zusammenhang zum Projekt ABAC stehen. Ohne den Gundeli-Tunnel besteht keine zwingende Notwendigkeit für flankierende Massnahmen. Realisiert der Kanton diese trotzdem, ist davon auszugehen, dass sich der Bund nicht an der Finanzierung beteiligt.

Gemäss Verwaltung kann der Antrag auf Mitfinanzierung durch den Bund beim Agglomerationsprogramm erst nach einem rechtskräftigen Beschluss eingereicht werden. Ob sich der Bund an

der Finanzierung der als flankierend bezeichneten Massnahmen beteiligt, lässt sich mit anderen Worten nicht vor dem Beschluss des Grossen Rates definitiv klären.

2.2 Velo-Gegenverkehr

Der mit dem Projekt vorgesehene Velo-Gegenverkehr in der Gundeldingerstrasse endet am Knoten Gundeldingerstrasse / Gundeldingerrain / Thiersteinerallee. Die UVEK hat sich bezüglich einer möglichen, ausserhalb des Projektperimeters liegenden Fortsetzung sowie dem Linksabbiegen aus dem Gundeldingerrain in die Gundeldingerstrasse für Velofahrende erkundigt. Gemäss Auskunft der Verwaltung wäre ein Weiterziehen des Velostreifens bis zur Achilles Bischoff-Strasse grundsätzlich möglich, ginge aber zu Lasten von etwa 15 Parkplätzen. Es müssten zudem einige kleinere bauliche Anpassungen vorgenommen werden.

In der UVEK wurde kein Antrag auf eine entsprechende Ausweitung des Projekts gestellt.

2.3 Parkplätze

In der Gundeldingerstrasse werden die Parkplätze für Autos neu in Fahrtrichtung angeordnet, also auf der rechten Strassenseite. Dies erleichtert das Ein- und Ausparkieren. Vorgesehen sind 22 Parkplätze in der blauen Zone – zwei mehr als heute. Die heutigen sieben Güterumschlagsfelder und gleichzeitig Nacht-Parkplätze werden aufgehoben, dafür nimmt die Länge der für den reinen Güterumschlag verfügbaren Fläche von 50 auf 220 Meter zu. Noch offen ist, ob von den 22 Parkplätzen deren vier beim Zwinglihaus tagsüber als Kurzzeit- und in der Nacht als Nacht-Parkplätze signalisiert werden.

Insgesamt kann man in der Gundeldingerstrasse von einer ausgeglichenen Parkplatzbilanz sprechen. Auf der Nordseite der Strasse rittlings auf dem Trottoir parkierte Autos wären mit Einschränkungen für den Fuss- und Veloverkehr verbunden. Die Velofahrenden müssten zwischen den Tramschienen fahren, und die zu Fuss gehenden hätten nur noch 1.5 Meter Platz auf dem Trottoir. Dies wäre nicht normgerecht. Faktisch besteht also kein Platz für (Nacht-) Parkplätze auf dieser Strassenseite. Erlaubt sein wird aber der Güterumschlag. Es hat dort viele Wohnhäuser, aber keine Geschäfte, die auf Kunden-Parkplätze angewiesen wären.

Im Abschnitt Reinacherstrasse Mitte müssen gemäss Ratschlag 17 Parkplätze in der blauen Zone aufgehoben werden – 13 in der Reinacherstrasse und vier im Leimgrubenweg. Zwei neue können nördlich des Viertelkreises geschaffen werden. Nur mit dem Verzicht auf diese Parkplätze sind Fahrspuren mit einer normgerechten Breite von 3.25 Metern und Velomassnahmen möglich (vgl. Kapitel 1). Trotz hohem Verkehrsaufkommen sind die Fahrspuren heute nur 2.5 bzw. 3 Meter breit. Es verkehren im Umfeld des Dreispitz viele Lastwagen. Die Reinacherstrasse ist im fraglichen Abschnitt nicht nur zu schmal, sondern für Velofahrende geradezu gefährlich.

Der Verlust von Parkplätzen in der Reinacherstrasse hat bei einigen Mitgliedern der UVEK zu Unmut geführt. Sogar ein Antrag auf Rückweisung des Ratschlags stand im Raum. Die Verwaltung hat darauf hingewiesen, dass eine Rückweisung nichts an der Situation ändern würde: Lehnt der Grosse Rat die Umgestaltung von Gundeldingerstrasse, Viertelkreis und Reinacherstrasse ab, kommt es zu einer Sanierung im Bestand. Aufgrund der geltenden Normen müssten die Parkplätze auch dann aufgehoben werden. Die Polizei besteht aus Sicherheitsgründen auf breiteren Fahrspuren.

Die UVEK hat die Verwaltung in der Folge beauftragt, in der unmittelbaren Umgebung nach Ersatzstandorten für die wegfallenden 15 Parkplätze zu suchen. Diese Abklärungen haben gezeigt, dass bereits überall Parkplätze markiert sind, wo sich solche theoretisch markieren lassen. Aufgrund der Normen zu Sichtverhältnissen und Fahrbahnbreiten müssen tendenziell eher bestehende Parkplätze aufgehoben werden als dass neue geschaffen werden können. Nördlich des Viertelkreises in der Reinacherstrasse werden mit dem vorliegenden Projekt zwei Parkplätze geschaffen; weitere Möglichkeiten gibt es nicht. Südlich des Viertelkreises ist der Strassenquerschnitt zu klein. In der Jakobsbergerstrasse können bei einer Fahrbahnbreite von 5.5 Metern kei-

ne weiteren Parkplätze markiert werden, ohne den Busverkehr zu behindern. Auch in Jakobsbergholzweg und Hechtliacker hat es an allen möglichen Standorten bereits heute Parkplätze.

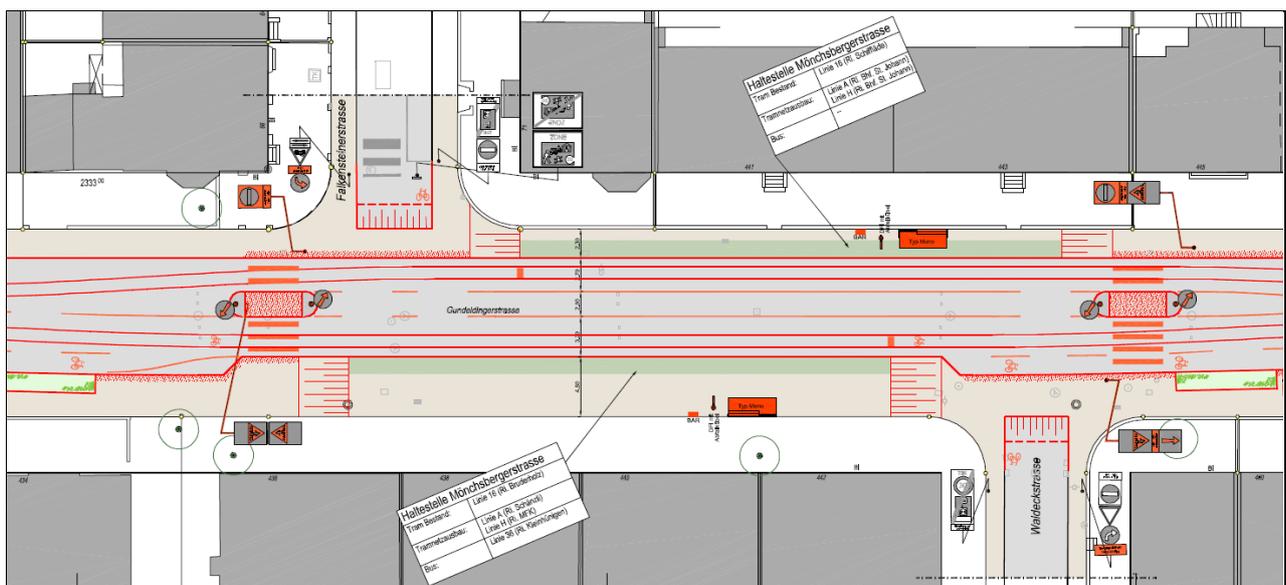
Die Nutzung von Parkplätzen auf dem Areal der Christoph Merian Stiftung (CMS) als Nacht-Parkplätze für Anwohner stösst bei der CMS auf Ablehnung. Die CMS verweist auf bestehende Mietverträge mit Gewerbebetrieben. Die von der CMS an Dritte vermieteten Dauerparkplätze sind alle belegt. Dennoch besteht gemäss Verwaltung im Gundeldinger Quartier keine akute Parkplatznot. Indiz dafür sind die vielen freien Einstellhallenplätze, die zur Miete ausgeschrieben sind.

Die negative Parkplatzbilanz hat einige Mitglieder der UVEK dazu bewogen, sich bei der Abstimmung über das Gesamtprojekt der Stimme zu enthalten. Sie sehen zwar die positiven Aspekte des Projekts auch für den MIV, möchten mit ihrer Stimmenthaltung aber gegen den fortlaufenden Parkplatzabbau in der Stadt Basel protestieren. Entgegnet wurde dieser Haltung, dass man den Verlust von 15 Parkplätzen ins Verhältnis zum Nutzen stellen sollte, den das Projekt für den MIV generiert. Die Verkehrskapazität werde im Widerspruch zum Gegenvorschlag zur Städteinitiative erhöht. Es handle sich deshalb insbesondere bei der Umgestaltung des Viertelkreises um alles andere als ein „rot-grünes Anliegen“. Im Gundeli habe es notabene genug Parkplätze in privaten Einstellhallen. Ein Recht auf einen Parkplatz auf Allmend könne niemand geltend machen. Bedauert wird von allen politischen Lagern, dass es der CMS nicht möglich ist, (weitere) Parkplätze auf ihrem Areal für eine öffentliche Nutzung (allenfalls auch nur in der Nacht) zur Verfügung zu stellen.

2.4 Velolichtinsel an Haltestelle Mönchsbergerstrasse

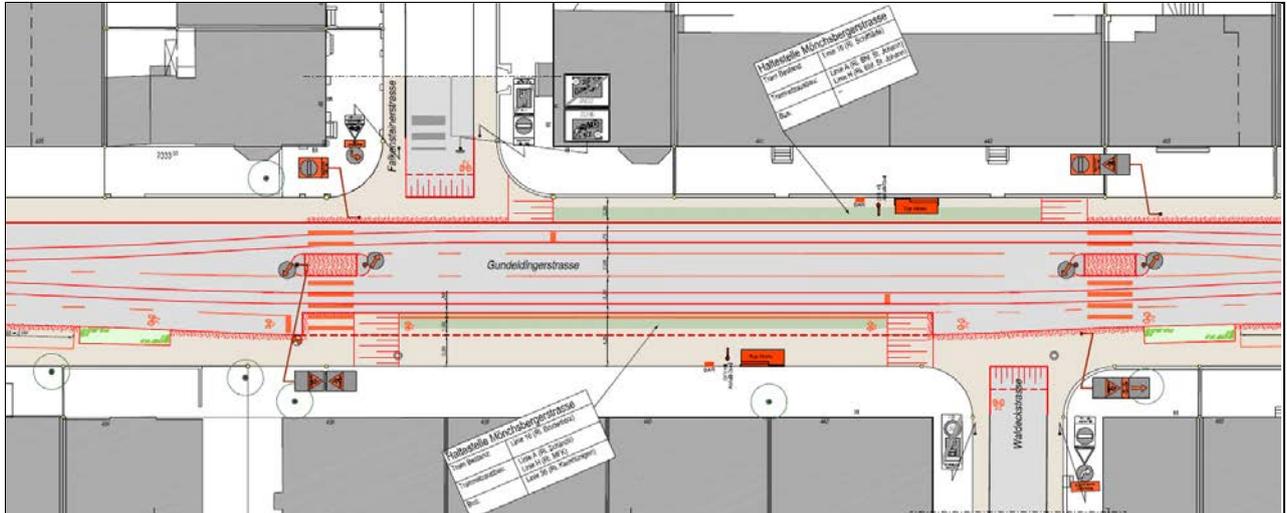
Die Haltestelle Mönchsbergerstrasse wird mit der Umgestaltung von einer Insel- zu einer behindertengerechten Kaphaltestelle. Weil sich das Tramgleis in der Strassenmitte befindet und zwischen Schienen und Trottoir der Velostreifen liegt, sieht das Projekt des Regierungsrats im Bereich der Haltestelle eine Verbreiterung des Trottoirs vor. Es soll nach vorne zum Tramgleis gezogen werden. Die Alternative – ein Heranführen des Tramgleises zum Trottoir – hätte eine Aufhebung des Velostreifens vor und nach der Haltestelle und den Verlust einiger Parkplätze zur Folge. Mit der Verbreiterung des Trottoirs im Bereich der Haltestelle kann der Velostreifen bis kurz vor der Haltestelle aufrecht erhalten werden; das Tram nähert sich den Velofahrenden nicht an. Bei der Haltestelle müssen die Velofahrenden aber entweder zwischen Gleis und Haltekante oder zwischen den Tramschienen fahren (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Haltestelle Mönchsbergerstrasse gemäss Ratschlag



Weil es sich bei der Gundeldingerstrasse um eine Velo-Basisroute handelt und das Verkehrsaufkommen relativ hoch ist, hat die UVEK die Realisierung einer Velo-Lichtinsel in Fahrtrichtung Viertelkreis erörtert. Die Velofahrenden würden bei dieser Lösung über den dem Trottoir vorgelagerten Wartebereich geführt. Die Verwaltung hat der UVEK entsprechend angepasste Pläne vorgelegt (vgl. Abbildung 2).

Abbildung 2: Haltestelle Mönchsbergerstrasse mit Velo-Lichtinsel



Eine Velo-Lichtinsel existiert heute in Basel erst an der Tramhaltestelle Hünigerstrasse. Sie ist auf Anregung der UVEK gebaut worden (vgl. Bericht Nr. 10.2209.02 zum Ratschlag Elsässerstrasse und Hünigerstrasse [...] vom 2. März 2011). Aufgrund eines umfassenden Monitorings zieht der Regierungsrat ein insgesamt positives Fazit und empfiehlt Velo-Lichtinseln für weitere Haltestellen, sofern drei Voraussetzungen erfüllt sind. Erstens muss es sich um eine Haltestelle in Seitenlage handeln, an deren Haltekante eine im Teilrichtplan Velo definierte Veloroute durchführt. Zweitens soll die verfügbare Breite im Haltestellenbereich bei tiefem Fussgängeraufkommen im Längsverkehr mindestens fünf Meter, im Normalfall sechs Meter betragen. Bei grösseren Breiten ist auch eine Veloführung hinter der Haltestelle zu prüfen. Dritte Voraussetzung ist schliesslich ein geringes bis moderates Fahrgastaufkommen mit durchschnittlich weniger als 3'000 ein- und aussteigenden Personen pro Tag.

An stark frequentierten Haltestellen und an Haltestellen mit wenig Platz funktionieren Velo-Lichtinseln nicht. An der Mönchsbergerstrasse sind die erste und dritte Bedingung eindeutig erfüllt, die zweite mit einer Breite von 4.8 Metern nur knapp. Dennoch ist es aus Sicht der Verwaltung gut möglich, an dieser Haltestelle eine Velo-Lichtinsel einzurichten.

Gemäss Entscheid des Regierungsrats sollen im Kanton BS alle künftigen Velo-Lichtinseln mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet werden, auch wenn es nicht erlaubt ist, an einem stehenden Tram vorbeizufahren. Deshalb und aufgrund kleinerer baulicher Anpassungen wäre eine Velo-Lichtinsel an der Haltestelle Mönchsbergerstrasse mit Mehrkosten von 150'000 CHF verbunden. Die UVEK ist überzeugt, dass diese Lösung der Sicherheit der Velofahrenden dient. Sie beantragt dem Grossen Rat mit 8:2 Stimmen, zur Realisierung der Velo-Lichtinsel zusätzliche Ausgaben von CHF 150'000 zu bewilligen. Aus Platzgründen lässt sich diese Lösung nur auf einer Strassenseite realisieren. In Fahrtrichtung Zwinglihaus ist die Kaphaltestelle wegen des dort fehlenden Autoverkehrs weniger problematisch.

Die UVEK hält fest, dass die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes auf Kantonsgebiet den Bau zahlreicher weiterer Kaphaltestellen mit hoher Haltekante nach sich ziehen wird. Velo-Lichtinseln werden dabei nicht die Regel, sondern die Ausnahme sein. Die UVEK erwartet aber vom Regierungsrat, dass er bei künftigen Projekten die Möglichkeit von Velo-Lichtinseln jeweils in Betracht zieht und wo möglich zur Realisierung vorschlägt.

3. Antrag

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 2 dieses Berichts beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 7:0 Stimmen bei drei Enthaltungen die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfs. Die von ihr gewünschte Projektanpassung (Velo-Lichtinsel an der Haltestelle Mönchsbergerstrasse in Fahrtrichtung Viertelkreis) erhöht die Gesamtausgaben um CHF 150'000 auf CHF 23'196'000.

Den vorliegenden Bericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 7. Dezember 2016 mit 13:0 Stimmen verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Michael Wüthrich
Präsident

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Ratschlag Gundeldingerstrasse Ost und Reinacherstrasse Mitte

zur Anpassung an die gesetzlichen und verkehrstechnischen Vorgaben und zur Aufwertung des Strassenraumes im Rahmen anstehender Erhaltungsmassnahmen an Schiene, Werkleitungen, Abwasserableitungsanlagen sowie Strasse

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt beschliesst nach Einsichtnahme in den Ratschlag Nr. 16.0977.01 des Regierungsrats vom 22. Juni 2016 sowie den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 16.0977.02 vom 7. Dezember 2016

einen Gesamtbetrag von 23'196'000 Franken zur Anpassung an die gesetzlichen und verkehrstechnischen Vorgaben und zur Aufwertung des Strassenraumes im Knotenbereich Zwinglihaus, in der Gundeldingerstrasse zwischen Thiersteinallee und Reinacherstrasse, im Knotenbereich Viertelkreis und in der Reinacherstrasse zwischen Prag-Strasse und Jakobsbergerholweg im Rahmen anstehender Erhaltungsmassnahmen an Schiene, Werkleitungen, Abwasserableitungsanlagen sowie Strasse. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:

- Fr. 2'400'000 neue Ausgaben für die baulichen Massnahmen zugunsten des Fuss-, Velo- und motorisierten Verkehrs im Abschnitt A+B (Knoten Zwinglihaus und Gundeldingerstrasse), zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“
- Fr. 2'990'000 neue Ausgaben für die baulichen Massnahmen zugunsten des Fuss-, Velo- und motorisierten Verkehrs im Abschnitt C+D (Knoten Viertelkreis und Reinacherstrasse), zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“
- Fr. 1'129'000 neue Ausgaben für bauliche Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs im Abschnitt A+B (Knoten Zwinglihaus und Gundeldingerstrasse), zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „öffentlicher Verkehr“
- Fr. 804'000 neue Ausgaben für bauliche Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs im Abschnitt C+D (Knoten Viertelkreis und Reinacherstrasse), zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „öffentlicher Verkehr“
- Fr. 347'000 neue Ausgaben für den Einbau von Schienenkopfbeneitzungsanlagen im Abschnitt A+B (Knoten Zwinglihaus und Gundeldingerstrasse), zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „öffentlicher Verkehr“, Rahmenausgabenbewilligung Lärminderungsmassnahmen der BVB, Gleisschmieranlagen
- Fr. 569'000 neue Ausgaben für den Einbau von Schienenkopfbeneitzungsanlagen im Abschnitt C+D (Knoten Viertelkreis und Reinacherstrasse), zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „öffentlicher Verkehr“, Rahmenausgabenbewilligung Lärminderungsmassnahmen der BVB, Gleisschmieranlagen
- Fr. 2'000 als jährliche Folgekosten nach der Fertigstellung für die Pflege der Bäume und Vegetationsflächen im Abschnitt A+B (Knoten Zwinglihaus und Gundeldingerstrasse), zulasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements
- Fr. 12'000 als jährliche Folgekosten nach der Fertigstellung für die Pflege der Bäume und Vegetationsflächen im Abschnitt C+D (Knoten Viertelkreis und Reinacherstrasse), zulasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements

- Fr. 760'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Standard im Abschnitt A+B (Knoten Zwinglihaus und Gundeldingerstrasse), zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strasse
- Fr. 1'475'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Standard im Abschnitt C+D (Knoten Viertelkreis und Reinacherstrasse), zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strasse
- Fr. 1'620'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Abwasserableitungsanlagen gemäss dem heutigen Standard im Abschnitt A+B (Knoten Zwinglihaus und Gundeldingerstrasse), zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Abwasserableitungsanlagen
- Fr. 334'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Lichtsignalanlagen gemäss dem heutigen Standard im Abschnitt A+B (Knoten Zwinglihaus und Gundeldingerstrasse), zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Lichtsignalanlagen
- Fr. 55'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Lichtsignalanlagen gemäss dem heutigen Standard im Abschnitt C+D (Knoten Viertelkreis und Reinacherstrasse), zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Lichtsignalanlagen
- Fr. 7'790'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der ÖV-Infrastruktur gemäss dem heutigen Standard im Abschnitt A+B (Knoten Zwinglihaus und Gundeldingerstrasse), zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „öffentlicher Verkehr“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Schiene
- Fr. 2'909'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der ÖV-Infrastruktur gemäss dem heutigen Standard im Abschnitt C+D (Knoten Viertelkreis und Reinacherstrasse), zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „öffentlicher Verkehr“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Schiene

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

Für den Kostenanteil des Bundes (Mitfinanzierung Agglomerationsprojekte) zum Gesamtprojekt tritt der Kanton in Vorleistung, weshalb der Anteil des Bundes Teil des Ratschlags ist. Bei den genannten Beträgen handelt es sich entsprechend um Bruttobeträge. Die vom Bund gesprochenen Gelder werden dem Projekt nachträglich gutgeschrieben und den jeweiligen Positionen anteilmässig in Abzug gebracht.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.