



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

## **Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission**

An den Grossen Rat

**08.1849.02**

Basel, 25 März 2009

Kommissionsbeschluss  
vom 25. März 2009

### **Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (Kommissionsmehrheit)**

**zum Ausgabenbericht 08.1849.01 Gleisanpassung St. Johannis-  
Vorstadt**

und

### **Bericht der Kommissionsminderheit**

## 1. Ausgangslage

Die St. Johannis-Vorstadt ist eine historisch bedingt schmale Altstadtstrasse. Für den Individualverkehr (auch für die Velofahrenden) gilt ein Einbahnregime, die Tramlinie Nr. 11 hingegen verkehrt in beide Richtungen. Aufgrund der Platzverhältnisse liegt der Abstand zwischen den beiden Tramgleisen in einem Abschnitt der Strasse beim absoluten Minimum. Weil die neue Generation von Trams breiter ist als die älteren Typen, dürfen die Combinos dort gemäss Auflage des Bundesamtes für Verkehr kein anderes Tram kreuzen. Da die Linie 11 nicht mit Combinos betrieben wird, kommt diese Einschränkung heute nur in Ausnahmesituationen zum Tragen und ist daher relativ unproblematisch. Dies ändert sich in Zukunft, wenn die Baselland Transport AG (BLT) auf der Linie 11 Tramzüge des Typs Tango einsetzt.

Ein Kreuzungsverbot für Trams in der St. Johannis-Vorstadt führt gemäss den für das Tramnetz im Kanton Basel-Stadt zuständigen BVB zu betrieblichen Einschränkungen auf diesem zentrumsnahen Streckenabschnitt. Verspätungen auf der Linie 11 würden sich auch auf andere Linien und letztlich auf die Fahrplanstabilität des gesamten Netzes negativ auswirken. Der Regierungsrat beantragt deshalb einen Kredit von CHF 1,1 Mio. zur Anpassung der Gleisabstände an die Erfordernisse der neuen Fahrzeugtypen.

## 2. Kommissionsbehandlung

Der Grosse Rat hat den Ausgabenbericht 08.1849.01 zur Gleisanpassung in der St. Johannis-Vorstadt am 7.1.2009 an die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Die UVEK hat sich an ihren Sitzungen vom 18.2.09, 11.3.09 und 25.3.09 mit dem Geschäft auseinandergesetzt. Sie hat dabei Regierungsrat Hans-Peter Wessels, Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartements (BVD), Urs Hanselmann, Direktor der BVB, Georg Vischer, Vizedirektor der BVB, Alain Groff, Leiter der Dienststelle Mobilität im BVD sowie Martina Münch, Leiterin Gestaltung Stadtraum Verkehr im Hochbau- und Planungsamt (BVD), angehört und befragt.

Im Rahmen der Behandlung des Geschäfts stellte sich heraus, dass eine Mehrheit der UVEK das im Ausgabenbericht dargestellte Projekt unterstützt, eine Minderheit hingegen den Ausgabenbericht an den Regierungsrat zurückweisen möchte. Die Argumente der Kommissionsmehrheit sind in Kapitel 3 dargestellt, diejenigen der Minderheit in Kapitel 4.

Zur Kommissionsmehrheit gehören: Brigitte Heilbronner, Stephan Luethi-Brüderlin, Heiner Vischer, Jörg Vitelli, Michael Wüthrich und Christoph Wydler.

Zur Kommissionsminderheit gehören: Toni Casagrande, Christian Egeler, Stephan Gassmann, Bruno Jagher und Aeneas Wanner.

## 3. Erörterungen der Kommissionsmehrheit

Die Tramlinie 11 durchquert die Basler Innenstadt zwischen Schifflande und Aeschenplatz. Bereits im laufenden Jahr will die BLT auf ihr einzelne Tramzüge des Typs Tango einsetzen. Das Kreuzungsverbot in der St. Johannis-Vorstadt für die Tangos mit allen anderen Trams – auch den älteren Typen – hat betrieblich die gleiche Wirkung wie eine Einspurstrecke. Verspätungen wirken sich negativ auf die Umsteigebeziehungen zu mehreren anderen Linien

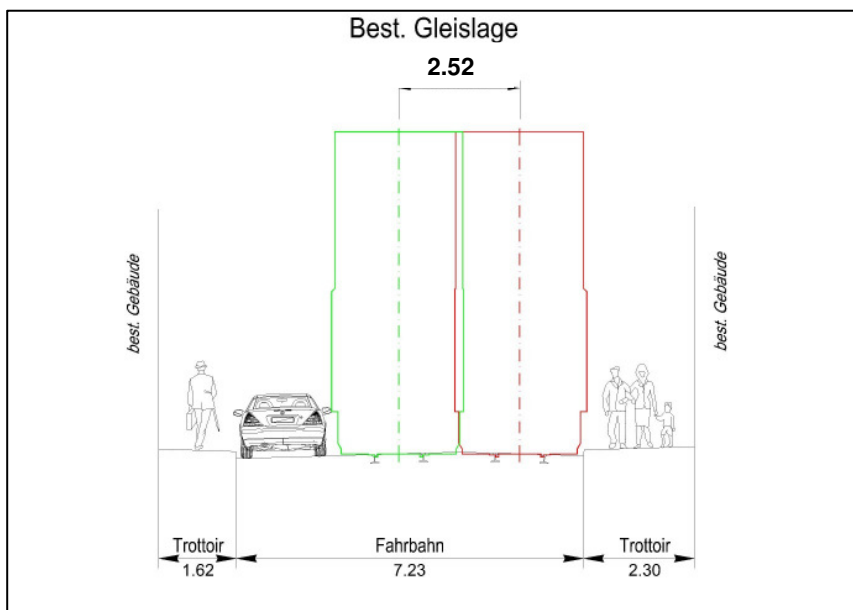
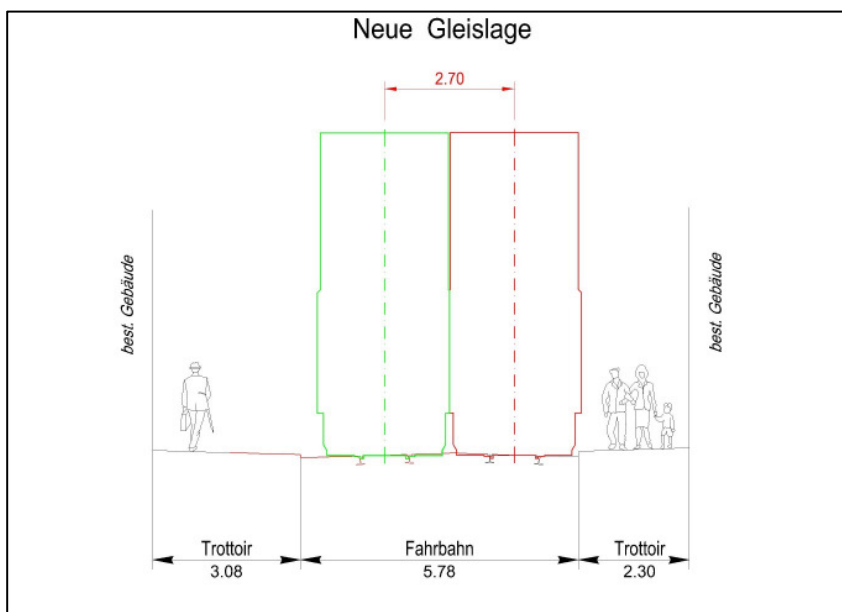
aus. Eine de facto Einspurstrecke mitten im Streckenverlauf der bezüglich Fahrgastaufkommen am stärksten belasteten Tramlinie und einer wichtigen Umleitungsrouten ist aus Sicht der Kommissionsmehrheit deshalb zumindest suboptimal.

### 3.1 Projektvorschlag

Das im Ausgabenbericht skizzierte Projekt hat zum Ziel, das Kreuzungsverbot in der St. Johannis-Vorstadt aufzuheben. Unter drei evaluierten handelt es sich dabei um die Minimalvariante. Verschoben werden soll nur eines der beiden Gleise. Geprüft wurde als Maximalvariante auch eine Einmitten beider Gleise in den Strassenraum sowie eine Zwischenvariante. Diese kämen jedoch deutlich teurer zu stehen als der jetzige Vorschlag – eine Einmitten beider Gleise vermutlich etwa doppelt so teuer. Wird nur ein Gleis verschoben, muss auch nur ein Trottoirrand angepasst werden. Allerdings entspricht der Abstand zwischen Trottoir und Tramgleis auf der Rheinseite mit der Minimalvariante den internen Normen der BVB nach wie vor nicht.

Ein Grund, warum sich der Regierungsrat neben dem Kostenargument für die Minimalvariante ausspricht, ist der vom Tiefbauamt als gut bezeichnete Zustand der Strasse. Es drängt sich mit der Spreizung der Gleise keine gleichzeitige Sanierung der Strasse auf. Auch die Tramgleise haben noch eine Lebensdauer von 15 bis 20 Jahren. Deshalb soll lediglich die für den uneingeschränkten Fahrbetrieb zwingend notwendige Anpassung vorgenommen werden: Eine Verschiebung der Gleisachse in Fahrtrichtung Schifflande auf einer Länge von 130 Metern (zwischen den Liegenschaften Nr. 7 und Nr. 27) um maximal 18 Zentimeter zum Strassenrand.

Zusammen mit der Verschiebung der Gleisachse soll der Trottoirrand in diesem Abschnitt normgerecht ausgestaltet werden – was im übrigen Teil der Strasse heute wie auch in Zukunft nicht der Fall ist. Die Abbildungen 1 und 2 visualisieren die bestehende und die neue Gleislage. Das Trottoir wird breiter, dafür fallen insgesamt etwa 18 Parkplätze (acht in der blauen, zehn in der gelben Zone) weg. Auf der Seite zum Rhein (in den Abbildungen rechts) ändert sich nichts. Dort ragt das Lichtraumprofil der Trams der neuesten Generation heute wie in Zukunft leicht in das Trottoir hinein. Verhindern liesse sich dies nur mit der Einmitten beider Gleise in die Strassenmitte.

**Abbildung 1: Bestehende Gleislage****Abbildung 2: Neue Gleislage**

Gemäss Ausgabenbericht wird im Rahmen der Detailprojektierung angestrebt, die Anwohnerparkplätze zu erhalten und mittels Markierung auf den Trottoirs zu realisieren. Das Angebot an Velo-/Mofastellflächen wird verbessert, bestehende Felder für den Güterumschlag nicht mehr markiert. Stattdessen soll der Güterumschlag – wo es die Platzverhältnisse erlauben – auf dem Trottoir zugelassen werden.

Im Rahmen der Behandlung des Geschäfts hat die UVEK beim Bau- und Verkehrsdepartement einen Detailplan verlangt, auf dem alle Änderungen ersichtlich sind (vgl. Anhang zu diesem Bericht). Anhand dieses Plans lässt sich feststellen, dass

- Veloabstellplätze auf dem Trottoir geschaffen,
- acht Parkplätze zu Gunsten eines breiteren Trottoirs aufgehoben,
- die Trottoirs zur Anlieferung benutzt werden,
- darauf aber keine permanenten Parkplätze markiert werden sollen.

Die räumlichen Gegebenheiten ermöglichen es nach der Verschiebung des einen Tramgleises nicht mehr, Parkplätze und Trottoirs nebeneinander anzuordnen (vgl. Abbildung 2). Die Kommissionsmehrheit begrüsst es ausdrücklich, dass kein Kompromiss gesucht wird, indem das Trottoir zum Parkieren von Autos freigegeben wird. Sie verweist an dieser Stelle auf die unhaltbaren Zustände an der Güterstrasse. Trottoirs sollen grundsätzlich den Fussgängern vorbehalten bleiben. Die Kommissionsmehrheit erwartet, dass das Parkieren auf dem Trottoir nicht nur durch Signalisation eines Parkverbots, sondern auch durch mechanische oder bauliche Massnahmen verhindert wird. Der Güterumschlag muss dabei möglich bleiben.

Wichtig ist der Kommissionsmehrheit auch, darauf hinzuweisen, dass die Umgestaltung entgegen den Versprechungen im Ausgabenbericht zu einem Verlust aller heutigen acht Parkplätze in der blauen und zehn Parkplätze in der gelben Zone führt. Auch gegenüber den Anwohnern wurde bei der Vorstellung des Projekts offenbar etwas anderes kommuniziert.

Die Umgestaltungsarbeiten dauern – unter Aufrechterhaltung des Trambetriebs – zwei bis drei Monate. Sie sollen im Verlauf des Jahres 2009 ausgeführt werden.

### **3.2 Variante Lichtsignalanlage**

Der heutige Fahrplan der Linie 11 sieht grundsätzlich keine Kreuzungen von Tramzügen in der St. Johannis-Vorstadt vor. Trotzdem akzeptiert das Bundesamt für Verkehr die heutige Situation bei regelmässigem Einsatz von Tango-Trams in der St. Johannis-Vorstadt gemäss Aussagen der BVB aus Sicherheitsgründen nicht mehr.

Als „light“-Variante – statt einer Verschiebung eines Gleises – hat die UVEK das Anbringen einer Lichtsignalanlage erörtert. Mit einer Lichtsignalanlage könnte dem Aspekt Sicherheit einigermaßen Genüge getan werden – nicht ausgeschaltet wäre allerdings der Risikofaktor Mensch. Im Vergleich zu einer lichtsignalgesicherten Einspurstrecke stellt ein lichtsignalgesichertes Kreuzungsverbot ein höheres Risiko dar. Zudem könnten mit einer Lichtsignalanlage die betrieblichen Nachteile nicht beseitigt werden. Aus diesen Gründen hat die UVEK die rein signaltechnische Lösung des Problems verworfen.

### **3.3 Variante Spitalstrasse**

Der Grosse Rat hat am 16.1.2008 einen Anzug von Christian Egeler und Konsorten betreffend Tramverlegung in die Spitalstrasse (07.5347.01) an den Regierungsrat überwiesen. Der Anzug fordert eine Verlegung der Tramlinie von der St. Johannis-Vorstadt in die Spitalstrasse. Der Regierungsrat beantwortet den Anzug nicht zusammen mit dem vorliegenden Aus-

gabenbericht, verspricht darin jedoch, die Verlegung zusammen mit anderen möglichen Anpassung oder Ergänzung des Tramnetzes im Raum Universität / Spitäler zu prüfen.

Die UVEK fordert den Regierungsrat auf, die Entwicklung des Tramnetzes im St. Johann mit hoher Priorität voranzutreiben. Erfahrungen aus vergleichbaren Vorhaben zeigen, dass für den Bau von neuen Tramgleisen vom Zeitpunkt der ersten Studien bis zur Betriebsaufnahme mit mindestens acht bis zehn Jahren gerechnet werden muss.

Der Regierungsrat will diesbezüglich in den nächsten Jahren Grundsatzentscheide fällen, wie er im ÖV-Programm 2010 bis 2013 ankündigt. Erst danach kann in die Vorprojekt-Phase eingestiegen werden. Eine Verlegung der Linie 11 in die Spitalstrasse ist deshalb allenfalls eine längerfristige Option. Das vorliegende technische Problem ist allerdings kurzfristiger Natur und muss aus Sicht einer Mehrheit der UVEK auch kurzfristig gelöst werden.

### **3.4 Schlussfolgerungen**

Die Mehrheit der UVEK kommt zum Schluss, dass der gesetzlich vorgeschriebene Sicherheitsabstand zwischen den beiden Gleisen in der St. Johannis-Vorstadt baldmöglichst hergestellt werden muss, damit auf der ganzen Strecke ein ungehindertes Kreuzen von Tramtypen der neuesten Generation möglich ist. Sie empfiehlt dem Grossen Rat deshalb, dem vorliegenden Ausgabenbericht ohne Änderung zuzustimmen.

Aufgrund der längerfristigen Option einer Verlegung der Tramlinie 11 von der St. Johannis-Vorstadt in die Spitalstrasse erachtet es die Kommissionmehrheit aus finanziellen Gründen als richtig, zum jetzigen Zeitpunkt nur eines der beiden Gleise zu verschieben – und aus Sicherheits- und Qualitätsgründen als nicht angezeigt, bis zu einer allfälligen Verlegung der Linie mit einem Kreuzungsverbot zu leben. Sollte die Verlegung in die Spitalstrasse dereinst Tatsache werden, würde die Strecke durch die St. Johannis-Vorstadt weiterhin als Ausweichroute dienen. Die jetzige – vergleichsweise bescheidene – Investition von CHF 1,1 Mio. wäre also nicht „verloren“. Überdies wären die jetzigen Ausgaben zum Zeitpunkt der Verlegung der Linie zumindest teilweise schon amortisiert.

Die Kommissionmehrheit regt an, im Detailprojekt eine etwas stärkere Verschiebung des Gleises in Fahrtrichtung Schiffflände zu prüfen. Dies vor dem folgenden Hintergrund: Sollte die Verlegung der Linie in die Spitalstrasse nicht umgesetzt werden, könnte das rheinseitige Gleis, wenn es in etwa 15 Jahren altershalber ersetzt werden muss, ebenfalls verschoben werden. Damit wäre das in Kapitel 3.1 angesprochene Lichtraumprofil-Problem beseitigt.

#### **4. Antrag der Kommissionsmehrheit an den Grossen Rat**

Die Kommissionsmehrheit der UVEK beantragt dem Grossen Rat mit 6:0 Stimmen die Annahme des beiliegenden Beschlussentwurfs. Sie hat den Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Kommissionsmehrheit

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Wüthrich', written in a cursive style.

Michael Wüthrich  
Präsident

## 5. Erörterungen der Kommissionsminderheit

Die St. Johannis-Vorstadt ist eine enge Altstadt-Strasse. Die üblichen Normen werden nicht nur im Abstand der beiden Gleisachsen unterschritten, sondern auch die Trottoirbreiten sind auf beiden Seiten vielerorts zu klein. Der Normabstand der Gleise zu den Trottoirs wird auf der gesamten Länge der vorderen St. Johannis-Vorstadt unterschritten.

Nach Bekannt werden der Umgestaltungsabsichten in der St. Johannis-Vorstadt formierte sich 2007 eine Planungsgruppe, die sich im Namen von 131 Anwohnern und Grundeigentümern aktiv für eine Verlegung der Tramlinie 11 in die Spitalstrasse einsetzt und die sich gegen eine Umgestaltung der St. Johannis-Vorstadt ohne übergeordnete Planung wehrt.

An einer gut besuchten Veranstaltung am 9.12.2008 präsentierte das BVD das Projekt interessierten Anwohnern der St. Johannis-Vorstadt, welche mehrheitlich gegen das Projekt votierten. Auch die anwesenden Vertreter verschiedener Interessenvereinigungen bemängelten unisono das Vorgehen und forderten die Integration in eine übergeordnete Planung unter Einbezug der Anwohner.

Neben der geforderten Verlegung der Tramlinie 11 in die Spitalstrasse und den dortigen Neubauten (Universitätskinderspital beider Basel, Schällemätteli-Areal) sind insbesondere folgende Entwicklungen für die St. Johannis-Vorstadt relevant.

- Initiative für eine Tramlinie über die Johanniterbrücke
- Tramlinie über den Petersgraben

### 5.1 Vier Gründe für eine Rückweisung

Aus Sicht der Kommissionsminderheit ist der vorliegende Ausgabenbericht an den Regierungsrat zurückzuweisen, weil

1. das Projekt nicht mit der Planung des Umfelds koordiniert ist,
2. eine unbefriedigende Lösung als Minimalprojekt realisiert werden soll,
3. Dringlichkeit nicht gegeben ist und
4. die Informationsweise nicht korrekt ist.

#### 5.1.1 Unkoordinierte Planung, unbefriedigende Lösung

Angesichts der nicht vorhandenen Dringlichkeit soll vor einer Gleisanpassung unbedingt abgeklärt werden, ob eine Verlegung der Tramlinie 11 in die Spitalstrasse machbar ist und was für Auswirkungen die anderen Tramprojekte (Johanniterbrücke und Petersgraben) auf die St. Johannis-Vorstadt haben. Dies ist bis heute überhaupt nicht erfolgt, sollte aber – wenn man mit der Planung endlich beginnt – in zwei Jahren problemlos möglich sein.

- Ist eine Verlegung des Trams nicht möglich, soll nicht ein Minimalprojekt umgesetzt werden, das viele Probleme nicht angeht und neue schafft. Rheinseitig ragt auf der ge-



samten Länge der vorderen St. Johannis-Vorstadt das Lichtraumprofil in den Trottoirbereich (d.h. ein Fussgänger, der in der Nähe des Trottoirrands steht, kann vom Tram erfasst werden). Der Wegfall aller Parkplätze ist für die Anwohner inakzeptabel. Der Güterumschlag und Anlieferungen für Anwohner und das ansässige Gewerbe sind wichtig; sie können in einer Strasse mit Tramverkehr nicht so eingeschränkt werden wie vorgeschlagen. Die vier geplanten Güterumschlagsparkplätze reichen für die St. Johannis-Vorstadt nicht aus; die „wilde“ Parkierung auf dem Trottoir wird zu unzumutbaren Konflikten mit den Fussgängern führen. Die bereits heute vorhandenen Orte in der St. Johannis-Vorstadt, bei denen der Güterumschlag auf dem Trottoir erlaubt ist, sind in der Regel durch Fahrzeuge (sogar bei Tramstation beim Totentanz) belegt. Zudem ist fraglich, wieso die Bordsteine überall überfahrbar ausgeführt werden sollen, wenn dies nicht durch die Verwaltung bewusst in Kauf genommen wird. Die Planung erweckt den Eindruck, dass hier die Verwaltung alle Bedürfnisse mit einem Minimalaufwand befriedigen will und die Nachteile nicht gross in Betracht zieht. Wird die wilde Parkierung physisch unterbunden (Poller, Ketten), sind vermehrte Störungen des Tramverkehrs die Folge, da ein Anlieferer gezwungen ist, sein Fahrzeug ein paar Minuten auf den Tramgeleisen zu halten und auszuladen (dies passiert bereits heute häufig und wird markant zunehmen, wenn nur noch vier Güterumschlagsplätze zur Verfügung stehen).

- Wäre eine Verlegung möglich, könnte der Trambetrieb für ein paar Jahre problemlos auch mit einem Kreuzungsverbot (wie heute oder durch eine Lichtsignalanlage unterstützt) durchgeführt werden. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) verbietet Übergangslösungen nicht. Ein Kreuzungsverbot führt beim heutigen Fahrplan zu keinerlei Problemen, da fahrplanmässig mit einiger Reserve gar keine Kreuzungen vorkommen. Tritt der Fall ein, dass ein Tramzug den entgegenkommenden Tramzug abwarten muss, ist der Zeitverlust unwesentlich grösser als bei einer normalen Kreuzung beispielsweise an der Schifflande oder beim Theater und im Bereich von weniger als zehn Sekunden. Der mit einem Kreuzungsverbot belegte Abschnitt ist zudem sehr übersichtlich, gerade und nur 170 Meter lang und somit mehr eine lange Kreuzung denn eine Einspurstrecke. Wichtig ist auch die Feststellung, dass man das vorliegende Projekt aufgrund der kurzen Bauzeit (drei Monate) problemlos auch erst in zwei Jahren umsetzen kann. In den nächsten zwei Jahren sind die Einschränkungen aufgrund des Kreuzungsverbots absolut vernachlässigbar.
- Wäre nur eine Verlegung des stadteinwärts führenden Gleises möglich, würde mit dem vorliegenden Projekt das falsche Gleis normgerecht ausgeführt. Beim verbleibenden Gleis würde das Lichtraumprofil ohne zusätzliche Änderung weiterhin in den Trottoirbereich ragen.

### 5.1.2 Keine Dringlichkeit

Die Tangos werden erst nach und nach in Betrieb genommen. Gegenwärtig sind vier Tangos bei den BLT im Testbetrieb. Nach Abschluss des Testbetriebs 2010 ist vorgesehen, dass die BLT bis 2015 insgesamt weitere 15 Tangos fortlaufend in Betrieb nimmt. In den nächsten zwei Jahren würde das heute problemlos funktionierende Kreuzungsverbot jedenfalls zu keinen wesentlichen Einschränkungen führen. Selbst bei vereinzelt Einsatz der Tangos auf der Linie 11 ist der Betrieb mit Kreuzungsverbot nicht ausgeschlossen. Das BAV

hat die Betriebsbewilligung für den Tango mit dem vorliegenden Umbauprojekt zwar erteilt. Dies kann und darf aber für die Planung und Genehmigung durch den Grossen Rat kein Präjudiz sein. Das BAV hat aber nur zu dem Antrag der BVB Stellung genommen und diesen genehmigt. Das BAV beurteilt jedoch nur eingereichte Anträge und unterbreitet selbst keine Vorschläge. Es liegt keine Stellungnahme des BAV vor, dass ein Kreuzungsverbot nicht mehr vertretbar ist. Es ist zwar anzunehmen, dass ein Kreuzungsverbot bei Regelbetrieb mit Tangos als Endlösung nicht akzeptiert würde. Ebenfalls ist aber anzunehmen, dass ein Kreuzungsverbot als Übergangslösung bei Ausnahmebetrieb wie heute (nur vereinzelte Tangoeinsätze auf diesem Streckenabschnitt bei Umleitungen, Depotfahrten und vereinzeltem Einsatz auf der Linie 11) oder bei Durchsetzung des Kreuzungsverbots mit einer Lichtsignalanlage akzeptabel ist.

### **5.1.3 Nicht korrekte Information**

Heute verfügt der von der Umgestaltung betroffene Teil der St. Johannis-Vorstadt über 17 Parkplätze (9 blaue Zone, 8 Güterumschlag und Nachtparkplätze). Während im Ausgabenbericht der Regierung versprochen wird „die Anwohnerparkplätze in der Detailplanung grösstenteils zu erhalten“, erklärte die Verwaltung in der Kommissionssitzung, dass mit der vorgesehen Umgestaltung mit Ausnahme von vier Plätzen für Güterumschlag alle anderen Parkplätze ersatzlos aufgehoben werden. Auch an der Anwohnerveranstaltung wurde versprochen, die Parkplatzsituation nur unwesentlich zu verändern. Aus Sicht der Kommissionsminderheit ist dieses Vorgehen nicht korrekt. Es darf nicht etwas versprochen werden, das dann ohne Einbezug der Anwohner und des ansässigen Gewerbes nicht gehalten wird. Dies führt zu einem Misstrauen in der Bevölkerung und damit auch bei anderen Projekten zu Akzeptanzproblemen.

## **5.2 Schlussfolgerungen**

Der vorgelegte Ausgabenbericht ist sehr mager ausgefallen und gibt keinen Aufschluss über das geplante Projekt; kein einziger Plan (Situation oder Querschnitt) ist beigelegt. Die Kommissionsminderheit hat den Eindruck, dass hier eine Scheinlösung für die Probleme in dieser engen Altstadtstrasse vorgelegt wird, bei der die Argumentation laufend gewechselt wird.

Allen Beteiligten ist bewusst, dass die vordere St. Johannis-Vorstadt für Autos, Trams, Velos und Fussgänger eigentlich zu eng ist. Deswegen sollen jetzt nicht CHF 1,1 Mio. für ein „Pflästerli“-Projekt ausgegeben werden, das zu verbessern sowie besser zu koordinieren und zu kommunizieren ist. Zwei zusätzliche Jahre für eine koordinierte Planung kosten nichts und lassen Raum für bessere Lösungen, bei denen auch das ansässige Gewerbe und die Anwohner mit einbezogen werden können.

Die Kommissionsminderheit stellt deshalb den Antrag, den Ausgabenbericht an den Regierungsrat zurückzuweisen.

## 6. Antrag der Kommissionsminderheit an den Grossen Rat

Die Kommissionsminderheit der UVEK beantragt dem Grossen Rat mit 5:0 Stimmen Rückweisung des Ausgabenberichts an den Regierungsrat. Sie hat Christian Egeler zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Kommissionsminderheit



Christian Egeler

### Beilagen

Entwurf Grossratsbeschluss

Übersichtsplan Strassensanierung und Tramgleiserneuerung St. Johannis-Vorstadt  
(Versand nur an Mitglieder des Grossen Rats)

## Grossratsbeschluss

betreffend

### **Ausgabenbericht Gleisanpassung St. Johannis-Vorstadt**

(vom **[Hier Datum eingeben]**)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst nach Einsicht in den Ausgabenbericht Nr. 08.1849.01 und den Bericht Nr. 08.1849.02 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission:

Für das Projekt Gleisanpassung St Johannis-Vorstadt wird ein Kredit von CHF 1,1 Mio. im Investitionsbereich 2 (Öffentlicher Verkehr), Position 661850028310, Bau- und Verkehrsdepartement, Amt für Mobilität, bewilligt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.