



An den Grossen Rat

16.1533.01

BVD/P161533

Basel, 19. Oktober 2016

Regierungsratsbeschluss vom 18. Oktober 2016

Ausgabenbericht für einen Investitionsbeitrag an die Projektierung des teilweisen Doppelspurausbaus im Laufental

Inhalt

1. Begehren	3
2. Ausgangslage	3
2.1 Neues Fernverkehrskonzept in der Romandie	3
2.2 Haltung der Kantone	4
2.3 Lösung für die Übergangsperiode (bis ca. 2025)	4
2.4 Beschränkte Leistungsfähigkeit im Laufental – notwendige Massnahmen	5
2.5 Vorprojektierung	6
3. Finanzierung	6
3.1 Neue Rechtsgrundlage mit FABI	6
3.2 Bauprojekt und Kostenverteilung	6
3.3 Vorgezogene Realisierung und Vorfinanzierung der Baukosten	7
4. Zeitplan	7
5. Beschlüsse in den vier Kantonen	8
6. Politische Würdigung und Fazit	8
7. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung	8
8. Antrag	8

1. Begehren

Mit diesem Ausgabenbericht beantragen wir Ihnen, einen Investitionsbeitrag an die Projektierung des teilweisen Doppelspurausbaus im Laufental von 315'000 Franken zu Lasten der Rechnungen 2017 und 2018; Position 6610 / 563.004 / 661.8510.20005 Investitionsbereich 2 Öffentlicher Verkehr zu bewilligen.

2. Ausgangslage

2.1 Neues Fernverkehrskonzept in der Romandie

Seit vergangenem Herbst und für die nächsten rund 10 Jahre wird im Raum Lausanne in grossem Umfang gebaut. Der Bahnhof Lausanne bekommt neue Publikumsanlagen mit barrierefreiem Zugang, auf der Strecke Renens–Lausanne werden neu ein viertes Gleis und ein Entflechtungsbauwerk erstellt und die Bahnhöfe erhalten neu ausgerüstete Stellwerke. Nach Abschluss der Arbeiten soll die modernisierte Bahninfrastruktur die Anforderungen an die Bedürfnisse der Kundschaft (bessere Zugänglichkeit zu und mehr Platz auf den Perrons etc.) und an den Bahnbetrieb (höhere Leistungsfähigkeit durch mehr Züge, Züge mit niveaugleichem Zugang, kürzere Zugfolgezeiten etc.) erfüllen.

Die Bauarbeiten finden unter laufendem Betrieb statt, weshalb während dieser Zeit der Bahnverkehr rund um Lausanne eingeschränkt ist. Deshalb hat die SBB zusammen mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) sowie den Kantonen Waadt und Genf auf den Fahrplan 2016 (ab Dezember 2015) das neue Angebotskonzept «Concept Horaire Léman 2030» eingeführt. Dies hat weitreichende Auswirkungen auf das schweizerische Bahnnetz und im Besonderen auch auf die Verbindung Basel–Delémont–Biel–Lausanne–Genf. Bis zum letzten Fahrplanwechsel (Dezember 2015) verkehrte ab Basel stündlich ein Neigezug (ICN; siehe Abb. 1) bis Biel, der von dort aus zweistündlich nach Genf oder Lausanne weiterfuhr. Jeweils in der darauf folgenden Stunde bediente dank dem sogenannten «Bieler Wechsel» der ICN aus St. Gallen–Zürich die Ziele Lausanne oder Genf. Indem in Biel ein schlanke Umsteigemöglichkeit zwischen den beiden ICN am selben Perron bestand, gab es von Basel aus stündlich entweder eine Direkt- oder Umsteige-Verbindung nach Genf und Lausanne.



Abb. 1: InterCity Neigezug (ICN) im Laufental (Foto BL)

Ursprünglich plante die SBB im «Concept Horaire Léman 2030» eine stündliche Direktverbindung Basel–Lausanne und die Aufhebung derjenigen nach Genf. Dabei wäre die Taktlage um eine halbe Stunde versetzt worden, indem die ICN in Basel SBB neu zur Minute x.30 statt wie bisher zur vollen Stunde abfahren und ankommen. Die SBB begründete diese Massnahmen zum einen mit der eingeschränkten Leistungsfähigkeit während der Bauzeit auf dem Abschnitt Renens–Lausanne und zum anderen mit dem Halbstundentakt zwischen Biel, Neuenburg und Yverdon, der sogenannten «Décalage»¹, die sie in ihren Angebotskonzepten seit Längerem geplant hat.

¹ Bis Dezember 2015 verkehrten die ICN Basel–Biel–Genf/Lausanne und St. Gallen–Zürich–Biel–Lausanne/Genf zwischen Biel und Yverdon und umgekehrt im Abstand von wenigen Minuten hintereinander. Ab Bussigny (nordwestlich von Lausanne) benützen die Genfer Züge die Güterumfahrungsstrecke

2.2 Haltung der Kantone

Den Entscheid zum «Concept Horaire Léman 2030» und insbesondere zur «Décalage» trafen die SBB, das BAV sowie die Kantone Waadt und Genf gemeinsam. Die anderen betroffenen Kantone entlang der Fernverkehrsachsen Genf/Lausanne–Basel/Zürich konnten die geplanten Massnahmen lediglich zur Kenntnis nehmen, als ihnen die SBB ihr neues Konzept vorstellte. Mit dieser Vorgehensweise waren die Kantone Basel-Landschaft und Jura, die am meisten von der Angebotsumstellung betroffen gewesen wären, nicht einverstanden und sprachen sich von Anfang an gegen die «Décalage» aus. Denn wegen dieser gingen in Basel SBB um die volle Stunde wichtige Fernverkehrs-Anschlüsse aus dem Laufental und Delémont in Richtung Zürich, Bern und Luzern verloren, was sich nicht durch die S-Bahn mit einem höheren Sitzplatzangebot und längeren Zügen kompensieren liesse. Ausserdem würden sich durch die Fahrplanumstellung die Umsteigebeziehungen in den Bahnhöfen Laufen und Delémont vom ICN auf die Postauto- und Regionalzugsverbindungen verschlechtern. Auch für Basel-Stadt hätte die «Décalage» Nachteile: Die zweistündliche Direktverbindung nach Genf ginge verloren und in Basel SBB bestünden zur halben Stunde keine günstigen Anschlussmöglichkeiten aus/in Richtung Deutschland mehr.

Der Kanton Basel-Landschaft, der in dieser Angelegenheit die Interessen der Nordwestschweiz federführend vertritt, intervenierte im Jahr 2013 beim Bundesamt für Verkehr (BAV) und wurde dabei durch die Nordwestschweizer Konferenz der Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV NWCH) unterstützt. Die Hauptforderung war, die «Décalage» zu verschieben und erst einzuführen, wenn die Bauarbeiten in Lausanne beendet sind. Damit liessen sich die Auswirkungen für das Laufental und die Region Basel mildern. Ebenfalls Bedingung für alle vier betroffenen Kantone (BL, SO, JU und BS) war, dass in der heutigen Taktlage des ICN stündlich ein zweiter Schnellzug Basel–Delémont–Biel verkehrt.

Der Kanton Basel-Stadt forderte speziell die Beibehaltung der Direktverbindung nach Genf. Dementsprechend verabschiedete der Grosse Rat am 12. November 2014 mit grossem Mehr die Resolution «Keine Décalage ohne Halbstundentakt Basel–Biel» zuhanden von SBB und BAV.

Ausser den vier Kantonen und der KöV NWCH intervenierten beim BAV und bei der SBB verschiedene Gemeinden, Interessenverbände wie die Sektion beider Basel des Verkehrs-Clubs der Schweiz und weitere Organisationen gegen die geplanten Angebotsverschlechterungen. Auch gab es viele Kundenreaktionen.

2.3 Lösung für die Übergangsperiode (bis ca. 2025)

Nach monatelangen Verhandlungen einigten sich die KöV NWCH bzw. die vier Kantone, das BAV und die SBB auf folgende Lösung:

- Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 bis ca. 2021 verkehrt der ICN in der bisherigen Taktlage bis Biel. Dort besteht am selben Perron eine Umsteigemöglichkeit auf den ICN nach Genf (und umgekehrt). Nach Lausanne hingegen muss entweder in Olten (auf den ICN via Biel) oder in Bern auf den IC umgestiegen werden. Des Weiteren müssen aus betriebstechnischen Gründen² die schlanken Anschlüsse in Delémont von der S-Bahn aus Basel auf den RegioExpress (RE) Delle–Biel aufgehoben werden, weswegen es keine zweite stündliche (Umsteige-)Verbindung Basel–Biel mehr gibt.
- Erst auf 2021, wenn am Jurafuss ein neues Fernverkehrsangebot eingeführt wird³, soll zwischen Basel und Biel die Taktlage um eine halbe Stunde gedreht werden, so wie es in der «Décalage» vorgesehen ist. Der ICN verkehrt stündlich nach Lausanne und wenn immer möglich jede zweite Stunde weiter nach Genf⁴. In der heutigen Fahrlage des ICN soll der

ohne Bedienung des Bahnhofs Lausanne. Dadurch entfällt der ansonsten notwendige Richtungswechsel in Lausanne, was eine kürzere Gesamtfahrzeit nach Genf ermöglicht.

² Weitgehend eingleisige Strecken zwischen Delémont und Biel, insbesondere im 8,6 km langen Grenchenbergtunnel.

³ Das neue Fernverkehrskonzept am Jurafuss (u.a. mit einer Direktverbindung Biel–Zürich–München) erfordert einen Streckenausbau zwischen Aarau und Olten in Form eines 3. und 4. Gleises (neuer Eppenbergtunnel), die bis dahin erstellt sein werden. Ausserdem sollten auf diesen Zeitpunkt hin wieder genügend ICN zur Verfügung stehen, die heute zum grossen Teil am Gotthard eingesetzt werden.

⁴ Allerdings mit einem Richtungswechsel im Bahnhof Lausanne.

neue RE als zweiter Schnellzug Basel–Delémont–Biel verkehren, der, sofern betrieblich machbar, zusätzliche Orte bedient (z.B. Dornach–Arlesheim, Zwingen). Die S-Bahn wiederum verkehrt nur noch zwischen Basel und Laufen, denn die heutige stündliche Verbindung nach Delémont wird durch den neuen RE angeboten.

- Sofern das gesamte Konzept noch nicht auf 2021 umgesetzt werden kann, bleibt der heutige Fahrplan bestehen.
- Spätestens mit Beendigung der Bauarbeiten in Lausanne (ca. 2025) soll das «Concept Horaire Léman 2030» vollumfänglich umgesetzt sein.

Um die gesteckten Ziele zu erreichen, beschlossen der Direktor des BAV, der CEO der SBB und die Regierungsräte der Kantone Basel-Landschaft und Jura, eine Behördendelegation einzusetzen. Alle vier Beteiligten unterzeichneten Ende November 2015 eine Vereinbarung über das Bahnangebot und die notwendigen Infrastrukturmassnahmen auf der Strecke Basel–Laufen–Delémont–Biel für den Zeitraum 2016 bis 2025. Diese Vereinbarung bildet auch die Basis für die Beantwortung des Postulats des jurassischen Ständerats Claude Hêche, das die Aufrechterhaltung der Qualität auf der Verbindung Basel–Lausanne/Genf via Laufen und Delémont fordert.

2.4 Beschränkte Leistungsfähigkeit im Laufental – notwendige Massnahmen

Voraussetzung für die Umsetzung des Angebotskonzepts mit dem RE Basel–Biel sind Infrastrukturausbauten im Knoten Basel SBB und insbesondere im Laufental. Heute ist der Abschnitt zwischen Aesch und Laufen eingleisig, was die Leistungsfähigkeit dieser Strecke stark einschränkt. Im Rahmen der Planungen zur weiteren Angebotsentwicklung der Regio-S-Bahn Basel/Nordwestschweiz⁵ untersuchte SBB Infrastruktur u.a. Varianten für einen Ausbau der Bahninfrastruktur im Laufental. Die im Herbst 2013 abgeschlossenen Vorstudien zeigen, dass ein teilweiser Doppelspurausbau zwischen Duggingen und Grellingen Chessiloch⁶ am dringlichsten ist (siehe Abb. 2). Sollte auch der S-Bahn-Fahrplan zu einem 1/4 Std.-Takt Basel–Laufen verdichtet werden, bräuchte es einen zusätzlichen Doppelspurausbau zwischen Zwingen und Laufen.

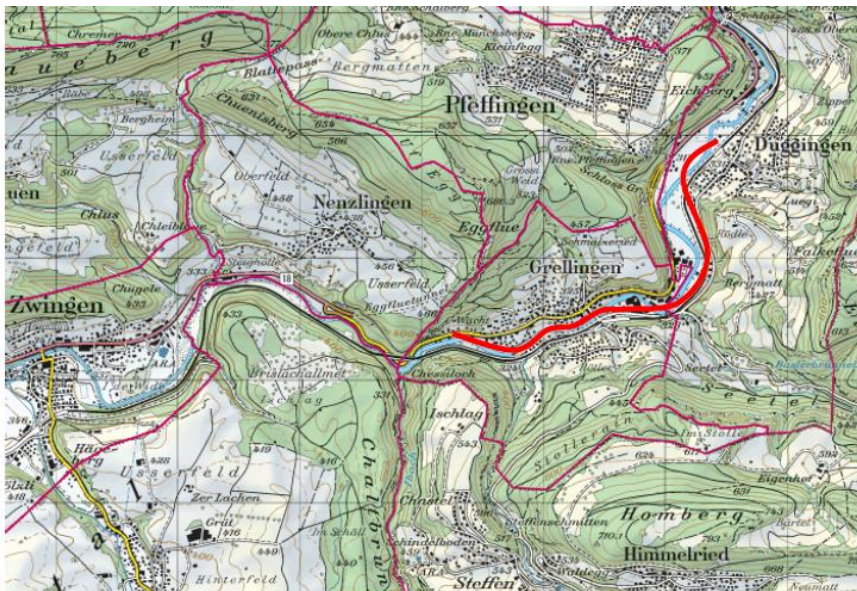


Abb. 2: Teilweiser Doppelspurausbau Duggingen–Grellingen Chessiloch (rote Linie)

Das BAV liess im Sinne einer Zweitmeinung Alternativen zu einem teilweisen Doppelspurausbau untersuchen: gar keine Infrastrukturmassnahmen und ein Infrastrukturausbau „light“ (z.B. mit einer neuen Signalisierung oder der Verlängerung des bestehenden Kreuzungsgleises in Grellin-

⁵ Grundlage hierfür bildet der Ausgabenbericht 08.2020.01 betreffend Planungskredit für den Weiterausbau der Regio-S-Bahn vom 16. Dezember 2008; GRB 09/41/13G vom 14. Oktober 2009

⁶ Heute existiert zwischen dem Bahnhof Grellingen und dem östlichen Ende des Chessiloch eine rund 700 m lange Doppelspur (Auszugs- bzw. Kreuzungsgleis). Die beiden Viadukte im Chessiloch stehen dagegen unter Heimatschutz, weswegen sie nicht auf zwei Gleise ausgebaut werden können.

gen). Beide Varianten ergaben, dass es zu Trassenkonflikten zwischen dem RE, der S-Bahn und dem Güterverkehr kommen wird. Zwar wären kurzfristig punktuelle Optimierungen am bestehenden Fahrplan oder die Führung des RE nur zur Hauptverkehrszeit in der jeweiligen Lastrichtung möglich, doch wäre das Bahnangebot dadurch zu wenig attraktiv. Deshalb gelangten die vier Kantone zum Schluss, dass nur ein Doppelspurausbau zwischen Duggingen und Grellingen Chessiloch signifikante Angebotsverbesserungen im Laufental bringt, die auch zur gewünschten Nachfragesteigerung beitragen würden.

2.5 Vorprojektierung

Auf dieser Grundlage beauftragten die vier Kantone SBB Infrastruktur, ein Vorprojekt auszuarbeiten. Gestartet wurde damit im Frühjahr 2015, nachdem die entsprechende Vereinbarung zwischen dem federführenden Kanton Basel-Landschaft und der SBB abgeschlossen worden war. Finanziert wird die Vorprojektierung von den vier Kantonen. Der Kanton Basel-Stadt steuert seinen Anteil von 70'900 Franken über den Planungskredit zum Weiterausbau der Regio-S-Bahn bei⁷. Die Vorprojektierung wird im Herbst dieses Jahres abgeschlossen, so dass auf diesen Zeitpunkt hin genauere Kosten für die Infrastrukturmassnahmen vorliegen werden.

3. Finanzierung

3.1 Neue Rechtsgrundlage mit FABI

Am 9. Februar 2014 wurde der Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) von der Stimmbevölkerung und den Ständen deutlich angenommen. Folglich kommt der Bund ab 1. Januar 2016 für die Finanzierung der Bahninfrastruktur auf⁸. Zu diesem Zweck ist ein Bahninfrastrukturfonds (BIF) geschaffen worden, über den der Substanzerhalt (Betrieb und Unterhalt) und der Weiterausbau der Bahninfrastruktur finanziert werden. Für Letzteren priorisiert der Bund anhand des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) die einzelnen Massnahmen und setzt deren Realisierung in mehreren Ausbausritten (AS) um.

Den Bundesbeschluss zum ersten AS für den Zeithorizont bis 2025 genehmigte die Bundesversammlung am 21. Juni 2013 im Rahmen der FABI-Vorlage. Der Bundesbeschluss enthält zentrale Ausbauten im Raum Basel wie etwa die Erhöhung der Leistungssteigerung Basel Ost oder eine Entflechtung in Pratteln, nicht jedoch einen teilweisen oder vollständigen Doppelspurausbau im Laufental. Ein solcher kann frühestens im nächsten AS 2030 erfolgen. Hierzu hat der Bundesrat gemäss Art 1 Abs. 3 des Bundesbeschlusses zum AS 2025 den eidgenössischen Räten bis 2018 eine Botschaft vorzulegen. Zurzeit laufen die Arbeiten zum AS 2030 in enger Zusammenarbeit zwischen dem BAV, den (zu Planungsregionen zusammengeschlossenen) Kantonen sowie den Eisenbahnverkehrs- und Infrastrukturunternehmen. Mit einem Parlamentsbeschluss ist frühestens 2019/2020 zu rechnen.

3.2 Bauprojekt und Kostenverteilung

Für die KöV NWCH ist es das erklärte Ziel, dass der Doppelspurausbau im Laufental in den AS 2030 aufgenommen wird. Das Angebotskonzept, das die Planungsregion NWCH im Herbst 2014 zum AS 2030 beim BAV eingereicht hat, legt diese Infrastrukturmassnahme zugrunde. Die vier Kantone sind sich auch darüber einig, dass diese Massnahme vor 2030 fertiggestellt werden muss, um insbesondere die Auswirkungen des aktuellen Fahrplans abzufedern.

Damit das Vorhaben eine Chance hat, sowohl in den AS 2030 aufgenommen zu werden als auch bereits bis ca. 2021 realisiert zu sein, muss bis 2018 ein Bauprojekt vorliegen. Der Bund wird dieses kaum in Auftrag geben, solange der AS 2030 nicht beschlossen ist. Die vier Kantone sind

⁷ Ausgabenbericht vom 16. Dezember 2008 Nr. 08.2020.01

⁸ Mit Ausnahme der Bahninfrastruktur des Ortsverkehrs (u.a. BVB-Netz) und des touristischen Verkehrs.

daher bereit, das Bauprojekt in Form eines Beitrags à-fonds perdu an SBB Infrastruktur zu finanzieren.

Die Kosten zur Ausarbeitung des Bauprojekts veranschlagt die SBB mit 3,24 Mio. Franken exkl. MwSt. (Preisstand Mai 2013, mit einer Kostengenauigkeit von $\pm 30\%$). Unter Berücksichtigung der MwSt. haben sich die Kantone auf 3,5 Mio. Franken geeinigt. Die Kantonsbeiträge sind anhand des interkantonalen Verteilschlüssels (ikV), mit dem sie heute die ungedeckten Betriebskosten im Regionalen Personenverkehr zwischen Basel und Delémont abgelten⁹, festgelegt worden:

Kanton Basel-Landschaft	63.1%	2'208'500 Franken
Kanton Jura	16.7%	584'500 Franken
Kanton Solothurn	11.2 %	392'000 Franken
Kanton Basel-Stadt	9.0%	315'000 Franken
Total		3'500'000 Franken

3.3 Vorgezogene Realisierung und Vorfinanzierung der Baukosten

Die Baukosten schätzt SBB Infrastruktur auf 120 bis 130 Mio. Franken exkl. MwSt. (Preisstand Mai 2013, mit einer Kostengenauigkeit von $\pm 30\%$). Darin enthalten sind rund 21,5 Mio. Franken für die Beseitigung von Bahnübergängen in Grellingen. Dieser Anteil geht separat zulasten der Strassenrechnung des Kantons Basel-Landschaft. Die Kosten für die Eisenbahninfrastruktur übernimmt der Bund vollumfänglich, sobald das Vorhaben im AS 2030 aufgenommen ist.

Damit der Doppelspurausbau vor dem Zeithorizont 2030 verwirklicht werden kann, hat FABI zwei Möglichkeiten geschaffen. Gemäss dem neuem Eisenbahngesetz (nEBG) haben die Kantone und Dritte für zusätzliche Massnahmen folgende zwei Optionen:

- Sie können die gesamten Investitionskosten inkl. allfälliger Zinsen übernehmen (Art. 58b nEBG) oder
- die Infrastrukturmassnahme inkl. Zinsen vorfinanzieren (Art. 58c nEBG) und zu einem späteren Zeitpunkt vom Bund die Leistungen ohne die aufgelaufene Zinsen rückerstattet bekommen; Die Kantone tragen somit nur die Zinskosten.

Für beide Fälle gilt die Voraussetzung, dass die eidgenössischen Räte das betreffende Vorhaben genehmigen, indem es in einen AS aufgenommen wird.

Um den Doppelspurausbau bis 2021 zu realisieren, ist der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft bereit, dieses Vorhaben vorzufinanzieren und noch im Jahr 2016 dem Landrat eine entsprechende Vorlage zu unterbreiten. Damit steigt die Chance, dass das Vorhaben in den AS 2030 aufgenommen wird. Die vollumfängliche Rückzahlung wird für den Zeitraum 2026-2030 erwartet.

4. Zeitplan

Das Vorprojekt sollte, wie in Kap. 2.5 erwähnt, im Herbst 2016 vorliegen. Damit der Bund das Vorhaben Doppelspurausbau im Laufental tatsächlich in den AS 2030 aufnimmt, müssten bis spätestens Ende 2018 Entscheidungsgrundlagen vorliegen. Dies soll in Form eines abgeschlossenen Bauprojekts erfüllt werden. Für die Projektierung des Bauprojekts werden zwei Jahre gerechnet, entsprechend soll damit spätestens Ende 2016 begonnen werden.

⁹ Berechnungsgrundlage für den ikV sind gemäss Art. 30 Abs. 4 des Personenbeförderungsgesetzes (SR 745.1) die Betriebs-(Strecken-)länge und die Verkehrsbedienug der Stationen (Anzahl Abfahrten) auf dem jeweiligen Kantonsgebiet.

5. Beschlüsse in den vier Kantonen

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft hat den Gesamtkredit von 3,5 Mio. Franken für das Bauprojekt am 15. Januar 2015 genehmigt, vorbehältlich der Zustimmung durch die anderen drei Kantone. Das Parlament des Kantons Jura hat seinen Kreditanteil am 18. November 2015 zugestimmt. Der Kanton Solothurn wird seinen Anteil über das mehrjährige Investitionsprogramm finanzieren, so dass der Kantonsrat nicht darüber zu beschliessen hat.

6. Politische Würdigung und Fazit

Eine signifikante Angebotsverbesserung im Fernverkehr zwischen Basel und der Westschweiz sowie im S-Bahnverkehr im Laufental ist seit vielen Jahren ein zentrales Nordwestschweizer Anliegen. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt hat sich bereits mehrmals für ein besseres Angebot ausgesprochen. Auch hat die Planungsregion NWCH im Herbst 2014 in ihren Angebotszielen zum AS 2030 den Halbstundentakt Biel–Delémont–Biel mit Einbindung in die Knoten Biel, Delémont und Basel sowie stündliche Direktverbindungen nach Lausanne und Genf als prioritäre Schlüsselmassnahme erklärt. Die laufenden Grossbauarbeiten im Raum Lausanne und die von der SBB geplante Umstellung im Fernverkehr zwischen der Nordwest- und Westschweiz haben diese Bestrebungen forciert.

Damit das Verkehrsanliegen erfüllt werden kann, sind Infrastrukturmassnahmen, insbesondere der teilweise Doppelspurausbau zwischen Duggingen und Grellingen Chessiloch notwendig. Mit dem Auslösen des Bauprojekts signalisieren die vier Kantone gegenüber dem Bund klar, dass sie hinter dem Vorhaben stehen und alles daran setzen, damit es in den AS 2030 aufgenommen wird.

Die Kantone Basel-Landschaft, Solothurn und Jura haben ihre Anteile an den Bauprojektierungs-Kosten bereits gesprochen, nun beantragt der Regierungsrat von Basel-Stadt dem Grossen Rat den baselstädtischen Beitrag in Höhe von 315'000 Franken.

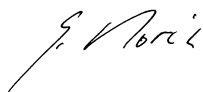
7. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung

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

8. Antrag

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

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin

Beilage

Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Ausgabenbewilligung für einen Investitionsbeitrag an die Bauprojektierung zum teilweisen Doppelspurausbau im Laufental

(vom [Datum eingeben])

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

1. Für einen Anteil an der Bauprojektierung zum teilweisen Doppelspurausbau im Laufental, Abschnitt Duggingen–Grellingen Chessiloch, wird eine Ausgabe von Fr. 315'000 zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich Öffentlicher Verkehr, bewilligt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.