

## Medienkonferenz zur H2 Pratteln - Liestal

Donnerstag, 2. Februar 2006, 10.00 Uhr, BUD 6. Stock

Referat von Regierungsrat Adrian Ballmer

Geschätzte Vertreterinnen und Vertreter der Medien

Sie haben es bereits gehört: Die H2 zwischen Pratteln und Liestal ist nicht nur eine wichtige Strasse, sondern **eine der bedeutendsten Achsen der regionalen Verkehrsinfrastruktur**, welche die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes und des Lebensraums Basel mitbestimmt. Wir hören dies immer wieder in den Gesprächen mit Baselbieter Unternehmungen auf der Minusliste der Standortfaktoren ganz weit oben. Die Realisierung der Strasse beschäftigt den Kanton Basel-Landschaft schon zu lange. Immer wieder neue Hindernisse haben den Baubeginn leider immer wieder verschoben.

Doch jetzt wollen wir den gordischen Knoten durchschlagen. Der Regierungsrat präsentiert Ihnen heute einen breit abgestützten Vorschlag zum unverzüglichen Bau der H2 Pratteln - Liestal.

(Folie 18) Dieser Vorschlag besteht zum einen aus einem **Spezialgesetz** und zum anderen aus einem **Finanzierungsplan**. Mit diesen beiden Elementen sichert der Regierungsrat die Finanzierung der H2 ab.

Der Regierungsrat erwartet zwar - wie Sie schon gehört haben -, dass der Bund **aus dem Finanzierungsgefäss "Infrastrukturfonds" Beiträge an die H2** sprechen wird. Aber rechtskräftige Subventionszusicherungen des Bundes liegen noch nicht vor. Deshalb schlagen wir einen Finanzierungs-

plan vor, der auch ohne Bundessubventionen und auch im Wesentlichen ohne Mittel aus dem allgemeinen Staatshaushalt durchgezogen werden kann. Wenn die H2 nach den Entscheiden der eidgenössischen Räte - wie erwartet - auf der A-Liste des Infrastrukturfonds geführt wird, erhält das Baselbiet 50 Prozent der anrechenbaren Kosten erstattet.

Eine Bemerkung zur Situation der Staatsfinanzen in Bezug auf den Strassenbau: Das übrige Investitionsprogramm des Kantons Basel-Landschaft musste nicht zuletzt wegen des erhöhten Mittelbedarfs für die Umfahrung Sissach (Chienbergtunnel) zurückgefahren werden. Neuinvestitionen in das Strassennetz sind vorläufig nicht möglich. Im Investitionsbudget 2006 sind praktisch nur finanzielle Mittel für Werterhaltungen und einige funktionelle Anpassungen am kantonalen Strassennetz eingestellt. **Für den Bau der H2 besteht im Investitionsprogramm kein Spielraum**, so dass für die Realisierung der H2 eine **zweckgebundene Spezialfinanzierung** unabdingbar ist, wie dies auch schon im Budget 2006 vorgesehen ist.

Und zu dieser zweckgebundenen Spezialfinanzierung - die quasi den Grundstein für den unverzüglichen Baubeginn legt - komme ich jetzt im Detail.

(Folie 19) Der Regierungsrat legt im **Spezialgesetz "über den unverzüglichen Bau der H2 zwischen Pratteln und Liestal"** sowohl die unverzügliche Fertigstellung der H2 Pratteln - Liestal als auch die Spezialfinanzierung gesetzlich fest. Insbesondere die zeitlich befristete Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes sowie die Schaffung des speziellen und zweckgebundenen Fonds müssen zwingend im Gesetz statuiert werden. Da im Zu-

sammenhang mit der zeitlich befristeten Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes von grosser Wichtigkeit ist, dass die H2 Pratteln - Liestal nun sofort fertig gestellt wird, soll im Gesetz selbst bestimmt werden, dass das Projekt unverzüglich zu verwirklichen ist.

In § 1 (**Fertigstellung der H2 / Folie 20**) des Spezialgesetzes wird im Sinne eines Auftrages klar bestimmt, dass die H2 unverzüglich zu verwirklichen ist. Massgebend sind dabei das Generelle Projekt, das vom Landrat am 6. Februar 1995 beschlossen worden ist, sowie die seither notwendig gewordenen Projektanpassungen. Dem Projekt hat auch das Volk zugestimmt und am 24. September 1995 den entsprechenden Verpflichtungskredit in einer Referendumsabstimmung angenommen.

Auch wenn die H2 jetzt unverzüglich verwirklicht werden soll, muss eine **sinnvolle funktionale Etappierung** möglich sein. Die Bauarbeiten werden deshalb in die Etappen "Anschluss Liestal Nord" und "Anschluss Liestal Nord bis Anschluss Pratteln" unterteilt. Hintergrund dieser Bestimmung ist die Tatsache, dass der Bund Beiträge grundsätzlich nur an Projekte leistet, mit deren Bau vor der Subventionszusage noch nicht begonnen worden ist. Da die Errichtung des Anschlusses Liestal Nord sinnvoll ist, selbst wenn der Streckenabschnitt Liestal - Pratteln nicht oder erst später verwirklicht würde, bliebe die zweite Etappe voraussichtlich als selbständiges Projekt beitragsberechtigt, sollte der Bund später doch noch Beiträge für den Bau der H2 zusprechen.

In § 2 (**Fonds zur Finanzierung der H2 Pratteln - Liestal / Folie 21 und 22**) des Spezialgesetzes wird die Schaffung eines Fonds zur Finanzierung

des Baus der H2 zwischen Pratteln und Liestal festgelegt. Die Verwaltung dieses Fonds obliegt gemäss Finanzhaushaltsgesetz dem Regierungsrat (FHG § 17 Absatz 3). Es wird klar festgeschrieben, mit welchen Mitteln der Fonds geäufnet wird. Der Fonds wird einerseits mit den **Einnahmen aus der befristeten Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes** gemäss Verkehrsabgabengesetz und andererseits mit **Drittmitteln des Bundes** gespiesen, die für den Bau der H2 Pratteln - Liestal zweckgebunden sind. Zudem wird festgehalten, dass die Mittel des Fonds nur für den Bau der H2 Pratteln - Liestal verwendet werden dürfen. Insbesondere der Rückbau der Rheinstrasse darf nicht aus Mitteln des Fonds finanziert werden. Während der Bauphase dürfen hingegen Gelder aus dem Fonds auch für technische und sonstige Vorkehrungen zur Sicherstellung des Verkehrsflusses auf der Rheinstrasse verwendet werden, namentlich zur Eindämmung von Gefahren wegen Verkehrsüberlastungen.

Als vertrauensbildende Massnahme will der Regierungsrat mit **§ 3 (Konsultativkommission / Folie 23)** eine Konsultativkommission einsetzen, die ihm in allen Fragen im Zusammenhang mit dem Bau und der Finanzierung der H2 Pratteln - Liestal beratend zur Seite steht. Mit der Einsetzung dieser Kommission will der Regierungsrat von Anfang an Transparenz schaffen. An sich wäre es möglich, eine derartige Kommission auch ohne formelle Grundlage im vorgesehenen Spezialgesetz gestützt auf § 36 Absatz 1 des Gesetzes über die Organisation des Regierungsrates und der kantonalen Verwaltung (Verwaltungsorganisationsgesetz) einzusetzen. Die Erwähnung im vorgeschlagenen Gesetz zeigt aber die Bedeutung, welche der Regierungsrat der zu wählenden Konsultativkommission beimisst. Die Kommissi-

on soll aus Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung sowie der Wirtschafts- und der Verkehrsverbände (ACS, TCS, VCS) bestehen.

**§ 4 (Änderung des Gesetzes über die Verkehrsabgaben / Folie 24):** Die zeitlich befristete Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes bedingt eine Änderung des Gesetzes über die Verkehrsabgaben. Die zur Zeit geltende Bestimmung über den Verkehrssteuer-Rabatt (§ 10a des Gesetzes über die Verkehrsabgaben) wird **für fünf Jahre ausser Kraft gesetzt**. Ausgenommen davon sind die Lastwagen, welche der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe des Bundes (LSVA) unterliegen, weil diese Fahrzeugkategorie schon heute im Kanton Basel-Landschaft stark belastet ist.

Mit der Regelung, dass der Landrat die Ausser-Kraft-Setzung **einmalig um maximal fünf Jahre verlängern** kann, wird festgelegt, dass die Ausser-Kraft-Setzung des Verkehrssteuer-Rabattes maximal zehn Jahre dauern darf. Zudem wird dem Landrat die Möglichkeit gegeben, im Rahmen eines allfälligen Verlängerungsbeschlusses mögliche Subventionsbeiträge des Bundes an den Bau der H2 zu berücksichtigen. Wenn der Bund - wie erhofft und erwartet - Beiträge an die H2 zusichern wird, wird der Landrat das Ausser-Kraft-Setzen nicht verlängern bzw. die Dauer entsprechend anpassen. Sollten keine Bundesmittel gesprochen werden, brauchen wir die zehn Jahre.

Die zweckgebundene und befristete Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes belastet den einzelnen Verkehrsteilnehmenden nicht stark. **Die Abgabe macht bei einem Mittelklassewagen zwischen 60 und 70 Franken im Jahr aus, was in etwa einer Tankfüllung Benzin entspricht.** Im

Index der Motorfahrzeugsteuern liegt der Kanton Basel-Landschaft gesamtschweizerisch auf Rang 6 (Stand 2003). Die Wirkung der Aufhebung des Rabattes auf diesen Index kann derzeit nicht exakt eingeschätzt werden. Fest steht, dass der Nutzen der H2 die vorübergehende Mehrbelastung aus der Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes übersteigt.

Ich komme nun zum zweiten zentralen Teil der Vorlage, dem Finanzierungsplan.

Gemäss aktueller Planung wird die Realisierung der H2 Pratteln - Liestal zusammen mit dem Rückbau der Rheinstrasse acht Jahre dauern. Es ist vorgesehen, den Bau von 2006 - 2013 fertig zu stellen. In den Jahren 2012 und 2013 soll der Rückbau der Rheinstrasse realisiert werden. Der **verbleibende Mittelbedarf** verteilt sich wie folgt auf die einzelnen Jahre (Folie 25):

Jahr	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Total
<b>Investitionsausgaben</b> (Beträge in Mio. Franken)	10	31	45	40	40	16	11	11	<b>204</b>

**Ohne Bundesbeiträge muss der Kanton Basel-Landschaft den ganzen verbleibenden Verpflichtungskredit von 204 Mio. Franken selber finanzieren.** Die Investitionsausgaben von jeweils 11 Mio. Franken in den Jahren 2012 und 2013 sind für die Finanzierung des Rückbaus der Rheinstrasse erforderlich. Diese Ausgaben werden aber nicht mit Erträgen aus der Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes finanziert, sondern aus dem allgemeinen Staatshaushalt.

Die **Einnahmen aus der Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes von jährlich 17.2 Mio. Franken** (18.5 Mio. Franken insgesamt minus 1.3 Mio. Franken für LSVA belastete Lastwagen) werden zweckgebunden in den Fonds zur Finanzierung der H2 zugewiesen. Allfällige für die H2 zugesicherte Bundesbeiträge werden vollumfänglich dem Fonds gutgeschrieben. **Die Investitionsausgaben für die H2 werden in der Investitionsrechnung verbucht.** Diese Ausgaben werden durch Investitionsbeiträge aus dem Fonds finanziert. Die so finanzierten Investitionen müssen nicht aktiviert werden und können damit direkt abgeschrieben werden. Mit dieser Spezialfinanzierung muss der Investitionsplafonds nicht erhöht werden. Die Bruttoausgaben in der Investitionsrechnung werden jedoch um die Ausgaben für die H2 erhöht.

Die **Folie 26** zeigt die **Entwicklung des Fonds aufgrund der gegenwärtigen Investitionsplanung** auf. Der Einfachheit halber haben wir darauf verzichtet, ein Wachstum des Verkehrssteuer-Ertrags, die Bauteuerung und die Kosten bzw. die Erträge aus der Verzinsung der Fondsmittel zu berücksichtigen.

Jahr	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Total
<b>Aufwand</b>	10	31	45	40	40	16	(11)	(11)	0	0	0	<b>182</b>
<b>Ertrag</b>	(-10)	17.2	17.2	17.2	17.2	17.2	17.2	17.2	17.2	17.2	17.2	<b>172</b>
<b>Fondsbestand pro Jahr</b>	-10	-13.8	-27.8	-22.8	-22.8	1.2	17.2	17.2	17.2	17.2	17.2	
<b>Fondsbestand kumuliert</b>	-10	-23.8	-51.6	-74.4	-97.2	-96.0	-78.8	-61.6	-44.4	-27.2	-10	

Der Fonds wird im Jahr 2006 durch eine **Einlage von maximal 10 Mio. Franken aus dem allgemeinen Staatshaushalt vorfinanziert**, weil die Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes frühestens auf den 1. Januar 2007 in Kraft treten kann.

Der Aufwand für den **Rückbau der Rheinstrasse in den Jahren 2012 und 2013 von jeweils 11 Mio. Franken wird nicht aus dem Fonds finanziert**. Er ist deshalb im verbleibenden Gesamtaufwand von 182 Mio. Franken (204 Mio. Franken minus 22 Mio. Franken für den Rückbau der Rheinstrasse) nicht enthalten und beeinflusst die Entwicklung des Fondsbestands nicht.

Der Fonds weist aufgrund der vorliegenden Annahmen im Zeitpunkt der Fertigstellung der H2 im Jahr 2012 ein kumuliertes Defizit von 78.8 Mio. Franken auf. Dieses kumulierte Defizit würde bis zum Jahr 2016 mit den Mehrerträgen aus der Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes bis auf 10 Mio. Franken ausgeglichen, falls der Bund keine Beiträge leistet.

Sowohl eine Überdeckung als auch eine Unterdeckung des Fonds wird zugunsten bzw. zulasten des Fonds zu marktüblichen Konditionen verzinst.

Der unverzügliche Beginn des Baus der H2 hat den **Vorteil**, dass das Projekt jetzt mit einer gesicherten Finanzierung in die konkrete Realisierungsphase gehen und die Strasse etwa 2012 in Betrieb genommen werden kann. Der langfristige Finanzierungsplan schafft Sicherheit für alle an der Planung Beteiligten. Zudem können die Gespräche und Verhandlungen mit den Bundesbehörden ohne unmittelbaren Zeitdruck weiter geführt werden.

Der **Nachteil** des unverzüglichen Baubeginns liegt im Risiko, dass der Kanton Basel-Landschaft die H2 eventuell ohne Bundesbeiträge selber finanzieren muss.

Zum Schluss ein kurzer **Abriss über den Zeitplan (Folie 28)**: Am heutigen Tag werden neben den Medien die Wirtschafts- und die Verkehrsverbände orientiert. Die Finanzkommission des Landrates wird sich am 15. Februar und am 15. März 2006 in vermutlich zwei vorberatenden Sitzungen mit der Vorlage befassen. Die erste Lesung im Landrat ist für den 27. April 2006 geplant, die zweite Lesung für den 11. Mai 2006. Wird das Spezialgesetz über den unverzüglichen Bau der H2 Pratteln - Liestal mit vier Fünfteln oder mehr der anwesenden Mitglieder des Landrates beschlossen, dann unterliegt es der **fakultativen Volksabstimmung**<sup>1</sup>. Im anderen Fall unterliegt das neue Gesetz der **obligatorischen Volksabstimmung**<sup>2</sup>. Der Landrat

---

<sup>1</sup> § 31 Abs. 1 Bst. c der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft (SGS 100).

<sup>2</sup> § 30 Bst. b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft (SGS 100).

kann das vorgeschlagene Gesetz aber auch durch separaten Beschluss selber der obligatorischen Volksabstimmung unterstellen<sup>3</sup>. Der Regierungsrat plant eine Volksabstimmung am **24. September 2006** ein. Die Inkraftsetzung des Spezialgesetzes ist auf den 1. Januar 2007 vorgesehen.

Damit gebe ich das Wort an Regierungspräsidentin Elsbeth Schneider zurück.

---

<sup>3</sup> § 30 Bst. b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft (SGS 100).