



Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

---

Vorlage an den Landrat

**Gesetz über den unverzüglichen Bau der H2 zwischen Pratteln - Liestal**

**Finanzierung des Verpflichtungskredites für den Bau der H2**

Jahresprogramm 2006: Massnahmen FKD 2.01.03 und BUD 4.02.06

vom 31. Januar 2006

## Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	3
2	Änderungen an der Vorlage aufgrund der Vernehmlassung und der aktuellen Situation in Bezug auf mögliche Bundesbeiträge	4
3	Ausgangslage	5
3.1	H2 Pratteln - Liestal als Standortfaktor	5
3.2	Situation und Perspektiven des kantonalen Finanzhaushaltes	6
3.3	Strassenbau und neuer Finanzausgleich	7
3.4	Stimmvolk hat deutlich Ja zur H2 gesagt	7
4	Das Projekt H2 Pratteln - Liestal	8
4.1	Das ursprünglich beschlossene Projekt	8
4.2	Die veränderten Rahmenbedingungen	9
4.3	Das angepasste Projekt	9
4.4	Die Änderungen gegenüber dem ursprünglichen Projekt	10
4.5	Die Einsprachen gegen das angepasste Projekt	10
4.6	Die Etappierung des angepassten Projektes	11
4.7	Der Rückbau der Rheinstrasse	11
5	Die Finanzierung des Projektes	11
5.1	Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes im Rahmen der GAP	11
5.2	Finanzielle Beteiligung des Bundes	12
5.2.1	Vorgeschichte	12
5.2.2	Wende und Probleme im Herbst 2005	12
5.2.3	Rahmenbedingungen für den Regierungsrat beim H2-Entscheid	15
5.3	Finanzierungsmodell für die H2 Pratteln - Liestal	17
5.3.1	Einleitung	17
5.3.2	Verbleibender Mittelbedarf	18
5.3.3	Spezialfinanzierung mittels Fonds und Konsultativkommission	19
5.3.4	Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes	21
5.3.5	Volksabstimmung	23
6	Das Spezialgesetz über den unverzüglichen Bau der H2 zwischen Pratteln und Liestal	24
6.1	Erläuterungen	24
6.2	Gesetzesentwurf	26
7	Personelle Auswirkungen	27
8	Interpellation 2005 / 322 von Isaac Reber vom 15. Dezember 2005 und sieben parlamentarische Vorstösse	28
9	Anträge	41
Beilage	Übersicht über die Ergebnisse der Vernehmlassung zur Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes vom April 2005	42

## **1 Zusammenfassung**

Der Regierungsrat will mit dieser Vorlage und dem vorgeschlagenen Spezialgesetz den Bau der H2 zwischen Pratteln und Liestal in zwei Etappen unverzüglich und ohne zugesicherte Bundesbeiträge beginnen. Mit dem vorgeschlagenen Finanzierungsplan (siehe Kapitel 5.3.3) kann die Finanzierung der H2 sichergestellt werden und die Bauarbeiten können damit beginnen, obwohl im Staatshaushalt für Strassenbauten momentan nur wenig finanzielle Mittel vorhanden sind. Es ist geplant, den Anschluss Liestal Nord mit Kosten von 42 Mio. Franken im dritten Quartal 2006 als erste Bauetappe in Angriff zu nehmen (Bauzeit: 2.5 Jahre).

Der Regierungsrat legt neu ein Spezialgesetz über den unverzüglichen Bau der H2 zwischen Pratteln und Liestal vor, das einerseits die unverzügliche Fertigstellung der H2 festlegt und andererseits die Spezialfinanzierung mit Fonds, Konsultativkommission und befristeter Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes (ohne LSVA belastete Lastwagen) regelt (siehe Kapitel 6). Dabei soll der Rabatt nicht mehr von vornherein für zehn Jahre aufgehoben werden, sondern neu für fünf Jahre plus optional und maximal fünf weitere Jahre. Diese zwischenzeitliche Beurteilung gibt dem Parlament die Möglichkeit, erwartete, aber noch nicht beschlossene Bundesbeiträge für die Finanzierung der H2 zu berücksichtigen und die Dauer der Aufhebung des Rabattes allenfalls zu verkürzen.

Da der Ertrag aus der Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes zweckgebunden verwendet werden muss, wird im Spezialgesetz eine Fondsfinanzierung geschaffen. Der Fonds zur Finanzierung der H2 hat den Zweck, die H2 Pratteln - Liestal ohne den Rückbau der Rheinstrasse zu finanzieren. Der Fonds wird mit den Mehreinnahmen aus der Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes von jährlich rund 17.2 Mio. Franken geüfnet. Allfällige später zugesicherte Bundesbeiträge an die H2 werden vollumfänglich und zweckgebunden dem Fonds gutgeschrieben. Die Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes kann frühestens auf den 1. Januar 2007 in Kraft treten. Deshalb werden die im Jahr 2006 anfallenden Baukosten von maximal 10 Mio. Franken vom Kanton aus dem allgemeinen Staatshaushalt vorfinanziert.

Die 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.

Mit der Einsetzung einer Konsultativkommission will der Regierungsrat von Anfang an Transparenz schaffen. Es handelt sich um eine vertrauensbildende Massnahme. Die Kommission, bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung sowie der Wirtschafts- und der Verkehrsverbände (ACS, TCS, VCS), wird dem Regierungsrat in allen Fragen im Zusammenhang mit dem Bau und der Finanzierung der H2 beratend zur Seite stehen.

Die Finanzierung der H2 im Rahmen des Grundnetzes des Bundes (Sachplan Verkehr) ist für den Regierungsrat heute keine sinnvolle Option mehr, da der Baubeginn der H2 Pratteln - Liestal um Jahre oder Jahrzehnte aufgeschoben würde. Der Regierungsrat erwartet vielmehr, dass der Bund aus dem Finanzierungsgefäss "Infrastrukturfonds" Beiträge an die H2 sprechen wird, obwohl bis heute noch keine entsprechende Subventionszusicherung des Bundes vorliegt (siehe Kapitel 5.2).

Mit dieser Vorlage und dem Spezialgesetz können die Interpellation 2005 / 322 von Isaac Reber vom 15. Dezember 2005 beantwortet und sieben parlamentarische Vorstösse abgeschrieben werden (siehe Kapitel 8).

## **2 Änderungen an der Vorlage aufgrund der Vernehmlassung und der aktuellen Situation in Bezug auf mögliche Bundesbeiträge**

Der Regierungsrat hat bereits im April 2005 eine Vorlage zur Finanzierung der H2 zwischen Pratteln und Liestal in die Vernehmlassung geschickt. Die Vorlage hat einen zweckgebundenen Fonds enthalten, der aus den Erträgen einer auf zehn Jahre befristeten Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes geöffnet wird. Die Mehrheit der Vernehmlassungsantworten hat der vorgeschlagenen Fondslösung und der befristeten Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes zur Finanzierung der H2 zugestimmt (siehe Beilage zur Vorlage auf Seite 42).

Wegen der gestiegenen Unklarheiten in Bezug auf die möglichen Bundesbeiträge für das Strassenbauprojekt musste die Vorlage nach Ablauf der Vernehmlassungsfrist Mitte Juli 2005 sistiert werden. Ein an die Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD) gerichtetes Schreiben des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) vom 3. Oktober 2005 hat keine Klarheit in Bezug auf mögliche Bundesmittel für die H2 gebracht. Das Schreiben schloss mit dem Fazit, dass das ASTRA "trotz bestem Willen" leider mehrere der von der BUD gestellten Fragen nicht präzise beantworten und "in keiner Weise auch nur trendmässig einen Ratschlag für das weitere Vorgehen" geben kann.

Der Regierungsrat hat in der Folge am 8. November 2005 (Beschluss Nr. 1797) die Finanz- und Kirchendirektion (FKD) beauftragt, dem Regierungsrat zuhanden des Parlamentes bis Ende Januar 2006 eine Vorlage für eine zweckgebundene Finanzierung der H2 Pratteln - Liestal aus den Erträgen einer zeitlich befristeten Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes zu unterbreiten. Der Regierungsrat ist dabei davon ausgegangen, dass der Kanton Basel-Landschaft die H2 unter Umständen alleine, also ohne Bundesmittel finanzieren muss.

In der Zwischenzeit hat die erste Sitzung der vorberatenden ständerätlichen Verkehrskommission vom 10. Januar 2006 zur Botschaft zum Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und die Nationalstrassen immerhin ergeben, dass die H2 Pratteln - Liestal in die Liste der dringlichen Projekte des Infrastrukturfonds aufgenommen wird, sofern das Projekt im Agglomerationsprogramm Basel der höchsten Prioritätsstufe zugeordnet wird. In diesem Fall würde sich der Bund mit 50 % an den anrechenbaren Kosten beteiligen. Im besten Fall wären das 50 % von 250 Mio. Franken (also 125 Mio. Franken). Möglich wären auch 50 % von 208 Mio. Franken (also 104 Mio. Franken), wenn der Bund nichts an den bereits vor dem Subventionsentscheid in Angriff genommenen Anschluss Liestal Nord (42 Mio. Franken) zahlt.

Der Regierungsrat hat dem UVEK die höchste Priorität für die H2 umgehend noch einmal bestätigt. Im Schreiben vom 17. Januar 2006 heisst es dazu: "Gestützt auf die vorangehenden Ausführungen bestätigt der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft nochmals mit allem Nachdruck, dass die Verkehrsprobleme im unteren Ergolzthal dringend gelöst werden müssen und demzufolge die Hauptstrasse H2 Pratteln - Liestal im Agglomerationsprogramm Basel - in welchem es immer Bestandteil war - der höchsten Prioritätsstufe zugeordnet wird. Diese Auffassung wird auch von den Partnerkantonen des Agglomerationsprogramms geteilt."

Die nun zuhanden des Landrates verabschiedete Vorlage ist im Vergleich zu derjenigen vom April 2005 gründlich überarbeitet und in einigen Punkten verändert worden. Die wichtigste Änderung betrifft die gesetzliche Grundlage. Der Regierungsrat legt neu ein Spezialgesetz über den unverzüglichen Bau der H2 zwischen Pratteln und Liestal vor, das einerseits die unverzügliche Fertigstellung der H2 festlegt und andererseits die Spezialfinanzierung mit Fonds, Konsultativkommission und befristeter Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes regelt. Dabei soll der Rabatt nicht mehr von vornherein für zehn Jahre aufgehoben werden, sondern neu für fünf Jahre plus optional und maximal fünf weitere Jahre. Die Vorlage verdeutlicht zudem, dass mit dem Bau der H2 erst begonnen werden kann, wenn die Finanzierung des Projektes gesichert ist. Weiter sind ein Überblick über das Bauprojekt H2 in die Vorlage integriert und die Ausgliederung der nicht-formulierten Gemeindeinitiative "Kantonsbeiträge für den Unterhalt der Gemeindestrassen in der 10 km-Zone für 40-Tonnen-Lastwagen" vorgenommen worden. Die Gemeindeinitiative folgt nun separat.

### **3 Die Ausgangslage**

#### **3.1 H2 Pratteln - Liestal als Standortfaktor**

Die Region Nordwestschweiz ist als zweitwichtigste und erfolgreiche Wirtschaftsregion der Schweiz auf eine gute Verkehrserschliessung angewiesen. Diese ist - neben guten Schulen und Bildungsmöglichkeiten, einem internationalen Kulturangebot sowie effizient arbeitenden Behörden - ein wichtiger Faktor für eine hohe Standortattraktivität. Die Erschliessung mit Flughafen, öffentlichem Verkehr und Strassen ist für den Standortentscheid von Unternehmen von grosser Bedeutung.

Die Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal ist mit über 40'000 Fahrzeugen pro Tag eine der am stärksten belasteten Hauptstrassen in der Schweiz. Vom täglichen Stau zwischen der Agglomeration Basel und der Hauptstadt Liestal ist nicht nur der motorisierte Individualverkehr, sondern auch der öffentliche Verkehr mit zwei Buslinien betroffen. Diese Busse erleiden in Stosszeiten bis zu 15 Minuten Verspätung und können deshalb die Anschlüsse in Liestal und Pratteln nicht sicherstellen. Die Beseitigung dieses Nadelöhrs ist also von grösster wirtschaftlicher und verkehrspolitischer Bedeutung für die ganze Agglomeration Basel.

Die Behebung der Engpässe und der Staus auf der H2 ist eine alte Forderung von breiten Kreisen der Bevölkerung und der Wirtschaft. Auch das ASTRA stellt fest, dass es sich bei der Verbindung zwischen Pratteln und Liestal um "eine gravierende Staustelle der Schweiz" handelt. Für Arbeitnehmende aus den Grenzgebieten ist es wichtig, rasch von Grenzach oder St. Louis nach Liestal, Bubendorf oder Waldenburg zu gelangen. Es nütze nichts, wenn Grenzgängerinnen und Grenzgänger am Zoll rasch durch gewunken würden, dafür aber täglich zweimal rund eine halbe Stunde auf der H2 im Stau stehen müssten, erklärte kürzlich ein mit den Verhältnissen in der Region Nordwestschweiz bestens vertrauter Fachmann.

### **3.2 Situation und Perspektiven des kantonalen Finanzhaushaltes**

Im Finanzhaushalt des Kantons Basel-Landschaft hat dank der Entlastungen aus der Generellen Aufgabenüberprüfung (GAP) eine deutliche Verbesserung realisiert werden können. In den Jahren 2001 - 2004 resultierte jeweils noch ein Defizit in der Laufenden Rechnung von rund 50 Mio. Franken. Das Jahr 2005 wird aufgrund der einmaligen Ausschüttung der Erlöse aus dem Verkauf der Goldreserven der Schweizerischen Nationalbank einen positiven Rechnungsabschluss bringen. Das Budget 2006 ist mit einem Defizit in der Laufenden Rechnung von 1.5 Mio. Franken praktisch ausgeglichen. Der jüngste Finanzplan 2006 - 2009 zeigt jedoch auf, dass ohne Gegenmassnahmen in den kommenden Jahren wieder Defizite resultieren. Ein Grund dafür ist das Inkrafttreten der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen dem Bund und den Kantonen (NFA). Der Kanton Basel-Landschaft wird gemäss aktueller Globalbilanz als Nettozahler gegenüber heute eine Mehrbelastung von rund 40 Mio. Franken erfahren.

Das Investitionsprogramm hat nicht zuletzt wegen des erhöhten Mittelbedarfs für die Umfahrung Sissach (Chienbergtunnel) zurückgefahren werden müssen. 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.

Zudem besteht weiterhin eine gewisse Ungewissheit betreffend der Höhe der zu erwartenden Bundesbeiträge und des Zeitpunktes, zu welchem diese Bundesbeiträge gesprochen werden. Mit dem in dieser Vorlage vorgeschlagenen Spezialgesetz über den unverzüglichen Bau der H2 und der damit verbundenen Spezialfinanzierung über einen Fonds kann die Finanzierung dieses wichtigen Strassenprojektes dennoch sichergestellt werden. Das Spezialgesetz legt quasi den Grundstein für den Baubeginn.

### **3.3 Strassenbau und neuer Finanzausgleich**

Die Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen dem Bund und den Kantonen wird beim Kanton Basel-Landschaft zu Mehrkosten im Strassenbereich führen. Nach dem Inkrafttreten der NFA, d.h. ab 1. Januar 2008, ist bei den Hauptstrassen keine projektbezogene Subventionierung mehr vorgesehen. Hauptstrassen müssen nach der Einführung der NFA zu 100 % von den Kantonen finanziert werden. Der Bund wird sich neu auf projektungebundene Globalbeiträge in der geschätzten Höhe von 5 - 7 Mio. Franken jährlich (je nach Ausgestaltung des Infrastrukturfonds) am Bau, Betrieb und Unterhalt der Baselbieter H2 und H18 beschränken. An Betrieb und Unterhalt der kantonalen Hochleistungsstrassen bezahlt der Bund heute keine Beiträge. Andere Finanzierungsmöglichkeiten sind zur Zeit beim Bund in Prüfung (Infrastrukturfonds, Beschluss über das Grundnetz des Bundes (Sachplan Verkehr), Spezialfinanzierung Strassenverkehr).

Ausserdem sollen gemäss dem aktuellen Stand der NFA die Nationalstrassen (inkl. Werkhöfe) unentgeltlich an den Bund übergehen. Der Kanton Basel-Landschaft hat geschätzte Aktiven an Nationalstrassen (inkl. Werkhöfe) in der Höhe von 70 Mio. Franken in den Büchern (Schätzung per 31. Dezember 2004). Der Bund sieht vor, dass zum Zeitpunkt des Transfers dieser Aktivposten beim Kanton abgeschrieben werden muss, was den Baselbieter Staatshaushalt einmalig mit zusätzlichen 70 Mio. Franken belasten würde.

### **3.4 Stimmvolk hat deutlich Ja zur H2 gesagt**

Die Baselbieterinnen und Baselbieter haben am 24. September 1995 einem Verpflichtungskredit von 248 Mio. Franken für den Bau der H2 Pratteln - Liestal deutlich zugestimmt. Zusammen mit

den nachgewiesenen Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Frühjahr 1990 beläuft sich dieser Kredit heute auf 267 Mio. Franken<sup>1</sup>. Davon sind bisher 62 Mio. Franken für Landerwerb und Ingenieurarbeiten sowie 1 Mio. Franken für Planungsarbeiten im Jahr 2005 ausgegeben worden. Diese Ausgaben sind beim Bund grundsätzlich beitragsberechtigt.

## **4 Das Projekt H2 Pratteln - Liestal**

### **4.1 Das ursprünglich beschlossene Projekt**

Seit rund 40 Jahren wird über eine Entlastungsstrasse zwischen Pratteln und Liestal diskutiert. In dieser Zeit wurden mehrere Projekte ausgearbeitet und verschiedene Lösungsansätze studiert. Am 6. Februar 1995 genehmigte der Landrat das Generelle Projekt<sup>2</sup> der Hauptstrasse H2 im Abschnitt Pratteln - Liestal und bewilligte gleichzeitig einen Verpflichtungskredit<sup>3</sup> von 248 Mio. Franken für den Bau der H2. Damit hat sich der Landrat (entgegen dem Vorschlag des Regierungsrates) für die Tunnelvariante ausgesprochen. Die Stimmberechtigten genehmigten diesen Landratsbeschluss in der Volksabstimmung vom 24. September 1995 und verwarfen die letzte verbliebene Variante - den Ausbau der Rheinstrasse - in der Volksabstimmung vom 28. September 1997. Damit waren die planerischen und finanziellen Voraussetzungen für den weiteren Projekt- und Verfahrensverlauf sowie die Realisierung der Hauptstrasse H2 Pratteln - Liestal - als Neuanlage mit neuem Trasse - auf kantonaler Ebene erfüllt.

In der Folge wurden das Bauprojekt und der Umweltverträglichkeitsbericht ausgearbeitet und die Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Gestützt darauf beschloss die BUD am 25. Oktober 1999 das Bauprojekt für die Hauptstrasse H2 Pratteln - Liestal als kantonalen Nutzungsplan und bezeichnete das Projekt aufgrund der Umweltverträglichkeitsprüfung in Abwägung aller Aspekte und Interessen durch die Umweltschutzfachstellen als umweltverträglich<sup>4</sup>. Das Bauprojekt wurde vom 8. November 1999 bis 8. Dezember 1999 in den Gemeinden Pratteln, Frenkendorf, Füllinsdorf und der Stadt Liestal öffentlich aufgelegt. Über die eingegangenen Einsprachen und Anträge ohne Einigung entschied der Regierungsrat am 12. Dezember 2000. Das folgende Beschwerdeverfahren

<sup>1</sup> LRV 1994 / 144 betreffend Generelles Projekt im unteren Ergolzthal sowie kantonale Gesetzesinitiative für den Bau der J2 vom Anschluss Liestal N2 bis Anschluss Liestal Zentrum. Der Betrag des Verpflichtungskredites (Teuerungsindex April 2005) enthält die Teuerung gemäss Zürcher Index der Wohnbaukosten seit 1990.

<sup>2</sup> Landratsbeschluss Nr. 2418 vom 6. Februar 1995.

<sup>3</sup> Dieser Kredit beläuft sich heute zusammen mit den nachgewiesenen Lohn- und Materialpreisänderungen auf 267 Mio. Franken (Teuerung gemäss Zürcher Index der Wohnbaukosten vom Frühjahr 1990 - April 2005); vgl. RRB Nr. 331 vom 22. August 2005.



wurde vom Verwaltungsgericht am 23. Januar 2002<sup>5</sup> abgeschlossen, nachdem die von zwei Gemeinden erhobenen Beschwerden aufgrund weiterer Einigungsverhandlungen am 24. Dezember 2001 zurückgezogen wurden. Danach konnten das kantonale Plangenehmigungsverfahren abgeschlossen und das Bauprojekt von der BUD am 31. Januar 2002<sup>6</sup> bzw. am 12. August 2002<sup>7</sup> abschnittsweise rechtskräftig erklärt werden. Parallel dazu wurde am 26. Februar 2002 beim ASTRA das Beitragsgesuch mit Antrag auf vorzeitigen Baubeginn im Abschnitt Süd im Bereich des Schild-Areals in Liestal eingereicht.

## **4.2 Die veränderten Rahmenbedingungen**

In der Zwischenzeit wurden - vor allem aufgrund tragischer Unfälle im Tauern-, Mont-Blanc- und Gotthardtunnel<sup>8</sup> - die Anforderungen an Strassentunnels hinsichtlich der Tunnellüftung und der Tunnelsicherheit massiv verschärft. Im Jahr 2001 hat das ASTRA, basierend auf den Arbeiten einer Tunnel Task Force<sup>9</sup>, den Entwurf für eine neue Richtlinie<sup>10</sup> bezüglich der Tunnellüftung im Ereignisfall von Strassentunnels herausgegeben. Eine Überprüfung des rechtskräftigen Bauprojektes für den Tunnel Schönthal hat ergeben, dass Projektanpassungen erforderlich sind. Dadurch wurde es notwendig, das rechtskräftige Bauprojekt der H2 hinsichtlich Lüftung und Sicherheit stufenweise zu überprüfen und anzupassen.

## **4.3 Das angepasste Projekt**

Die vom ASTRA geforderten, projektspezifischen Anpassungen<sup>11</sup> an die Vorgaben hinsichtlich Lüftung und Sicherheit und die Beachtung der Auflagen aus dem Finanzhaushalts- und dem Umweltschutzgesetz führten schlussendlich zur "Ergänzung Bauprojekt" mit einer mittleren Tunnelöffnung und dem Verzicht auf die Abluftkamine.

Die Projektüberarbeitung durch die BUD erfolgte gestützt auf § 13 Abs. 2 des Raumplanungs- und Baugesetzes in Form eines kantonalen Nutzungsplanes, so wie bereits die Ausarbeitung des rechtskräftigen Projektes erfolgte. Das rechtskräftige Bauprojekt vom 31. Januar bzw. 12. August

---

<sup>4</sup> BUD-Entscheid Nr. 469 vom 25. Oktober 1999.

<sup>5</sup> VPG-Nr. 1011 vom 25. Januar 2002: Verfügung des Beschwerderückzugs.

<sup>6</sup> BUD-Entscheid Nr. 33 vom 31. Januar 2002: Rechtsgültigkeit der Pläne Abschnitt Süd.

<sup>7</sup> BUD-Entscheid Nr. 335 vom 12. August 2002: Rechtsgültigkeit der Pläne Abschnitte Nord / Tunnel / Rheinstrasse.

<sup>8</sup> Brandunfälle im Mont-Blanc-Tunnel am 29. März 1999, im Tauerntunnel am 29. Mai 1999 und im Gotthardtunnel am 22. Oktober 2001.

<sup>9</sup> ASTRA Tunnel Task Force - Zwischenbericht 31. August 1999 - Schlussbericht 23. Mai 2000.

<sup>10</sup> ASTRA-Richtlinie "Lüftung der Strassentunnel", 22. Dezember 2004.

<sup>11</sup> Stellungnahme des ASTRA vom 12. Februar 2003 zum Projektdossier vom 26. Februar 2002 resp. 30. Oktober 2002.

2002 wurde entsprechend der Projektüberarbeitung im Bereich des Halbanschlusses Frenkendorf / Füllinsdorf Süd und in Bezug auf die Abluftkamine geändert.

Die Ergänzung Bauprojekt und der Umweltverträglichkeitsbericht wurden im Verlauf der Projektierungsarbeiten den zuständigen kantonalen Amtsstellen<sup>12</sup>, dem ASTRA<sup>13</sup>, dem BUWAL sowie den betroffenen Gemeinden Pratteln, Frenkendorf, Füllinsdorf und der Stadt Liestal zur Stellungnahme unterbreitet. Zudem wurde ein öffentliches Mitwirkungsverfahren<sup>14</sup> gemäss Art. 15 der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung in den betroffenen Gemeinden durchgeführt. Die Einwände und Vorschläge wurden soweit wie möglich in die Ergänzung Bauprojekt einbezogen. Die Beurteilung des Berichtes über die Umweltverträglichkeit ergab, dass die Ergänzung des Bauprojektes für die Hauptstrasse H2 Pratteln - Liestal der Umweltschutzgesetzgebung entspricht und in Abwägung aller Aspekte und Interessen mit Auflagen<sup>15</sup> bewilligt werden kann. Gestützt darauf hat die BUD mit Entscheid Nr. 331 vom 22. August 2004 die Ergänzung Bauprojekt für die Hauptstrasse H2 Pratteln - Liestal als kantonalen Nutzungsplan erlassen.

#### **4.4 Die Änderungen gegenüber dem ursprünglichen Projekt**

Die Ergänzung Bauprojekt im Abschnitt Tunnel beinhaltet als wesentliche Merkmale eine rund 200 Meter lange und rund 30 Meter breite Deckenöffnung in der Tunnelmitte beim Halbanschluss Frenkendorf / Füllinsdorf Süd sowie den Verzicht auf beide Abluftkamine bei den Tunnelportalen.

#### **4.5 Die Einsprachen gegen das angepasste Projekt**

Basierend auf dem Projektbeschluss der Ergänzung Bauprojekt<sup>16</sup> erfolgte die öffentliche Teilaufgabe in den betroffenen Gemeinden Pratteln, Frenkendorf, Füllinsdorf und der Stadt Liestal im Zeitraum vom 31. August 2005 - 30. September 2005.

Im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens gingen sechs Einzeleinsprachen und eine Sammeleinsprache mit 263 gleich lautenden Unterschriftentalons bei der BUD ein. Die Einsprachen richteten sich vornehmlich gegen die mit der Ergänzung Bauprojekt aufgelegte Lösung der Deckenöffnung in der Tunnelmitte. Derzeit prüft die BUD die Einsprachen<sup>17</sup>. Mit der

<sup>12</sup> Vernehmlassung "UVB", "Lärm" "Luft" und "Störfälle", Versand der Unterlagen zur Stellungnahme bis 13. Juni 2005.

<sup>13</sup> Einreichung Dossier "Ergänzung Bauprojekt" zur technischen Stellungnahme bis 4. April 2005.

<sup>14</sup> Mitwirkungsverfahren gemäss Art. 15 der Verordnung über die UVP vom 13. Mai 2005 bis 13. Juni 2005.

<sup>15</sup> Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) vom 9. September 1999 sowie vom 19. August 2005.

<sup>16</sup> BUD-Entscheid Nr. 331 vom 22. August 2005.

<sup>17</sup> Medieninformation: "H2 Pratteln-Liestal: Einsprachebehandlungen" vom 6. Oktober 2005.

Durchführung der Einigungsverhandlungen wurde am 5. Dezember 2005 begonnen. Über unerledigte Einsprachen entscheidet der Regierungsrat.

#### **4.6 Die Etappierung des angepassten Projektes**

Es ist eine Etappierung des Gesamtprojektes vorgesehen. Da die Projektänderung nur die Tunnelöffnung in der Mitte des Tunnels sowie den Wegfall der Lüftungskamine betrifft und man heute grundsätzlich baubereit ist, wird geplant, als erste Etappe mit dem Bau des Anschlusses Liestal Nord noch im dritten Quartal 2006 bei Vorliegen der Finanzierung zu beginnen<sup>18</sup>. Die Projektierungsarbeiten werden mit diesem Ziel parallel zum Plangenehmigungsverfahren weiter geführt.

#### **4.7 Der Rückbau der Rheinstrasse**

Bei einer Bauzeit von rund sechs Jahren wird die H2-Neubaustrecke mit den Abschnitten Nord, Tunnel und Süd bei dem geplanten Vorgehen frühestens ab 2012 in Betrieb genommen werden können. Die Arbeiten für den Rückbau der Rheinstrasse werden im Anschluss zwei weitere Jahre in Anspruch nehmen. Der geplante Rückbau entspricht dem Volkswillen. Für die Finanzierung des Rückbaus der Rheinstrasse sind in den Jahren 2012 und 2013 Investitionsausgaben von jeweils 11 Mio. Franken erforderlich. Diese Ausgaben werden aber nicht mit Erträgen aus der Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes finanziert, sondern aus dem allgemeinen Staatshaushalt.

## **5 Die Finanzierung des Projektes**

### **5.1 Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes im Rahmen der GAP**

Im Rahmen der GAP hat der Regierungsrat vorgeschlagen, die zusätzlichen Erträge aus der auf zehn Jahre befristeten Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes aus dem GAP-Paket herauszulösen und zweckgebunden in einen Fonds zur Finanzierung grösserer Verkehrsinfrastrukturvorhaben fliessen zu lassen. Die Laufende Rechnung wird damit indirekt entlastet, da nach der Realisierung der Strassenbauprojekte keine Kosten für Abschreibungen und Fremdfinanzierung in der Laufenden Rechnung anfallen.

---

<sup>18</sup> RRB Nr. 1797 vom 8. November 2005.

Die Massnahme hat keine Zweckbindung an ein bestimmtes Strassenprojekt vorgesehen, und die Mehreinnahmen sollten generell für die Realisierung von Investitionen in das Strassennetz eingesetzt werden. In der Vernehmlassung zur GAP ist diese zeitlich befristete Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes klar unterstützt worden unter der Voraussetzung, dass der Mehrertrag zweckgebunden für die Realisierung der H2 Pratteln - Liestal verwendet wird. Parallel dazu haben mehrere politische Vorstösse die rasche bzw. unverzügliche Realisierung der H2 gefordert.

## **5.2 Finanzielle Beteiligung des Bundes**

### **5.2.1 Vorgeschichte**

Der Regierungsrat bemüht sich seit dem Ja der Baselbieterinnen und Baselbieter zur H2 intensiv um die Zusicherung von Bundesmitteln für das Projekt H2. Im Oktober 1999 hat die BUD zwar einen positiven Vorbescheid des ASTRA erhalten, in welchem die H2 Pratteln - Liestal entsprechend dem eingereichten Bauprojekt grundsätzlich als beitragsberechtigt anerkannt wird. Damit sind aber die Bundesbeiträge an die Finanzierung nicht gesichert. Dazu braucht es eine entsprechende Beitragsverfügung des Bundes. Das formelle Beitragsgesuch wurde von der BUD am 26. Februar 2002 mit dem Gesuch um vorzeitige Realisierung des Abschnittes Süd eingereicht. Zudem wurden am 30. Oktober 2002 das rechtskräftige Bauprojekt und am 9. Dezember 2002 der auf der Preisbasis April 2002 aktualisierte Kostenvoranschlag nachgereicht. Gestützt darauf hat das ASTRA mit Schreiben vom 12. Februar 2003 verschiedene technische Vorbehalte angebracht und eine Bereinigung des Bauprojektes verlangt. Nach mehreren Besprechungen konnte im April 2004 eine Einigung mit dem Bund über die Randbedingungen und das weitere Vorgehen erreicht werden. Damit wären die Voraussetzungen für einen Entscheid des Bundes über das Beitragsgesuch eigentlich geschaffen.

### **5.2.2 Wende und Probleme im Herbst 2005**

Am 7. April 2005 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den Bericht "Fonds für den Agglomerationsverkehr und Nationalstrassen (Infrastrukturfonds)" bei den Kantonen in die Vernehmlassung gegeben. Darin aufgelistet ist - im Rahmen des Dringlichkeitsfonds - die H2 Pratteln - Liestal mit einem Beitrag aus dem Dringlichkeitsfonds von 83 Mio. Franken. Die am 7. April 2005 publizierte Liste der Projekte, die aus Mitteln des Dringlichkeitsfonds unterstützt werden sollen, war mit den Kantonen vorher nicht

abgesprochen worden. Die Kantone wurden zuvor lediglich aufgefordert, eine unverbindliche Liste anstehender Projekte "zur Illustrierung der Botschaft" einzureichen. Die Aufzählung der Projekte im Bericht schien nun Tatsachen schaffen zu wollen, und zwar ohne Rücksprache mit den zuständigen Instanzen der Kantone und damit ohne Berücksichtigung einer politisch abgestützten Willensbildung.

Die BUD hat deshalb in ihrer Vernehmlassungsantwort klare Anträge gestellt und unter anderem verlangt, dass die prioritären Projekte H2 Pratteln - Liestal und die H2-Anschlüsse Liestal aufgenommen werden. Dem Bund wurde also unmissverständlich signalisiert, welche Projekte für den Kanton prioritär sind. Aufgrund der damaligen Situation wurde die Übernahme der H2 und der H2-Anschlüsse Liestal ins Grundnetz des Bundes und eine Finanzierung durch den Bund zu 100 % verlangt. Der Kanton wies zudem darauf hin, dass es für ihn nicht nachvollziehbar sei, wie und auf welcher Grundlage die Projektliste für die aus dem Dringlichkeitsfonds zu finanzierenden Projekte zustande gekommen ist.

Am 26. September 2005 schrieb Bundesrat Moritz Leuenberger den Kantonen, dass er voraussichtlich Ende 2005 die Botschaft zum Infrastrukturfonds verabschieden werde. Diese sehe vor, dass in einer ersten Phase dringliche Projekte unter der Bedingung unterstützt werden, dass die Kantone die Hälfte der Investitionskosten selber aufbringen. Der Bundesrat schrieb weiter: "Es ist mir ein grosses Anliegen, die Projekte für die erste Phase mit Ihnen abzustimmen." Deshalb seien im Rahmen der Erarbeitung der Botschaft bei den Kantonen Projektvorschläge eingeholt worden. Die Liste sei zudem in eine A- und B-Liste aufgeteilt worden. Die Kantone wurden gebeten, die Liste zu aktualisieren.

Mit Schreiben vom 3. Oktober 2005 bestätigte das ASTRA gegenüber der BUD, dass auf Bundesebene nur noch eine einzige Fondsform bearbeitet werde, allerdings mit zeitlicher Priorisierung der dringlichsten Vorhaben. In dieser Liste sei derzeit auch die H2 mit einem Subventionssatz von 50 % enthalten.

Am 18. Oktober 2005 erfolgte die Antwort des Kantons Basel-Landschaft an Bundesrat Moritz Leuenberger. Bezüglich der beiden Listen A und B wurde festgehalten, dass sich insbesondere zwischen Pratteln und Liestal - auch nach einer Feststellung des ASTRA - eine gravierende Staustelle der Schweiz befindet. Deshalb gehöre dieses Projekt in die so genannte A-Liste. Vom Baselbiet ebenfalls unter A aufgelistet wurden der H18-Vollanschluss Aesch / Dornach und der Bahnhof Dornach - Arlesheim. Das Projekt H2-Anschlüsse Liestal wurde für die B-Liste

vorgeschlagen, weil damals eine Realisierung erst ab 2010 vorgesehen war. Im Rahmen der durch eine Medienkonferenz vom 17. Oktober 2005 offiziell eröffneten Vernehmlassung zum Agglomerationsprogramm Basel aus fachlicher Sicht wurde auch der Bund mit einem Vernehmlassungsexemplar bedient.

Am 12. Dezember 2005 schrieb Bundesrat Moritz Leuenberger, dass die Botschaft über den Infrastrukturfonds am 2. Dezember 2005 verabschiedet worden sei. Darin ist für den Kanton Basel-Landschaft auf der A-Liste lediglich der Bahnhof Dornach - Arlesheim mit 11 Mio. Franken als dringliches Projekt aufgelistet. Die H2 figuriert in der Botschaft auf der B-Liste unter den Projekten, die erst ab 2009 / 2010 vom Bund subventioniert werden sollen. Die Vorsteherin der BUD hatte umgehend nach Kenntnisnahme der bundesrätlichen Botschaft (mit Schreiben vom 8. Dezember 2005 an Bundesrat Moritz Leuenberger) ihr Befremden zum Ausdruck gebracht und eine Änderung der inakzeptablen Prioritätensetzung bezüglich der H2 verlangt.

Die BUD hat in einem Schreiben vom 21. Dezember 2005 an die Mitglieder der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen gegen die Auslassung der H2 bei den dringlichen Projekten des Infrastrukturfonds (A-Liste) protestiert und darauf hingewiesen, dass jede offizielle Stellungnahme des Kantons Basel-Landschaft die Wichtigkeit und die Dringlichkeit der H2 regelmässig und ausdrücklich bestätigt und eine entsprechende Korrektur verlangt habe.

Nachdem die erste Sitzung der vorberatenden ständerätlichen Verkehrskommission vom 10. Januar 2006 zur Botschaft zum Infrastrukturfonds ergeben hat, dass die H2 Pratteln - Liestal in die Liste der dringlichen Projekte aufgenommen wird, sofern das Projekt im regionalen Agglomerationsprogramm der höchsten Prioritätsstufe zugeordnet wird, hat der Regierungsrat dem UVEK die höchste Priorität für die H2 umgehend noch einmal bestätigt. Im Schreiben vom 17. Januar 2006 heisst es dazu: "Gestützt auf die vorangehenden Ausführungen bestätigt der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft nochmals mit allem Nachdruck, dass die Verkehrsprobleme im unteren Ergolzthal dringend gelöst werden müssen und demzufolge die Hauptstrasse H2 Pratteln - Liestal im Agglomerationsprogramm Basel - in welchem es immer Bestandteil war - der höchsten Prioritätsstufe zugeordnet wird. Diese Auffassung wird auch von den Partnerkantonen des Agglomerationsprogramms geteilt. Dazu verweisen wir auf das Schreiben der Projektsteuerung des Agglomerationsprogramms Basel vom 9. Januar 2006 an die Mitglieder der ständerätlichen Kommission Verkehr und Fernmeldewesen."

### 5.2.3 Rahmenbedingungen für den Regierungsrat beim H2-Entscheid

Die Rahmenbedingungen in Bezug auf mögliche Bundesbeiträge haben sich für den Regierungsrat im November und Dezember 2005 wie folgt präsentiert:

- Erstens gibt es gemäss dem ASTRA keine Garantie dafür, dass die H2 vom Bund in das Grundnetz (Sachplan Verkehr) aufgenommen bzw. aufklassiert wird. Eine Aufklassierung hat zur Folge, dass die H2 in den Besitz des Bundes übergeht und die Strasse laut den Regelungen der NFA vom Bund gebaut, finanziert, betrieben und unterhalten wird. Bezahlt werden solche Neubaustrecken nach ihrer Aufklassierung aus dem verbleibenden Teil der Spezialfinanzierung Strassenverkehr.

Der Beschluss des Bundesparlamentes über eine allfällige Aufklassierung in das Grundnetz ist frühestens 2008 zu erwarten, eher wohl 2009. Offen ist, wie der Bund die Mittel der Spezialfinanzierung Strassenverkehr auf die einzelnen Projekte verteilt. Das ASTRA ist nicht in der Lage, auch nur ansatzweise einen möglichen Baubeginn für eine allenfalls aufklassierte H2 zu nennen. Der Baubeginn kann sich somit erneut Jahre oder Jahrzehnte verzögern, wenn der Kanton den Grundnetzbeschluss abwartet.

- Zweitens ist die H2 in der Dringlichkeitsliste des Infrastrukturfonds mit einem Subventionssatz von 50 % enthalten, was einem Bundesbeitrag von 125 Mio. Franken entspricht. Der Bundesrat hat die Botschaft zum Infrastrukturfonds am 2. Dezember 2005 zuhanden der eidgenössischen Räte verabschiedet, so dass dieser Entscheid im günstigsten Fall 2006 fallen und frühestens 2007 in Kraft gesetzt werden kann.

Der Infrastrukturfonds basiert auf einer Neuorganisation der heutigen Spezialfinanzierung Strassenverkehr. Die künftige Finanzierung des Agglomerationsverkehrs gemäss Verfassungsartikel 86 Abs. 3 b bis ist wichtiger Teil dieser Botschaft. Voraussichtlich wird der Bund für die nächsten 20 Jahre 6 Milliarden Franken im Infrastrukturfonds reservieren für die Beteiligung an Investitionen für den Agglomerationsverkehr. In der ersten Phase ab 2008 sollen dringliche Projekte unter der Bedingung unterstützt werden, dass die Kantone die Hälfte der Investitionskosten selber aufbringen. In der zweiten Phase ab 2009 / 2010 wird sich der Bund unter der gleichen Bedingung an den Agglomerationsprogrammen beteiligen. Die Liste der Projekte für die erste Phase ab 2008 ist in eine A- und B-Liste aufgeteilt. Die A-Liste beinhaltet Projekte, die ab 2008 vom Bund finanziell unterstützt werden. Die B-Liste beinhaltet Projekte, die erst ab 2009 / 2010 subventioniert werden. Die H2 Pratteln - Liestal wird derzeit in der B-

Liste des Infrastrukturfonds geführt. Es gibt jedoch keine Garantie dafür, dass die H2 überhaupt in die Dringlichkeitsliste des Infrastrukturfonds aufgenommen wird.

- Drittens entfaltet gemäss dem ASTRA die Aufklassierung einer im Bau befindlichen Strasse in das Grundnetz in keiner Weise eine Rückwirkung. Das Beispiel der Prättigaustrasse, die während des Baus zur A28 aufklassiert wurde, ist der Beleg dafür, dass solche Strassen auf der Grundlage des beim Baubeginn geltenden Finanzierungsmodus fertig gestellt und bezahlt werden. Wenn der Kanton Basel-Landschaft also 2006 mit dem Bau der H2 beginnt, muss er diese - vorbehältlich allfälliger vorher zugesicherter Bundesbeiträge - selber finanzieren, wenn sie 2008 oder 2009 in das Grundnetz aufklassiert würde.
- Viertens muss eine funktional sinnvolle Etappierung der H2 allenfalls geprüft und laut dem ASTRA an hohen Massstäben gemessen werden. Allgemein wird vom ASTRA festgehalten, dass es im Falle einer funktional sinnvollen Etappierung einer Hauptstrasse möglich wäre, eine Etappe noch nach altem Recht und alter Finanzierung zu bauen und nachfolgende Etappen nach neuem Recht und neuer Finanzierung zu bauen. Dies ist allerdings eine allgemeine Aussage des ASTRA und bezieht sich nicht ausdrücklich auf das Projekt H2.  
Als erste Etappe der H2 könnte von 2006 - Ende 2008 der Anschluss Liestal Nord gebaut werden, der 42 Mio. Franken kostet. Damit wird der Bau der übrigen Streckenabschnitte in keiner Weise präjudiziert.
- Fünftens schliesst der Bund eine Subventionierung der H2 Pratteln - Liestal vor dem Abschluss der Umfahrung Sissach (Chienbergtunnel) kategorisch aus. Es kann auch nicht damit gerechnet werden, dass sich der Bund schon unmittelbar nach Abschluss des Chienbergtunnels wieder finanziell an einem grossen Strassenbauprojekt des Kantons Basel-Landschaft beteiligen wird. Viel wahrscheinlicher ist, dass der Bund bis zur Inkraftsetzung der NFA im Jahr 2008 keine zusätzlichen Beiträge an das schweizerische Hauptstrassennetz zusichern wird. Er wird vielmehr das neue Finanzierungsregime gemäss der NFA, den Infrastrukturfonds und den Grundnetzentscheid abwarten.

Die Finanzierung der H2 im Rahmen des Grundnetzes des Bundes (Sachplan Verkehr) ist für den Regierungsrat heute keine sinnvolle Option mehr, da der Baubeginn der H2 Pratteln - Liestal um Jahre oder Jahrzehnte aufgeschoben würde. Der Regierungsrat erwartet vielmehr, dass der Bund



aus dem Finanzierungsgefäss Infrastrukturfonds Beiträge an die H2 sprechen wird, obwohl bis heute noch keine entsprechende Subventionszusicherung des Bundes vorliegt.

### **5.3 Finanzierungsmodell für die H2 Pratteln - Liestal**

#### **5.3.1 Einleitung**

Der Regierungsrat will jetzt vorwärts machen und das Geschäft nicht weiter auf der Wartebank belassen. Der Bau der H2 ist für die Bevölkerung des Baselbietes und die Wirtschaft von grosser Wichtigkeit und Dringlichkeit. Die Regierung will mit dieser Vorlage und dem vorgeschlagenen Spezialgesetz den Bau der H2 in zwei Etappen unverzüglich und ohne zugesicherte Bundesbeiträge beginnen. Es ist geplant, den Anschluss Liestal Nord mit Kosten von 42 Mio. Franken im dritten Quartal 2006 als erste Bauetappe in Angriff zu nehmen (Bauzeit: 2.5 Jahre). Der vorgeschlagene Finanzierungsplan bis zum Jahr 2016 geht davon aus, dass der Kanton Basel-Landschaft die H2 alleine finanziert.

Der Regierungsrat schlägt im Spezialgesetz über den unverzüglichen Bau der H2 zwischen Pratteln und Liestal eine auf fünf Jahre befristete und für die Finanzierung der H2 zweckgebundene Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes (ohne Lastwagen) vor. Der Landrat kann die zeitliche Befristung nach fünf Jahren je nach Situation noch einmal um maximal fünf Jahre verlängern. Diese zwischenzeitliche Beurteilung gibt dem Parlament die Möglichkeit, erwartete, aber noch nicht beschlossene Bundesbeiträge für die Finanzierung der H2 zu berücksichtigen und die Dauer der Aufhebung des Rabattes allenfalls zu verkürzen.

Der Verkehrssteuer-Rabatt bei den Motorfahrzeugen für den Warentransport (Lastwagen und Sattelschlepper und deren Anhänger) mit einem Gesamtgewicht von über 3.5 Tonnen wird beibehalten. Diese Fahrzeugkategorie ist durch die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) bereits zusätzlich belastet und bezahlt trotz Rabatt die höchste Motorfahrzeugsteuer der Schweiz.

Da der Ertrag aus der Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes zweckgebunden verwendet werden muss, wird im Spezialgesetz eine Fondsfinanzierung geschaffen. Der Fonds zur Finanzierung der H2 hat den Zweck, die H2 Pratteln - Liestal ohne den Rückbau der Rheinstrasse zu finanzieren. Der Fonds wird mit den Mehreinnahmen aus der teilweisen Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes von jährlich rund 17.2 Mio. Franken geäufnet. Allfällige später zugesicherte

Bundesbeiträge an die H2 werden vollumfänglich und zweckgebunden dem Fonds gutgeschrieben. Die Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes kann frühestens auf den 1. Januar 2007 in Kraft treten. Deshalb werden die im Jahr 2006 anfallenden Baukosten von maximal 10 Mio. Franken vom Kanton aus dem allgemeinen Staatshaushalt vorfinanziert. Diese Einlage in den Fonds wird zu marktüblichen Konditionen verzinst.

Die 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 Gesamtnutzen der H2 für die Bevölkerung, die Verkehrsteilnehmenden und die Anwohnerschaft die Mehrbelastung aus der Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes übersteigt.

Mit dieser Lösung kann die H2 jetzt gebaut und finanziert werden, obwohl im Kantonshaushalt für den Strassenbau momentan nur wenig Geld vorhanden ist. Mit dieser Vorlage und dem Spezialgesetz können die Interpellation 2005 / 322 von Isaac Reber vom 15. Dezember 2005 beantwortet und sieben parlamentarische Vorstösse abgeschrieben werden (siehe Punkt 8 auf Seite 28).

Der unverzügliche Beginn des Baus der H2 hat den Vorteil, dass das Projekt jetzt in die konkrete Realisierungsphase gehen und die Strasse frühestens ab 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 ohne verbindliche Zusage von Bundesbeiträgen in Angriff nimmt.

### **5.3.2 Verbleibender Mittelbedarf**

Gemäss gegenwärtiger Planung wird die Realisierung der H2 Pratteln - Liestal einschliesslich 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 Mittelbedarf verteilt sich wie folgt auf die einzelnen Jahre:

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

Ohne Bundesbeiträge muss der Kanton 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 allgemeinen Mitteln aus dem Staatshaushalt.

### **5.3.3 Spezialfinanzierung mittels Fonds und Konsultativkommission**

Das vorgeschlagene Spezialgesetz über den unverzüglichen Bau der H2 Pratteln - Liestal regelt die Spezialfinanzierung mittels Fonds. Zudem sieht das neue Gesetz vor, dass eine Konsultativkommission mit Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung, der Wirtschafts- und der Verkehrsverbände eingesetzt wird (siehe Punkt 6 auf den Seiten 24 - 27).

Die Spezialfinanzierung der H2 besteht aus einem Fonds, der mit den Mehreinnahmen aus der befristeten Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes geöffnet wird. Unter einer Spezialfinanzierung wird die vollständige oder teilweise Zuordnung von Einnahmen an bestimmte Aufgaben verstanden. Die zweckgebundenen Einnahmen dürfen ausschliesslich für den vom Gesetzgeber beschlossenen Zweck ausgegeben werden. Gemäss § 17 des Finanzhaushaltsgesetzes vom 18. Juni 1987 handelt es sich um rechtlich nicht verselbständigte, ausgeschiedene Vermögen mit besonderer Zweckbindung, für die separate Rechnungen geführt werden. Da die Bildung von Zweckvermögen aus öffentlichen Mitteln einer Grundlage in einem Gesetz oder einem interkantonalen Vertrag bedarf, wird die Schaffung des vorgeschlagenen Fonds zusammen mit der Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes im neuen Gesetz über den unverzüglichen Bau der H2 geregelt.

Das Verfügungsrecht über das Zweckvermögen im Rahmen der Zweckbestimmung steht dem Regierungsrat zu, sofern nicht ausdrücklich andere Organe mit dem Vollzug beauftragt sind. Vorhaben, für welche der Landrat das Kreditbegehren nicht bewilligt hat, dürfen nicht nachträglich aus dem Zweckvermögen finanziert werden, es sei denn, der Landrat ermächtigt den

Regierungsrat dazu. Die Verwendung der Mittel aus dem Strassenfonds für andere Strasseninvestitionen als die H2 ist ohne Änderung des Zweckes des Fonds nicht möglich. Der Zweck des Fonds müsste vorgängig durch eine entsprechende Gesetzesänderung (mit obligatorischem oder fakultativem Referendum) geändert werden.

Die Einnahmen aus der Aufhebung des 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.

Der Ertrag aus dem befristet aufgehobenen Verkehrssteuer-Rabatt wird dem Fonds zur Finanzierung der H2 überwiesen. 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 diesem Vorgehen muss der Investitionsplafonds nicht erhöht werden. Die Bruttoausgaben in der Investitionsrechnung werden jedoch um die Ausgaben für die H2 erhöht.

Im Folgenden wird die Entwicklung des Fonds aufgrund der gegenwärtigen Investitionsplanung aufgezeigt. Der Einfachheit halber wird darauf verzichtet, ein Wachstum des Verkehrssteuer-Ertrags, die Bauteuerung und die Kosten bzw. die Erträge aus der Verzinsung der Fondsmittel zu berücksichtigen. Die Planung des Baufortschrittes und damit des jährlichen Mittelbedarfs ist mit gewissen zeitlichen Unsicherheiten behaftet.

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.

Mit der Einsetzung einer Konsultativkommission will der Regierungsrat von Anfang an Transparenz schaffen. Es handelt sich um eine vertrauensbildende Massnahme. Die Kommission wird dem Regierungsrat in allen Fragen im Zusammenhang mit dem Bau und der Finanzierung der H2 beratend zur Seite stehen (siehe Punkt 6 auf Seite 25).

#### **5.3.4 Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes**

Die befristete Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes wird im vorgeschlagenen neuen Gesetz über den unverzüglichen Bau der H2 zwischen Pratteln und Liestal geregelt (siehe Punkt 6 auf Seite 25).

Das Baselbieter Volk hat am 27. September 1992 der formulierten Initiative des damaligen kantonalen Gewerbeverbandes zugestimmt und die Herabsetzung der Verkehrssteuern für alle Motorfahrzeugkategorien um 20 Prozent beschlossen. Die Initiantinnen und Initianten hatten geltend gemacht, dass der Kanton Basel-Landschaft von allen Kantonen die höchste Verkehrssteuer erhebt. Die Verkehrssteuern werden dazu verwendet, die Kosten des Kantons für den Strassenbau und den Strassenunterhalt, für die Verkehrspolizei und für andere, im Zusammenhang mit dem Motorfahrzeugverkehr stehende Dienste abzugelten. Die wichtigsten kantonalen Einnahmenquellen bei der Strassenrechnung sind die Motorfahrzeugsteuer, die Bundesbeiträge für Nationalstrassen und für andere Strassenzwecke, die Anteile am Ertrag der

Mineralölsteuer und an der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Der Kanton verfügt über eine Strassenrechnung in Form einer Ausgabenrechnung, die auf dem Modell des Bundes basiert. Eine kantonale Strassenrechnung in Form einer Kostenrechnung liegt noch nicht vor.

Der unbefristet geltende Verkehrssteuer-Rabatt ist in § 10a des Gesetzes über die Verkehrsabgaben vom 25. Juni 1981<sup>19</sup> verankert. Er beläuft sich derzeit für alle Motorfahrzeugkategorien auf 18.5 Mio. Franken jährlich. Der Verkehrssteuer-Rabatt bei den Motorfahrzeugen für den Warentransport (Lastwagen und Sattelschlepper und deren Anhänger) mit einem Gesamtgewicht von über 3.5 Tonnen beträgt 1.3 Mio. Franken. Der grössere Teil, nämlich 17.2 Mio. Franken, ergibt sich bei den übrigen Motorfahrzeugkategorien.

Für den Kanton Basel-Landschaft wurde ausgehend vom Bundesmodell eine Ausgabenrechnung für die National- und die Kantonsstrassen im Baselbiet erstellt. Der Saldo dieser Rechnung weist Schwankungen auf, weil sich Ausgaben und Einnahmen nicht parallel entwickeln. Fest steht, dass diese Strassenrechnung defizitär ist, wie die nachfolgende Aufstellung aufzeigt. Das heisst, dass die Einnahmen aus dem motorisierten Verkehr die Strassenausgaben des Kantons nicht decken. Die Ausgabenrechnung hat im betrachteten Zeitraum mit einem durchschnittlichen jährlichen Defizit von 10 Mio. Franken abgeschlossen (aktuellere Zahlen sind vom Bund erst im ersten Quartal 2006 erhältlich).

---

<sup>19</sup> SGS 341. § 10a Verkehrssteuer-Rabatt:

Abs. 1: Die Sätze der Verkehrssteuern gemäss §§ 7 - 10 werden ab 1991 um 20 % gesenkt.

Abs. 2 Sollte die Volksabstimmung über das Initiativbegehren nach 1990 erfolgen, so wird die Jahrzahl 1991 gemäss Absatz 1 durch die Jahrzahl 1992 ersetzt.

NS: Nationalstrassen, KS: Kantonsstrassen (Beträge in 1'000 Franken)										
Jahr	Dem MfZ-Verkehr zurechenbare Nettoausgaben 1)			Zinssatz *)	Verzinsung des kumulierten Saldos	Ausgaben insgesamt (inkl. Verzinsung)	Anrechenbare Einnahmen 2)	Saldo laufendes Jahr	Saldo kumuliert seit 1994	Deckungsgrad
	NS	KS	Total							
1994	44'392	79'421	123'813	5.500%	267	124'080	118'960	-5'120	-5'120	95.9%
1995	58'097	95'918	154'015	5.500%	1'660	155'676	128'950	-26'726	-31'846	82.8%
1996	51'966	73'555	125'521	5.500%	1'336	126'857	133'073	6'216	-25'630	104.9%
1997	56'580	91'292	147'872	6.169%	1'901	149'773	142'686	-7'086	-32'717	95.3%
1998	63'806	113'907	177'713	6.107%	2'951	180'663	162'111	-18'552	-51'269	89.7%
1999	60'492	96'873	157'365	5.843%	3'270	160'635	152'678	-7'957	-59'226	95.0%
2000	54'569	109'080	163'649	5.368%	4'202	167'851	144'603	-23'248	-82'474	86.1%
2001	56'621	105'276	161'897	5.368%	4'526	166'423	160'055	-6'368	-88'843	96.2%
2002	64'744	106'474	171'218	4.292%	3'748	174'965	172'743	-2'222	-91'065	98.7%
							Durchschnitt:	-10'118	-52'021	93.9%
Quelle: Bundesamt für Statistik, Strassenrechnung										
1) Nettoausgaben für die dem Motorfahrzeugverkehr geöffneten Strassen: Neubauten, Verbesserungen, Landerwerb, Unterhalt, Verwaltung, Personalfürsorge, Verkehrssignalisation, Verkehrsregelung.										
2) Kostenbeiträge des Bundes für Nationalstrassen, Bundesbeiträge für andere Strassenzwecke, Treibstoffzollertrag, Motorfahrzeugsteuern (netto) ohne Einnahmen aus Mofa- und übrigen Gebühren und Einnahmen der Gemeinden (diese sind bereits in den Nettoausgaben bercksichtigt)										
*) gewichteter Zinssatz für das langfristige Fremdkapital des Kantons										

### 5.3.5 Volksabstimmung

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>20</sup>. Im anderen Fall unterliegt das neue Gesetz der obligatorischen Volksabstimmung<sup>21</sup>. Der Landrat kann das vorgeschlagene Gesetz aber auch durch separaten Beschluss selber der obligatorischen Volksabstimmung unterstellen<sup>22</sup>.

<sup>20</sup> § 31 Abs. 1 Bst. c der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft (SGS 100).

<sup>21</sup> § 30 Bst. b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft (SGS 100).

<sup>22</sup> § 30 Bst. b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft (SGS 100).

## **6 Das Spezialgesetz über den unverzüglichen Bau der H2 zwischen Pratteln und Liestal**

### **6.1 Erläuterungen**

Sowohl die unverzügliche Fertigstellung der H2 Pratteln - Liestal als auch die Spezialfinanzierung sind gesetzlich festzulegen. Insbesondere die zeitlich befristete Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes sowie die Schaffung des speziellen Fonds müssen zwingend im Gesetz vorgesehen werden. Da im Zusammenhang 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. Der Regierungsrat sieht deshalb ein Spezialgesetz über den unverzüglichen Bau der H2 zwischen Pratteln und Liestal vor, in welchem sowohl die sofortige Verwirklichung dieses für unseren Kanton wichtigen Strassenabschnittes als auch dessen Finanzierung geregelt wird.

#### **§ 1 Fertigstellung der H2**

Es wird im Sinne eines Auftrages klar bestimmt, dass die H2 unverzüglich zu verwirklichen ist. Massgebend ist 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 unverzüglich zu verwirklichen ist, muss eine sinnvolle Etappierung möglich sein. Hintergrund dieser Bestimmung ist die Tatsache, dass der Bund - wenn überhaupt - Beiträge nur an Projekte leistet, mit deren Bau 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, würde die zweite Etappe voraussichtlich als selbständiges Projekt beitragsberechtigt bleiben, sollte der Bund doch noch Beiträge für den Bau der H2 zusprechen.

#### **§ 2 Fonds zur Finanzierung der H2 Pratteln - Liestal**

Im Gesetz ist die Schaffung eines Fonds zur Finanzierung des Baus der H2 zwischen Pratteln und Liestal festzulegen. Die Verwaltung dieses Fonds obliegt dem Regierungsrat (§ 17 Absatz 3 des Finanzhaushaltsgesetzes). Es wird klar festgeschrieben, mit welchen Mitteln der Fonds geäuftnet wird. 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 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.

### **§ 3 Konsultativkommission**

Als vertrauensbildende Massnahme will der Regierungsrat eine Konsultativkommission einsetzen, die ihm in allen Fragen im Zusammenhang mit dem Bau und der Finanzierung der H2 Pratteln - Liestal beratend zur Seite steht. 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) zu wählen. Die Erwähnung im zu schaffenden Gesetz zeigt aber die Bedeutung, welche der Regierungsrat der zu wählenden Konsultativkommission beimisst. Die Kommission soll aus Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung sowie der Wirtschafts- und der Verkehrsverbände (ACS, TCS, VCS) bestehen.

### **§ 4 Änderung des Gesetzes über die Verkehrsabgaben**

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 Motorfahrzeuge, welche der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe des Bundes unterliegen, weil diese Fahrzeugkategorie schon heute im Kanton Basel-Landschaft sehr stark belastet ist.

Mit der Regelung, dass der Landrat die Ausser-Kraft-Setzung einmalig um maximal fünf Jahre verlängern kann, wird festgehalten, 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 Beiträge des Bundes an den Bau der H2 zu berücksichtigen. Wenn der Bund doch noch Beiträge an die H2 zusichert, wird der Landrat auf eine Verlängerung der Ausser-Kraft-Setzung verzichten oder entsprechend nur für eine kürzere Dauer beschliessen. Sind dagegen keine Bundesmittel erhältlich, so wird der Landrat kaum auf eine fünfjährige Verlängerung der Ausser-Kraft-Setzung verzichten können.

## 6.2 Gesetzesentwurf

### **Gesetz über den unverzüglichen Bau der H2 zwischen Pratteln und Liestal**

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

#### **§ 1 Fertigstellung der H2**

<sup>1</sup> Das vom Landrat am 6. Februar 1995 beschlossene Generelle Projekt "Jurastrasse J2" (Situationsplan 1:5000, Nr. GE-250) wird mit den notwendigen und bis anhin vorgenommenen Projektanpassungen und Projektänderungen unverzüglich verwirklicht.

<sup>2</sup> Die Bauarbeiten können in die Etappen "Anschluss Liestal Nord" und "Anschluss Liestal Nord bis Anschluss Pratteln" unterteilt werden.

#### **§ 2 Fonds zum Bau der H2 Pratteln - Liestal**

<sup>1</sup> Zur Finanzierung des Baus der H2 Pratteln - Liestal abzüglich der bereits angefallenen Kosten für Planung und Landerwerb wird ein Fonds geäufnet.

<sup>2</sup> Dem Fonds werden gutgeschrieben:

- a. die Einnahmen aus der befristeten Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes gemäss Verkehrsabgabengesetz;
- b. Drittmittel, insbesondere Mittel des Bundes, die für den Bau der H2 Pratteln - Liestal zweckgebunden sind.

<sup>3</sup> Während der Bauphase dürfen Gelder aus dem Fonds auch verwendet werden für technische und sonstige Vorkehrungen zur Sicherstellung des Verkehrsflusses auf der Rheinstrasse, namentlich zur Eindämmung von Gefahren wegen Verkehrsüberlastungen.

<sup>4</sup> Für die Redimensionierung und die Sanierung der Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal dürfen keine Gelder aus dem Fonds verwendet werden.

#### **§ 3 Konsultativkommission**

<sup>1</sup> Der Regierungsrat wählt eine Konsultativkommission, die ihm als beratendes Organ bei allen Fragen im Zusammenhang mit dem Bau und der Finanzierung der H2 Pratteln - Liestal zur Seite steht.

<sup>2</sup> Die Kommission setzt sich zusammen aus Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung sowie der Wirtschafts- und der Verkehrsverbände.

#### **§ 4 Änderung des Gesetzes über die Verkehrsabgaben**

Das Gesetz vom 25. Juni 1981 über die Verkehrsabgaben<sup>23</sup> wird wie folgt geändert:

##### **§ 15a Zeitlich befristete Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes**

<sup>1</sup> § 10a wird per 1. Januar 2007 für die Dauer von 5 Jahren ausser Kraft gesetzt.

<sup>2</sup> Von der Ausser-Kraft-Setzung des Verkehrssteuer-Rabattes gemäss Absatz 1 ausgenommen sind alle Motorfahrzeuge, die der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe des Bundes unterliegen.

<sup>3</sup> Der Landrat kann die Ausser-Kraft-Setzung des Verkehrssteuer-Rabattes gemäss Absatz 1 um maximal 5 Jahre verlängern.

#### **§ 5 In-Kraft-Treten**

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2007 in Kraft.

## **7 Personelle Auswirkungen**

Der Personalbestand beim Tiefbauamt erfährt aufgrund des Projektes H2 für die Realisierungsphase temporär eine Aufstockung um 100 Stellenprozent (unter anderem wegen teilweiser zeitlicher Überschneidung mit personellen Ressourcen für den Chienbergtunnel), bindet das Projekt H2 in der Ausführungsphase doch zwei bis drei Stellen. Die personelle Situation in Bezug auf die Sicherstellung des Betriebs und des Unterhaltes muss nach der Fertigstellung der Strasse neu beurteilt werden.

---

<sup>23</sup> GS 27.762; SGS 341.

## **8 Interpellation 2005 / 322 von Isaac Reber vom 15. Dezember 2005 und sieben parlamentarische Vorstösse**

### **8.1 Interpellation 2005 / 322 von Isaac Reber vom 15. Dezember 2005**

#### **Wortlaut der Interpellation**

##### **"Zeit zur Besinnung tut Not - Ausbau Rheinstrasse statt Tunnel H2?"**

Der Regierungsrat des Kantons Baselland hat sich vorwiegend aus finanziellen Gründen sowohl 1995 (Bau der J2 vom Anschluss N4 bis Anschluss Liestal Zentrum) als auch 1997 (Abstimmung über die Initiative "Ausbau der Rheinstrasse") für den Ausbau der Rheinstrasse ausgesprochen. Landrat und Stimmbevölkerung des Kantons Baselland haben sich im Widerspruch dazu jeweils für die ungleich teurere Tunnelvariante entschieden.

Nun sind seit jenen Beschlüssen rund zehn Jahre vergangen. Heute präsentiert sich die Situation in entscheidenden Punkten fundamental anders als zum Zeitpunkt der jeweiligen Entscheide:

- Gingen Landrat und Stimmbevölkerung zum damaligen Zeitpunkt davon aus, dass die Hauptlast der Projektkosten durch den Bund getragen würden, so steht nun fest, dass zum heutigen Zeitpunkt überhaupt keine Zusagen des Bundes vorliegen, der Kanton Baselland derzeit also Alleinflanzierer dieses Vorhabens wäre.
- In der Zwischenzeit wurde entgegen der ursprünglichen Absicht die Umfahrung Sissach der H2 vorgezogen. Aufgrund der vollständig aus dem Ruder gelaufenen Kosten für dieses Projekt hat sich die Finanzierungssituation für den Kanton zusätzlich massiv verschlechtert und ist deshalb mit der Ausgangslage zum Zeitpunkt der damaligen Abstimmungen in keiner Weise mehr vergleichbar.
- Anstelle der damals veranschlagten Kosten von 250 Millionen Franken (ohne Teuerung) ist heute aufgrund der aufgelaufenen und während einer allfälligen Bauzeit noch anfallenden Teuerung sowie zwischenzeitlich gestiegener Sicherheitsanforderungen mit Gesamtkosten von weit eher 400 Millionen Franken zu rechnen.
- Aufgrund der vorgängig angeführten Sachverhalte würde eine Ausführung der teuren Tunnelvariante H2 eine ganze Reihe mittlerer und kleinerer, aus der jeweiligen Perspektive aber ebenso dringliche Projekte behindern oder realistischerweise verunmöglichen.
- Sollte der Bund einst den betreffenden H2-Abschnitt ins Grundnetz aufnehmen, ist offen, ob er ausgerechnet die teuerste Lösungsvariante für die Kapazitätsprobleme auf diesem Abschnitt zu finanzieren bereit wäre.

- Der Ausbau der Rheinstrasse ist in der Zwischenzeit mit relativ bescheidensten Mitteln weiter vorangetrieben worden, und nach wie vor wäre es möglich, die Kapazitätsengpässe auf dem Streckenabschnitt Liestal - Pratteln mit weit tieferen Kosten in einem realistischen Zeitrahmen zu beheben. Eine allfällige Inbetriebnahme des Tunnels H2 ist demgegenüber realistischerweise frühestens in zehn Jahren zu erwarten.
- Ein Hauptargument für die Tunnelvariante H2 (idealer Lärmschutz) trifft heute nicht mehr zu. 250 Einsprachen aus Füllinsdorf gegen eine Projektänderung (teilweise Tunnelöffnung) infolge gestiegener Sicherheitsanforderungen bezeugen dies.

Trotz all diesen Änderungen der Voraussetzungen werden derzeit grosse, nahezu krampfhaft Anstrengungen unternommen, doch noch eine Finanzierungs- und damit Realisierungsmöglichkeit für den Tunnel H2 auf die Beine zu stellen. Wir bitten den Regierungsrat, hierzu folgende Fragen zu beantworten:

- Wie beurteilt der Regierungsrat aus heutiger Perspektive die Finanzierbarkeit des H2-Tunnels, nachdem er sich zu früheren Zeitpunkten auch aus finanziellen Erwägungen stets für den Ausbau der Rheinstrasse ausgesprochen hat?
- Wie beurteilt der Regierungsrat die Finanzierbarkeit des Rückbaus der Rheinstrasse als integraler Projektbestandteil, nachdem Interessensvertreter bereits angekündigt haben, dass dieser nicht über die Aufhebung des Verkehrssteuerrabattes finanziert werden dürfe?
- Welches wären formell mögliche Wege, um der wirtschaftlich weitaus sinnvolleren und auch in anderen Aspekten (Zeitpunkt der Realisierbarkeit etc.) mindestens gleichwertigen Lösungsvariante "Ausbau Rheinstrasse" doch noch zum Durchbruch zu verhelfen und damit den gegenüber dem Zeitpunkt der Abstimmung völlig veränderten Verhältnissen Rechnung zu tragen?

Für die schriftliche Beantwortung dieser Fragen bedanke ich mich bereits im voraus."

### **Stellungnahme der Regierung**

Antwort auf Frage 1:

Aus heutiger Perspektive kommt aufgrund der knappen Staatsfinanzen eine Finanzierung aus allgemeinen Steuermitteln nicht in Frage. Im Budget 2006 ist zwar eine spürbare Verbesserung der Kantonsfinanzen zu verzeichnen. Aber bereits im Jahr 2007 wird trotz der GAP wieder ein Defizit von 65 Mio. Franken resultieren, und 2008 werden sich nach heutigem Kenntnisstand die finanziellen Perspektiven ohne zusätzliche Entlastungsmassnahmen weiter verschlechtern. Ein

Grund dafür ist das Inkrafttreten der NFA. Der Kanton Basel-Landschaft wird gemäss aktueller Globalbilanz als Nettozahler zusätzliche 40 Mio. Franken für die NFA einzahlen müssen.

Die Finanzierung von Investitionen erfolgt normalerweise über die Selbstfinanzierung (Saldo Laufende Rechnung plus Abschreibungen) oder über die Aufnahme von Krediten, was zu einer entsprechenden Erhöhung der Verschuldung des Kantons führt. Allein die Abschreibungen der Investitionen in die H2 Pratteln - Liestal würden den Saldo der Laufenden Rechnung jährlich bis zu 15 Mio. Franken verschlechtern. Eine zusätzliche Belastung stellen die Passivzinsen mit rund 6 Mio. Franken dar.

Diese ungünstigen Perspektiven und die Möglichkeit, dass sich der Bund nicht an der Finanzierung beteiligen könnte, erlauben keine Finanzierung der H2 aus allgemeinen Steuermitteln. Deshalb ist eine zweckgebundene Finanzierung aus den Erträgen einer auf fünf Jahre befristeten Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes geplant. Dabei wird der Rabatt bei den Motorfahrzeugen für den Warentransport (Lastwagen und Sattelschlepper und deren Anhänger) mit einem Gesamtgewicht von über 3.5 Tonnen beibehalten. Diese Fahrzeugkategorie ist durch die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) bereits stark belastet und bezahlt trotz Rabatt die höchste Motorfahrzeugsteuer der Schweiz.

Die Finanzierbarkeit hängt somit davon ab, ob die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger diesem Finanzierungsmodell zustimmen. Der Regierungsrat geht von der Zustimmung aus. Einerseits entspricht die Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes dem Prinzip der nutzergerechten Finanzierung des Strassenbaus über Verkehrssteuern. Andererseits wird der einzelne Verkehrsteilnehmende dadurch nicht stark belastet. Wirtschaft und Bevölkerung als Ganzes profitieren aber von der für den Standort wichtigen leistungsfähigen Strassenverbindung des mittleren Baselbietes in den unteren Kantonsteil und nach Basel.

Antwort auf Frage 2:

Der für 2012 und 2013 geplante Rückbau der Rheinstrasse ist mit Kosten von 22 Mio. Franken verbunden. Er soll aufgrund der Ergebnisse der Vernehmlassung zur Finanzierungsvorlage aus allgemeinen Steuermitteln finanziert werden und nicht mit Erträgen aus der Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes. Mit den Erträgen aus der Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes sind somit Bruttoinvestitionen von gesamthaft 182 Mio. Franken zu finanzieren, falls der Bund keine Beiträge leistet.

Der Regierungsrat geht davon aus, dass mit den laufenden und den künftigen Massnahmen zur Verbesserung der Kantonsfinanzen - insbesondere der Defizitbremse - ausreichend finanzieller Spielraum zur Finanzierung des Rückbaus der Rheinstrasse aus allgemeinen Steuermitteln geschaffen werden kann.

Antwort auf Frage 3:

Dem Kredit und dem Generellen Projekt zum Bau der Umfahrungsstrasse H2 stimmte das Volk am 24. September 1995 zu. Die formulierte Gesetzesinitiative zum Ausbau der Rheinstrasse wurde in der Volksabstimmung vom 28. September 1997 verworfen. Soll nun erneut der "Ausbau Rheinstrasse" erwogen werden, hätte dies formal wiederum über eine entsprechende Volksabstimmung zu geschehen. Zur Lancierung einer solchen stehen die bekannten, rechtlich verankerten politischen Instrumente zur Verfügung.

**8.2 Motion 2003 / 119 von Urs Hintermann vom 22. Mai 2003:  
Anpassung des Verkehrssteuer-Rabattes  
(überwiesen am 13. November 2003 als Postulat)**

**Wortlaut des Postulats**

"Am vergangenen Wochenende hat das Stimmvolk der Anti-Stauintiative zugestimmt. Gemäss Angaben der Initianten muss bei einer wirksamen Staubekämpfung mit Kosten in Millionenhöhe gerechnet werden. Die angespannte Finanzlage des Kantons lässt es nicht zu, diese Kosten aus den allgemeinen Steuermitteln zu finanzieren.

Sowohl in der Vorlage des Regierungsrates als auch in der Landratsdebatte vom 9. 1. wurde die Möglichkeit erwähnt, die Kosten über eine Anpassung des Verkehrssteuer-Rabattes zu finanzieren. Nachdem jetzt durch die Annahme der Initiative der Auftrag an die Regierung zur Staubekämpfung verbindlich ist, ist es an der Zeit, auch die Finanzierungsleitplanken festzulegen. Im Sinne des Verursacherprinzips sollen die Aufwendungen zur Bekämpfung des Verkehrsstaus gemäss § 43 bis durch eine bedarfsorientierte Anpassung des Verkehrssteuer-Rabattes finanziert werden.

Der Regierungsrat wird aufgefordert, dem Landrat eine entsprechende Vorlage zu unterbreiten."

**Stellungnahme der Regierung**

Mit dieser Vorlage wird den Anliegen der als Postulat überwiesenen Motion entsprochen.

### **Antrag der Regierung**

Die als Postulat überwiesene Motion kann abgeschrieben werden.

### **8.3 Motion 2003 / 120 von Esther Maag vom 22. Mai 2003:**

#### **Aufhebung des Verkehrssteuerrabattes**

**(überwiesen am 13. November 2003 als Postulat)**

#### **Wortlaut des Postulats**

"Die Antistau-Initiative wurde am Wochenende vom 18. 5. 2003 vom Volk angenommen. In der vorgängigen landrätlichen Kommissionsberatung gab es einen Antrag, die zusätzlichen Mittel für die Anti-Stau-Massnahmen mit einer Reduktion des Verkehrssteuerrabattes zu finanzieren. Man kam überein, dies zum gegebenen Zeitpunkt nochmals separat zu diskutieren.

Dieser Moment scheint nun gekommen, denn in der Zwischenzeit haben sogar die Urheber der Initiative in einem Radiointerview ihre Bereitschaft dazu erklärt. Dass die Aufwendungen, die für die Anti-Stau-Massnahmen eingesetzt werden sollen, verursachergerecht von den Stau verursachenden AutomobilistInnen bezahlt werden, scheint einleuchtend.

Zur Erinnerung: zur Zeit besteht immer noch ein Rabatt von 20 % auf die Verkehrssteuer, womit der Kanton jährlich 17 Millionen verschenkt, die er dringend gebrauchen könnte. Und wo er mehr Ausgaben zu tätigen gedenkt - in diesem Fall für Anti-Stau-Massnahmen - ist er auch angewiesen auf mehr Einnahmen. Die Reduktion des Rabattes ist dafür nicht nur eine gerechte Massnahme, sondern auch eine, unter der niemand zu leiden braucht, dafür umso mehr davon profitieren, wenn alles wieder flüssiger geht!

Wir ersuchen den Regierungsrat deshalb, den Verkehrssteuerrabatt aufzuheben."

#### **Stellungnahme der Regierung**

Mit dieser Vorlage wird den Anliegen der als Postulat überwiesenen Motion entsprochen.

### **Antrag der Regierung**

Die als Postulat überwiesene Motion kann abgeschrieben werden.



**8.4 Motion 2004 / 101 von Patrick Schäfli vom 22. April 2004:  
Unverzögliche Realisierung der H2 zwischen Pratteln und Liestal  
(überwiesen am 28. Oktober 2004)**

**Wortlaut der Motion**

"Seit Jahrzehnten wartet die Bevölkerung der Region Pratteln, Frenkendorf, Füllinsdorf, Liestal sowie zahlreicher weiterer Gemeinden im Umkreis auf die Realisierung der Rheinstrasse. Über 44'000 Fahrzeuge pro Tag frequentieren die heutige Rheinstrasse.

Mittlerweile herrscht tagsüber zunehmend Stau bzw. Stop-and-go-Verkehr. Dieser Zustand ist seit Jahrzehnten sowohl für AnwohnerInnen wie Automobilisten (Anwohner, Pendler, KMU) unhaltbar. Er führt zu immensen volkswirtschaftlichen Kosten. Trotz dem mehrfach klar geäusserten Willen der Baselbieter Bevölkerung, eine H2-Entlastungsstrasse (mit Tunnelvariante) zu realisieren, ergeben sich seit kurzer Zeit erneut wieder Hindernisse.

Wie bekannt wurde, werde nun von der BUD wieder ein Ausbau der Rheinstrasse, anstelle des vom Souverän klar beschlossenen Baus einer H2-Entlastungsstrasse geprüft. Dieses Vorgehen ist unverständlich.

Der mehrfach geäusserte Volkswille für den Bau der H2 (J2) muss nun von der Regierung endlich umgesetzt werden.

Die Regierung wird beauftragt, die folgenden Massnahmen dringlich als Sofortmassnahmen zu ergreifen:

- Die Regierung setzt den Volkswillen durch und treibt entsprechend die Realisierung der H2 voran, wobei ein Terminplan präsentiert wird.
- Mit dem UVEK-Vorsteher bzw. mit den Bundesbehörden (Bundesamt für Strassen, ASTRA) unverzüglich Kontakt aufnehmen mit dem Ziel, den in Aussicht gestellten finanziellen Bundesbeitrag an den Bau der H2 umgehend zu erhalten.
- Der Regierungsrat wird aufgefordert, ein mögliches Finanzierungsmodell aufzuzeigen (z.B. Infrastrukturfonds, Fremdfinanzierung etc.).
- Die Planung der H2 wird von der BUD weitergeführt, ein allfälliger Planungsstopp soll unverzüglich aufgehoben werden."

### **Stellungnahme der Regierung**

Mit dieser Vorlage wird den Anliegen der Motion entsprochen.

### **Antrag der Regierung**

Die Motion kann abgeschrieben werden.

### **8.5 Motion 2004 / 203 von Peter Holinger vom 9. September 2004:**

#### **Schnelle Realisierung der H2 Pratteln - Liestal**

**(in abgeänderter Form überwiesen am 28. Oktober 2004)**

### **Wortlaut der Motion**

"Seit rund 40 Jahren wird an der Planung der Verlängerung der H2 von Pratteln nach Liestal gearbeitet. Das dazu nötige Land wurde vom Kanton gekauft und es wurden mehrere Volksabstimmungen durchgeführt. Diese waren positiv für den Bau dieses Nadelöhrs.

Ebenfalls seit vielen Jahrzehnten leidet die Bevölkerung, die Umwelt, aber auch die Wirtschaft unter den Staus, dem Lärm und der Luftverschmutzung von rund 45'000 Fahrzeugen pro Tag. Die täglichen stundenlangen Staus kosten jährlich viele Millionen! Das ist Geld, das der Wirtschaft entzogen wird und das sinnvollerweise eben zum Beispiel in den Bau der H2 investiert würde!

Durch die grossen Probleme im Chienbergtunnel Umfahrung Sissach, wird die H2 wieder verzögert, die Investitionen verlagert. Zudem wurde am 13. 7. 2004 über eine technische Änderung orientiert die vorsieht, dass der H2 Tunnel in der Mitte in einem kurzen Abschnitt nach oben geöffnet wird.

Für den Landkauf und die Planungen wurden für die H2 Verlängerung bis heute rund 55 Millionen vom Kanton ausgegeben. Diese sehr grosse Summe hat seit vielen Jahren keinen "Return of Invest".

Die Bevölkerung von Pratteln, Frenkendorf, Füllinsdorf und Liestal leidet direkt unter den erwähnten Immissionen.

In Liestal sind seit vielen Jahren Lärmschutzwände versprochen, leider z.T. immer noch nicht gebaut. Mit dem Bau des "Kreisel" Schild hätte im Herbst 2003 begonnen werden sollen! Auch hier wurde auf "später" vertröstet.

Das ganze mittlere Baselbiet erleidet verkehrstechnisch bald einen Notstand, die planerische Entwicklung ist sehr stark behindert und gute Firmen ziehen weg! Es muss ein Weg gefunden werden, der dieser schlimmen Entwicklung und den täglichen Staus bald Einhalt gebietet!

Bekanntlich kann sich die öffentliche Hand günstig finanzieren, im Schnitt 1 % unter allen anderen Kreditnehmern. Insbesondere der Tiefbau unserer Gegend hat, auch nach Abschluss der Nordtangente in Basel, effektiv zuwenig Arbeit und die Arbeitslosigkeit (insbesondere bei Jugendlichen) steigt auch in unserer Region wieder leicht an.

Aus all diesen Gründen ist es jetzt dringend notwendig, dass in dieser Sache etwas geht.

1. Der Regierungsrat wird deshalb aufgefordert, einen Finanzierungsplan für die rasche Realisierung der H2 Pratteln - Liestal zu erstellen.
2. Ebenfalls ist durch die Regierung abzuklären ob eine Eigenfinanzierung durch den Kanton Basel-Landschaft möglich ist, bei positiver Abklärung, wie sichergestellt werden kann, dass der Bund zu einem späteren Zeitpunkt seinen Anteil daran zahlen würde.
3. In die Überlegungen für die Vorfinanzierung soll auch eine teilweise Aufhebung des Verkehrssteuerrabattes einbezogen werden.
4. Ebenfalls ist im Zusammenhang mit der Projektänderung nochmals abzuklären, ob wirklich alle geplanten Anschlussbauten nötig sind. (Abklärungen betreffend Verkehrskapazität, Verkehrsfluss und Unfallgefahr)."

**Vom Landrat am 28. Oktober 2004 modifizierter Text:**

Die letzte der vier Forderungen wird gestrichen.

**Stellungnahme der Regierung**

Mit dieser Vorlage wird den Anliegen der Motion entsprochen.

**Antrag der Regierung**

Die Motion kann abgeschrieben werden.

**8.6 Motion 2004 / 204 von Hanspeter Frey vom 9. September 2004:  
Finanzierungsmodelle unter teilweiser Aufhebung des Verkehrssteuerrabattes für die  
Realisierung der H2 Pratteln - Liestal  
(in abgeänderter Form überwiesen am 28. Oktober 2004)**

**Wortlaut der Motion**

"Aufgrund der finanziellen Lage des Kanton Baselland und den technischen Schwierigkeiten beim Bau des Chienbergtunnels, H2 Umfahrung Sissach, verbunden mit respektablen Mehrkosten, werden Verkehrsinfrastrukturanlagen zeitlich zurückgestellt. Der Lebens- und der Wirtschaftsraum "Baselland" ist aber auf gut ausgebaute und optimal funktionierende Verkehrsinfrastrukturanlagen angewiesen.

Ein Nadelöhr im Verkehrsnetz "Strasse" bildet die Rheinstrasse in Frenkendorf. Der Ausbau der geplanten Hochleistungsstrasse H2 im Abschnitt Liestal - Pratteln ist seit Jahren im "Warteraum" obwohl die Erstellung dieser Strasse in mehreren Volksabstimmungen bestätigt wurde. Um dem "Volkswillen" einerseits und andererseits der Verbesserung des Wirtschaftsstandortes "Baselbiet" nachzukommen, ist es nun an der Zeit, dieses Bauwerk in Angriff zu nehmen. Damit die Finanzierung sichergestellt ist, ohne dabei für den Start auf die "Freundlichkeit" des Bundes angewiesen zu sein, sind andere Finanzierungsmodelle zu überlegen. In der zu prüfenden Finanzierung ist die teilweise Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes zu berücksichtigen, allerdings strikte zweckgebunden und zeitlich bis zur Realisierung des vorgenannten Strassenstückes limitiert.

Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Landrat eine entsprechende Vorlage zu unterbreiten.

1. Dem Landrat wird eine Vorlage unterbreitet in der die Finanzierungsvarianten des Abschnittes Liestal - Pratteln der H2 aufgezeigt werden.
2. Das Finanzierungsmodell soll die in Angriffnahme des vorstehenden Strassenstückes im Jahre 2006 (bis Mitte Jahr) sicherstellen.
3. Im Finanzierungsmodell ist auch die teilweise Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes zu berücksichtigen.
4. Die teilweise Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes hat strikte zweckgebunden zu erfolgen: einzig zur Finanzierung der H2, Abschnitt Liestal - Pratteln.
5. Die teilweise Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes ist zeitlich limitiert bis zur Fertigstellung der H2, Abschnitt Liestal - Pratteln.

6. Es wird dem UVEK (ASTRA) die Finanzierung aufgezeigt. Dabei soll eine spätere Rückfinanzierung des Bundesanteils ausdrücklich vorbehalten bleiben."

**Vom Landrat am 28. Oktober 2004 modifizierter Text:**

3. Im Finanzierungsmodell ist auch die *ganze oder teilweise* Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes zu berücksichtigen.
4. Die *ganze oder teilweise* Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes hat strikte zweckgebunden zu erfolgen: einzig zur Finanzierung der H2, Abschnitt Liestal - Pratteln.
5. Die *ganze oder teilweise* Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes ist zeitlich limitiert bis zur Fertigstellung der H2, Abschnitt Liestal - Pratteln.

**Stellungnahme der Regierung**

Mit dieser Vorlage wird den Anliegen der Motion entsprochen.

**Antrag der Regierung**

Die Motion kann abgeschrieben werden.

**8.7 Motion 2005 / 059 von Patrick Schäfli vom 24. Februar 2005:  
Zweckbindung für Verkehrsabgaben  
(als Postulat überwiesen am 27. Oktober 2005)**

**Wortlaut der Motion**

"Bei der Realisierung von Strassenbauprojekten im Kanton Basel-Landschaft wird immer häufiger die Finanzierungsproblematik in den Vordergrund gestellt. Dabei wird stets behauptet, dass die Finanzierung von wichtigen Verkehrsprojekten nicht gesichert sei, weil kein Geld vorhanden sei.

Tatsächlich ist es aber so, dass beträchtliche Einnahmen in Form von Abgaben der Verkehrsteilnehmer wie die Motorfahrzeugsteuer (Verkehrsabgabe ca. CHF 75 Mio.), die Verkehrsbussenerträge (ca. CHF 20 Mio.) und die Erträge des Kantons aus der LSVA (Transfer des Bundes: ca. CHF 10 Mio.) - im Gegensatz zu den meisten anderen Kantonen - nicht zweckgebunden für den Strassenbau im Baselbiet eingesetzt werden.

Es muss daher gefordert werden, dass auch im Baselbiet eine Vorlage ausgearbeitet wird, welche eine Zweckbindung insbesondere der Erträge festschreibt, welche direkt oder indirekt vom privaten Motorfahrzeugverkehr (d.h. insbesondere die Kantonsenerträge aus der LSVA, die Verkehrsabgabe

sowie die Verkehrs-Bussenerträge) generiert werden. Diese Zweckbestimmung macht Sinn, weil diese Einnahmen im direkten Zusammenhang mit der Benützung der Strassen stehen.

Damit kann unter anderem gezeigt werden, dass der private Motorfahrzeugverkehr über verschiedene Abgaben beträchtliche Beträge (viele Millionen Franken pro Jahr) an den Kanton entrichtet.

Der Regierungsrat wird beauftragt: eine Vorlage auszuarbeiten, welche die Zweckbestimmung zugunsten des Strassenbaus bzw. Strassenverkehrs vorschreibt für Einnahmen, welche direkt oder indirekt aus Steuern und Abgaben entstehen, die der private Motorfahrzeugverkehr erbringt."

### **Stellungnahme der Regierung**

Der Kanton verfügt heute über eine Strassenrechnung in Form einer Ausgabenrechnung, die auf dem Modell des Bundes basiert. Eine kantonale Strassenrechnung in Form einer Kostenrechnung liegt noch nicht vor. Die Ausgabenrechnung zeigt die effektiven jährlichen Strassenausgaben bzw. das für den Strassenbau und den Strassenunterhalt und den Betrieb des Strassennetzes eingesetzte Kapital des Kantons.

Es werden in der Rechnung die laufenden Strassenausgaben und der Zins auf den Vorjahressaldi den anrechenbaren Einnahmen gegenübergestellt. Die Differenz ergibt den Deckungsgrad. Aus der Strassenrechnung (siehe Seite 23) geht hervor, dass die Einnahmen aus dem motorisierten Verkehr die Strassenausgaben des Kantons nicht decken.

Die Strassenrechnung hat im Zeitraum 1994 - 2002 mit einem durchschnittlichen jährlichen Defizit von 10 Mio. Franken abgeschlossen. Der Motorfahrzeugverkehr hat somit in der Vergangenheit die von ihm verursachten Ausgaben zu knapp 94 % gedeckt; die restlichen rund 6 % mussten aus allgemeinen Steuermitteln finanziert werden.

Solange die Strassenausgaben grösser sind als die Einnahmen aus dem Strassenverkehr, spielt es keine Rolle, ob explizit eine Zweckbindung der Einnahmen aus dem Motorfahrzeugverkehr rechtlich vorgeschrieben wird oder nicht. Eine Zweckentfremdung ist faktisch ausgeschlossen, weil die Einnahmen aus dem Motorfahrzeugverkehr das Defizit im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr nicht decken. Zur Finanzierung des Restdefizits werden entweder allgemeine Steuereinnahmen verwendet, oder es müssten Bau, Betrieb und Unterhalt der Strassen bei defizitärem Strassenfonds reduziert werden.

Busseneinnahmen würden keinesfalls in einen Strassenfonds gehören. Hier geht es nicht um die Finanzierung des Strassenverkehrs an und für sich, sondern höchstens um die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Es ist nicht der Zweck der Bussen, den Strassenverkehr zu finanzieren.

Zudem könnte ein Strassenfonds erst nach Abschluss der vorliegenden Fondslösung zur Finanzierung der H2 Pratteln - Liestal geprüft werden. Der Fonds zur Finanzierung der H2 stellt diesbezüglich jedoch kein Präjudiz dar.

### **Antrag der Regierung**

Die als Postulat überwiesene Motion kann abgeschrieben werden.

### **8.8 Motion 2006 / 010 der SVP-Fraktion vom 12. Januar 2006: Die H2 Pratteln - Liestal jetzt bauen (eingereicht am 12. Januar 2006)**

#### **Wortlaut der Motion**

"- Seit rund 40 Jahren wird an der Verlängerung der bestehenden Umfahrung Sissach - Liestal Nord geplant. Dieses Strassenstück hat neben mehreren Landratsbeschlüssen auch zwei Volksabstimmungen hinter sich und trotzdem ist es leider immer noch nicht realisiert.

- Der Kanton Basel-Landschaft hat laut Jahresprogramm 2006 der Regierung bereits rund 64.5 Millionen für Landkäufe, Projektierungsarbeiten und Vorbereitungsarbeiten ausgegeben. Mit 4 % verzinst versickern somit seit vielen Jahren rund 2.5 Millionen Franken Steuergelder pro Jahr "im Sand". Die Landkäufe wurden in den 70er Jahren getätigt, in 30 Jahren sind also rund 70 Millionen an Zinsen verloren gegangen.

- Die Bevölkerung leidet genauso lange an Staus, Lärm und Gestank. In den direkt betroffenen Gemeinden Frenkendorf, Füllinsdorf und Liestal wohnen ca. 23'500 Einwohner/Innen unseres Kantons, mit Pratteln sind es knapp 40'000, die täglich direkt betroffen sind. Die Rheinstrasse als stärkst befahrene Kantonsstrasse der Schweiz wird täglich von rund 45'000 Fahrzeugen befahren. Tendenz zunehmend.

- Trotz positiven Konjunkturzeichen in der Nordwestschweiz trifft dies leider für den Bau, den Tiefbau nur sehr beschränkt zu. Der Neubau der H2, ein im Tagbau gebauter Tunnel, würde gerade jetzt gute Impulse geben.

- Der Chienbergtunnel (Umfahrung Sissach H2), der von der Regierung leider terminlich bevorzugt wurde, wird voraussichtlich Ende dieses Jahres in Betrieb gehen. Der baulich wesentlich einfachere Tagbau der H2 Pratteln - Liestal soll auch deshalb jetzt begonnen werden.
- Betreffend der Restfinanzierung (knapp 200 Millionen) sind mit der Astra in Bern sofort Verhandlungen aufzunehmen und eine anteilmässige Finanzierung wie im Abschnitt H2 Chienbergtunnel anzustreben. Eine Reduktion des Verkehrssteuerrabattes oder eventuell sogar Aufhebung dieser Regelung kann eine weitere Finanzierungsmöglichkeit sein.
- Mit dem Bau, respektive der Eröffnung der H2 Pratteln - Liestal wird Ökologie und Ökonomie ins Gleichgewicht gebracht.
- Die Firmen an der Rheinstrasse haben durch Staufahrten jeden Tag grosse Verluste, die Umwelt wird durch die bestehende Situation ebenfalls zusätzlich stark belastet.

Der Regierungsrat wird beauftragt:

1. Dem Landrat einen Finanzierungsvorschlag für den Restbetrag zu unterbreiten.
2. Den Volkswillen, die H2 Pratteln - Liestal zu bauen, sofort auch umzusetzen. Mit dem konkreten Bau ist, gemäss Landratsbeschluss, respektive Verpflichtungskredit 2418 / 1995 und mit den im Budget 2006 vorgesehenen 15 Millionen, möglichst in diesem Jahr auch zu beginnen.
3. Mit dem Bau soll dort begonnen werden, wo keine Einsprachen hängig sind, z.B. mit dem Anschluss "Liestal Nord" oder "Pratteln Ost".
4. Beim Bund ist darauf hinzuwirken, dass die H2 Pratteln - Liestal ins Agglomerationsprogramm Verkehr Nordwestschweiz in 1. Priorität aufgenommen wird und somit mit gebundenen Mitteln vom Bund mitfinanziert wird."

### **Stellungnahme der Regierung**

Mit dieser Vorlage werden die zentralen Punkte der als Postulat entgegengenommenen Motion behandelt.

### **Antrag der Regierung**

Die als Postulat entgegengenommene Motion kann abgeschrieben werden.



## 9 Anträge

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat,

1. das Spezialgesetz über den unverzüglichen Bau der H2 zwischen Pratteln und Liestal gemäss dem Entwurf in dieser Vorlage zu beschliessen,
2. die Motion 2004 / 101 von Landrat Patrick Schäfli als erfüllt abzuschreiben,
3. die Motion 2004 / 203 von Landrat Peter Holinger als erfüllt abzuschreiben,
4. die Motion 2004 / 204 von Landrat Hanspeter Frey als erfüllt abzuschreiben,
5. die als Postulat 2003 / 119 überwiesene Motion von Landrat Urs Hintermann als erfüllt abzuschreiben,
6. die als Postulat 2003 / 120 überwiesene Motion von Landrätin Esther Maag als erfüllt abzuschreiben,
7. die als Postulat 2005 / 059 überwiesene Motion von Landrat Patrick Schäfli als erfüllt abzuschreiben,
8. die als Postulat 2006 / 010 entgegengenommene Motion der SVP-Fraktion als erfüllt abzuschreiben.

Die Interpellation 2005 / 322 von Isaac Reber vom 15. Dezember 2005 wird mit dieser Vorlage schriftlich beantwortet und voraussichtlich an der Sitzung des Landrates vom 27. April 2006 erledigt.

Liestal, 31. Januar 2006

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Elsbeth Schneider-Kenel

Der Landschreiber:

Walter Mundschin

Beilage: Übersicht über die Ergebnisse der Vernehmlassung zur Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes

**Beilage:**

**Übersicht über die Ergebnisse der Vernehmlassung zur Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes vom April 2005**

Der Regierungsrat hat Parteien, Gemeinden und Verbände zur Vernehmlassung eingeladen. Die Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden hat der zeitlich befristeten und zweckgebundenen Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes zur Finanzierung der H2 Pratteln - Liestal zugestimmt.

Die FDP sieht die Notwendigkeit einer Spezialfinanzierung für die Realisierung der H2 ein und kann der vorgeschlagenen Änderung des Gesetzes über die Verkehrsabgaben vorbehaltlos zustimmen. Begrüsst wird speziell, dass bei einer Zusicherung von Bundesbeiträgen die Dauer der Aufhebung des Rabattes neu beurteilt werden soll.

Die CVP begrüsst grundsätzlich den für die Finanzierung der H2 vorgeschlagenen Fonds und zieht die teilweise Aufhebung des Rabattes vor. Es sollen aber mit den Einnahmen aus der Aufhebung des Rabattes nicht nur die Erstellungskosten, sondern auch die später anfallenden Betriebs- und Unterhaltskosten finanziert werden. Die heute ungedeckten Ausgaben gemäss Strassenrechnung sollten ebenfalls durch diese Einnahmen gedeckt werden. Es sei angezeigt, auf eine rein zeitliche Befristung zu verzichten. Der Rabatt solle nur solange aufgehoben werden, bis die H2 gebaut und die jährlichen Strassenausgaben gemäss Strassenrechnung durch die Motorfahrzeugsteuern, die Bundesbeiträge sowie die Mineralölsteuer resp. LSVA finanziert werden können.

Die SP fordert die vollständige Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes, wenn damit die Verkehrsinfrastruktur im Bereich H2 und Regio-S-Bahn finanziert wird. Mit dieser Zielsetzung sei eine Ausdehnung der zeitlichen Befristung der Rabatlösung auf 20 Jahre sinnvoll.

Die SVP spricht sich grundsätzlich gegen die Aufhebung des Motorfahrzeugsteuer-Rabattes aus und beantragt, auf die Vorlage nicht einzutreten und den Bau aus allgemeinen Steuermitteln zu finanzieren. Zwecks Konsens könnte sich aber die SVP unter den folgenden kumulativen Voraussetzungen mit einer Aufhebung des Rabattes einverstanden erklären. Der Rabatt solle höchstens zur Hälfte aufgehoben werden, und es komme - wenn überhaupt - nur die teilweise Aufhebung in Frage. Der Ertrag müsse strikt zweckgebunden für die Erstellung der H2 verwendet werden, und die zeitliche Befristung sei auf maximal fünf Jahre zu beschränken. Unverzichtbar sei

der Passus, wonach der Regierungsrat dem Landrat Antrag auf eine Neuurteilung der Dauer der Aufhebung des Rabattes stellt, wenn der Bund für den Bau der H2 Beiträge zusichert.

Die Grünen lehnen eine befristete Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes verknüpft mit der vorgesehenen Zweckbindung als ebenso unehrliche wie untaugliche Massnahme strikte ab. Sie beantragen, dass der Regierungsrat kostengünstigere Varianten nochmals einer Prüfung unterzieht. Als Eventualantrag 1 wird die zeitlich unbefristete und nicht zweckgebundene Aufhebung des Rabattes gefordert. Mit einem zweiten Eventualantrag wird gefordert, dass die Zweckbindung mindestens für alle Verkehrsmittel oder für Projekte des öffentlichen Verkehrs gelten solle, welche die Strassen entlasten.

Der Verband Basellandschaftlicher Gemeinden (VBLG) verzichtet auf eine Stellungnahme zur Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes, weil die Gemeinden von der Aufhebung nicht direkt betroffen sind. Bennwil, Ziefen, Titterten, Therwil, Buus, Schönenbuch, Hölstein, Lauwil, Bretzwil, Allschwil, Bottmingen, Brislach, Muttentz und Binningen teilen diese Einschätzung. 57 Gemeinden haben keine eigene Vernehmlassung eingereicht. Sie schliessen sich gemäss Beschluss der Delegierten des Verbandes der Vernehmlassung des VBLG an. Keinen Kommentar zur Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes enthielten die Vernehmlassungen von Itingen, Nenzlingen, Reigoldswil und Pratteln. Die Aufhebung wird von Lausen, Birsfelden, Oberdorf, Wenslingen, Thürnen, Ettingen und Buckten gutgeheissen. Unter gewissen Bedingungen unterstützen Ramlinsburg und Bubendorf die Aufhebung. Die vollständige Aufhebung des Rabattes wird von Oberdorf, Seltisberg und Bubendorf bevorzugt. Die teilweise Aufhebung wird von Wenslingen, Ramlinsburg, Thürnen und Ettingen vorgezogen. Gelterkinden, Känerkinden und Arboldswil stehen der Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes ablehnend gegenüber.

Die Handelskammer beider Basel (HKBB) erachtet die Sonderfinanzierung als gerechtfertigt und unterstützt die teilweise Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes.

Der VCS ist für eine unbefristete, nicht zweckgebundene und vollständige Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes. Die Einnahmen sollten in die allgemeine Staatskasse fliessen.

Die Verkehrsliga beider Basel befürwortet die zeitlich befristete Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes unter der Voraussetzung, dass die Mehreinnahmen ausschliesslich für den Bau der H2 Pratteln - Liestal verwendet werden und keinesfalls für den Rückbau der Rheinstrasse. Die Dauer der Aufhebung sei auf das absolute Minimum zu befristen. Der notwendige Verzicht auf den

Rückbau der Rheinstrasse und allfällige andere Kostenreduktionen wie "unerwartete" Bundessubventionen müssten zu einer Verkürzung der Aufhebungsdauer führen.

Das ASTAG unterstützt die teilweise Aufhebung des Rabattes. Die generierten Mittel seien zweckgebunden für die H2 zu verwenden. Dem Landrat sei unverzüglich eine Verkürzung der zeitlichen Befristung zu beantragen, wenn Bundesmittel gesprochen würden. Die Aufhebung dürfe kein Präjudiz bezüglich künftiger Strassenbauprojekte schaffen. Es wird als stossend erachtet, dass aus den Mehreinnahmen aus der Aufhebung des Rabattes auch die Kosten für den Rückbau der Rheinstrasse gedeckt werden sollen. Für das ASTAG erscheint es wesentlich, dass die Bauarbeiten an der H2 noch im Jahr 2006 aufgenommen werden.

TCS und ACS sind ausnahmsweise und ohne jedes Präjudiz bereit, unter bestimmten Bedingungen einer Sonderfinanzierung zuzustimmen. Die zeitlich befristete Aufhebung des Rabattes für die Finanzierung der H2 Pratteln - Liestal wird befürwortet, aber ausschliesslich für die H2 Pratteln - Liestal und keinesfalls für den Rückbau der Rheinstrasse. Die Zustimmung wird weiter daran geknüpft, dass die kantonalen LSVA-Einnahmen während der Aufhebungsfrist des Verkehrssteuer-Rabattes zugunsten der H2 Pratteln - Liestal zweckgebunden werden. Grundsätzlich wird die Überzeugung vertreten, dass die Finanzierung der Strasseninfrastruktur und des Agglomerationsverkehrs über einen einzigen, langfristig angelegten Infrastrukturfonds erfolgen muss.

*(Beilage nur für die Regierung)*

**Terminplan 1 für Volksabstimmung am 24. September 2006**

Was	Bis wann	Bemerkungen
RR verabschiedet LRV zuhanden Landrat	31.01.2006	
Orientierung / Gespräch mit den Verbänden	02.02.2006	RR Ballmer und Schneider
Orientierung der Medien	02.02.2006	RR Ballmer und Schneider
Erste Sitzung der Finanzkommission	15.02.2006	Nächste Sitzung: 15.03.2006
Zweite Sitzung der Finanzkommission	15.03.2006	Nächste Sitzung: 19.04.2006
Bericht der Finanzkommission an Landrat	31.03.2006	
1. Lesung im Landrat	27.04.2006	Nächste Sitzung: 11.05.2006
2. Lesung im Landrat (Fragestunde)	11.05.2006	Nächste Sitzung: 18.05.2006
Ansetzung der Volksabstimmung durch den RR	16.05.2006	
Genehmigung der Erläuterungen durch den RR	06.06.2006	
Versand der Unterlagen an die Gemeinden	August 2006	
Unterlagen bei den Stimmberechtigten	31.08.2006	Spätestens 3 Wochen vor der Abstimmung
Volksabstimmung	24.09.2006	
Inkraftsetzung	01.01.2007	

**Terminplan 2 für Volksabstimmung am 24. September 2006 (mit Referendum)**

Was	Bis wann	Bemerkungen
RR verabschiedet LRV zuhanden Landrat	31.01.2006	
Orientierung / Gespräch mit den Verbänden	02.02.2006	RR Ballmer und Schneider
Orientierung der Medien	02.02.2006	RR Ballmer und Schneider
Erste Sitzung der Finanzkommission	15.02.2006	Nächste Sitzung: 15.03.2006
Zweite Sitzung der Finanzkommission	15.03.2006	Nächste Sitzung: 19.04.2006
Bericht der Finanzkommission an Landrat	31.03.2006	
1. Lesung im Landrat	27.04.2006	Nächste Sitzung: 11.05.2006
2. Lesung im Landrat (Fragestunde)	11.05.2006	Nächste Sitzung: 18.05.2006
Referendumsfrist abgelaufen	06.07.2006	
Ansetzung der Volksabstimmung durch den RR	11.07.2006	mit Zirkulationsbeschluss
Genehmigung der Erläuterungen durch den RR	08.08.2006	am 1. August findet keine RR-Sitzung statt
Versand der Unterlagen an die Gemeinden	21.08.2006	
Unterlagen bei den Stimmberechtigten	31.08.2006	Spätestens 3 Wochen vor der Abstimmung
Volksabstimmung	24.09.2006	
Inkraftsetzung	01.01.2007	