

Beschluss des Landrates vom 08.02.2018

Nr. 1887

13. H2 Pratteln, Liestal (HPL), Teil-Schlussabrechnung, Restkredit für die Fertigstellung der Rheinstrasse

2017/275; Protokoll: ble

BPK-Präsident **Hannes Schweizer** (SP) führt aus: Die kantonale Finanzkontrolle hat die vorliegende Teilabrechnung sieben Mal einer Teilprojektrevision unterzogen und keine wesentlichen Änderungen festgestellt. Zudem hat der Bund die Abrechnung geprüft. Daher war es fast schon eine Ehre für die BPK, als letzte Prüfungsinstanz eine finanzpolitische Vorlage einer Prüfung zu unterziehen. Die BPK kam zu folgendem Schluss: Der Gesamtkredit von CHF 541 Mio. ist bis jetzt zu CHF 440,8 Mio. beansprucht worden. Davon wurden CHF 200 Mio. durch die Aufhebung des Verkehrssteuerrabattes finanziert, CHF 162 Mio. durch den Bund und CHF 76,84 Mio. durch den Kanton. Unter Ziffer 4 beantragt die Regierung, dass von den nicht beanspruchten CHF 100,6 Mio. CHF 48 Mio. für den Rückbau der Rheinstrasse verwendet werden sollen. Das sind CHF 12 Mio. mehr als im ursprünglichen Projekt von 2008 enthalten waren. Begründung ist einerseits die in dieser Zeit aufgelaufene Bauteuerung und andererseits die erfolgte Ertüchtigung des Projektes. Letzteres weil der Gegenvorschlag in der Volksabstimmung gegenüber der Initiative obsiegte und damit eine Aufstockung der finanziellen Mittel erfolgte.

Unter der letzten Ziffer ist zur Kenntnisnahme festgehalten, dass CHF 52,6 Mio. des Gesamtkredites nicht beansprucht werden. Die Kommission empfiehlt die Vorlage systembedingt mit 12:1 Stimmen zur Annahme.

– *Eintretensdebatte*

Der SVP-Fraktion seien zwei Punkte sehr wichtig, so **Markus Meier** (SVP). Die SVP-Fraktion nimmt mit Genugtuung zur Kenntnis, dass bei einem Projekt, das fast schon «proletenhaft» als Verloren von Geld in Beton, an dem der Kanton zugrunde gehen werde, geschildert wurde, nun eine Kostenunterschreitung im dreistelligen Millionenbetrag vorliegt und man damit auf der positiven Seite ist. Und zweitens ist positiv zu vermerken, dass die Autofahrer während zehn Jahren eine Mehrbelastung bei der Verkehrssteuer auf sich genommen haben; ein klassisches Modell, bei dem etwas durch das Verursacherprinzip direkt mitfinanziert wurde. Dieses Verursacherprinzip sollte aus Sicht der SVP auch in anderen Bereichen vermehrt zur Anwendung kommen. Die SVP-Fraktion ist sehr einverstanden mit der Vorlage und folgt dem Antrag der BPK einstimmig.

Eine lange Leidensgeschichte gehe vorläufig zu Ende, sagt **Martin Rüegg** (SP). Die Umgestaltung der Rheinstrasse steht ja noch bevor. Das Positive vorweg: Die Strasse kostet nicht CHF 541 Mio., sondern nur CHF 490 Mio.. Das strenge Kostenmanagement der vergangenen Jahre hat bescheidene Früchte getragen. Ein grosser Wermutstropfen bleibt, dass diese paar Kilometer Strasse nahezu eine halbe Milliarde Franken verschlungen haben. Das ist auch der Grund, weshalb der Sprecher sozusagen den roten Knopf gedrückt hat. Es ist bedenklich, hätte man doch mit dem Ausbau der Rheinstrasse eine wesentlich günstigere Lösung zur Hand gehabt. In Zeiten, wo überall gespart wird, Personal abgebaut wird und die Löhne gekürzt werden, ist das nur schwer verständlich. Auch im Strassenbau sollte die Einsicht einkehren, auf Luxuslösungen ist zu verzichten. Mit der H2 – oder HPL wie sie jetzt heisst – und der dreispurigen Rheinstrasse hat die Strassenlobby den «Batzen und das Weggli» erstritten. Dass die Rheinstrasse nicht, wie dem Stimmbürger versprochen, innert zweier Jahre nach der Eröffnung der H2 zurück gebaut wird, verstösst gegen Treu und Glauben. So Finanz- und Staatspolitik zu betreiben, schadet letztlich der Glaubwürdigkeit der Politik. Die SP-Fraktion nimmt die Anträge mehrheitlich zustimmend zur Kenntnis.

Rolf Blatter (FDP) und die FDP-Fraktion stehen einstimmig hinter der Vorlage.

Lotti Stokar (Grüne) und ihre Fraktion werden sich grossmehrheitlich der Stimme enthalten, auch wenn die Schlussabrechnung geprüft und genehmigt ist. Denn es ist auch die Gelegenheit, noch ein letztes Mal etwas zu diesem Strassenbauprojekt zu sagen, das während Jahrzehnten Politik und Bevölkerung beschäftigt hat. Beim Lesen der Unterlagen war vor allem etwas erschütternd: Der erste vom Landrat gesprochene Baukredit betrug CHF 248 Millionen. Im Bericht steht:

«Das fertiggestellte Projekt entspricht bezüglich der wichtigsten damaligen Festlegungen dem damals bewilligten Projekt.»

Und trotzdem hat die Strasse letztlich praktisch das Doppelte gekostet. Es gab viele Gründe dafür. Es geht jetzt weder um Schuldzuweisungen noch um Erklärungen dazu. Einfach ganz nüchtern betrachtet: Es ist doch ein Wahnsinn, dass der Landrat und auch das Volk in der Abstimmung von 1995 zu CHF 248 Millionen ja gesagt haben und dass diese Strasse – die keine wesentlichen Änderungen erfahren hat, ausser dass es komplizierter und teurer geworden ist – letztlich CHF 440 Millionen gekostet hat. Nun sind noch CHF 48 Millionen in der Kasse für den Rückbau respektive Ausbau oder Umbau – wie man das auch nennen möchte – je nach Sichtweise. Es ist zu bezweifeln, ob diese CHF 48 Millionen ausreichen werden. Was kann daraus gelernt werden? Es kommt fast immer teurer, vor allem beim Strassenbau! Die Votantin wartet gespannt auf das nächste Projekt.

Felix Keller (CVP) meint, der grosse Kostentreiber sei die Einhausung der Strasse gewesen, eine Auflage, die gewünscht war und auch einen Mehrwert brachte. Es muss schon mit offenen Karten gespielt werden. Den grossen Teil haben die Autofahrer bezahlt, das war auch von der Bevölkerung so akzeptiert. Es ist daher ein Vorzeigemodell für weitere grosse Projekte. Auch ein Vorteil ist, dass im Vergleich zur alten Rheinstrasse – auf welcher teils ein vierspuriger Autostau entlang den Wohnhäusern gefahren ist – eine grosse Aufwertung erfolgte. Vor allem die Wohnqualität an der Rheinstrasse und direkt dahinter ist gestiegen, und das ist ein paar Fränkli wert. Die CVP/BDP-Fraktion unterstützt den Antrag der Kommission.

Oskar Kämpfer (SVP) nimmt das Angebot von Martin Rüegg, der bewusst nein gestimmt habe, um die politische Diskussion zu ermöglichen, gerne wahr, vor allem weil dieser eine derart «selektive» Wahrnehmung an den Tag lege. Am 27.11.2016 hat das Volk darüber abgestimmt, was es mit der Rheinstrasse will. Aber eben, wen interessiert es schon, was das Volk will.

Rolf Richterich (FDP) erklärt sich erstaunt über die «Geschichtsklitterung», die hier von zwei oder drei Leuten im Rat vorgeführt worden sei. Es ist immer ein demokratischer Prozess abgelaufen. Es gibt andere Projekte, die über zwanzig Jahre liefen und ohne Projektänderung – allein über die Teuerung auf dem Bau – teurer wurden. Im Vergleich dazu hatte man es hier mit grossen Änderungen zu tun. Jeder erinnert sich an die Deckelgeschichte. Nicht wenige, die jetzt ausrufen, wollten den Deckel und sind heute wohl auch froh darüber – respektive die dortigen Anwohner sind es – und allein dieser Deckel kostete CHF 30 oder 40 Mio. Aber es ist natürlich gewollte, politische Schaumschlägerei. Der Kanton trägt am Schluss aus der Investitionsrechnung keine CHF 77 Mio. Den Rest trugen die Automobilisten mit CHF 200 Mio. und der Bund mit CHF 162 Mio. Wenn es bei ÖV-Projekten auch so wäre, dass der Nutzer fast die Hälfte bezahlt, so könnte auch mehr investiert werden. Martin Rüegg sollte sich mit seiner «Klientel» dafür einsetzen, dass auch im ÖV-Bereich mit den Nutzenden zusammen mehr generiert wird.

Regierungspräsidentin **Sabine Pegoraro** (FDP) bekräftigt, dass der letztlich bewilligte Baukredit – inkl. Zusatzanpassungen wie Einhausung etc. – mit der Schlussabrechnung klar unterschritten und

eingehalten worden sei. Das ist positiv zu werten. Denn es war insgesamt ein sehr komplexes, grosses Bauwerk mit vielen Anpassungen.

Betreffend Umsetzung der am 27. November 2016 angenommenen Volksinitiative zur Umgestaltung der Rheinstrasse läuft zurzeit eine Variantenstudie zum dreispurigen Betrieb der Rheinstrasse. Ziel ist es, die möglichen alternativen Verkehrsführungen aufzuzeigen, falls es bei grösseren Ereignissen zu Schäden in der Tunnelröhre der A22 kommt. Die Gemeinden, die BPK und das Initiativkomitee sowie die interessensverbände wurden über die Zwischenergebnisse in Kenntnis gesetzt. Bis Anfang März 2018 besteht die Möglichkeit zur Stellungnahme. Ende März 2018 soll der Regierung die Vorlage über den Variantenentscheid vorgelegt werden. Im Sommer 2018 beginnen die Arbeiten für das Bauprojekt. 2019/20 sollte die öffentliche Planaufgabe erfolgen. Weiter ist vorgesehen, dass der Bund 2020 die A22 im Rahmen des Netzbeschlusses übernimmt. Die Baudirektorin bittet das Landratskollegium, dem Antrag der Kommission zu folgen und die Schlussabrechnung der HPL zu genehmigen.

://: Eintreten ist unbestritten.

– *Detailberatung Landratsbeschluss*

keine Wortbegehren

– *Rückkommen*

://: Es wird kein Rückkommen verlangt.

– *Schlussabstimmung*

://: Der Landrat stimmt dem Landratsbeschluss mit 72:0 Stimmen bei 8 Enthaltungen zu.

Landratsbeschluss

H2 Pratteln-Liestal (HPL), Teil-Schlussabrechnung - Restkredit für die Fertigstellung der Rheinstrasse

vom 8. Februar 2018

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. *Der Teil-Schlussabrechnung der H2, Pratteln-Liestal; Abschnitt 1-3 (Gesamtprojekt, exkl. Rheinstrasse) zuzüglich bisherige Planungskosten Abschnitt 4; Rheinstrasse mit Gesamtkosten von CHF 440.8 Mio. (inkl. MWST) wird zugestimmt.*
 2. *Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Nettokosten zu Lasten der Investitionsrechnung für die H2, Pratteln-Liestal; Abschnitt 1-3 (Gesamtprojekt, exkl. Rheinstrasse) CHF 76.84 Mio. betragen.*
 3. *Der materielle Erfüllungsgrad des Teilprojektes H2, Pratteln-Liestal; Abschnitt 1-3 (Gesamtprojekt, exkl. Rheinstrasse) beträgt 100%.*
 4. *Der für die Fertigstellung des Abschnittes Rheinstrasse erforderliche Restkredit von CHF 48.0 Mio inkl. Mehrwertsteuer von zurzeit 8 Prozent (Preisstand Oktober 2016) wird stehengelassen; zuzüglich den nachgewiesenen Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Oktober 2016.*
 5. *Es wird zur Kenntnis genommen, dass CHF 52.6 Mio. des Gesamtkredites von CHF 541.4 Mio. (Preisstand Oktober 2016) nicht beansprucht werden.*
-

