

Vorlage an den Landrat

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

Datum: 4. Juli 2017

Nummer: 2017-275

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)

Vorlage an den Landrat

2017/275

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

vom 04. Juli 2017

1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

In der Volksabstimmung vom 24. September 1995 wurde dem Projekt und damit einem Verpflichtungskredit in der Höhe von 248 Mio für den Bau der H2 Pratteln – Liestal zugestimmt. Der gesprochene Kredit von 248 Mio umfasste dabei nicht nur den eigentlichen Bau der H2 Pratteln Liestal, sondern beinhaltete auch die Erneuerung der Rheinstrasse auf ihrer gesamten Länge.

Mit dem Abschluss der letzten Arbeiten für die Hochleistungsstrasse H2 Pratteln – Liestal (HPL), kann eine Teil-Schlussabrechnung des Verpflichtungskredits vorgelegt werden. Noch offen sind die Arbeiten an der Rheinstrasse, die integraler Bestandteil des Projektes H2, Pratteln – Liestal sind. Da zu erwarten ist, dass die Abrechnung für die Arbeiten an der Rheinstrasse frühestens in 10 Jahren vorgelegt werden kann, diese aber den deutlich kleineren Teil des Gesamtkredites beinhalten, wurde entschieden, eine Teil-Schlussabrechnung für die H2, Pratteln –Liestal; Abschnitt 1-3 (Gesamtprojekt; exkl. Rheinstrasse) vorzulegen.

Die Schlussabrechnung mit dem ASTRA für die Bundesbeiträge aus dem Infrastrukturfonds ist erfolgt und die genehmigten Bundesbeiträge sind vollumfänglich ausbezahlt. Die Fondsabrechnung des Fonds HPL, gespiesen von 2007- 2016 aus der Verkehrssteuer BL (aufgehobener Rabatt) ist abgeschlossen.

Aufgrund der noch ausstehenden Arbeiten an der Rheinstrasse kann der Abschnitt Rheinstrasse noch nicht abgerechnet werden. Der Teilkredit ‚Rheinstrasse Projekt 2017‘ bleibt als ‚Restkredit‘ des Gesamtkredites stehen und wird mit CHF 48.0 Mio. (Preisstand Oktober 2016) als eigenständiger Kredit weitergeführt und bewirtschaftet.

1.2.	Inhaltsverzeichnis	
1.	Übersicht	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Projekt	4
2.1.	Ausgangslage, Projektgenehmigung	4
2.2.	Projektverfasser	4
2.3.	Planaufgabe, Einspracheverfahren	5
2.4.	Landerwerb	5
3.	Krediterteilung und Finanzierung	5
3.1.	Bewilligung des Kredites durch den Landrat	5
3.2.	Finanzierung der H2, Pratteln - Liestal	7
4.	Arbeitsvergaben	8
4.1.	Verlauf des Beschaffungsverfahrens	8
5.	Realisierung.....	9
5.1.	Bauzeit	9
5.2.	Projektleitung	9
5.3.	Bau- bzw. Projektverlauf	9
5.4.	Änderungen gegenüber dem genehmigten Projekt	9
6.	Kostenabrechnung.....	9
6.1.	Kostenermittlung	9
6.2.	Teuerung	11
6.3.	Gesamtkosten inkl. Mehrwertsteuer brutto	11
6.4.	Erfüllungsgrade	12
7.	Beiträge Dritter	12
7.1.	Fondsfinanzierung	12
7.2.	Verkehrssteuerrabatt	13
7.3.	Bundesbeiträge	13
8.	Projektkosten netto (Abschnitte 1-3; HLS (A22), exkl. Rheinstrasse).....	13
8.1.	Objektkosten abzüglich Beiträge Dritter	13
9.	Diverses / Spezielles	13
10.	Restkredit Rheinstrasse; Abschnitt 4	14
10.1.	Bedarf Restkredit Rheinstrasse; Abschnitt 4 (Projekt und Realisierung)	14
10.2.	Begründung Rest-Kredit Rheinstrasse	14
11.	Kreditabweichung	16
11.1.	Darstellung der Abweichung	16
11.2.	Begründung der Minderkosten	16
12.	Finanzrechtliche Prüfung	16
13.	Anträge.....	17
13.1.	Beschluss	17
14.	Anhang	17

2. Projekt

2.1. Ausgangslage, Projektgenehmigung

06.02.1995

Mit Beschluss Nr. 2418 vom 06. Februar 1995 (LRV [1994/144](#)) hat der Landrat, entgegen dem Antrag der Regierung, das Generelle Projekt für den Bau der HPL; H2 Pratteln – Liestal (heute A22, damalige Bezeichnung Jurastrasse J2) genehmigt und einen Baukredit in Höhe von CHF 248 Mio. (Preisbasis Frühjahr 1990) bewilligt. Das fertiggestellte Projekt entspricht bezüglich den wichtigsten damaligen Festlegungen wie Anschlüsse, Anzahl durchgehender Fahrspuren, Perimeter, Linienführung, Tunnelstrecke dem genehmigten Generellen Projekt. Die Regierung hatte damals den Ausbau der Rheinstrasse beantragt; in der Landratsvorlage wurden aber alle 3 Projektvarianten (Jurastrasse J2 / Ausbau Rheinstrasse / Ausbau des öffentlichen Verkehrs) gleichwertig inkl. Kosten dargestellt.

24.09.1995

In der Volksabstimmung vom 24. September 1995 wurde dem Projekt und einem Verpflichtungskredit in Höhe von CHF 248 Mio. für den Bau der H2 Pratteln – Liestal deutlich zugestimmt.

25.10.1999

Das Projekt wurde im Detail ausgearbeitet, am 25. Oktober 1999 als kantonaler Nutzungsplan von der Bau- und Umweltschutzdirektion beschlossen (BUD-Entscheid Nr. 469) und anschliessend öffentlich aufgelegt.

31.01.2002

Das Projekt wurde, nach Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens und Erledigung aller Einsprachen, am 31. Januar 2002 bzw. 12. August 2002 abschnittsweise rechtskräftig (BUD-Entscheide Nr. 33 und 335). Die Finanzierung ist zu diesem Zeitpunkt noch offen.

18.05.2006

Die Landratsvorlage [2006/034](#) wird dem Volk zur Abstimmung überwiesen: Gesetz über den unverzüglichen Bau der H2 zwischen Pratteln - Liestal; Finanzierung des Verpflichtungskredites für den Bau der H2.

24.09.2006

Mit der Volksabstimmung wird dem Gesetz über den unverzüglichen Bau der H2 zwischen Pratteln – Liestal und somit auch der Finanzierung des Verpflichtungskredites via Aufhebung des Verkehrssteuerrabatts deutlich (76%) zugestimmt.

27.11.2016

In der Volksabstimmung wird die Gesetzesinitiative vom 21. Mai 2015 «zur Verkehrs-Kapazitätssicherung der Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal» mit grosser Mehrheit abgelehnt und der Gegenvorschlag der Regierung angenommen.

2.2. Projektverfasser

Das Bauprojekt (Auflageprojekt) wurde von folgenden Projektverfassern erstellt:

- Abschnitt Nord und Süd:
Arbeitsgemeinschaft Glaser, Saxer + Partner / Böhringer AG / A. Dill + Partner AG
Regierungsratsbeschluss Nr. 2321 vom 30. September 1997
- Abschnitt Tunnel:
Ingenieurgemeinschaft Tagbautunnel Schönthal Gruner AG / Aegerter + Bosshardt AG
Regierungsratsbeschluss Nr. 2321 vom 30. September 1997
- Abschnitt Rheinstrasse:
Ingenieurgemeinschaft Rudolf Keller & Partner AG / F. Preisig AG
Regierungsratsbeschluss Nr. 2321 vom 30. September 1997

Das Ausführungsprojekt wurde hauptsächlich von folgenden Projektverfassern ausgearbeitet:

- Abschnitt Nord und Süd:
Ingenieurgemeinschaft Jauslin Stebler AG / Rapp AG
Regierungsratsbeschluss Nr. 1557 vom 24. September 2002

- Abschnitt Tunnel:
Aegerter & Bosshardt AG
Regierungsratsbeschluss Nr. 1850 vom 05. Dezember 2006
- Abschnitt Rheinstrasse:
Gruner AG
Regierungsratsbeschluss Nr. 1557 vom 24. September 2002
- Betriebs- und Sicherheitsausrüstung:
Nay + Partner AG
Regierungsratsbeschluss Nr. 950 vom 01. Juli 2008

Die aufgeführten Unternehmen wurden jeweils mit der Projektierung und der örtlichen Bauleitung beauftragt.

Neben den Planern und der Bauleitung wurden auch übergeordnete Mandate zur Überwachung vergeben:

- Umweltbaubegleitung (UBB):
Geotechnisches Institut
Regierungsratsbeschluss Nr. 589 vom 22. April 2008

2.3. Planaufgabe, Einspracheverfahren

Das Bauprojekt (Auflageprojekt) wurde am 25. Oktober 1999 als kantonaler Nutzungsplan von der Bau- und Umweltschutzdirektion beschlossen (BUD-Entscheid Nr. 469). Im Rahmen der Ausarbeitung des Bauprojektes wurde auch die Kostenschätzung überprüft und bestätigt.

Das für die Auflage erarbeitete Projekt wurde unter der Bezeichnung Bauprojekt öffentlich aufgelegt. Im Auflageprojekt sind die Anschlüsse und die Linienführung definiert sowie der Kosten- und der Zeitrahmen eingegrenzt. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung liegt vor. Die Projektierungsabschnitte Nord, Süd, Tunnel und Rheinstrasse sind festgelegt. Die Einsprachen konnten alle erledigt werden, teilweise mit Auflagen. und die entsprechenden Auflagen wurden im weiteren Verlauf behandelt und aufgenommen.

Das Projekt wurde, nach Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens, am 31. Januar 2002 bzw. 12. August 2002 abschnittsweise rechtskräftig (BUD-Entscheide Nr. 33 und 335).

2.4. Landerwerb

Auf Grundlage des rechtskräftigen Projektes wurden vom damaligen Amt für Liegenschaftsverwaltung (ALV) der notwendige Landerwerb getätigt.

3. Krediterteilung und Finanzierung

3.1. Bewilligung des Kredites durch den Landrat

Mit Beschluss Nr. 2418 vom 06. Februar 1995 (LRV [1994/144](#)) hat der Landrat das Generelle Projekt für den Bau der H2 Pratteln – Liestal (damalige Bezeichnung J2) genehmigt und einen Baukredit in Höhe von CHF 248'000'000.- (Preisbasis Frühjahr 1990) bewilligt. Das fertiggestellte Projekt entspricht bezüglich den wichtigsten damaligen Festlegungen, wie Anzahl durchgehender Fahrspuren, Perimeter, Linienführung, Tunnelstrecke und Anschlussdichte dem damals bewilligten Projekt. In der Landratsvorlage von 1994 werden die jeweiligen spezifischen Kosten für die Jurastrasse (= HPL, H2, Pratteln – Liestal) und für die Sanierung der Rheinstrasse nicht aufgeführt; es werden nur Baukosten (CHF 196'670'000.-) und Landerwerbskosten (CHF 51'490'000.-) ausgewiesen.

Der Landratsbeschluss vom 06. Februar 1995 lautet (nur für Kreditabrechnung relevante Beschlusspunkte):

1. Gemäss Strassengesetz vom 24. März 1986¹, § 14, Absatz 5, werden das Generelle Projekt der Variante 1 "Jurastrasse J2" (Situationsplan 1:5'000, Nr. GE-250) und der zugehörige Bericht genehmigt.
5. Für den Bau der Variante 1 "Jurastrasse J2" wird ein Baukredit von CHF 248'000'000.- zulasten Konto Nr. 2312.701.20-004 bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Frühjahr 1990 werden bewilligt.
6. Die Ziffer 5 dieses Beschlusses über den Baukredit untersteht gemäss §31, Absatz 1, Buchstabe a bzw. Buchstabe b in Verbindung mit §36, Absatz 2 der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Die Variante 1 umfasste den Bau der neuen kantonalen Hochleistungsstrasse H2. Pratteln – Liestal inkl. der Sanierung der Rheinstrasse. Als Folge des ergriffenen Referendums erfolgte am 24. September 1995 eine Volksabstimmung zum Projekt und zum Verpflichtungskredit in Höhe von CHF 248 Mio. für den Bau der H2 Pratteln – Liestal; dabei wurde dem Projekt bzw. Kredit deutlich zugestimmt.

Aufgrund der notwendigen Projektanpassungen zur Erhöhung der Tunnelsicherheit wurde dem Landrat die Kreditvorlage „H2 Pratteln-Liestal, Projektänderung im Bereich des Halbanschlusses Frenkendorf/Füllinsdorf Süd“ (Nr. [2006/093](#)) vorgelegt und am 11. Mai 2006 beschlossen (Beschluss Nr. 1816). Diese Vorlage enthält einen zusätzlichen Kredit in Höhe von CHF 35'000'000.- (Kostengenauigkeit +/- 25%, Preisbasis Oktober 2003).

Der Landratsbeschluss vom 11. Mai 2006 lautet: (nur für Kreditabrechnung relevante Beschlusspunkte):

1. Für die Projektänderung der H2 Pratteln-Liestal im Bereich des Halbanschlusses Frenkendorf/Füllinsdorf Süd mit einem durchgehend geschlossenen Tunnel und aktiver Rauchabsaugung wird der erforderliche Verpflichtungskredit (Zusatzkredit) von 35 Millionen Franken zulasten Konto 2312.501.20-004 bewilligt.
2. Der Landrat nimmt Kenntnis von einer Kostengenauigkeit für diesen Verpflichtungskredit von +/-25%.
3. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Oktober 2003 werden bewilligt.
7. Ziffer 1 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Hinweis: Das fakultative Referendum wurde nicht ergriffen.

Mit Beschluss Nr. 2400 vom 27. Januar 2011 (Vorlage Nr. [2010/269](#)) wurde ein Zusatzkredit gesprochen und der Baukredit auf CHF 541.4 Mio. erhöht.

Der Landratsbeschluss vom 27. Januar 2011 lautet (nur für Kreditabrechnung relevante Beschlusspunkte):

1. Der für die Fertigstellung der H2 Pratteln – Liestal (inklusive Abschnitt Rheinstrasse) erforderliche Verpflichtungskredit (Zusatzkredit) von CHF 139'800'000.-- inkl. Mehrwertsteuer von zurzeit 7.6 Prozent wird bewilligt.
2. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Oktober 2008 werden bewilligt.
3. Der Landrat nimmt Kenntnis von einer Kostengenauigkeit für diesen Verpflichtungskredit von +/-10%.

¹ GS 29.252, SGS [430](#)

4. Der Landrat nimmt Kenntnis von einer Kostengenaugigkeit für den Gesamtkredit von +/-10%.
6. Die Ziffer 1 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Hinweis: Das fakultative Referendum wurde nicht ergriffen.

Zusammenstellung der bewilligten Kredite inkl. Teuerung (Preisstand Okt. 2016):

		Gesamt- projekt	Anteil Rhein- strasse	Anteil HLS (A22)
	Kredit und Teuerungstranchen	Kredit in Mio. CHF	Kredit in Mio. CHF	Kredit in Mio. CHF
	Verpflichtungskredit LRB 1995/2418 (Preisbasis 1990)	248.0		
+	Teuerung, 1990 bis September 2008	111.6		
+	Zusatzkredit LRB 2006/1816- (Preisbasis Oktober 2003)	35.0		
+	Teuerung, 2003 bis Oktober 2008	7.0		
+	Zusatzkredit LRB 2011/2400 (Preisbasis Oktober 2008)	139.8		
=	Gesamtkredit (Oktober 2008)	541.4	36.0	505.4
+	Teuerung, Oktober 2008 bis Oktober 2016	0	1.9	- 1.9
=	Gesamtkredit (Oktober 2016)	541.4	37.9	503.5

Hinweis: Die Teuerung Oktober 08 – Oktober 2016 beträgt gemäss Baupreisindex Nordwestschweiz ca. 5%; daraus ergibt sich die Teuerung Anteil Rheinstrasse von ca. 1.9 Mio. Da der Baupreisindex während der hauptsächlichen Bauzeit der HPL (bis Ende 2013) im Durchschnitt tiefer lag als im Okt. 2008, ergibt sich für den Anteil HPL bzw. HLS (A22) eine Negativteuerung, die zufällig ebenfalls ca. 1.9 Mio beträgt.

Anteil Rheinstrasse:

Wie bereits in Kap. 3.1 erwähnt, wird in der LRV [1994/144](#) der Anteil für den Abschnitt Rheinstrasse nicht ausgewiesen. In der Kostenschätzung zum Generellen Projekt 1993 wurden die Kosten für die Rheinstrasse mit total CHF 27.5 Mio (Preisbasis 1990) ausgewiesen. Wird zu diesen Kosten die Teuerung von 1990 -2008 von CHF 12.4 Mio aufgerechnet, ergibt sich mit Preisstand Oktober 2008 ein Anteil für die Rheinstrasse von CHF 39.9 Mio. Allerdings entspricht der damalige Abschnitt Rheinstrasse nicht dem heutigen Abschnitt 4, Rheinstrasse; der bereits realisierte Abschnitt der Rheinstrasse mit dem Grosskreisel Hülften und den 2 Brücken über den Hülftenbach und über die H2, Pratteln – Liestal gehörte in der Kostenzusammenstellung des Generellen Projektes 1993 zum Abschnitt ‚Sanierung Rheinstrasse‘.

Ende 2008 wurde die Kostenschätzung des Gesamtprojektes komplett überprüft. Die Kostenschätzung des Abschnitts Rheinstrasse beruhte auf dem rechtskräftigen Projekt aus dem Jahr 2002. Für den Abschnitt 4, Rheinstrasse wurden Kosten in der Höhe von CHF 36 Mio. (Preisstand Oktober 2008) geschätzt (siehe LRV [2010/269](#); Seite 7); dieser Abschnitt wurde bis dato aber nicht realisiert (auch nicht teilweise).

3.2. Finanzierung der H2, Pratteln - Liestal

Generelles Projekt im unteren Ergolztal / Baukredit (LRV [1994/144](#)):

Mit Beschluss Nr. 2418 vom 06. Februar 1995 (LRV 1994/144) hat der Landrat das Generelle Projekt für den Bau der H2 Pratteln – Liestal (damalige Bezeichnung J2) genehmigt und einen Baukredit in Höhe von CHF 248.0 Mio. (Preisbasis Frühjahr 1990) bewilligt.

Es wurde damals von folgenden Kosten und Beiträgen ausgegangen
(Darstellung im Textteil der Vorlage 1994/144; Beschluss erfolgte dann über 248.0 Mio und nicht 248.16 Mio)

Beschrieb	Kosten in [CHF]
Gesamtkosten J2 inkl. Sanierung Rheinstrasse	248'160'000.-
Erwartete Bundessubventionen	174'550'000.-
Erwarteter Anteil Baselland (Nettokosten)	73'610'000.-

Gesetz über den unverzüglichen Bau der H2 / Finanzierung des Verpflichtungskredites für den Bau der H2 (LRV [2006/034](#))

Mit Beschluss vom 18. Mai 2006 hat der Landrat dem Gesetz über den unverzüglichen Bau der H2 zwischen Pratteln – Liestal und somit auch der Finanzierung des Verpflichtungskredites via Aufhebung des Verkehrssteuerrabatts zugestimmt. Da keine 4/5 – Mehrheit erreicht wurde, erfolgte am 24. September 2006 die Volksabstimmung, in der eine deutliche Zustimmung (76%) resultierte.

In der LRV [2006/034](#) werden die erwarteten Gesamtkosten für die H2, Pratteln –Liestal nicht aufgezeigt. Man ging damals von restlichen Aufwendungen von CHF 182 Mio. für die H2, Pratteln – Liestal (Abschnitte 1-3; ohne Rheinstrasse) aus; aus der Aufhebung des Verkehrssteuerrabattes von 2007 – 2016 wurden Einnahmen im Umfang von CHF 172 Mio. erwartet; d.h. es wurde mit einer Unterdeckung des Fonds von CHF 10 Mio. gerechnet

4. Arbeitsvergaben

4.1. Verlauf des Beschaffungsverfahrens

Der grösste Teil der Arbeitsgattungen wurden öffentlich ausgeschrieben.

Es wurden folgende Unternehmer beauftragt:

Abschnitt / Baulos	Unternehmung
Tunnel Schönthal, Los Nord	ARGE Tunnel Schönthal, c/o Frutiger AG, Thun
Tunnel Schönthal, Los Süd	ARGE TBT H2 Schönthal, c/o Anliker AG
Abschnitt Nord, Wölferstrasse	ARGE Wölfer, c/o WALO Bertschinger AG
Abschnitt Nord, Hülften	ARGE H2 Nord, c/o WALO Bertschinger AG
Abschnitt Süd, Los Süd 1	ARGE H2, c/o Rofra Bau AG / Sustra AG / SPAG
Abschnitt Süd, Los Süd 2	ARGE H2 Anschluss Süd c/o Rofra Bau AG
Abschnitt Süd, FG-FR-Brücke	Rofra Bau AG

Besondere Vorkommnisse:

Die Baumeisterarbeiten des Tunnels Schönthal wurden als ein Los ausgeschrieben. Der Zweitplatzierte Anbieter legte gegen den Vergabeentscheid Beschwerde ein. Nach dem erfolgten Gerichtsentscheid, dass die Beschwerde aufschiebende Wirkung hat und somit die Arbeiten nicht begonnen werden können, wurde mit den beiden Anbietern eine aussergerichtliche Einigung gesucht und erzielt: Jeder der beiden Anbieter wird ca. eine Hälfte des Abschnitts Tunnel gemäss der eingereichten Offerte (gleiche Einheitspreise / reduziertes Ausmass) erstellen. Die Beschwerde wurde anschliessend zurückgezogen und es konnte damit eine drohende Verzögerung um Monate bis Jahre vermieden werden.

5. Realisierung

5.1. Bauzeit

Am 24.09.2006 wurde in der Volksabstimmung über den „unverzöglichen Bau der H2“ mit grosser Mehrheit (76% „Ja“) für den endgültigen Bau des Projektes HPL gestimmt.

Der Spatenstich erfolgte am 26. Oktober 2006 im Abschnitt Süd, auf Höhe des Spitals. Mit den Hauptarbeiten des Anschlusses Liestal Nord konnte dann im Herbst 2007 gestartet werden.

Sämtliche weiteren Abschnitte und Arbeiten konnten termingerecht ausgeführt werden.

Am 11. Dezember 2013 konnte die A22 mit dem Tunnel Schönthal eröffnet und für den Betrieb freigegeben werden. In den nachfolgenden Monaten Dezember 2013 bis März 2014 wurde als flankierende Massnahme die Fahrbahn der Rheinstrasse von zwei auf einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung reduziert und die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf 50 km/h herabgesetzt. Die Knoten der Anschlüsse wurden bis Ende 2014 fertiggestellt, nachdem sich durch die Inbetriebnahme der A22 (H2) der Verkehr auf der Rheinstrasse entsprechend reduzierte. Weiter erfolgten im 2014 und 2015 die Arbeiten an der Oberfläche über dem Tunnel und dem Gelände entlang der A22 mit dem Landschaftsbau und den Bepflanzungen.

5.2. Projektleitung

Das Tiefbauamt stellte die professionelle Bauherrenvertretung und die koordinierte Projektabwicklung sicher.

Rudolf Büchler, BC Consulting AG, wurde vom Tiefbauamt als Gesamtprojektleiter eingesetzt. Das gesamte Projektteam wurde aus dem Tagesgeschäft des Tiefbauamtes ausgelöst und konnte somit eigenständig und konzentriert auf dieses Projekt die Projektleitung wahrnehmen. Die Projektleitung HPL unterstand direkt dem Kantonsingenieur. Aufgrund der Personalsituation musste ein Teil des Projektteams extern beschafft werden.

5.3. Bau- bzw. Projektverlauf

Die Arbeiten konnten ohne Probleme termingerecht durchgeführt werden; die Inbetriebnahme erfolgte plangemäss am 11. Dezember 2013.

5.4. Änderungen gegenüber dem genehmigten Projekt

Gegenüber dem genehmigten Projekt wurden an den realisierten Abschnitten 1-3, der HLS H2, Pratteln –Liestal, grundsätzlich keine Änderungen vorgenommen, die genehmigungsrelevant sind, d.h. eine neue Teilaufgabe erfordert hätten. Infolge der Erhöhung der Anforderungen an die Tunnelsicherheit zwischen Projektaufgabe 1999 und Baubeginn musste die Lüftung angepasst und zusätzlich ein Lüftungskanal über den 2 Tunnelröhren erstellt werden sowie die Auslegung der Tunnelventilatoren für den Ereignisfall dimensioniert werden.

Der Abschnitt 4, Rheinstrasse wurde bis heute nicht realisiert. Mit Annahme des Gegenvorschlags und der entsprechenden Anpassung des Strassengesetzes (LRV [2016/039](#)) in der Volksabstimmung vom 27.11.2016 wurde das rechtskräftige Projekt aus dem Jahre 2002 aufgehoben; für diesen Abschnitt besteht somit kein baureifes, rechtsgültiges Projekt mehr.

Als Zwischenlösung wurde nach Inbetriebnahme der A22 (H2) der Abschnitt Rheinstrasse, entsprechend dem stark reduzierten Verkehrsaufkommen neu markiert und signalisiert (Reduktion Fahrstreifen, Geschwindigkeit 50km/h. Bauliche Eingriffe erfolgten nur an den Knotenpunkten der Anschlüssen zur A22.

6. Kostenabrechnung

6.1. Kostenermittlung

Die Gegenüberstellung von bewilligtem Baukredit (Kostenvoranschlag) und angefallenen Kosten ist in den folgenden Tabellen ersichtlich.

Hinweis: Die Abschnittsbildung in der Baukreditvorlage [1994/144](#) (bzw. der Kostenschätzung des Generellen Projektes) entspricht nicht Abschnittsbildung, wie effektiv die Realisierung erfolgte. Die Aufteilung des Gesamtkredits und der Gesamtkosten auf die Abschnitte 1-3; H2 Pratteln – Liestal und Abschnitt 4; Rheinstrasse erfolgt deshalb entsprechend der Überprüfung der Gesamtkosten im Jahr 2008; die Abschnittsbildung entspricht dabei dem rechtskräftigen Gesamtprojekt aus dem Jahr 2002.

Zusammenstellung der bewilligten Kredite inkl. Teuerung (Preisstand Oktober 2016):

	Gesamtprojekt	Anteil Rheinstrasse	Anteil HLS (A22)
Kredit und Teuerungstranchen	Kredit in Mio. CHF	in Mio. CHF	in Mio. CHF
Verpflichtungskredit LRB 1995/2418 (Preisbasis 1990)	248.0		
+ Zusatzkredit LRB 2006/1816 (Preisbasis Oktober 2003)	35.0		
+ Zusatzkredit LRB 2011/2400 (Preisbasis Oktober 2008)	139.8		
Kredite total; ohne Teuerung	422.8		
+ Teuerung, 1990 bis September 2008 (auf 248.0 Mio)	111.6		
+ Teuerung, 2003 bis Oktober 2008 (auf 35.0 Mio)	7.0		
Teuerung total; per Oktober 2008:	118.6		
+ Teuerung, Oktober 2008 bis Oktober 2016	0	1.9	-1.9
= Teuerung Total per Oktober 2016	118.6		
= Gesamtkredit (inkl. Teuerung; Stand Okt. 2016)	541.4	37.9	503.5

Gesamtprojekt, inkl. Rheinstrasse (Abschnitt 1-4)

Kostenarten	Bewilligter Kredit			Kosten		
	Kredit lt. LRB Nr. 1995/2418 Nr. 2006/1816 Nr. 2011/2400	Indexveränderung ab 10 / 2008 gemäss LRB	Kredit inkl. Indexveränderung und der ausgewiesenen Teuerung	Angefallene Kosten inkl. Teuerung (Bauberechnung)	Mehr- Minderkosten gegenüber bewilligtem Kredit	Mehr- Minderkosten gegenüber bewilligtem Kredit inkl. Indexveränderung
1	2	3	4 (2+3)	5	6 (5-2)	7 (5-4)
Gesamtprojekt HPL	541'400'000	47'740.00	541'447'740.00	440'805'116.20	-100'594'883.80	-100'642'623.80

HLS (A22), exkl. Rheinstrasse (Abschnitt 1-3)

Kostenarten	Bewilligter Kredit			Kosten		
	Kredit lt. LRB Nr. 1995/2418 Nr. 2006/1816 Nr. 2011/2400	Indexveränderung ab 10 / 2008 gemäss LRB	Kredit inkl. Indexveränderung und der ausgewiesenen Teuerung	Angefallene Kosten inkl. Teuerung (Bauberechnung)	Mehr- Minderkosten gegenüber bewilligtem Kredit	Mehr- Minderkosten gegenüber bewilligtem Kredit inkl. Indexveränderung
1	2	3	4 (2+3)	5	6 (5-2)	7 (5-4)
Gesamtprojekt HPL	505'379'400	-1'835'060.00	503'544'340.00	438'480'155.35	-66'899'244.65	-65'064'184.65

Rheinstrasse; Abschnitt 4 (per 31.12.2016)

Kostenarten	Bewilligter Kredit			Kosten		
	Kredit lt. LRB Nr. 1995/2418 Nr. 2006/1816 Nr. 2011/2400	Indexveränderung ab 10 / 2008 gemäss LRB	Kredit inkl. Indexveränderung und der ausgewiesenen Teuerung	Angefallene Kosten inkl. Teuerung (Bauberechnung)	Mehr- Minderkosten gegenüber bewilligtem Kredit	Mehr- Minderkosten gegenüber bewilligtem Kredit inkl. Indexveränderung
1	2	3	4 (2+3)	5	6 (5-2)	7 (5-4)
Gesamtprojekt HPL	36'020'600	1'882'800.00	37'903'400.00	2'324'960.85	-33'695'639.15	-35'578'439.15

Der Projektanteil der Rheinstrasse wurde bis heute nicht ausgeführt. Mit der Volksabstimmung vom 27. November 2016 wurde das bestehende rechtskräftige Projekt aufgehoben und es muss mit den Planungen auf Grundlage des geänderten Strassengesetzes neu gestartet werden.

6.2. Teuerung

Gesamtprojekt; Abschnitt 1-4

A	Veränderung nach schweizerischem Baupreis-Index (Tiefbau, Nordwestschweiz) Ab Oktober 2008 (Preisbasis Landratsbeschluss-Baukredit 2400 vom 27.01.2011) bis Oktober 2016	CHF	47'740.00
B	Total bewilligte Index-Teuerung während der Bauzeit	CHF	47'740.00

HLS (A22), exkl. Rheinstrasse; Abschnitt 1-3

A	Veränderung nach schweizerischem Baupreis-Index (Tiefbau, Nordwestschweiz) Ab Oktober 2008 (Preisbasis Landratsbeschluss-Baukredit 2400 vom 27.01.2011) bis Oktober 2016	CHF	-1'835'060.00
B	Total bewilligte Index-Teuerung während der Bauzeit	CHF	-1'835'060.00

Rheinstrasse; Abschnitt 4

A	Veränderung nach schweizerischem Baupreis-Index (Tiefbau, Nordwestschweiz) Ab Oktober 2008 (Preisbasis Landratsbeschluss-Baukredit 2400 vom 27.01.2011) bis Oktober 2016	CHF	1'882'800.00
B	Total bewilligte Index- Teuerung während der Bauzeit	CHF	1'882'800.00

6.3. Gesamtkosten inkl. Mehrwertsteuer brutto

Gesamtprojekt; Abschnitt 1-4

	Gesamtkosten inkl. MWST, inkl. Teuerung (vor Abzug allfälliger Beiträge)	CHF	440'805'116.20
--	--	-----	-----------------------

HLS (A22), exkl. Rheinstrasse; Abschnitt 1-3

	Gesamtkosten inkl. MWST, inkl. Teuerung (vor Abzug allfälliger Beiträge)	CHF	438'480'155.35
--	--	-----	-----------------------

Rheinstrasse; Abschnitt 4 (per 31.12.2016)

	Gesamtkosten inkl. MWST, inkl. Teuerung (vor Abzug allfälliger Beiträge)	CHF	2'324'960.85
--	--	-----	---------------------

6.4. Erfüllungsgrade

HLS (A22), exkl. Rheinstrasse; Abschnitt 1-3

	Finanzieller Erfüllungsgrad (CHF 438 Mio. / 504 Mio.) (100% = Kredit lt. LRB + Indexveränderung inkl. Teuerung)	87%
	Materieller Erfüllungsgrad des Projektes* (<100% = gewisse Arbeiten nicht ausgeführt >100% = zusätzliche Arbeiten die nicht in der LRV vorgesehen waren)	100%

Der neue Teil der A22 (Abschnitt 1-3), mit den Vorzonen, dem Tunnel Schönthal und den neuen Anschlüssen wurde, entsprechend dem rechtskräftigen Projektes, vollständig ausgeführt. Nach Abschluss der Arbeiten wurden die Verkehrsbelastungen auf der neuen Umfahrung (A22) und auf der Rheinstrasse überprüft. Aufgrund der Messergebnisse kann festgestellt werden, dass das Ziel der Verkehrsentlastung der Rheinstrasse vollumfänglich erreicht werden konnte. Neu benutzen im Abschnitt mit der grössten Belastung 36'900 Fz/Tag die neue Umfahrung Pratteln-Liestal. Der Verkehr auf der Rheinstrasse ging von 39'200 Fz/Tag im Jahre 2010 auf heute 6'500 – 10'350 Fz/Tag (je nach Abschnitt) zurück.

Rheinstrasse, Abschnitt 4

	Finanzieller Erfüllungsgrad (CHF 2 Mio. / 38 Mio.) (100% = Kredit lt. LRB + Indexveränderung inkl. Teuerung)	5%
	Materieller Erfüllungsgrad des Projektes* (<100% = gewisse Arbeiten nicht ausgeführt >100% = zusätzliche Arbeiten die nicht in der LRV vorgesehen waren)	0%

Bei den angefallenen Kosten von CHF 2 Mio. handelt es sich um Projektierungskosten. Beim Abschnitt 4, Rheinstrasse wurden keine baulichen Projektanteile ausgeführt.

7. Beiträge Dritter

7.1. Fondsfinanzierung

Die Finanzierung des Projektes wird im Gesetz vom 18. Mai 2006 über den unverzüglichen Bau der H2 Pratteln - Liestal (GS 35.1006, SGS [439](#), in Kraft seit 1. Januar 2007) geregelt. Zur Finanzierung wurde ein Fonds geüfnet. Diesem werden die Einnahmen aus der befristeten Aufhebung des Verkehrssteuerrabattes (max. 10 Jahre) gemäss dem Gesetz vom 25. Juni 1981 über die Verkehrsabgaben (GS 27.762, SGS 341 (alt), ersetzt durch das Gesetz vom 17. Oktober 2013 über die Motorfahrzeugsteuer, GS 2014.003, SGS [341](#) (neu)) und die Drittmittel, insbesondere Mittel des Bundes, gutgeschrieben. Für die Redimensionierung und die Sanierung der Rheinstrasse dürfen keine Gelder aus dem Fonds verwendet werden.

Neben den Mitteln aus der Aufhebung des Verkehrssteuerrabattes, siehe Kapitel 8.2 Verkehrssteuerrabatt, wurde der Fonds durch Bundesbeiträge aus dem Infrastrukturfonds, siehe Kap. 8.3 Bundesbeiträge, gespiesen.

Fondsabrechnung per 31.12.2016

Aufwand	Strassenbau gesamt ab 2007 (HLS (A22), Abschnitt 1-3)	CHF	366'526'484.60
	Zinsen für Kontokorrente	CHF	343'069.45
	Total	CHF	366'869'554.05
Ertrag	Beiträge vom Bund	CHF	162'083'197.35
	Einnahmen aus Aufhebung Verkehrssteuerrabatt	CHF	198'379'529.70
	Zinsen für Kontokorrente	CHF	1'178'274.35
	Total	CHF	361'641'001.40
	Differenz Aufwand zu Ertrag	CHF	5'228'552.65

Aus dem Fonds wurden die Aufwendungen für den Bau der H2, Pratteln-Liestal (Abschnitt 1-3) ab 2007 finanziert. Bis zu diesem Zeitpunkt liefen bereits Ausgaben im Umfang von ca. 72 Mio. auf; diese beinhalten vor allem alle Projektierungsarbeiten sowie den notwendigen Landerwerb, der vor 2007 erfolgte. Die Kosten bis 2007 wurden aus der Staatskasse (Investitionsrechnung) finanziert. Die Einnahmen aus der befristeten Aufhebung des Verkehrssteuerrabatts und den Bundesbeiträgen konnten die Kosten ab 2007 nicht vollständig finanzieren. Die Differenz Aufwand zu Ertrag von CHF 5'228'552.65 ist aus der Investitionsrechnung des Kantons zu decken.

7.2. Verkehrssteuerrabatt

Die befristete Aufhebung des Verkehrssteuerrabattes gemäss dem Gesetz vom 25. Juni 1981 über die Verkehrsabgaben brachte für die Dauer von zehn Jahren CHF 198'379'529.70 ein.

7.3. Bundesbeiträge

Die H2 Pratteln – Liestal ist von der Bundesversammlung als dringliches und baureifes Projekt des Agglomerationsverkehrs im Sinne von Art. 7 des Bundesgesetzes vom 06. Oktober 2006 über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen ([SR 725.13](#), Infrastrukturfondsgesetz; IFG) eingestuft worden.

Der Bund beteiligt sich in Folge dessen mit einem Anteil von 50% an den Projektkosten, höchstens aber bis zu einem Betrag von CHF 137'500'000.- (exkl. MWST; Preisstand 2005). Dieser Betrag ist teuerungsberechtigt (Preisbasis April 2005). Per Verfügung vom 25.02.2009 hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) die Beitragsberechtigung des Projekts HPL sowie die genannten Modalitäten festgehalten.

Die Schlussabrechnung mit dem ASTRA wurde am 16. März 2017 eingereicht und im April 2017 bewilligt. Die Bundesbeiträge betragen total CHF 162'083'197.35. Entsprechend dem Baufortschritt wurden bis Ende 2015 für CHF 157'656'000.00 Akontozahlungen geleistet. Die Schlusszahlung von CHF 4'427'197.35 erfolgte im Mai 2017. Somit sind alle genehmigten Bundesbeiträge ausbezahlt.

8. Projektkosten netto (Abschnitte 1-3; HLS (A22), exkl. Rheinstrasse)

8.1. Objektkosten abzüglich Beiträge Dritter

Gesamtkosten inkl. Mehrwertsteuer brutto gemäss Abschnitt 53	CHF	438'480'155.35
abzüglich Erträge Fonds HPL (Verkehrssteuer/Bundesbeitrag)	CHF	361'641'001'.40
Gesamtkostenaufwand netto	CHF	76'839'153.95

9. Diverses / Spezielles

Finanzkontrolle

Die Kantonale Finanzkontrolle Basel-Landschaft hat projektbegleitend zwischen 2008 und 2016 insgesamt 7 Projektrevisionen durchgeführt. Es wurden in diesen Projektrevisionen keine wesentlichen Beanstandungen festgestellt.

Abrechnungszeitpunkt

Die Abrechnung des Projektes H2 Pratteln-Liestal (Abschnitt 1-3) liegt innerhalb der seitens Finanzhaushaltsgesetzes (GS 29.492, SGS [310](#)) geforderten Frist. Die Forderung zu § 28, Absatz 3 lautet: Die Abrechnung eines Verpflichtungskredites ist in der Regel innert zwei Jahren nach Abschluss des Vorhabens oder der Inbetriebnahme des Werkes dem Landrat zur Genehmigung vorzulegen. Die Inbetriebnahme der A22 und dem Tunnel Schönthal im Dezember 2013 stellt nicht gleichzeitig den Abschluss des Projektes dar, da anschliessend noch diverse Bauarbeiten im Umfeld (Gestaltung Oberfläche) sowie Abschlussarbeiten in den Jahren 2014-16 auszuführen waren. Die Abrechnung zum jetzigen Zeitpunkt erfolgt somit fristgerecht.

Derzeit noch laufende Aufwendungen sind in der Schlussabrechnung bereits berücksichtigt.

Administrative Schlussarbeiten

Im Zusammenhang mit dieser Teil-Schlussabrechnung sind folgende finanztechnischen / administrative Punkte zu beachten:

- IA 700066 im Verzeichnis der Verpflichtungskredite darf erst gelöscht werden, wenn die vorliegende Teil - Schlussabrechnung genehmigt ist.
- IA 701352 im Verzeichnis der Verpflichtungskredite darf erst gelöscht werden, wenn alle Restarbeiten abgeschlossen und abgerechnet sind und der ausstehende Bundesbeitrag vereinnahmt ist.
- Der IA 700452 (Abschnitt Rheinstrasse) im Verzeichnis der Verpflichtungskredite wird gelöscht, wenn die vorliegende Teil-Schlussabrechnung der H2, Pratteln – Liestal genehmigt ist.

10. Restkredit Rheinstrasse; Abschnitt 4

10.1. Bedarf Restkredit Rheinstrasse; Abschnitt 4 (Projekt und Realisierung)

Rheinstrasse, Abschnitt 4

	Kredit	Kredit in Mio. CHF
	Teilkredit gemäss Endkostenprognose für den Abschnitt Rheinstrasse; LRV 2010/269 vom 29.6.2010; Preisbasis 10/2008	36'020'600.00
+	Teuerung, 10/2008 bis Oktober 2016	1'882'800.00
-	Zahlungen per 31.12.2016	- 2'324'960.85
+	Teil-Restkredit gemäss Endkostenprognose für den Abschnitt Rheinstrasse; LRV 2010/269 vom 29.6.2010; Preisbasis 10/2008	35'578'439.15
+	Differenz KS Bauprojekt Jan. 2014 – Restkredit (Diff. Kostenschätzung BP, zusätzliche Planungen, LE)	6'921'560.85
+	Zusatzkosten Gegenvorschlag Bau	4'000'000.00
+	Unvorhergesehenes, Reserve (ca.3%)	1'500'000.00
=	Erforderlicher Restkredit (Preisstand Okt. 2016)	48'000'000.00

Der Bedarf für die Planung und Ausführung des Abschnittes Rheinstrasse beträgt CHF 48.0 Mio. (Preisstand Okt. 2016). Als Grundlage dient der Anteil der Rheinstrasse des Verpflichtungskredites HPL mit rund CHF 36 Mio. (Preisstand Oktober 2008). Darauf angerechnet sind die bisherigen Projektkosten. Aufzurechnen sind die Teuerung, zusätzliche Planungskosten und zusätzlicher Landerwerb sowie die Ausführung des Gegenvorschlages. Für Unvorhergesehenes wird ein knapp kalkulierter Zuschlag von ca. 3% berücksichtigt.

10.2. Begründung Rest-Kredit Rheinstrasse

An der Abstimmung vom 27. November 2016 wurde die Gesetzesinitiative ‚zur Verkehrs-Kapazitätssicherung der Rheinstrasse zwischen Prallen und Liestal‘ deutlich abgelehnt und der Gegenvorschlag der Regierung angenommen (siehe LRV [2016/039](#)). Mit der Annahme des Gegenvorschlags wurde eine Anpassung des Strassengesetzes beschlossen mit folgendem wesentlichen Inhalt:

- Das rechtskräftige Projekt ‚Rheinstrasse‘ vom 12. August 2002 wird aufgehoben
- Die Fahrbahn hat eine Gesamtbreite von mind. 9m einzuhalten; sie weist im Normalbetrieb 2 Fahrspuren und einen Mehrzweckstreifen auf.
- Die Fahrbahn ist so auszugestalten, dass bei voraussichtlich länger dauernden Sperrungen der A22 eine temporäre 3-spurige Verkehrsführung innert wenigen Tagen eingerichtet werden kann.

Das ursprüngliche, rechtskräftige Projekt als auch das überarbeitete Projekt werden per 31.12.2016 abgeschlossen und das Projekt Rheinstrasse 2017 neu gestartet.

Im Jahr 2011 wurde eine Überarbeitung des Projektes Rheinstrasse gestartet; dieses Projekt liegt als Entwurf Bauprojekt (Stand Jan. 2014) vor. Dieses Projekt basiert auf einem Normalprofil mit 2 Fahrspuren und einem Mehrzweckstreifen; es erfüllt aber nicht die Anforderungen des Gegenvorschlages einer Umstellung auf einen 3-spurigen Betrieb und muss deshalb in wesentlichen Punkten überarbeitet werden; das geplante Terminprogramm sieht wie folgt aus:

- Ausarbeitung Konzept: 2017
- Erarbeitung Bauprojekt: 2018/2019
- Plangenehmigungsverfahren Gesamtprojekt 2019/2020
- Ausführungsprojekt 1. Bauetappe 2020
- Frühester möglicher Baubeginn 2021

Die Kostenschätzung sieht wie folgt aus:

	Kostenschätzung	Kosten in Mio. CHF
	Kosten Projekt und Bau gemäss Entwurf Bauprojekt vom Jan. 2014; ab Phase Entwurf Bauprojekt ; exkl. LE; Preisstand Okt. 2013	38'800'000.00
+	Teuerung, 10/2013 bis 10/2016 (+ 4.3%)	1'800'000.00
+	Zusätzliche Planungskosten: Ausarbeitung Konzept Gegenvorschlag + Vorstudien Bauprojekt inkl. Verkehrssimulationen Ereignisfall; Landerwerb	1'900'000.00
+	Kosten Projekt und Bau gemäss Entwurf Bauprojekt vom Nov. 2014; inkl. Überarbeitung Bauprojekt; Preisstand Okt. 2016	42'500'000.00
+	Zusatzkosten Gegenvorschlag; Bau	4'000'000.00
+	Unvorhergesehenes, Reserve (3%)	1'500'000.00
=	Kostenschätzung (Preisstand Okt. 2016)	48'000'000.00

Die Zusatzkosten für die Realisierung des Gegenvorschlags wurden aus der LRV [2016/039](#) übernommen, da bzgl. der Kosten noch keine genaueren Angaben vorliegen. Die Kostengenauigkeit für diese 4.0 Mio. wurde mit +/- 25% angegeben.

Es wird beantragt, für die Projektierung und Realisierung des Abschnitts 4, Rheinstrasse einen Rest-Kredit von **CHF 48.0 Mio.** (inkl. MWST.; Preisstand Oktober 2016) nicht abzurechnen bzw. stehen zu lassen und als eigenständigen Kredit weiter zu führen und zu bewirtschaften. Zusätzlich zur Kreditsumme werden die allfälligen Preisänderungen (Teuerung) gemäss Baupreisindex Tiefbau Nordwestschweiz gegenüber der Preisbasis Oktober 2016 bewilligt.

Kontierung		
IM-Position	Innenauftrag	Kostenart
2301.004	701365	50100010

Die Mittel werden im Investitionsprogramm 2018-2027 eingestellt, wobei nicht die gesamten CHF 48.0 Mio. eingestellt werden, da 2027 die Arbeiten voraussichtlich noch nicht abgeschlossen sind.

11. Kreditabweichung

11.1. Darstellung der Abweichung

Gesamtprojekt, inkl. Rest-Kredit Rheinstrasse (Abschnitt 1-4)

a	Kredit gemäss LRB vor Teuerung	CHF	541'400'000
b	Index-Veränderung gemäss LRB siehe Abschnitt 6.2	CHF	47'740
c=a+b	Bewilligter Kredit indexiert	CHF	541'447'740
d	Gesamtkosten inkl. MWST	CHF	440'805'116
e	Rest-Kredit für Abschnitt 4, Rheinstrasse	CHF	48'000'000
f=d+e-c	Mehr- (+) oder Minderkosten (-)	CHF	- 52'642'624

Gegenüber dem bewilligten Kredit werden, unter Berücksichtigung der Abrechnung für die Abschnitte 1-3 sowie die voraussichtlichen Kosten des Abschnittes 4 (Rheinstrasse), CHF 52.6 Mio. bzw. 10% nicht beansprucht.

11.2. Begründung der Minderkosten

Die ausgewiesenen Minderkosten resultieren aus verschiedenen Faktoren:

- Der Zeitpunkt der Vergaben war auf Grund der Wirtschaftslage äusserst vorteilhaft.
- Die seriöse Planung sowie die kompetente Ausführung aller Beteiligter Planer und Unternehmer.
- Durch die gute Organisation der Projektleitung HPL innerhalb des Tiefbauamtes

12. Finanzrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 36 Abs. 1 lit. C des Finanzhaushaltgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

13. Anträge
13.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

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 stehen gelassen; 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.

Liestal, 04. Juli 2017

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:
Sabine Pegoraro

Der Landschreiber:
Peter Vetter

14. Anhang
– Landratsbeschluss

Landratsbeschluss

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

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 stehen gelassen; 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.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrates

Die Präsidentin:

Der Landschreiber: