

H2-Kosten haben sich verdoppelt

Regierung muss beim Landrat Zusatzkredit von 152,4 Millionen Franken einholen

BaZ 31.3.2009



Neubaustrecke bei Liestal. Die Hauptursache für die Kostenexplosion ist laut einer Expertise die Bauteuerung während der langen Planungszeit. Foto Henry Muchenberger

STEFAN GYR

Statt der bewilligten 302 Millionen könnte die Umfahrungsstrasse H2 zwischen Pratteln und Liestal über 600 Millionen Franken kosten. Die Baudirektion hofft auf günstigere Preise wegen der Wirtschaftslage.

Der Baselbieter Bau- und Umweltschutzdirektor Jörg Krähenbühl (SVP) stellte im Herbst 2007 nach seinen ersten hundert Amtstagen eine Endkostenprognose für die Umfahrungsstrasse H2 zwischen Pratteln und Liestal in Aussicht. Gestern löste er sein Versprechen ein. Auf der Preisbasis von September 2008 rechnet Regierungsrat Krähenbühl heute mit Endkosten von 554 Millionen Franken, wie er vor den Medien erklärte. Eingerechnet sind dabei die Teuerung und die Mehrwertsteuer. Diese Prognose weise eine Kostengenauigkeit von zehn Prozent auf, sagte Krähenbühl. Die Kosten könnten damit auf über 600 Millionen Franken hochschnellen.

AUFGEARBEITET. Als das Stimmvolk im September 2006 über die Sonderfinanzierung des Strassenbauprojekts befinden musste, sprach die Regierung im Abstimmungsheft noch von teuerungsbereinigten 302 Millionen. Zu den Gründen für die Kostenexplosion

äusserte sich Krähenbühl gestern nicht. Er habe das Projekt bei seinem Amtsantritt im Juli 2007 übernommen und danach aufgearbeitet, erklärte er. Kurz zuvor hatte die abtretende Baudirektorin Elsbeth Schneider (CVP) bereits mit Kosten von 400 bis 500 Millionen gerechnet. Die neu zusammengesetzte Regierung erklärte vor einem Jahr das Debakel in erster Linie mit der starken Bauteuerung. Der verwendete Index habe die Teuerung ungenügend erfasst.

Die lange Planungszeit bis zum Baustart habe sich in der Teuerung und im Anstieg der Projektierungs- und Landerwerbskosten niedergeschlagen, heisst es in der Expertise des Ingenieurbüros Ernst Basler + Partner. Die höchste Kostensteigerung sei der Teuerung zuzuschreiben. Zudem seien im Voranschlag von 1999 verschiedene Leistungen nicht erfasst oder preislich unterschätzt worden. In der langen Planungszeit seien auch die Anforderungen an das Projekt gestiegen.

Verscharft wurden vor allem die Sicherheitsvorschriften für Tunnels, wie Projektleiter Rudolf Büchler erklärte. Allein das Teilstück mit dem Tunnel wird nun mit rund 327,5 Millionen zu Buche schlagen. Der nördliche Abschnitt kostet nach den neuesten Berechnungen 77 Millionen, der südliche

74 Millionen und die Umgestaltung der Rheinstrasse 36 Millionen. Bewilligt worden seien für die Neubaustrecke und den Tunnel Kredite von 401,6 Millionen, wenn die Teuerung hinzugerechnet werde, sagte Krähenbühl.

Bei Endkosten von 554 Millionen würden demnach 152,4 Millionen fehlen. «Wir müssen dem Landrat einen Zusatzkredit beantragen», so Krähenbühl. Die Höhe könne frühestens in diesem Sommer bestimmt werden, wenn die bereits ausgeschriebenen Arbeiten vergeben sind. Wegen der Wirtschaftslage sei die Baudirektion zuversichtlich, deutlich günstigere Preise erzielen zu können.

«GEWISSES MURREN». Krähenbühl rechnet im Landrat mit «einem gewissen Murren», doch er hofft, ohne ein Referendum davonzukommen. «Ich hätte kein Verständnis, wenn das fast fertige Projekt gestoppt werden sollte.» Zur Finanzierung des Projekts soll das Kantonsparlament die Frist für die Aufhebung des Verkehrssteuerrabatts von fünf auf zehn Jahre verlängern (siehe Seite 1). Der Bund habe Beiträge von 168,7 Millionen zugesichert, sagte Krähenbühl. Die Baudirektion bemühe sich zurzeit um zusätzliche Bundesgelder.

> TAGESKOMMENTAR SEITE 2

Rheinstrasse erhält Bypässe

MEHR KAPAZITÄT. Für das Projekt Rheinstrasse sind Änderungen vorgesehen. Laut Projektleiter Rudolf Büchler sollen neu zwei Bypässe gebaut werden. Einer beim Kreisel Hüftenschanz, der zweite beim Kreisel Schauenburgerstrasse. Damit erhöhe man die Kapazität der Kreisel und verhindere einen Rückstau. Ähnlich wie beim Grosskreisel bei der Autobahneinfahrt Pratteln kann am Kreisel vorbei rechts abgebogen werden. Laut Büchler habe man abgeklärt, dass diese Änderung im Rahmen des bewilligten Projekts möglich sei. Es werde durch die neuen Fahrspuren «etwas mehr Strassenfläche» geben, sagt Büchler. Zu Mehrkosten führe dies nicht. Das ursprüngliche Projekt hatte vorgesehen, dass die Rheinstrasse rückgebaut wird, damit sie für den Durchgangsverkehr unattraktiv wird. So war eine Baumallee vorgesehen.

KREISEL. Trotz der zusätzlichen Einfahrspur auf die Rheinstrasse sieht auch Baudirektor Jörg Krähenbühl keine Probleme für das Rheinstraseprojekt: «Wir steigern nicht die Attraktivität der Rheinstrasse, sondern der beiden Kreisel.» Ob bei einem Verkehrsinfarkt auf der künftigen H2 die Bypässe den Verkehr nicht doch auf die Rheinstrasse leiten, wird man sehen. Die Rheinstrasse wird erst nach Fertigstellung der H2 umgestaltet werden. Der Bau dieser H2 ist momentan im Gang. Laut Büchler liegt man im Zeitplan. Die Vorarbeiten für den Tunnel sind weitgehend abgeschlossen. Falls es keine Einsparungen gibt, wird Anfang August mit den Bauarbeiten begonnen. Im Bereich Hüftten beginnen die Bauarbeiten im September. -eck

Tiefstapeln kostet viel

BaZ 1.4.2009

MARTIN BRODBECK



Die H2 wird rund doppelt so viel kosten wie ursprünglich geplant.

Eigentlich ist das ein Skandal. Auch

wenn sich die Anforderungen an das Grossprojekt geändert haben und die Teuerungsuhr tickt, eine derart massive Kostenüberschreitung lässt sich durch nichts rechtfertigen.

Umso weniger, weil Kostenüberschreitungen bei umstrittenen Grossprojekten im Baselbiet Methode haben. Doppelt so hoch waren auch die Kosten bei der Sanierung des Kantonsspitals Liestal. Massiv überschritten wurden sie beim Umfahrungstunnel Sissach. Doch während bei diesem «der Berg» die grosse Unbekannte war und man sich hinter unerwarteten geologischen Problemen verstecken konnte, sollte das H2-Projekt mit seinem Tagbautunnel eigentlich genauer berechenbar sein.

Doch eben: Grossprojekte sind immer auch politisch umstritten. Und um die Akzeptanz vor Volksabstimmungen zu erhöhen, wird regelmässig bei den Kosten tiefgestapelt. Dass dies später teuer zu stehen kommt, macht das H2-Debakel einmal mehr deut-

Kostenüberschreitungen bei umstrittenen Grossprojekten haben im Kanton Baselland Methode.

lich. Denn irgendwie zu Ende finanzieren wird man es wohl müssen. Kaum jemand wird ein Interesse an einer Einstellung der Bauarbeiten haben, auch wenn dies sich als Mahnmal für grössenwahnsinniges Bauen gut ausnehmen würde.

Die Verantwortlichen – alt Regierungsrätin Elsbeth Schneider und die damaligen Kantonsingenieure – haben sich längst aus dem Staub gemacht; sei es, dass sie ihre Frührente angetreten haben oder den Hut nehmen mussten. Jörg Krähenbühl, Baudirektor seit 2007, steht nun in der Pflicht. Hoffentlich stapelt wenigstens er hoch – damit es am Schluss «billiger» wird.

martin.brodbeck@baz.ch

> SEITE 16