

H2-Kosten hatten damals nicht Priorität

H2-Debakel Monatlang wurde die Baudirektorin nicht über drohende Mehrkosten informiert – unhaltbar, finden Politiker

BZ 1.3.2008

Die Baudirektion hätte vor der Abstimmung über die H2-Finanzierung auf die unsicheren Kosten hinweisen können. Doch: Die Frage sei damals nicht prioritär gewesen.

DANIEL BALLMER

Lobende Worte auf der ganzen Linie: Mit Befriedigung habe die H2-Konsultativkommission vom Controllingkonzept der Baudirektion (BUD) Kenntnis genommen. Zu gegebener Zeit werde auch die Öffentlichkeit darüber orientiert. Die Kommission unter alt CVP-Nationalrat Walter Jeremann unterstütze zudem die BUD in ihrem «vertrauensbildenden Vorhaben», ein externes Büro mit Controllingaufgaben zu beauftragen. Zu guter Letzt zeigt sich die Kommission erfreut über die «Transparenz der Regierung» bei der schriftlichen Beantwortung der SP-Interpellation «Massive Mehrkosten bei der H2». Sie unterstütze das darin skizzierte Vorgehen: Eine Endkostenprognose sei erst sinnvoll, wenn das Tunnelprojekt in entsprechender Planungsreife vorliegt.

«Zahlen wären anzupassen gewesen»

Nicht alle aber loben die schriftliche Regierungsantwort derart. Dazu gehört auch Interpellant Urs Hintermann (SP, Reinach). «Aufgrund der Antwort behaupte ich, dass die BUD bei der Abstimmung über die H2-Sonderfinanzierung im September 2006 die Kostensteigerung zumindest erahnen konnte», sagt er. Erst ein Dreivierteljahr später hatte die damalige Baudirektorin Elsbeth Schneider darüber orientiert, dass statt der bei der Abstimmung ausgewiesenen 302 Millionen sich die Gesamtkosten für den H2-Bau voraussichtlich auf bis zu 500 Millionen Franken erhöhen. In der Regierungsantwort ist nun aber zu lesen, dass «die Kostensteigerungen mit Vorliegen der Berichte zur Kostenvoranschlag-Überprüfung im Juli/August 2006 beziehungsweise in einer mündlichen Vorinformation Ende Juni 2006 erstmals benannt» worden seien. Das war drei Monate vor dem Urnengang.

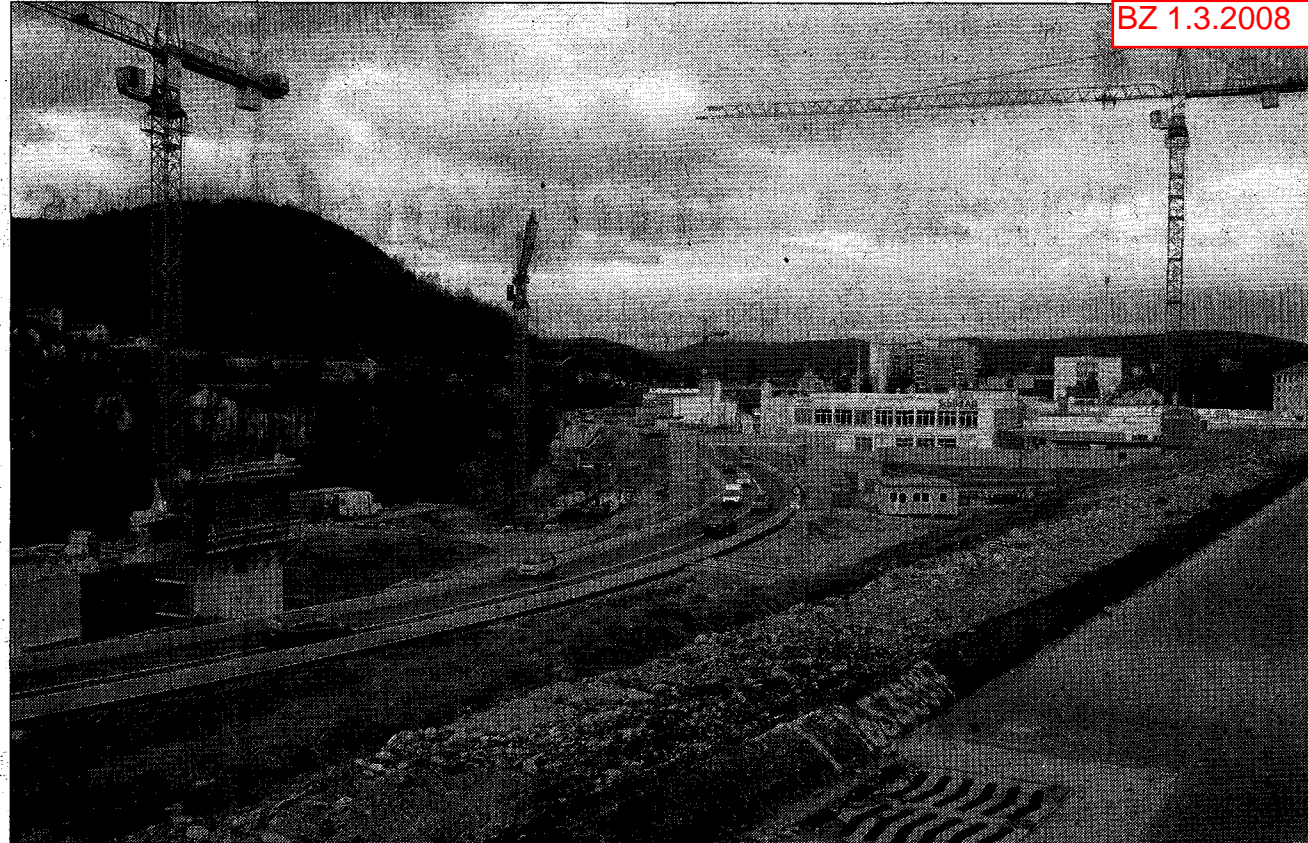
«Es ist nicht redlich, dass die Kostenschätzungen auf die Abstimmung hin

nicht angepasst worden sind», kritisiert Hintermann. Es sei einfach so getan worden, als wäre man im Kostenrahmen. «Landrat und Stimmbürger haben Ihre Entscheide in Unkenntnis der durch den Kanton zu tragenden Kosten gefällt», räumt denn nun auch die Regierung ein. Der Hauptvorwurf aus der SP-Interpellation erhält damit neue Nahrung: Es wäre nicht nur möglich, sondern unbedingt nötig gewesen, die damals absehbaren Mehrkosten in die Abstimmung einzubringen. «Ich unterstelle den Verantwortlichen, dass sie die Kosten unter dem Deckel gehalten haben, um die Abstimmung nicht zu gefährden», sagt Hintermann. «Angesichts der wahren Kosten wäre abzusehen gewesen, dass die Aufhebung des Verkehrssteuerrabatts zur H2-Finanzierung kaum ausreichen wird.»

Kantonsingenieur Ruedi Hofer stellt sich schützend vor die ehemalige Baudirektorin. Elsbeth Schneider sei erst drei Tage nach der Abstimmung in einer ordentlichen Projektsitzung über die drohenden Mehrkosten informiert worden – drei Monate nachdem dem Tiefbauamt erste Informationen vorlagen. Hofer: «Ich habe damals entschieden, dass ich erst informiere, wenn ich gesicherte Angaben in der Hand habe.» In der Sitzung sei er angewiesen worden, die neuen Zahlen nicht zu veröffentlichen, sondern erst gründlich zu verifizieren. Für die Abstimmung über die H2-Spezialfinanzierung seien die neuen Zahlen aber auch nicht ausschlaggebend gewesen, hatte Schneider im Sommer 2007 betont. Es sei dabei nicht um die Kostenfrage gegangen: «Das Volk hatte zu entscheiden, ob es die H2 will oder nicht.»

Andere Fragen standen im Vordergrund

Auch Kantonsingenieur Hofer ist klar, dass bei einer Abstimmung über die Finanzierungsart die Kosten «unbestritten ein wesentlicher Punkt» sind. «Und: Aus heutiger Sicht sei direktionintern und -extern «mit zu wenig Vehemenz» darauf hingewiesen worden, dass das Gesamtprojekt nicht nach heutigen Anforderungen ertüchtigt sei und Kosten entsprechend nicht aktualisiert seien. Denn dieser Umstand sei dem Tiefbauamt durchaus bewusst gewesen. «Nachträglich hätte man



ZU WENIG DEUTLICH KOMMUNIZIERT Dem Tiefbauamt war lange vor der H2-Abstimmung bewusst, dass das Gesamtprojekt und damit auch die Kosten nicht aktualisiert waren. In dieser Phase seien aber «andere Fragen im Vordergrund» gestanden. PATRICK MOSER

bei der Finanzierungsfrage deutlicher die Frage zur Kostenentwicklung stellen müssen», räumt Hofer ein. In dieser Phase seien aber andere Fragen im Vordergrund gestanden: Wie sieht das geänderte Projekt genau aus? Wie gestaltet sich die Finanzierung? Wie steht es um die Bundes-subsidien? «Es war damals vorab eine Frage der Entscheidungsfindung.»

«Das Beispiel zeigt einmal mehr, dass die Kommunikation der Baudirektion nicht optimal läuft», kommentiert der Laufner FDP-Landrat Rolf Richterich. Der Präsident der Bau- und Planungskommission (BPK) spricht damit auch das geplante Strafjustizzentrum in Muttenz an. Erst vor wenigen Tagen hatte die BPK erfahren, was bei der BUD seit Herbst 2006 bekannt ist: Statt 44,5 Millionen dürfte das Justizzentrum rund 70 Millionen kos-

ten (vgl. bz von gestern). Das aber im Fall der H2 die Baudirektorin drei Monate lang nicht über die drohenden Mehrkosten informiert werde, werfe ein schlechtes Licht auf die Direktionsführung. «Das kann doch nicht sein bei einem Problem von solcher Tragweite», urteilt Richterich.

Glaubwürdigkeit wiederholt angekratzt

«Während der H2-Planung ist Schneiders Glaubwürdigkeit immer wieder angekratzt worden», sagt Richterich. So habe sie lange behauptet, das Projekt sei bereit, verzögernd wirke nur die Finanzierung. Im Nachhinein habe sich gezeigt, dass dies falsch war. Richterich: «Im Landrat herrschte ein latent ungutes Gefühl.» Auch heute noch seien mehr Fragen offen als beantwortet. «Mich würde sogar überraschen, wenn 500 Millionen reichen.»

Auch die Regierung will sich nicht darauf festlegen lassen, dass die Kosten am Ende nicht auch höher liegen könnten. Eine verlässliche Kostenschätzung will Baudirektor Jörg Krähenbühl 2009 präsentieren, wenn der Kostenvoranschlag für das Tunnelprojekt vorliegt. Erst dann werde klar, ob die H2-Spezialfinanzierung mit der Aufhebung des Verkehrssteuerrabatts ausreicht. Wird der Kreditrahmen wesentlich überschritten, folge eine Zusatzkreditvorlage. Vieles deute darauf hin, dass Mehrkosten «über die Genauigkeitsmargen» hinaus wahrscheinlich seien. Das glaubt auch BPK-Vizepräsident Hintermann. Für ihn ist ein Zusatzkredit nicht zu vermeiden. Doch: «Die H2 ist längst im Bau, die Sache damit gelaufen. Nun müssen wir einfach zahlen, was die H2 kostet.»