

Autofahrer sollen Mehrkosten bezahlen

SP-Landrat fordert Verlängerung der erhöhten Verkehrssteuer nötigenfalls bis 20 Jahre

BaZ 1.4.2009



Teure Schnellstrasse. Im Baselbieter Landrat bahnt sich ein Hickhack zwischen Linken und Bürgerlichen um die Finanzierung der H2 an. Bild: Baustelle zwischen Füllinsdorf und Liestal. Foto Henry Muchenberger

MARTIN BRODBECK

Weil sich die H2-Kosten verdoppelt haben, soll der Verkehrssteuerrabatt für fünf weitere Jahre gestrichen werden. SP-Landrat Urs Hintermann geht weiter und fordert eine Finanzierung der Mehrkosten über die Motorfahrzeugsteuer.

Rund 100 bis 120 Franken muss der Besitzer eines Mittelklassewagens zurzeit pro Jahr mehr bezahlen. Mit diesem Geld wird der Fonds für die Finanzierung der H2 gespeisen. Fünf Jahre werde dieser Verzicht auf den Verkehrssteuerrabatt nötig sein, hiess es 2006 in der Abstimmungsvorlage für den «unverzöglichen Bau der H2 zwischen Pratteln und Liestal». Sollten dagegen «keine Bundesmittel erhältlich sein, so wird der Landrat nicht um eine fünfjährige Verlängerung der Ausserkraftsetzung herumkommen».

Trotz zugesagter Bundesmillionen ist eine solche Verlängerung jetzt so gut wie beschlossen. In einer BaZ-Umfrage votierten FDP-Landrat und Baukommissionspräsident Rolf Richterich, dessen Kommissionskollege Urs Hess (SVP) und CVP-Fraktionschefin Elisabeth Schneider klar dafür. Noch einen Schritt weitergehen will SP-Landrat und Baukommissions-Vizepräsident Urs Hintermann: Seines Erachtens muss die Frist zur Finanzierung der Mehrkosten noch mehr verlängert werden – nötigenfalls auf insgesamt

20 Jahre. Dafür werde eine Änderung des Gesetzes über die H2-Finanzierung nötig sein. Opposition gegen eine Finanzierung der Mehrkosten über die Staatskasse kündigt Grünen-Präsident Philipp Schoch an: «Wir haben diese Strasse nie unterstützt, wir wollten den Ausbau der Rheinstrasse auf vier Spuren, ein Projekt, das um zwei Drittel günstiger gewesen wäre.»

«IN DIE IRRE GEFÜHRT». Gross sind die Frustrationen über die massiven Mehrkosten. Für Klaus Kirchmayr (Grüne) ist es «erschütternd, dass man jahrelang das Parlament, das Volk und den Bund in die Irre geführt hat». Laut Kirchmayr sind die Folgen fatal. Der Kanton habe «sehr viel Vertrauen verspielt». Das Volk werde bei künftigen Bauvorhaben «zu Recht misstrauisch sein». Der Bund habe seine Konsequenzen schon gezogen, indem er kürzlich im Rahmen des Agglomerationsprogramms «den überbeurteilten Bauprojekten des Kantons Baselland die finanzielle Unterstützung entzogen hat».

«Da ist der Worst Case eingetroffen», meint Rolf Richterich. Es sei noch viel schlimmer herausgekommen als der Worst Case, entgegen Hintermann. Bisher habe man von 500 Millionen als Worst Case gesprochen, jetzt seien es bereits 554 Millionen Franken. Man habe jetzt «wohl zum ersten Mal gesicherte Zahlen», sagt Richterich

zu der Hiobsbotschaft aus der kantonalen Baudirektion. Der Teuerungsindex sei nun von dieser exakter berechnet worden. Dass man die Baukostenteuerung so lange auf der Basis des Zürcher Wohnbaukosten-Index berechnet habe, sei unverständlich.

Bereits jetzt zeichnet sich eine Auseinandersetzung zwischen Links und Rechts über die Finanzierung ab. Hintermanns Vorschlag einer Verlängerung des Steuerrabattverzichts über die zehn Jahre hinaus lehne er entschieden ab, sagt SVP-Landrat Urs Hess. Nicht einig sind sich die Politiker auch bei der Analyse der Vergangenheit. Ex-Baudirektorin Elisabeth Schneider (CVP) habe «sicher nicht offen gesprochen», stellt Hess fest. Zurückhaltender ist Richterich: «Wir alle sind blauäugig gewesen – und einige noch blauäugiger.» Doch «die Hauptverantwortlichen – Elisabeth Schneider und Kantonsingenieur Ruedi Hofer – sind nicht mehr im Amt».

ENTNERVT. CVP-Landrätin Elisabeth Schneider hingegen nimmt ihre Parteikollegin in Schutz: «Die Hauptverantwortung trägt das Parlament – wir können sie nicht auf die Verwaltung abschieben.» Alt Regierungsrätin Schneider reagierte auf die BaZ-Anfrage entnervt: «Ich bin nicht mehr im Amt – Jörg Krähenbühl wird es besser machen», beschied sie knapp und beendete das Telefongespräch.

Kostenübersicht verloren

Expertise leuchtet Ursachen des H2-Debakels aus

STEFAN GYR

Vom Gutachten zur Kostenexplosion ist erst eine Zusammenfassung veröffentlicht worden. Die damaligen Verantwortlichen kommen darin nicht gut weg.

Warum sind die Kosten der Umfahrungsstrasse H2 zwischen Pratteln und Liestal seit 1995 von 248 auf 554 Millionen Franken hochgeschneit? Das Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner AG in Zollikon ist den Ursachen des Debakels auf den Grund gegangen. Weil das Gutachten zuerst der landrätlichen Bau- und Planungskommission unterbreitet werden soll, legte Bau- und Umweltschutzdirektor Jörg Krähenbühl (SVP) am Montag den Medien nur eine Zusammenfassung vor. Doch bereits dieses dreiseitige Papier stellt den damaligen Verantwortlichen kein gutes Zeugnis aus. «Die Projektertüchtigung des Tunnels und die laufenden Projektänderungen im Zeitraum 1999 bis 2006 führten dazu, dass die Gesamtübersicht über die Kosten verloren ging», heisst es in der Expertise.

Schon das generelle Projekt von 1993 habe keine Reserven enthalten. Im Bau- und Auflageprojekt von 1999 seien die Preise «teilweise zu tief angenommen», die Planungskosten «unterschätzt» und der Zuschlag für Unvorhergesehenes «zu gering» eingesetzt worden. Die Hauptursachen für die Kostenexplosion orten die Gutachter in der langen Planungszeit, in einem knapp veranschlagten Kostenvoranschlag und den gestiegenen Projektanforderungen aus Normen und Richtlinien. Die höchste Kostensteige-

rung sei der Teuerung im Tiefbaugewerbe zuzuschreiben, die in diesem Zeitraum rund 35 Prozent betragen habe, während der damals verwendete Index nur 17 Prozent ausgewiesen habe. Im Kostenvoranschlag von 1999 wurden laut der Expertise «verschiedene Leistungen und Massen nicht erfasst oder preislich unterschätzt» und die Honorare «in einer zu optimistischen Sicht reduziert».

«HOHER ZEITDRUCK». Die Kostenabbildung habe nicht Schritt mit der Projektentwicklung gehalten, und die Kostensteigerungen seien «nicht rechtzeitig beziffert und kommuniziert» worden. Dem verständlichen Wunsch der Politik nach einer kostengünstigen Lösung sei nachgegeben worden, indem 1999 bis 2002 «zu optimistische Annahmen getroffen» worden seien. Die Vorlage für die Sonderfinanzierung von 2006 habe «unter zu hohem Zeitdruck und auf ungenügenden Grundlagen erstellt» werden müssen.

Die Empfehlungen des Gutachtens seien in der Baudirektion bereits umgesetzt worden, sagte Krähenbühl am Montag. So seien ein «strenges Kosten-Controlling» eingeführt, «genügend Reserven eingerechnet» und «die wesentlichen Risiken berücksichtigt und korrekt bewertet» worden. Projektänderungen würden künftig «jeweils aufgerechnet und kommuniziert». Und er habe alle Grossprojekte – von der H2 über das Kantonsspital Bruderholz bis zur Übernahme der Sekundarschulbauten – «personifiziert».