

H2 doppelt so teuer wie geplant

Endlich liegt eine Kostenprognose vor: Die H2 wird voraussichtlich 554 Millionen Franken kosten

Die detaillierte Kostenprognose für den Bau der H2 liegt vor. Jörg Krähenbühl rechnet mit 554 Millionen Franken. Der Nachtragskredit, den der Baudirektor beim Landrat beantragen muss, beträgt rund 185 Millionen Franken.

HANS-MARTIN JERMANN

Jetzt steht fest: 554 Millionen Franken könnte die bereits im Bau befindliche H2 zwischen Pratteln und Liestal insgesamt kosten. Der Baselbieter Baudirektor Jörg Krähenbühl hat gestern die im Herbst 2007 in Aussicht gestellte «seriöse Prognose» vorgelegt. Darin werden die Kosten für die einzelnen Bauabschnitte auf die Million genau beziffert. Lange ist im Baselbiet über die effektiven Kosten der H2 orakelt worden. Im Juni 2007 liess Krähenbühls Vorgängerin Elsbeth Schneider eine erste Bombe platzen: Sie verkündete, die H2 werde wohl um rund 100 Millionen Franken teurer als die bei der Volksabstimmung im Herbst 2006 genannten 302 Millionen. Schneider liess dabei eine Kosten- Ungenauigkeit zwischen minus 15 und plus 25 Prozent offen. Die H2 wäre demnach im schlimmsten Fall auf 500 Millionen zu stehen gekommen.

Teuerung macht Hälfte der Mehrkosten aus

Krähenbühl nannte gestern vor allem zwei Gründe, weshalb es nun wohl noch dicker kommt: Je zur Hälfte sind die aufgelaufene Teuerung sowie neue Bestimmungen zur Tunnelsicherheit und Umwelt für die massiven Mehrkosten verantwortlich. So sei der 1995 vom Landrat (auf der Preisbasis von 1990) bewilligte Kredit von 248 Millionen Franken inklusive dem 2006 beschlossenen Zusatzkredit von 35 Millionen für den durchgehenden Tunnel heute 401,6 Millionen Franken wert, rechnete Krähenbühl vor. Die Differenz von 152,4 Millionen zu den erwähnten 554 Millionen sind demnach als effektive Mehrkosten zu taxieren.

Krähenbühl hofft, den Endbetrag unterschreiten zu können; die Prognose sei mit einer Genauigkeit von plus/minus zehn Prozent erstellt worden: «Aufgrund der schlechten Wirtschaftslage gehen wir davon aus, die Arbeiten günstiger vergeben zu können», meinte er optimistisch. Der Prognose liegen für alle drei Abschnitte genehmigte Bauprojekte zugrunde. Die Eingabefrist für die finanziell umfangreichsten H2-Arbeiten, die Tunnel Schönthal und Hülfen, läuft Ende April ab.

Bis im Sommer zeichnet sich ab, wie hoch der Nachtragskredit ausfällt, den Krähenbühl dem Landrat vorlegen muss. Aus der befristeten Aufhebung des Ver-



BZ 31.3.2009

RIESENLOCH Die im Bau befindliche H2 (hier beim Schild-Areal vor Liestal) wird noch einmal teurer. JURI JUNKOV

kehrssteuerrabatts fliessen jährlich rund 20 Millionen Franken in den H2-Fonds – macht in zehn Jahren 200 Millionen. Hinzu kommen zugesicherte Bundesgelder über 168,7 Millionen Franken. Demnach fehlen 185 Millionen. Krähenbühl ist aber überzeugt, den Bund wegen strengerer Auflagen von einer Beitragserhöhung überzeugen zu können. «Damit rechne ich nicht», entgegnet Rolf Richterich, Präsident der landrätlichen Bau- und Planungskommission (BPK). Immerhin ist auch der Laufner FDP-Landrat froh, nun Zahlen auf dem Tisch zu haben, «denen man halbwegs trauen kann». Die Lehren aus der jahrelang fehlerhaften und unge-

nauen Projektierung seien hoffentlich gezogen worden. «Jetzt müssen wir den H2-Bau durchziehen.» Schlimmstenfalls müsse der Nachtragskredit über ordentliche Investitionen des Kantons finanziert werden, meint er.

Höhere Verkehrssteuer soll bleiben

Richterichs BPK-Kollege Urs Hintermann könnte sich indes eine andere Lösung vorstellen – nämlich, die Aufhebung des Steuerrabatts über die geplanten zehn Jahre hinaus zu verlängern. «Die Regierung hat versprochen, die H2 darüber – und nicht über ordentliche Steuergelder zu finanzieren», stellt er klar. Der-

selben Meinung ist Grünen-Landrat Philipp Schoch: «Wir waren nie für diese Strasse. Sie soll von jenen bezahlt werden, die sie benutzen.» Schoch kündigt im Namen seiner Fraktion an, «aus Gründen der Konsequenz» einen H2-Nachtragskredit zu bekämpfen. «Obwohl das nicht viel bringen wird», wie er einräumt. Demgegenüber kritisiert die Verkehrsliga beider Basel, dass just diese destruktive Verhinderungspolitik mitverantwortlich sei für die Kostenüberschreitungen. «Wäre die H2 Mitte der 90er in Angriff genommen worden, wäre sie heute in Betrieb und wesentlich kostengünstiger ausgefallen», meint die Verkehrsliga.

H2-Bau schreitet voran – zwei neue Bypässe geplant

Während auf politischer Ebene weiter über die Kosten gestritten wird, schreiten die Arbeiten an der H2 zügig voran: Sichtbar ist der Baufortschritt vor allem im **Abschnitt Süd** (Nähe Schild-Areal). Seit dem 23. März wird dort der Verkehr von Basel Richtung Liestal **bereits einspurig im Tunnel** geführt. In Gegenrichtung führt der Verkehr indes weiter über die Hilfsbrücke Ergolz. Im **Abschnitt Nord** (Hülfen)

sind Vorarbeiten wie **Aufschüttungen** im Gang. «Weil diese von der Rheinstrasse nicht sichtbar sind, haben viele das Gefühl, hier laufe nichts – doch das stimmt nicht», stellt Projektleiter Rudolf Büchler klar. Die Eingabefrist zum Hauptlos endet Anfang Mai. Zum **Abschnitt Tunnel Schönthal** sind die Vorarbeiten grösstenteils abgeschlossen; der **Baubeginn ist auf Anfang August 2009** vorgesehen. **Bis 2013 soll**

die H2 fertig sein – abgesehen vom Rückbau der Rheinstrasse, der 2014/2015 realisiert werden soll. Zudem sind am laufenden Projekt Optimierungen vorgenommen worden: Beim Kreis Schauenburgerstrasse sowie im Anschluss Hülfen **sollen zwei Bypässe den Verkehrsfluss verbessern**. «Dieser zusätzliche Ausbau erfolgt ohne wesentliche Mehrkosten», verspricht Büchler. (HAJ)

Worst Case eingetroffen



HANS-M. JERMANN
554 Millionen Franken kostet die H2: Richtig überrascht hat diese Nachricht

gestern niemanden mehr. Dennoch ist festzuhalten: Die schlimmsten Befürchtungen sind eingetroffen. Die Kostenüberschreitung ist skandalös. Nicht nur wird die H2 doppelt so teuer wie vom Landrat bewilligt. Die Baukosten liegen auch weit über den Schätzungen der damaligen Baudirektorin Elsbeth Schneider, die das Baselbiet schon 2007 erschütterten.

Es ist wichtig, dass Baudirektor Jörg Krähenbühl nun reinen Wein eingeschenkt hat. Posten für Posten und auf die Million genau werden die Kosten für das Strassenprojekt beziffert. Der vorliegenden Prognose ist unter Berücksichtigung der besonderen Spielregeln im Tunnelbau zu trauen. Dies ändert freilich nichts an diesem Fiasko von historischem Ausmass: Was die Neat für die Schweiz, ist die H2 fürs Baselbiet. Ein Lehrstück, wie ein Riesenprojekt im Zuge jahrelanger Verzögerungen völlig ausser Kontrolle gerät.

Regierung und Parlament tragen gemeinsam die Verantwortung dafür. Das Problem: Bei der im Bau befindlichen H2 ist der Mist längst geführt. Not täte ein fundamentales Umdenken in der politischen Auseinandersetzung um Bauprojekte: Immer wieder erstaunlich, wie bei Kultursubventionen oder Sozialausgaben um jeden Franken gefeilscht, bei Umfahrungsstrassen oder Bahntunnels indes selbst Kostenüberschreitungen über zig Millionen als gottgegeben hingenommen werden. Die Unaufgeregtheit, mit der die Verantwortlichen der Baudirektion die Hiobsbotschaft gestern verkündeten und die Medien diese notierten, ist ein untrügliches Indiz hierfür.

hans-martin.jermann@bz-ag.ch



TEURES PFLASTER Der geplante Kostenrahmen für die H2 wird massiv überschritten. JURI JUNKOV

H2 kostet 554 Millionen

Die H2 Pratteln–Liestal wird doppelt so teuer wie geplant – ein Nachtragskredit von bis zu 185 Millionen Franken wird nötig

HANS-MARTIN JERMANN

Die Bombe ist geplatzt: Die bereits im Bau befindliche H2 zwischen Pratteln und Liestal kostet gemäss einer gestern von Baudirektor Jörg Krähenbühl vorgestellten Prognose 554 Millionen Franken. Das ist rund doppelt so viel, wie der Baselbieter Landrat mit zwei Krediten 1995 und 2006 bewilligt hatte. Und es ist nochmal ein ziemliches Stück mehr als die 400 Millionen, welche Krähenbühls Vorgängerin Elsbeth Schneider kurz vor ihrem Rücktritt im Sommer 2007 als Kostenschätzung angab.

Krähenbühl versicherte, dass man mit der nun vorgestellten Prognose nicht mehr weit von den tatsächlichen Endkosten liegen werde. Schliesslich seien als Grundlage in al-

len Abschnitten fertige Bauprojekte herangezogen worden. Die Kostengenauigkeit bezifferte Krähenbühl mit plus/minus zehn Prozent. Im schlimmsten Fall käme die H2 somit auf 600 Millionen Franken zu stehen.

Wegen Wirtschaftskrise etwas günstiger?

So weit soll es allerdings nicht kommen: Krähenbühl rechnet wegen der schlechten Wirtschaftslage mit günstigen Offerten bei ausstehenden, finanziell umfangreichen Arbeiten. Das könnte die Kosten drücken. So oder so wird der Baudirektor dem Landrat aber einen Nachtragskredit in der Höhe von bis zu 185 Millionen Franken vorlegen müssen. Das letzte Wort hat voraussichtlich das Baselbieter Volk.

