

4 Kosten und Finanzierung

4.1 Kostenbasis / Teuerung

Mit den Landratsbeschlüssen für Baukredite werden jeweils in einem Beschlussespunkt Lohn- und Materialpreisänderungen (= Teuerung) mitbewilligt. Als Teuerungsfaktoren unterscheidet man Indexteuerung und ausgewiesene Teuerung.

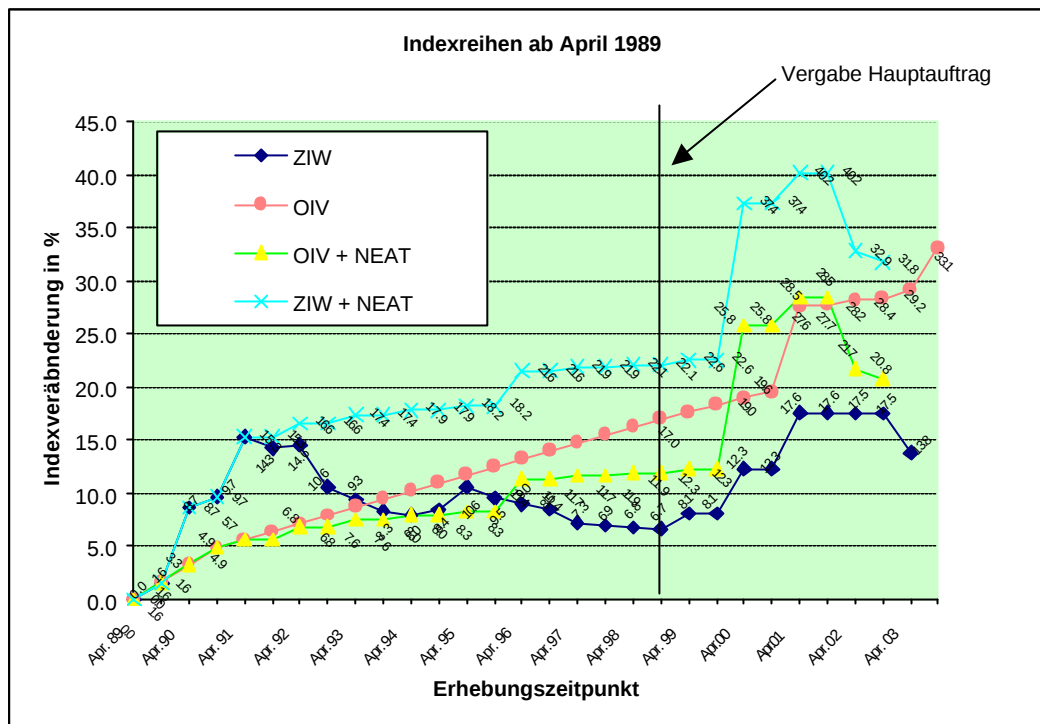
Indexteuerung

Mit der Indexteuerung berücksichtigt man die statistisch errechnete Teuerung zwischen dem Zeitpunkt des Kostenvoranschlages und dem Zeitpunkt der Arbeitsvergabe oder der Offertstellung. In der Regel hat man bisher in Ermangelung einer besseren Grundlage den allgemein anerkannten Zürcher Baukostenindex (ZIW) verwendet. Dieser beruht allerdings auf der Basis der Erstellung eines Mehrfamilienhauses samt Umgebungsarbeiten, liefert aber doch für normale Tiefbauarbeiten annehmbare Werte.

Wie auch beispielsweise bei der NEAT hat man festgestellt, dass die Preise im Tunnelbau wesentlich stärker gestiegen sind. Für die NEAT wurde unter der Leitung des Bundesamts für Verkehr und die Eidgenössische Finanzverwaltung eine eigene Indexreihe erhoben, welche aber nur rückwirkend auf 1991 berechnet wurde. Aufgrund von Berechnungen mit der am Eggfluetunnel (Vertragspreise Juli 1990) eingetretenen im Objektindexverfahren (OIV) ausgewiesenen Teuerung wurde vom Tiefbauamt eine Indexreihe von April 89 bis Oktober 98 von 17.04% ermittelt. Diese Indexreihe wurde den in den Aufstellungen enthaltenen Zahlen zugrunde gelegt. Sie hat allerdings den Makel, dass sie nicht auf Markterhebungen basiert, darf aber aufgrund des direkten Bezugs zum Tunnelbau doch als repräsentativ bezeichnet werden.

Für die Beurteilung der anzuwendenden Indexreihe wurden die kantonale Finanzkontrolle und das Bundesamt für Strassen (ASTRA) beigezogen. Während die Finanzkontrolle sich mit Vorbehalten der Anwendung der OIV-Teuerung aus dem Eggfluetunnel einverstanden erklären konnte, tendiert das ASTRA auf den auf Markterhebungen basierenden NEAT-Index. Mit der allfälligen Anwendung der erst ab 1991 zur Verfügung stehenden NEAT-Indexreihe stellt sich das Problem der Lücke zwischen 1989 (Preisbasis des Verpflichtungskredits) und 1991. Dafür stehen der auf Markterhebungen basierende Zürcher Baukostenindex oder die OIV-Berechnung vom Eggfluetunnel zur Wahl. Die nachstehende Grafik zeigt die Differenzen zwischen den verschiedenen Indexreihen. Da ein abschliessender, von allen Seiten getragener Entscheid noch aussteht, basiert die vorliegende Vorlage auf der aus der Vertragsteuerung des Eggfluetunnels errechneten OIV-Indexreihe.

Die Indexveränderung hat aber keinen Einfluss auf die Endkosten, sondern dient lediglich der Abschätzung der Mehrkosten gegenüber den bewilligten Krediten (inkl. Teuerung) und damit der Schlussabrechnung gegenüber dem Landrat.



Effektiv-, Vertrags- oder ausgewiesene Teuerung

Die ausgewiesene Teuerung ist das Teuerungsguthaben des Unternehmers gemäss Werkvertrag für Preissteigerungen auf Material und Löhnen. Die Berechnungen erfolgen nach dem sogenannten Objektindexverfahren (OIV) aufgrund klar definierter Grundlagen und Indices, welche von der Konferenz der Bauorgane des Bundes (KBOB) monatlich festgelegt werden. Für den Chienbergtunnel bedeutet dies, dass der Unternehmung im Rahmen des Werkvertrages mit Basis Oktober 1998 zur Zeit bereits 16 % Teuerung auf jede Abschlagszahlung vergütet werden müssen. Dabei spielen nach der Vergabe abgeschlossene neue Gesamtarbeitsverträge (z.B. flexibler Altersrücktritt) eine wesentliche Rolle. So entfällt ein wesentlicher Anteil auf die Personalkosten, welche allein 38 % gestiegen sind und mit 14 % in die Gesamtrechnung einfließen. Die ausgewiesene Teuerung beeinflusst im Gegensatz zur Indexteuerung die Endkosten direkt, weil es sich um auszuzahlende Beträge handelt. In der Endkostenprognose sind diese deshalb sowohl als bereits bezahlte Beträge (über 13 Mio. Franken) wie auch erwartete Beträge bis Bauende enthalten.

Für die nachstehenden Kostenangaben und die zu genehmigenden Zusatzkredite wurde mit Ausnahme der Hebungen die ursprüngliche Preisbasis 1989 beibehalten, was bedeutet, dass zu den rund 46 Mio. Franken Teuerungsanteile rund 10 Mio. mit bewilligt werden. Dieses Vorgehen wird damit begründet, dass wesentliche Arbeiten im Rahmen der bestehenden Werkverträge abgewickelt werden, bzw. wurden und damit auch ausgewiesene Teuerungsbeträge anfielen. Die Gleichstellung mit der Preisbasis des ursprünglichen Kredits erlaubt auch eine verständliche Schlussabrechnung zuhanden des Parlaments.

Die Kosten für die Hebungen sollen hingegen auf einer neuen Preisbasis April 2004 abgewickelt werden, da man dazu neue Verträge aufgrund von Offerten auf aktuellen Preisen abschliessen will.

4.2 Projektoptimierungen

Die in der nachstehenden Tabelle aufgeführten "Projektoptimierungen" sind bereits realisiert. Sie sind teilweise innerhalb bestehender Werkverträge mit Preisbasis Oktober 1998 abgewickelt worden und sollen daher mit den Zahlen der ursprünglichen Kreditvorlage mit Preisbasis des Kostenvoranschlags vom April 1989 gleichgestellt werden. Demzufolge erhöht sich der Kredit mit einer Kreditgenehmigung von 15.164 Mio. Franken effektiv zusätzlich um die Indexteuerung von 2.584 Mio. Franken.

Leistungen	Betrag	KV (Basis 98)	Teuerung 89 - 98 (OIV 17.04%)	KV (Basis 89; Baukredit)
Wesentliche Projektänderungen		2'570'000	374'170	2'195'830
Vollabdichtung bergm. Tunnel	300'000			
Kaminbefahreinrichtung	650'000			
Achsverschiebung unt. Fabrik, Baustellenerschliessung, Lärmschutz	1'620'000			
Zusätzliche Auflagen		7'513'000	1'093'827	6'419'173
zusätzliche ökologische Ersatzmassnahmen	536'000			
Abtransport / Deponie (Auflage sulfathaltiges Ausbruchmaterial)	6'000'000			
Partikelfilter gem. SUVA-Vorschriften (exkl. längeres Vorhalten inf. Tagbruch)	977'000			
Baugrundbedingte Zusatzkosten		7'665'000	1'115'957	6'549'043
Rutschhangüberwachung / Deformationsmessungen	475'000			
zusätzliche Sicherungsmassnahmen Vortrieb Übergangszone	3'200'000			
Kontaminierter Aushub Unt. Fabrik, Ergolzbrücke West	490'000			
Verlängerung Deckelbauweise, längere Pfähle, vorgezogene Deckelbauweise	3'500'000			
Total		17'748'000	2'583'954	15'164'046
Total Zusatzkredit Projektoptimierungen (PB 89 ohne Teuerung)				15'164'046

4.3 Tagbruch

Für die Kosten des Tagbruchs von effektiv bisher abgerechneten 24.375 Mio. Franken gilt derselbe Rechenmodus, indem zu einem auf der Preisbasis April 1989 zu bewilligenden Betrag von 18.927 Mio. Franken Teuerungsanteile von 3.225 Mio. Franken Indexteuerung bis zur Preisbasis des Werkvertrags von Oktober 1998 hinzukommen, sowie die ausbezahlten 2.223 Mio. Franken ausgewiesener Teuerung.

Leistungen	Betrag	KV (Basis 98)	Teuerung 89 - 98 (OIV 17.04%)	KV (Basis 89; Baukredit)
Projektierung, Bauleitung, Expertise, Diverses		2'415'123	351'621	2'063'502
Daru-Wache, Diverses	13'800			
Gesamtprojektleitung / Oberbau- leitung, Expertise	583'000			
PR / Medien	4'568			
Vermessung	233'755			
Geologie / Geotechnik	300'000			
Geologische Massnahmen	280'000			
Projekt, Bauleitung	1'000'000			
Bauliche Massnahmen inkl. Abtransport, Deponie		19'737'366	2'873'588	16'863'778
Bauliche Massnahmen	18'023'106			
Abtransport, Deponie	1'714'260			
Total		22'152'489	3'225'209	18'927'280
Total Zusatzkredit Tagbruch (PB 89 ohne Teuerung)				18'927'280
Ausgewiesene Teuerung		2'223'478		
Bauliche Massnahmen	2'037'887			
Abtransport, Deponie	185'591			
Total Tagbruch inkl. ausgewiesene Teuerung		24'375'967		

4.4 Erhöhung Tunnelsicherheit

Die Massnahmen zu Erhöhung der Tunnelsicherheit werden, soweit es sich um bauliche Massnahmen (zusätzlicher Ausbruch, Betonarbeiten im Tunnel) handelt, ebenfalls im Rahmen des Werkvertrags mit der Unternehmung ausgeführt. Deshalb wird für die Bestimmung des zu bewilligenden Kredits das gleiche Prozedere angewendet. Zum Kredit von 11.951 Mio. Franken auf der Preisbasis 1989 addiert sich die Indexteuerung von 2.037 Mio. Franken.

Leistungen	Betrag	KV (Basis 98)	Teuerung 89 - 98 (OIV 17.04%)	KV (Basis 89; Baukredit)
Projektierung, Bauleitung		1'655'000	240'954	1'414'046
Bauliche Massnahmen	512'000			
Elektromechanik	710'000			
Lüftung	245'000			
Koordination	188'000			
Bauliche Massnahmen		5'187'000	755'182	4'431'818
Massnahmen	5'187'000			
zusätzliche Einrichtungen		7'146'000	1'040'395	6'105'605
Elektromechanik	6'036'100			
Lüftung	1'109'900			
Total		13'988'000	2'036'530	11'951'470
Total Zusatzkredit Erhöhung Tunnelsicherheit (PB 89 o. T.)				11'951'470

4.5 Hebungen

In der Tabelle sind die Kosten für Massnahmen für die im Vorprojekt vom April 2004 behandelten 360 m in der Übergangszone West von Tunnelmeter (Tm') 850 - 1210 aufgeführt. Mit zusätzlichen Abklärungen soll entschieden werden, ob sich allenfalls für weitere zusätzliche Strecken von 270 m Massnahmen aufdrängen. Für die gleichen Massnahmen mit der Knautschzone auf insgesamt 630 m würden sich die untenstehenden Kosten von 41 auf 74 Mio. Franken erhöhen.

(Basis April 2004)					
	Leistungen	Betrag Basis 04	Total	Bemerkungen	Grundlagen
Projektierung			4'337'040		
	Projekt / Bauleitung, messtechnische Überwachung	3'677'040		12% Baukosten	
	Experten	300'000		inkl. Begleitung Ausführungsphase	Verträge + 120'000 Ausführungsphase
	Expertise Hebungen	300'000			pauschal (Annahme)
	Experte "Wohnhäuser"	60'000			20 Liegenschaften
Landerwerb, Entschädigungen			800'000		
	Sanierungen Wohnhäuser	100'000			pauschal (Annahme)
	Entschädigungen, Landerwerb, etc.	700'000			pauschal (Annahme)
Vorarbeiten			1'000'000		
	Vorleistungen Oktober bis Dezember	1'000'000			gem. Vorproj. 14.04.04
Bauarbeiten			30'642'000		
	Installationen	1'600'000			gem. Vorproj. 14.04.04
	Betonabbruch, Ausbruch Felssohle	4'823'000			gem. Vorproj. 14.04.04
	Ankerarbeiten	8'890'000			gem. Vorproj. 14.04.04
	Längsbalken, Knautschzone, Sohlgewölbe, Fahrbahn	7'436'000		flächenhaftes Knautschsystem	gem. Vorproj. 14.04.04
	Zugangsstollen	3'000'000			gem. Vorproj. 14.04.04
	Einsparungen	-714'000		ELT Schlitzrinne	gem. Vorproj. 14.04.04
	Vorversuche Knautschzone	500'000			gem. Vorproj. 14.04.04
	Diverses, Unvorhergesehenes 20%	5'107'000			SiA 103 für Vorprojekte im Tiefbau 20%
Diverses			1'000'000		
	Lagerhaltung, Etappierung elektro-mech. Einrichtungen	1'000'000			gem. Angaben INGE
Zwischentotal			37'779'040		
Mehrwertsteuer 7.6%			2'871'207		
Total			40'650'247		
Gesamtkosten Hebungen (gerundet) Preisbasis April 2004			41'000'000		

4.6 Übersicht Kredite / Gesamtkosten

		Teilbetrag	Betrag	Gesamtkosten
Bewilligte Kredite				228'202'224
	Kreditbeschlüsse Landrat		179'870'000	
	Generelles Projekt	870'000		
	Baukredit Umfahrung	170'000'000		
	Baukredit flank. Massnahmen	9'000'000		
	Teuerung (mit Kredit bewilligt)		48'332'224	
	Indexteuerung	32'510'477		
	Vertrags-/ ausgew. Teuerung bisher *	13'442'770		
	Vertrags-/ ausgew. Teuerung künftig	2'378'977		
Zusatzkredite				97'111'967
	Projektoptimierung		17'748'000	
	Zusatzkredit	15'164'046		
	Indexteuerung	2'583'954		
	ausgewiesene Teuerung *	*		
	Tagbruch		24'375'967	
	Zusatzkredit	18'927'280		
	Indexteuerung	3'225'209		
	ausgewiesene Teuerung *	2'223'478		
	Erhöhung Tunnelsicherheit		13'988'000	
	Zusatzkredit	11'951'470		
	Indexteuerung	2'036'530		
	ausgewiesene Teuerung *	*		
	Massnahmen Hebungen		41'000'000	
	Zusatzkredit	41'000'000		
Total Kosten				325'314'191

* . Die Vertrags- oder ausgewiesene Teuerung ist nur beim Tagbruch separat ausgewiesen. Für die übrigen Zusatzkredite in der bewilligten Teuerung enthalten.

4.7 Bundesbeiträge

Die H2 ist Bestandteil des subventionierten Schweizerischen Hauptstrassennetzes. Die Umfahrung Sissach ist mit Bundesratsbeschluss vom 8. Mai 1996 als Verlängerung der H2 Pratteln – Sissach in dieses Netz aufgenommen worden, worauf die Projektierungsarbeiten weiter vorangetrieben werden konnten. Auf das Beitragsgesuch des Tiefbauamts vom 13. Dezember 1996 hat das Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (heute UVEK) mit Verfügung vom 20. Oktober 1997 172 Mio. Franken als beitragsberechtigt anerkannt. Der Beitragssatz hängt jeweils von der Grösse des Projekts und weiteren Faktoren wie der Finanzkraft des Kantons ab. Für die Umfahrung Sissach betrug er anfänglich 64.8 % für eine erste Tranche von 32.4 Mio., später bis heute 62.0 %. Die beitragsberechtigten Summe errechnet sich nicht direkt aus den dem Kanton anfallenden Kosten, sondern umfasst nur die reinen Landerwerbs- und Baukosten, erhöht um einen Betrag von 12.5 % der Baukosten für Projekt, Bauleitung und Verwaltung. Von den Baukosten sind wiederum jene nicht beitragsberechtigt, welche allein dem Betrieb und Unterhalt dienen.

Dem Bund wurden etwa monatlich Teilrechnungen mit Beilage eines Verzeichnisses der verbuchten Rechnungen gestellt, wobei die klar nichtsubventionsberechtigten Teile wie z.B. Käufe von wieder zu veräussernden Grundstücken oder Projektteile ausserhalb des subventionierten Perimeters (flankierende Massnahmen, Strasse nach Böckten) ausgeklammert wurden. Die Rechnungen wurden jeweils prompt beglichen. Als sich im Frühjahr 2003 ein Überschreiten der beitragsberechtigten Summe abzeichnete, reichte das Tiefbauamt am 17. April 2003 an das Bundesamt für Strassen ein Gesuch um Erhöhung der Beitragssumme aufgrund der Mehrkosten ein.

Mit dem Antwortschreiben vom 26. August 2003 brachte das Bundesamt einige Vorbehalte an und verlangte zusätzliche Unterlagen. Dies betraf folgende Punkte: Teuerung, Projektänderungen, Tagbruch, Erhöhung Tunnelsicherheit.

- Betreffend Teuerung gaben sowohl Vertragsteuerung wie auch die Indexteuerung zur Diskussion Anlass. Während bezüglich Vertragsteuerung vom UVEK am 9. Januar 2004 eine Beitragszusicherung von 10.602 Mio. Franken (62 % von 17.1 Mio. Franken) verfügt wurde, steht eine Anerkennung der Indexteuerung noch aus. Hier herrscht eine Meinungsverschiedenheit, indem sich das Bundesamt auf den Standpunkt stellt, dass das Beitragsgesuch von 1996 auf einem aktualisierten Kostenvoranschlag hätte beruhen sollen, währenddem der Kanton die Kosten auf dem Stand des Kostenvoranschlages von 1989 (und damit des Kreditbeschlusses des Landrats) einreichte.
- Betreffend Projektänderungen beruft sich das Bundesamt entgegen früherer Usanz (z.B. Eggflutunnel) auf das Subventionsgesetz, wonach wesentliche oder zu Mehrkosten führende Projektänderungen nur mit Genehmigung der Subventionsbehörde vorgenommen werden dürften und entsprechend Gesuche eingereicht und anerkannt werden müssten. Seitens Kanton gilt es nun klar darzulegen, dass es sich bei den Projektänderungen nicht um Erweiterungen handelt, sondern um Projektoptimierungen, welche aufgrund von neuen Randbedingungen oder Auflagen zwingend getätigt werden mussten.
- Tagbruch: Die detaillierten Unterlagen mit dem Gesuch um Bundesbeteiligung – mit dem Vorbehalt einer Rückzahlung für den Fall einer möglichen Abwälzung von Kosten auf Dritte aufgrund von Haftungsansprüchen – wurde am 22. März 2004 dem Bundesamt eingereicht. Es befindet sich noch in Prüfung.
- Erhöhung Tunnelsicherheit: Mit der Verfügung vom 9. Januar 2004 wurde ein Bundesbeitrag von 8.494 Mio. Franken (62 % von anerkannten 13.7 Mio. Franken) zugesichert.
- Massnahmen zur Bewältigung der Hebungen: Ein Gesuch kann erst eingereicht werden nach Vorliegen des Bauprojekts.

Bis Ende 2003 (Stand Abschluss Investitionsrechnung des Kantons) richtete der Bund 119'759'268 Franken an Beiträgen aus. Diese setzen sich zusammen aus 108'040'000 Franken (64.8 % von 50 Mio. Franken, 62.0 % von 122 Mio. Franken gemäss Verfügung von 1997) sowie 11'719'268 Franken (62.0 % von Mio. Franken gemäss Verfügung vom 9.01.04 zu 80 % ausbezahlt). Dabei gilt es zu beachten, dass bei den künftigen Teilrechnungen gemäss Subventionsgesetz vorläufig nur 80 % ausbezahlt werden, während die Restzahlung erst mit der Schlussrechnung erfolgt.

Ende April 2004 waren noch die Auszahlungen von zwei weiteren Teilrechnungen von zusammen 7'376'732 Franken ausstehend. Damit wären die bisher zugesicherten Bundesbeiträge von 127'136'000 Franken ausgeschöpft.

Den in Kapitel 4.8 aufgezeigten Folgekosten sind Bundesbeiträge von insgesamt 195 Mio. Franken zugrunde gelegt worden.

4.8 Jährlich wiederkehrende Folgekosten

Gestützt auf die Erfahrungswerte aus den Betriebsabrechnungen des Eggfluetunnels in den Jahren 2000 / 2001 / 2002 muss unabhängig von zusätzlichen Aufwendungen für die Hebungen und die Knautschzone mit jährlichen Betriebskosten von **530'000** Franken gerechnet werden.

Für die Aufwendungen Knautschzone: Kontrollen, Beobachtungen, Messungen muss in Analogie zu Erfahrungswerten aus dem Belchen mit zusätzlichen Kosten von **bis zu 200'000** Franken gerechnet werden. Für die Wasserhaltung (Bergwasserableitung) muss abhängig von Mengen, Gefällsverhältnissen, allenfalls Verkalkungsschutz mit rund **50'000** Franken gerechnet werden.

Dies ergibt insgesamt jährliche Betriebs- und Messkosten von rund **800'000** Franken. Davon sind gegen **300'000** Franken den zusätzlichen Massnahmen zur Bewältigung der Hebungen anzulasten. In der seinerzeitigen Landratsvorlage von 1990 war von 350'000 Franken die Rede. Die jetzt abgeschätzte Summe ist aufgrund der Teuerung und der heutigen komplexeren Einrichtungen (u.a. Tunnelsicherheit) plausibel.

Erneuerung Knautschzone nach 25 Jahren: Für Installationen, Leitungsumlegungen, Anker lösen, Demontage Sohlplatten, Auflad/Abtransport Blähton, Ausbruch/Abtransport gequollene Felssohle, Instandstellungen, Wiederherstellung Knautschzone rechnet man mit **rund 900'000 Franken für einen Abschnitt von 50 m** (inkl. MwSt. / Diverses). Überschlagsmässig lassen sich die Kosten entsprechend für längere oder kürzere Strecken hochrechnen. D.h. für den Umfang gemäss Vorprojekt **360m: ca. 6.5 Mio. Franken**. Derartige Hochrechnungen sind aber nur bedingt verwendbar, weil nicht gesagt werden kann, ob überhaupt, auf welchen Strecken und in welchem Ausmass eine derartige Erneuerung nach 25 Jahren notwendig wird.

Tabelle Folgekosten:

Position	Bezeichnung	Mio. CHF
1	Jährlicher Ertrag	0.000
2	Kalkulatorische Abschreibungen ¹⁾ bei einer Lebensdauer von 25 Jahren (130 Mio. Nettoinv.)	5.200
3	Kalkulatorische Zinskosten ²⁾ 5 % auf 0.5 des Investitionsvolumens	3.250
4	Unterhalts- und Betriebskosten	0.550
5	zusätzliche Kosten Messungen / Wasserhaltung	0.250
6 = 2 - 5	Total jährliche Folgekosten	0.800
7	Saldo pro Jahr (Folgeertrag - Folgekosten ('+' = Minderkosten / '-' = Mehrkosten)	- 9.250

¹⁾ Kalkulatorische Abschreibungen = Investitionsvolumen : techn. Nutzungsdauer in Jahren

²⁾ Kalkulatorischer Zinssatz = 100 : Anzahl Jahre der techn. Lebensdauer

Die technische Nutzungsdauer für den Chienbergtunnel bis zu fälligen Erneuerungen (Elektromechanische Einrichtungen, Beläge, Knautschzone) ist mit 25 Jahren anzusetzen. Der kalkulatorische Zinssatz beträgt somit 4.0 %. Das Total der Folgekosten der Investitionen beträgt gemäss obenstehender Tabelle "Folgekosten" 800'000 Franken pro Jahr.

Tabelle Abschreibungen nach FHG und Kalkulatorische Abschreibungen

Abschreibungsmodus/Jahr alle Angaben in 1'000 Fr.	2004	2005	2006	2007	2008
Abschreibung nach §16 FHG	8.5	9.7	10.7	9.1	8.7
Kalkulatorische Abschreibungen	5.2	5.2	5.2	5.2	5.2

Die Abschreibungen nach § 16 FHG berechnen sich nach untenstehender Tabelle "Abschreibungen nach § 16 Finanzhaushaltsgesetz"- Die Kalkulatorischen Abschreibungen betragen pro Jahr 5'200'000 Franken.

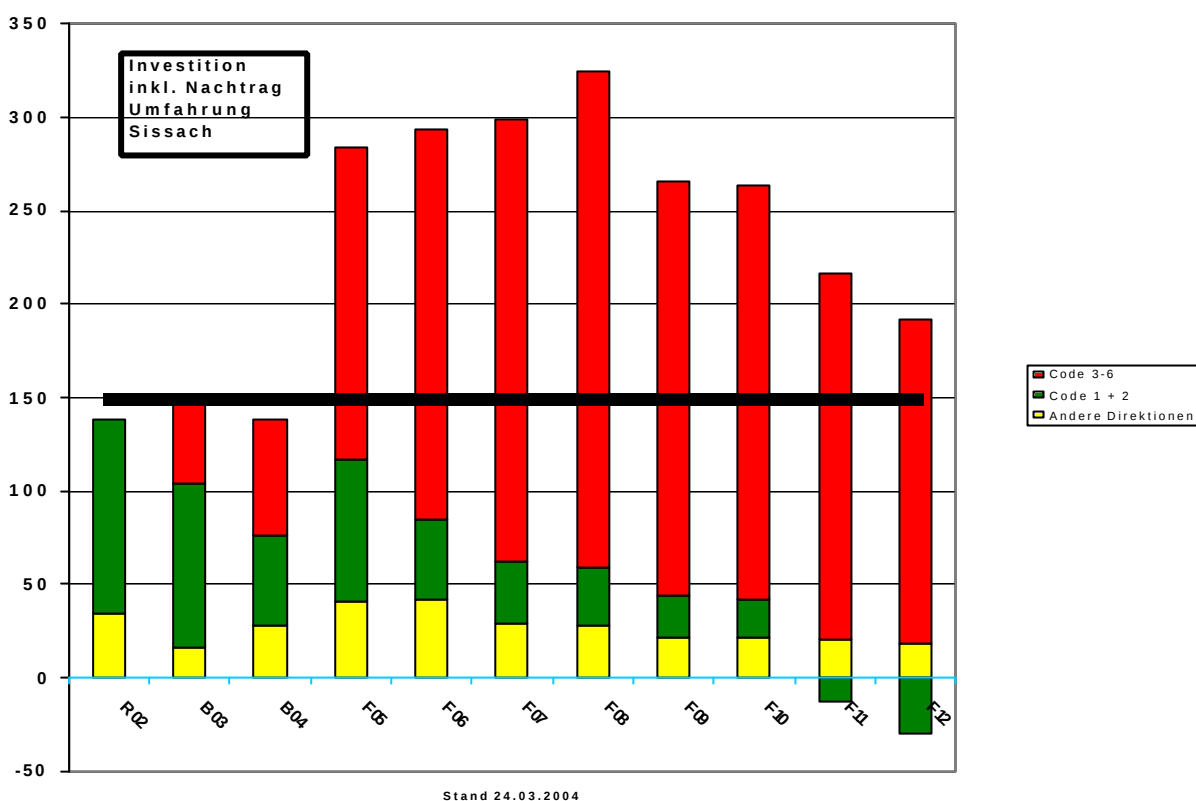
Tabelle Abschreibungen nach § 16 Finanzhaushaltsgesetz

Jahr	Netto investition in Franken	Restbuchwert Anfang Jahr in Franken	Abschreibung nach FHG in Franken	Restbuchwert Ende Jahr in Franken
1999-2003	85'000'000.00			
2004	20'000'000.00	85'000'000.00	8'500'000.00	96'500'000.00
2005	20'000'000.00	96'500'000.00	9'650'000.00	106'850'000.00
2006	-5'000'000.00	106'850'000.00	10'685'000.00	91'165'000.00
2007	5'000'000.00	91'165'000.00	9'116'500.00	87'048'500.00
2008	5'000'000.00	87'048'500.00	8'704'850.00	83'343'650.00

Die Tabellenwerte der mittleren Spalte sind in der obenstehenden Tabelle "Abschreibungen nach FHG und Kalkulatorische Abschreibungen" gerundet eingetragen.

Investitionsprogramm 2002 - 2012

Stand 24.03.2004



Finanzierungssalden Kt. BL

