



2007/146

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

Interpellation 2007/146 der SP-Fraktion, betreffend "Massive Mehrkosten bei der H2"

vom 29. Januar 2008

Am 14. Juni 2007 reichte die SP-Fraktion die obengenannte Interpellation 2007/146 ein. Die Interpellation lautet wie folgt:

„Die SP-Landratsfraktion hat mit Befremden zur Kenntnis genommen, dass sich bei der H2 massive Mehrkosten in unbekannter Höhe abzeichnen. Die Medienmitteilung vom 13.6.2007 hat viele Fragen offen gelassen. Wir bitten deshalb den Regierungsrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

Gemäss Medienmitteilung rechnet der Regierungsrat heute mit Kosten für die H2 von 400 MCHF (-15%; +25%); d.h., die Kosten können bis zu 500 MCHF betragen. Laut Online-Report haben die Verantwortlichen seit September 2006 Kenntnis von, oder zumindest Hinweise auf die Kostenentwicklung.

- 1. Kann der Regierungsrat bestätigen, dass mit Gesamtkosten von bis zu 500 MCHF gerechnet werden muss?*
- 2. Wieso wurde weder der Landrat noch die Bau- und Planungskommission über diese Entwicklung informiert?*

Die H2-Gesetzesvorlage, datiert vom 31.1.2006, nennt Kosten von 267 MCHF (inkl. aufgelaufene Teuerung 1990-2005) für die H2 (exklusive später vom Landrat zusätzlich bestelltem "Deckel"). In der Medienmitteilung werden als Begründung für die voraussichtlichen Mehrkosten genannt: Preisentwicklung, Veränderungen von Gesetzen, Verordnungen und Normen, Anpassungen Tunnelsicherheit, Projekterweiterungen, wie Fuss- und Radwegbrücke Liestal. Alle diese Veränderungen haben vor dem 31.1.2006 stattgefunden. Einzig der "Deckel", inkl. Folgekosten für Anpassungen der Betriebsinfrastruktur und Neuauflage eines Teilprojektes, sind nach dem 31.1.2006 neu hinzugekommen.

- 3. Wieso sind diese Änderungen, resp. Kostensteigerungen, nicht in der H2-Gesetzesvorlage berücksichtigt worden?*
- 4. Welche kostenrelevanten neuen Vorschriften sind nach dem 31.1.2006 eingeführt worden und für welchen Anteil an den Kostensteigerungen sind sie verantwortlich?*
- 5. Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass der Landrat (und später die StimmbürgerInnen) davon ausgehen mussten, dass in der H2-Gesetzesvorlage aktualisierte Kosten enthalten sind?*

In der H2-Vorlage von 2006 wird explizit erwähnt, dass sich der 1995 bewilligte Kredit von 248 MCHF zusammen mit den nachgewiesenen Lohn- und Materialpreisänderungen auf 267 MCHF

erhöht hat (= +7.7%). Dies entspricht dem Zürcher Wohnbaukostenindex. Im gleichen Zeitraum (1990-2005) haben sich aber beispielsweise der "BFS Baupreis-Index Strassen Schweiz" um etwa 15%, der "Produktionskosten-Index SBV für Stahlbeton / Trasse" gar um 40% erhöht.

6. Wieso sind diese 2006 bekannten und nachgewiesenen Teuerungen nicht in die Kostenangaben der H2-Gesetzesvorlage eingeflossen?

Ohne Teuerung ab 2005 hat das Volk, resp. der Landrat bis heute maximal 351 MCHF bewilligt, wenn davon ausgegangen wird, dass die Kostenungenauigkeit von 15%, resp. 25% ausgeschöpft werden muss (267 MCHF $\pm$ 15% für die Strasse und den Tunnel, 35 MCHF $\pm$ 25% für den Deckel).

7. Kann der bewilligte Betrag von 351 MCHF (ohne Teuerung) aus heutiger Sicht eingehalten werden? Wenn nein: Welche Mehrkosten sind möglich? Wodurch werden sie verursacht?
8. Wird dem Landrat eine neue Vorlage unterbreitet, wenn sich dieser Betrag erhöhen sollte?

Nach bisheriger Praxis und auch gemäss Angaben in der H2-Gesetzesvorlage werden in Basel-land Kredite inkl. Teuerung nach Zürcher Wohnbaukosten-Index bewilligt. Es ist nie davon die Rede gewesen, dass jede, wie auch immer berechnete Teuerung automatisch bewilligt ist.

9. Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass nur Mehrkosten in Höhe des ZWI vom Volk (generelles Projekt), resp. vom Landrat ("Deckel") genehmigt wurden?
10. Muss demnach nicht beim Landrat entweder ein Zusatzkredit eingefordert oder aber das Projekt so abgespeckt werden, dass die genehmigten Kosten eingehalten werden können?

In den letzten Monaten hat die Submission für das Teilstück Abschnitt Süd stattgefunden. Gemäss Medienmitteilung wurden "die Kosten der H2 Pratteln - Liestal überprüft; mit rund 400 MCHF wurden deutlich höhere Kosten als bisher prognostiziert".

11. Handelt es sich hierbei um teuerungsbedingte Mehrkosten?
12. Wie viel liegt das günstigste Angebot über dem Kostenvoranschlag (in CHF und %)? Haben sich auch Firmen aus dem Ausland beworben?

Der Bund hat Beiträge in Höhe von 50% des Projektes, plafoniert auf 137.5 MCHF zuzüglich Teuerung und MwSt zugesichert. Wenn sich das Projekt nicht nur wegen der unterschätzten Teuerung verteuert oder wenn der Bund nicht bereit sein sollte, die gesamte Teuerung zu übernehmen, so könnte der Kostenanteil des Kantons schnell die maximal bewilligten 172 MCHF aus der Aufhebung des Verkehrssteuerrabatts überschreiten.

13. Gibt es schriftliche Zusicherungen, dass der Bund damit einverstanden ist, dass die Teuerung nicht nach ZWI berechnet wird, sondern anhand eines anderen Index oder gemäss der effektiven Teuerung des Projektes H2?
14. Reichen die maximal 172 MCHF aus der Aufhebung des Verkehrssteuerrabatts zur Finanzierung des Anteils Baselland auch dann noch, wenn die Gesamtkosten die erwähnten 500 MCHF erreichen? Falls nein, wird der Regierungsrat beim Landrat eine Verlängerung der Aufhebung beantragen? Wann?

Die unerwartete Teuerung im (Tief-)Baubereich hat auch Auswirkungen auf andere Projekte, als die H2.

15. Hat der Regierungsrat bereits eine Übersicht über die Situation?
16. Mit welchen Mehrkosten muss bei den bereits bewilligten Projekten im Hoch- und Tiefbau gerechnet werden?
17. Welche Auswirkungen hat die Teuerung auf (die Anzahl) geplanter Projekte?

Antworten des Regierungsrates

Zu den einzelnen Fragen

1. Kann der Regierungsrat bestätigen, dass mit Gesamtkosten von bis zu 500 MCHF gerechnet werden muss?

Im Hinblick auf die Vergabe der Hauptarbeiten für Anschluss Liestal Nord wurden die Kosten der HPL überprüft und im Mai 2007 verifiziert; dabei ergaben sich Gesamtkosten von rund 400 Mio CHF (Details siehe Frage 2).

Die möglichen Endkosten von bis zu CHF 500 Mio wurden auf Basis dieser Gesamtkosten von CHF 400 Mio (Genauigkeit -15% / +25%) ermittelt, die im Rahmen der Kostenüberprüfung 2006 ausgewiesen wurden. Es muss darauf hingewiesen werden, dass im Rahmen dieser Kostenüberprüfung nur die Kosten für die Abschnitte Nord und Süd auf Basis aktueller Preise (Stand 2005) überprüft wurden. Die Genauigkeit ergibt sich aus den üblichen Genauigkeitsmargen gemäss SIA-Norm 103. Sie sind von der Projektphase abhängig. Auf Grund des unterschiedlichen Projektstandes in den verschiedenen Abschnitten kann von einer Genauigkeit von -15% / + 25% ausgegangen werden. Die möglichen Endkosten von CHF 500 Mio ergeben sich aus der Angabe der Genauigkeit; zudem wurden sie auf folgende zwei Arten hergeleitet:

1) Kostenfaktor

Als Element zur Berücksichtigung der Unsicherheiten in der Bestimmung der zu erwartenden Kosten kann der Kostenfaktor (neues Instrument des TBA seit 2006 zur Berücksichtigung verschiedener Projektrisiken) beigezogen werden. Der projektspezifische Kostenfaktor aus heutiger Sicht beträgt mindestens 1.25; d. h. es können nach dieser Überlegung um mindestens 25% höhere Kosten entstehen.

2) Quantifizierung möglicher Zusatzkosten:

Die Kosten von CHF 400 Mio im Rahmen der KV- Überprüfung 2006 ergaben sich wie folgt :

Kosten gemäss Kostenschätzung 1999/2003; aufgerechnet mit den massgebenden Preisindizes:	305 Mio CHF
Mehrkosten Planung/Bau Abschnitte Nord/Süd:	ca. 70 Mio CHF
Erhöhung Div./Unvorhergesehenes von 6% auf 15% (für alle 4 Abschnitte)	<u>ca. 30 Mio CHF</u>
TOTAL Kosten gemäss KV Überprüfung 2006	400 Mio CHF

Weitere Unsicherheiten:

Mehrkosten Landerwerb (Zwischenstand Überprüfung):	20 Mio CHF
Tunnelprojekt bisher/neu; Schätzung mögl. Mehrkosten *:	ca. 50 Mio CHF
Rheinstrasse bisher/heute; Schätzung mögl. Mehrkosten *: (für alle 4 Abschnitte)	<u>ca. 10 Mio CHF</u>
TOTAL mögliche Mehrkosten	ca. 90 Mio CHF

*: Mehrkosten abgeschätzt in Analogie zu den überprüften Abschnitten Nord / Süd

Werden die oben aufgeführten möglichen und realistischen Mehrkosten von CHF 90 Mio zu den Kosten von CHF 400 Mio addiert, ergeben sich ebenfalls mögliche Endkosten von bis zu CHF 500 Mio.

Die Mehrkosten von 5 -10 Mio. CHF für den Bau der zwei Portalszentralen anstelle der Zentrale Mitte ist in den zu erwartenden Gesamtkosten von bis zu 500 Mio CHF geschätzt nach Methode „2) Quantifizierung möglicher Zusatzkosten“ enthalten; sie sind Bestandteil der Position "Weitere Unsicherheiten" Tunnelprojekt bisher / neu; Schätzung mögl. Mehrkosten von ca. 50 Mio CHF.

Ergänzend muss nochmals klar gesagt werden, dass gemäss der oben dargestellten Einschätzung vom Sommer 2007 mit Gesamtkosten bis 500 Mio. CHF gerechnet werden muss, die umgekehrte Aussage aber nicht gilt, dass die Gesamtkosten maximal CHF 500 Mio betragen. Eine Aussage in dieser Form kann frühestens nach Vorliegen des Kostenvoranschlags des Tunnelprojektes bzw. nach Eingang der Baumeisterausschreibungen für den Tunnel gewagt werden.

Eine detaillierte Endkostenprognose wird derzeit erarbeitet. Sie soll nach Vorliegen konkreter Kostenprognosen für den Abschnitt Tunnel im ersten Quartal 2009 vorliegen.

Für die Erarbeitung dieser Endkostenprognose sowie für die weitere Projektbearbeitung liegen erste Ergebnisse und Empfehlungen betreffend der Kostenentwicklung HPL vor. Im Sommer 2007 ist auf Grund der oben genannten Kostenkenntnisse beim Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner, Zollikon, eine Expertise in Auftrag gegeben worden. Sie wird im Laufe des ersten Semesters 2009 fertig gestellt werden und neben eigenen Kostenaussagen dann unter anderem auch eine Beurteilung der dann vorliegenden Endkostenprognose sowie Aussagen zum Teuerungsindex enthalten.

2. Wieso wurde weder der Landrat noch die Bau- und Planungskommission über diese Entwicklung informiert?

Sowohl die Bau- und Planungskommission als auch die Finanzkommission wurden informiert, sobald gesicherte Erkenntnisse, abgestützt auf effektive Submissionen, vorlagen.

Im Oktober 2005 wurde durch die Bauherrschaft beschlossen, den gesamten Kostenvoranschlag (KV), insbesondere unter den Aspekten der neuen Anforderungen an die Sicherheit und Lüftung sowie bezüglich der neuen Tunnelbaunormen (SIA-Normen 197 ff. vom 1. Oktober 2004) und auch der neuen Tragwerks- und Geotechniknormen (SIA-Normen 260 ff. vom 1. Januar 2003), überprüfen zu lassen (gemäss RRB Nr. 1797 vom 8. November 2005). Angesichts der Entwicklung des Gesamtprojekts (Diskussion verschiedener Tunnelvarianten) wurde die Überprüfung für die Abschnitte Tunnel und Rheinstrasse während der Bearbeitung sistiert, um zunächst die politischen Entscheide abzuwarten. Die ersten Ergebnisse der KV-Überprüfung, die sich somit nur noch auf die Abschnitte Nord und Süd bezog, wurden von den beauftragten Büros in zusammengefasster Form Ende Juni 2006, entsprechende Berichte mit Begründungen Ende Juli/Anfang August 2006 vorgelegt. Die in diesen Berichten erstmals dargestellten erheblich höheren Kosten standen im Widerspruch zu den bisherigen Kostenvoranschlägen und waren in einem nächsten Schritt gründlich zu verifizieren.

Darüber hinaus zeigte sich etwa zur gleichen Zeit eine aussergewöhnlich hohe Preissteigerung im Tiefbau, so beispielsweise bei den Submissionsergebnissen der Giebenacherstrasse in Füllinsdorf im Sommer 2006 (FIKO und BPK wurden über diese Entwicklung informiert). Es war damals aber noch nicht ersichtlich, ob es sich um eine kurzfristige, sprunghafte Entwicklung handelt oder ob sich die Marktpreise im Tiefbau auf längere Frist stark erhöhen. Eine langfristige Erhöhung würde sich, zwar mit Verspätung, im massgebenden Preisindex niederschlagen.

Es wurde beschlossen, die tatsächlichen Marktpreise für die H2 Pratteln - Liestal anhand der bevorstehenden Ausschreibung der ersten Hauptarbeiten im Abschnitt Süd zu überprüfen. Diese Submission wurde am 1. Februar 2007 im Amtsblatt publiziert. Nach der Offertöffnung am 12. April 2007 wurden die Angebote analysiert. Es zeigte sich, dass die eingegangenen Angebote die Grössenordnung der in der KV-Überprüfung dargestellten Summen bestätigen und somit erheblich über den für diesen Bereich vorgesehenen Kreditanteilen liegen (siehe auch Antwort auf Frage 12 a.).

Daraufhin wurde umgehend die Information der politischen Gremien eingeleitet. Die Bau- und Planungskommission wurde am 11. Juni 2007, die Finanzkommission am 13. Juni 2007 informiert. Die Information erfolgte somit, sobald die entsprechenden Erkenntnisse vorlagen und vor Vergabe und Ausführung der Hauptarbeiten.

Ergänzend kann festgehalten werden, dass seit Kreditbeschluss im Jahr 1992 keine wesentlichen, d.h. funktionale Projektänderungen erfolgten; die H2, Pratteln - Liestal wird so gebaut, wie 1992 bestellt: Linienführung, Anzahl Spuren, Anschlusskonzept (Halb- / Vollanschlüsse), ungefähre Länge des Tunnels etc. wurden nicht geändert.

3. *Wieso sind diese Änderungen, resp. Kostensteigerungen, nicht in der H2-Gesetzesvorlage berücksichtigt worden?*

Wie in der Antwort auf Frage 2 dargestellt, wurden die Kostensteigerungen mit Vorliegen der Berichte zur KV-Überprüfung im Juli/August 2006 bzw. in einer mündlichen Vorinformation Ende Juni 2006 erstmals benannt. Das Gesetz über den unverzüglichen Bau der H2 zwischen Pratteln – Liestal wurde am 31. Januar 2006 vorgelegt (Vorlage 2006-034) und bereits am 18. Mai 2006 vom Landrat beschlossen.

Zu diesem Zeitpunkt war die Überprüfung des Kostenvoranschlags von 1999 noch nicht abgeschlossen und die entsprechenden Berichte lagen noch nicht vor. Eine neue Kostenaussage war auf diesem Kenntnisstand noch nicht möglich (siehe auch Antwort auf Frage 5).

4. *Welche kostenrelevanten neuen Vorschriften sind nach dem 31.1.2006 eingeführt worden und für welchen Anteil an den Kostensteigerungen sind sie verantwortlich?*

Die wesentlichen kostenrelevanten neuen Vorschriften sind vor dem 31. Januar 2006, jedoch nach der Erarbeitung des Auflageprojekts und des zugehörigen Kostenvoranschlags 1999 entstanden. Insbesondere zu erwähnen sind hier die ASTRA-Richtlinie bezüglich der Tunnellüftung im Ereignisfall von Strassentunnels vom 22. Dezember 2004 (erster Entwurf von 2001), die SIA-Normen 197 ff. zum Tunnelbau vom 01. Oktober 2004 sowie die Tragwerks- und Geotechniknormen (SIA-Normen 260 ff. vom 01. Januar 2003). Ein anderes Beispiel ist die Baurichtlinie Luft vom 01. September 2002, die für die auf grossen Baustellen eingesetzten Maschinen und Geräte mit Dieselmotoren Partikelfilter-Systeme vorschreibt. Aus der scharfen Konkurrenzsituation bei Inkrafttreten der Richtlinie heraus wurden die Preise aber zurückgehalten; so wurden diese Bestimmungen erst seit dem jüngsten Preisanstieg aufgrund von Vollausslastung des Tiefbaugewerbes mit in die Kalkulation eingeschlossen.

Es ist also zu unterscheiden zwischen kostenrelevanten neuen Vorschriften, welche die Projektkosten wegen anzupassendem Leistungsumfang in jedem Fall beeinflussen, und solchen, die bei dem Unternehmen Preissteigerungen verursachen, die bei guter Marktlage weitergegeben werden können.

Auf eine laufende Einarbeitung von neuen Vorschriften und Normen in das rechtskräftige Projekt wurde aus Kostengründen bewusst verzichtet, da der Realisierungszeitpunkt lange Zeit offen war und damit die Gefahr bestand, dass Pläne, Berichte etc. und Kostenschätzungen mehrfach überarbeitet werden müssen, ohne direkten Nutzen daraus zu ziehen. Die Überarbeitung und Detailbearbeitung wurde bzw. wird im Hinblick auf die Beschaffung der Arbeiten (Submissionen) wieder wie folgt gestartet:

- Abschnitte Nord / Süd: ab 2003 (mit Unterbrüchen)
- Tunnel Schönthal; Bau: anfangs 2007
- Ausrüstung anfangs 2008
- Rheinstrasse: pendent

5. *Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass der Landrat (und später die StimmbürgerInnen) davon ausgehen mussten, dass in der H2-Gesetzesvorlage aktualisierte Kosten enthalten sind?*

Das Gesetz über den unverzüglichen Bau der H2 regelt die Finanzierung des Projekts, enthält selbst aber keine Kostenangaben. Zum Zeitpunkt der Erstellung der Gesetzesvorlage stand darüber hinaus auch der Anteil des Bundes noch nicht abschliessend fest (Infrastrukturfondsgesetz), so dass die Höhe der durch den Kanton zu finanzierenden Kosten nicht konkret zu benennen war. Landrat und Stimmbürger haben Ihre Entscheide also in Unkenntnis der durch den Kanton zu tragenden Kosten gefällt.

Die zum Gesetz gehörigen Erläuterungen zeigten die Kosten anhand der damals vorliegenden Kostenvoranschläge, d. h. demjenigen des Auflageprojekts von 2005 (= offener Tunnel), basierend auf jenem des Auflageprojekts 1999, und der Zusatzkosten für einen geschlossenen Tunnel auf Grundlage einer Vorstudie aus dem Jahre 2003. Die oben erwähnte KV-Überprüfung war zum Zeitpunkt der Erstellung der Gesetzesvorlage und des Landratsbeschlusses zwar beauftragt, hatte aber noch keine Ergebnisse erbracht. Des Weiteren wird in der Gesetzesvorlage bei der Darstellung der Entwicklung des Fonds ausgesagt: „Der Einfachheit halber wird darauf verzichtet, [...] die Bauteuerung [...] zu berücksichtigen.“

Am 23. Juni 2006 ist das TBA von der FKD zur Abgabe von Kosteninformationen für das Abstimmungsbüchlein aufgefordert worden; diese ist am 27. Juni 2006 erfolgt (Gesamtsumme 302 Mio. CHF; Kredit zuzüglich Teuerung nach ZWI per 2005). Die von der FKD vorgelegten Abstimmungserläuterungen sind in der Folge am 11. Juli 2006 vom Regierungsrat beschlossen worden (Beschluss Nr. 1150).

Auch die Angaben in diesen Abstimmungserläuterungen entsprachen dem Wissensstand zu Erstellungszeitpunkt. Es war nicht möglich, auf Grund unüberprüfter und unvollständiger erster Erkenntnisse aus der KV-Überprüfung aktualisierte Zahlen in die Abstimmungsvorlage aufzunehmen.

Ebenfalls im Juni 2006 wurden die FIKO und die BPK über die Submissionsergebnisse der Giebelerstrasse in Füllinsdorf (50% über KV) orientiert. Es war damals noch nicht ersichtlich bzw. gesichert, ob diese Situation einmalig ist oder ob sich die Marktpreise effektiv auf breiter Front und auf längere Zeit massiv erhöhen würden

6. *Wieso sind diese 2006 bekannten und nachgewiesenen Teuerungen nicht in die Kostenangaben der H2-Gesetzesvorlage eingeflossen?*

Die Gesetzesvorlage benennt eine gerundete Summe von 204 Mio. CHF (bzw. 182 Mio. CHF ohne Abschnitt Rheinstrasse, da nicht aus dem Fonds zu finanzieren). Diese berücksichtigt die Teuerung gemäss Zürcher Wohnbaukostenindex (ZWI) bis 2005 und setzt sich wie folgt zusammen:

Kredit inkl. Teuerung nach ZWI bis 2005: **267 Mio. CHF**, abzüglich bereits Ausgegebenem: **62 Mio. CHF** und geplante Kosten 2005/06: **1 Mio CHF = 204 Mio. CHF**.

Die Teuerung per Ende 2005 wurde berücksichtigt, indem die Indexteuerung mit dem Zürcher Wohnbaukostenindex (ZWI) berücksichtigt wurden. Teuerungen für das Jahr 2006 waren bei Erstellung der Gesetzesvorlage noch nicht bekannt (bzw. publiziert). Wesentlich ist, mit welchem Index die Teuerung ermittelt wird. Diese Frage wurde am 29. April 2005 vom TBA mit der Finanzkontrolle überprüft; es wurde damals festgehalten, dass weiterhin der ZWI anzuwenden und später nochmals zu überprüfen ist.

7. *Kann der bewilligte Betrag von 351 MCHF (ohne Teuerung) aus heutiger Sicht eingehalten werden? Wenn nein: Welche Mehrkosten sind möglich? Wodurch werden sie verursacht?*

Bewilligt sind ein Kredit von 248 Mio. CHF, Preisbasis 1990, sowie ein zusätzlicher Kredit von 35 Mio. CHF, Preisbasis 2003, Genauigkeit +/- 25% (geschlossene Tunnellösung), jeweils zuzüglich Teuerung. Zur Einschätzung der Gesamtkosten siehe Antwort auf Frage 1. Zum anzuwendenden Teuerungsindex siehe Antwort auf Frage 9.

Die bereits festgestellte Erhöhung der Kosten hat sich im Laufe der langen Projektdauer aus mehreren Gründen ergeben:

- Preisentwicklung (Teuerung und Entwicklung der Marktpreise, ausführliche Hinweise s. u.)
- Veränderungen in Gesetzen, Verordnungen und Normen (insbesondere Themenfelder Tunnelsicherheit, Tragwerke, Geotechnik und Umwelt)
- Veränderungen des Umfangs des Projekts (z. B. Tunnelverlängerung um rund 100m, Fuss- und Radwegbrücke in Liestal, Hochwasserschutz Ergolz)

- mehrmalige Projektierungen / Planungen
- evtl. ursprüngliche Kostenschätzungen/Kostenvoranschläge (erste Ergebnisse (siehe Antwort auf Frage 1) deuten darauf hin, dass die Kostenschätzung zum ursprünglichen Kredit plausibel war, später jedoch Kosten zu tief angenommen bzw. Entwicklungen nicht fortlaufend ins Projekt eingearbeitet worden sind)

Ob das Gesamtprojekt H2 Pratteln – Liestal im Rahmen der genannten Kredite abgewickelt werden kann und die obigen Mehrkosten mit den Genauigkeitsmargen abgedeckt sind, kann heute nicht abschliessend beurteilt werden. Die obige Aufstellung von Gründen sowie die ersten Erkenntnisse und Kostenaussagen zur Kostenentwicklung im Projekt, deuten darauf hin, dass Mehrkosten über die Genauigkeitsmargen hinaus wahrscheinlich sind.

Die vorliegenden Schätzungen konkreter Summen bezüglich Mehrkosten sind angesichts der geschilderten Situation zwangsläufig mit erheblichen Unsicherheiten behaftet. Der Regierungsrat beabsichtigt daher, zunächst eine detaillierte Endkostenprognose abzuwarten, um anschliessend möglichst präzise Aussagen zur Einhaltung der Kredite machen zu können.

Eine detaillierte Endkostenprognose ist jedoch erst nach der Ausarbeitung des Bauprojektes für den Abschnitt Tunnel in angemessener Genauigkeit möglich, da insbesondere dieser Projektabschnitt noch erhebliche Kostenunsicherheiten in sich birgt. (siehe auch Antwort auf Frage 8)

8. Wird dem Landrat eine neue Vorlage unterbreitet, wenn sich dieser Betrag erhöhen sollte?

Sofern sich die Gesamtkosten innerhalb der inklusive Teuerung bewilligten Kredite bewegen, wird dem Landrat keine neue Vorlage unterbreitet. Entstehen hingegen Kosten, die wesentlich über den Kreditrahmen inklusive Teuerung hinausgehen, so wird dem Landrat eine Zusatzkreditvorlage unterbreitet.

Eine Endkostenprognose mit hierfür geeigneter Genauigkeit ist erst nach Bereinigung des Tunnelprojektes möglich. Der Regierungsrat beabsichtigt die Erstellung dieser Endkostenprognose abzuwarten und dann bei Bedarf entsprechende politische Schritte einzuleiten. d.h. eine allfällige Zusatzkreditvorlage wäre frühestens für das Jahr 2009 zu erwarten.

9. Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass nur Mehrkosten in Höhe des ZWI vom Volk (generelles Projekt), resp. vom Landrat ('Deckel') genehmigt wurden?

Der ZWI wurde früher faute de mieux eingesetzt und ist somit heute als Platzhalter zu betrachten. Seit einigen Jahren stehen uns wesentlich zutreffendere Indices zur Verfügung. Bei der BUD ist eine Weisung in Arbeit, die auf konsequente Anwendung der jeweils zutreffendsten Indices zuweist. Das Interesse von Landrat und Volk kann es nicht sein, sich in einem formalistischen Streit über Indices zu verheddern. Gesucht wird im Interesse aller Beteiligten das Teuerungsabbild, das der Realität am nächsten kommt.

So gesehen ist der Regierungsrat der Meinung, dass der Kostenkorridor inkl. Teuerung nach dem zutreffendsten Index bzw. den zutreffendsten Indices bewilligt wurde.

Die Überprüfung und Festlegung des Teuerungsindex für die HPL erfolgt im Rahmen einer Arbeitsgruppe (Fachstellen BUD / Finanzkontrolle / Externer Experte / evtl. ASTRA); die Ergebnisse können im ersten Semester 2008 erwartet werden.

10. Muss demnach nicht beim Landrat entweder ein Zusatzkredit eingefordert oder aber das Projekt so abgespeckt werden, dass die genehmigten Kosten eingehalten werden können?

Wie unter Frage 7 und 8 erläutert, kann aus heutiger Sicht nicht abschliessend beurteilt werden, ob ein Zusatzkredit notwendig ist. Die Endkosten müssen hierzu zunächst mit einer ausreichenden Genauigkeit prognostiziert werden.

Die Projektumsetzung der HPL erfolgt unter dem Grundsatz 'kostengünstige Realisierung', indem gesetzes- und normenkonforme Lösungen an der unteren Bandbreite der Standards vorgesehen werden. Wesentliche Kosteneinsparungen sind nur mit wesentlichen Projektänderungen wie z.B. kein geschlossener Tunnel, ein kürzerer Tunnel etc. möglich. Projektänderungen dieser Grössenordnung werden vom Regierungsrat nicht verfolgt.

11. Handelt es sich hierbei um teuerungsbedingte Mehrkosten?

Mehrere Gründe haben im Laufe der äusserst langen Planungsdauer Einfluss auf die heutige Kostensituation gehabt. Im Einzelnen hervorzuhebende Gründe sind in der Antwort auf Frage 7 aufgelistet.

12. a. Wie viel liegt das günstigste Angebot über dem Kostenvoranschlag (in CHF und %)?

Der 2007 ausgeschriebene Teil-Abschnitt „Süd 1“ ist im Kostenvoranschlag des Auflageprojekts von 1999 (in der Gesamtsumme dem Kredit entsprechend) nicht als solcher abgegrenzt. Er enthält erhebliche Anteile des damals vorgesehenen Abschnitts „Süd“ sowie kleinere Anteile des damals vorgesehenen Abschnitts „Tunnel“.

Es ist daher schwierig, den zur Verfügung stehenden Kreditanteil detailliert zu bestimmen. Für den Vergleich besteht eine Möglichkeit darin, den Anteil im damaligen Abschnitt Tunnel nicht mit zu berücksichtigen. Nun kann man die zur Verfügung stehende KV-Summe auf die Teil-Abschnitte Süd 1 und Süd 2 aufteilen. Dieser Aufteilung liegen notwendigerweise jedoch gewisse Annahmen zu Grunde, die auch anders gewählt werden könnten. Die folgende Aussage dürfte daher in der Grössenordnung richtig sein, muss in den Summen (berechnet inkl. der als Prozentsatz der Baukosten angenommenen Positionen für Honorare, Unvorhergesehenes, Regie und Mehrwertsteuer) aber als deutlich vereinfacht (und damit nicht genau) gelten: Für Süd 1 ergibt sich aus dem Kredit eine zur Verfügung stehende Summe von rund 10 Mio. CHF, dieser Summe stehen Angebote (nach dem gleichen Schema berechnet) von rund 24 Mio. CHF gegenüber. Die Differenz beträgt somit ca. 14 Mio. CHF bzw. 240%. Hingegen liegen die Angebote in der Grössenordnung der ermittelten Kosten gemäss KV Überprüfung 2006 (vgl. Antwort auf Frage 2).

Es ist allerdings nicht möglich, die gewonnenen Erkenntnisse 1:1 auf die übrigen Abschnitte zu übertragen. Sie basieren auf der heutigen Marktsituation und sind wie beschrieben stark von den gewählten Annahmen abhängig. Die übrigen Abschnitte werden zu anderen Zeitpunkten ausgeschrieben, was sich in beide Richtungen auswirken kann. Darüber hinaus sind die finanziellen Auswirkungen einer Reihe von Aspekten des Gesamtprojekts heute noch nicht angemessen quantifizierbar (u. a.: erneute Ausarbeitung Tunnelprojekt läuft, Landerwerbskosten sind nicht abschliessend geprüft und können durch Verkäufe/entsprechende Nutzungen noch erhebliche Änderungen erfahren, Umsetzungsstand der Anforderungen aus der UVP und dem Plangenehmigungsverfahren ist sehr unterschiedlich etc.).

b. Haben sich auch Firmen aus dem Ausland beworben?

Nein, es handelt sich bei den Anbietern ausnahmslos um Arbeitsgemeinschaften mit Sitz in der Schweiz.

13. Gibt es schriftliche Zusicherungen, dass der Bund damit einverstanden ist, dass die Teuerung nicht nach ZWI berechnet wird, sondern anhand eines anderen Index oder gemäss der effektiven Teuerung des Projektes H2?

Bisher liegen keine verbindlichen und abschliessenden Angaben vor, gemäss welchem Index der Bund bzw. das ASTRA die berechnete Teuerung für die Infrastrukturgelder vorgibt bzw. akzeptiert. Bei der Umfahrung Sissach wurde zur Ermittlung der Teuerung im Einverständnis mit dem ASTRA der NEAT - Index angewendet.

Mit Schreiben vom 24. Juli 2007 schlägt das ASTRA als Teuerungsindex für Strassenprojekte den Tiefbau-Preisindex des Bundesamtes für Statistik vor. Eine Stellungnahme des Kantons BL ist bis am 7. September 2007 erfolgt; die definitive Festlegung des Teuerungsindex durch das ASTRA ist ausstehend.

Mit dem vorgeschlagenen Index wird die Teuerung für die H2, Pratteln - Liestal realitätsnaher dargestellt als mit dem ZWI; es ist aber noch zu prüfen (siehe Frage 9), ob die regionalen Preisentwicklungen und die spezifischen Eigenheiten der HPL (Tagbautunnel = konstruktiver Betonbau mit hohem Ausrüstungsgrad an Elektromechnik) genügend berücksichtigt werden.

14. Reichen die Maximal 172 MCHF aus der Aufhebung des Verkehrssteuerrabattes zur Finanzierung des Anteils Baselland auch dann noch, wenn die Gesamtkosten die erwähnten 500 MCHF erreichen? Falls nein, wird der Regierungsrat beim Landrat eine Verlängerung der Aufhebung beantragen? Wann?

Dies hängt ab vom Kostenvoranschlag des Abschnitts Tunnel, vom effektiven Projektverlauf, vom effektiven Teuerungsverlauf und von den Beitragszusicherungen des Bundes. Erst wenn diese Rahmenbedingungen bekannt sind, kann und muss sich der Regierungsrat darüber Gedanken machen, ob das Modell zur vollständigen Finanzierung ausreicht. Die Sonderfinanzierung gemäss Gesetz über die Verkehrsabgaben § 15a Absatz 1 und 3 vom 25. Juni 1981, revidierte Fassung vom 18. Mai 2006 (SGS 341), unterliegt einer klaren zeitlichen Beschränkung: Die Aufhebung des Verkehrssteuerrabattes ist auf fünf Jahre ab dem 1. Januar 2007 mit einer Verlängerungsmöglichkeit von maximal weiteren fünf Jahren definiert. Sollte diese Sonderfinanzierung nicht ausreichen, so müsste entweder die sonst für Infrastrukturanlagen übliche Finanzierung oder aber eine erneute Gesetzesrevision mit Volksabstimmung erfolgen.

Der aktuelle Stand des Finanzierungsmodells ist wie folgt:

(alle Angaben in [Mio CHF])

• bereits investiert bis Ende 2005:	ca.	65	Mio CHF
• Bundesbeiträge: (zuzüglich MwSt / Teuerung seit 2005):	>	137.5	Mio CHF
• Betrag Verkehrsfonds BL: (Annahme 5 + 5 Jahre)	ca.	85 - 170	Mio CHF
• Rheinstrasse: (nicht aus Verkehrsfonds BL, via laufende Investitionen)	ca.	25	Mio CHF
• TOTAL Finanzierung	>	<u>315 - 400</u>	<u>Mio CHF</u>

15. Hat der Regierungsrat bereits eine Übersicht über die Situation?

Die erwartbare Übersicht wird der Regierungsrat dann haben, wenn erstens die Ausführungsprojekte über alle Bauwerke vorliegen und zweitens die Angebote aufgrund der Ausschreibungen vorliegen. Dabei ist immer darauf zu achten, dass Mehrleistungen gegenüber dem in der Volksabstimmung angenommenen Projekt deutlich ausgewiesen werden.

Weitere Ausführungen können der Antwort auf Frage 16 entnommen werden.

16. Mit welchen Mehrkosten muss bei den bereits bewilligten Projekten im Hoch- und Tiefbau gerechnet werden?

Im Hochbau ist die öffentliche Hand zwar eine interessante, aber nicht eine branchenbestimmende Bauherrschaft. Der Anteil des Kantons BL am Hochbaumarkt mit 3.3% ist als gering zu bezeichnen. Der Bestellungseingang des Kantons BL allein wird die Preise im Hochbau nicht wesentlich verändern (siehe auch Beilage 'Zahlen zur Bauwirtschaft').

Im Tiefbau spielt der Kanton BL bereits eine wesentlichere Rolle. Private Nachfrager sind nicht von grosser Bedeutung. Entscheidend ist im Tiefbau, ob sich Grossaufträge von Bund (Nationalstrasse) und Nachbarkantonen mit jenen des Kantons BL überschneiden. Bei einer Kumulation wirken unsere Grossaufträge preistreibend (siehe auch Beilage 'Zahlen zur Bauwirtschaft').

Man kann sich laut überlegen, ob mit Abschluss der vielen offenen Baustellen noch rechtzeitig vor der Euro 08 die Preise in der aktuellen Höhe verharren, oder ob sie wieder auf den Tiefstand der Jahre 2004/05 zurück fallen. Im zweiten Fall wäre der Kostenverlauf als sehr viel unproblematischer zu erwarten.

Detaillierte Angabe zur Kostensituation zu einzelnen Projekten bzw. Verpflichtungskredite: siehe Beilage 'Übersicht der laufenden Verpflichtungskredite'.

17. Welche Auswirkungen hat die Teuerung auf (die Anzahl) geplanter Projekte?

Unser Bestreben ist es, einen angemessenen Vorrat an ausführungsbereiten, bewilligten Projekten zu halten, damit wir im optimalen Augenblick, wenn im Rahmen der mehrjährigen Investitionsplanung die notwendigen finanziellen Mittel zur Disposition stehen, die Aufträge ausgelöst werden können.

Der Regierungsrat hat sich seit über zehn Jahren in Übereinstimmung mit den aktuellsten Erkenntnissen der Wirtschafts- und Sozialwissenschaften dafür entschieden, nach den sog. Monetaristen, den Nobelpreisträgern Prof. Dr. Milton Friedmann (Chicago) und Prof. Dr. Karl Brunner (Rochester und Bern) eine verstetigte Investitions- bzw. Konjunkturpolitik zu fahren, welche den Staat der Privatwirtschaft zum kalkulierbaren, zuverlässigen Wirtschaftspartner macht.

Dies steht allerdings im Gegensatz zur regulatorischen Investitions- bzw. Konjunkturpolitik nach Prof. Dr. Lord John Maynard Keynes (Cambridge), dessen Idee es war, antizyklische Konjunktur- und somit Investitionspolitik zu betreiben. Dieses geplante antizyklische Verhalten des Staates wurde in der Praxis meist zu prozyklischem Verhalten, ganz insbesondere wegen der langen Entscheidungswege der öffentlichen Hand und war somit selten erfolgreich.

Allerdings muss man sich sehr wohl überlegen, ob man langlaufende Gross-Projekte mit Sonderfinanzierungen, welche an der Steuerungsgrösse Netto-Investitionen vorbeilaufen, genau in Phasen der Preishausse ausschreiben will oder ob man, entgegen der Ungeduld der Besteller, damit etwas zuwarten kann und will.

Liestal, 29. Januar 2008

Im Namen des Regierungsrates
die Präsidentin:

Pegoraro

der Landschreiber:

Mundschin

