



## Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

---

**Titel:** H2 Pratteln-Liestal (HPL); Zusatzkredit Gesamtprojekt. Kreditvorlage

Datum: 29. Juni 2010

Nummer: 2010-269

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

---

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)

---



---

## Vorlage an den Landrat

### H2 Pratteln-Liestal (HPL) Zusatzkredit Gesamtprojekt Kreditvorlage

4.02.06

vom 29. Juni 2010

#### 1. Zusammenfassung

Mit Beschluss Nr. 2418 vom [6. Februar 1995](#) hat der Landrat das Generelle Projekt für den Bau der H2 Pratteln – Liestal (damalige Bezeichnung J2) genehmigt und einen Baukredit in Höhe von CHF 248'000'000.-- (Preisbasis Frühjahr 1990) bewilligt.

Mit Beschluss Nr. 1816 vom [11. Mai 2006](#) wurde ein Zusatzkredit aufgrund erhöhter Normen bezüglich Lüftung und Sicherheit gesprochen. Der zusätzliche Kredit beläuft sich auf CHF 35'000'000.-- (Kostengenauigkeit +/- 25%, Preisbasis Oktober 2003).

Am [18. Mai 2006](#) hat der Landrat darüber hinaus das „Gesetz über den unverzüglichen Bau der H2 zwischen Pratteln und Liestal“ beschlossen (Beschluss Nr. 1833), welches zur Finanzierung des Baus die Einrichtung eines Fonds vorsieht, der durch eine befristete Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabattes und Drittmittel gespiesen wird. Das Gesetz unterlag der obligatorischen Volksabstimmung, in welcher es am 24. September 2006 mit rund 76.5% Ja-Stimmen angenommen wurde.

Aus dem genehmigten Baukredit von 1995 und dem Zusatzkredit von 2006 ergibt sich ein teuerungsbereinigter bewilligter Kredit von CHF 401.6 Mio. (Stand Oktober 2008).

Ende 2008 wurde die Endkostenprognose neu erarbeitet. Es konnte sowohl die aktuelle Kostenschätzung des Tunnel Schönthal sowie die bereinigten Planerverträge berücksichtigt werden. Es wurden weiter alle kostenrelevanten Arbeiten und Auflagen zum ersten Mal gesamthaft erfasst. Die Gesamtkosten werden mit CHF 554 Mio. veranschlagt (Kostengenauigkeit +/-10%, Preisbasis Oktober 2008).

Das Zusatzkreditbegehren gründet auf der aktuellen Endkostenprognose (EKP) 2008, welche im Vergleich zum Kostenvoranschlag von 1995, der Grundlage des Bewilligten Kredits von CHF 248.0 Mio., wesentlich höher liegt. Die Mehrkosten lassen sich hauptsächlich aus den zwei Blöcken: Projektanforderungen / Projektänderungen und Lange Planungszeit bis zum Beginn der Realisierung begründen. Der Vergleich der aktuellen Endkostenprognose mit dem bewilligten Kredit zeigt, dass der Kredit die entstehenden Kosten nicht decken kann. Auf dieser Basis wird ein Zusatzkredit von CHF 139.8 Mio. (reduzierter Betrag) beantragt.

**1.1. Inhaltsverzeichnis**

1.	Zusammenfassung	1
1.1.	Inhaltsverzeichnis	2
2.	Rechtliche Grundlagen	3
2.1.	Generelle Grundlagen	3
2.2.	Rechtsgrundlagen des Projekts H2 Pratteln - Liestal (HPL)	3
3.	Kredit- / Kostensituation	3
3.1.	Bisherige Kredite	3
3.2.	Kostenschätzungen	6
3.3.	Bedarf Zusatzkredit: Vergleich bewilligte Kredite / aktueller Kostenvoranschlag	9
3.4.	Begründung Zusatzkreditbegehren	10
4.	Projektfinanzierung / Beiträge Dritter	11
4.1.	Fondsfinanzierung	11
4.2.	Beiträge Dritter / Bund	11
4.3.	Nettokosten Kanton	12
4.4.	Finanzierungszahlen zum Projekt H2 Pratteln - Liestal (HPL)	13
4.5.	Folgekosten	13
5.	Antrag	14
6.	Anhang	14

## **2. Rechtliche Grundlagen**

### **2.1. Generelle Grundlagen**

Gemäss §26a FHG ist ein Zusatzkredit einzuholen, wenn sich während der Ausführung eines Projekts zeigt, dass der bewilligte Verpflichtungskredit nicht ausreicht.

### **2.2. Rechtsgrundlagen des Projekts H2 Pratteln - Liestal (HPL)**

Dem Projekt H2 Pratteln - Liestal (HPL) liegen mehrere Landratsbeschlüsse sowie das „Gesetz über den unverzüglichen Bau der H2 zwischen Pratteln und Liestal“ zu Grunde. Sie werden im Kapitel 3.1 und 4.1 der vorliegenden Vorlage näher beschrieben.

## **3. Kredit- / Kostensituation**

### **3.1. Bisherige Kredite**

Mit Beschluss Nr. 2418 vom 6. Februar 1995 hat der Landrat das Generelle Projekt für den Bau der H2 Pratteln – Liestal (damalige Bezeichnung J2) genehmigt und einen Baukredit in Höhe von CHF 248'000'000.-- (Preisbasis Frühjahr 1990) bewilligt. Das heute im Bau befindliche Projekt entspricht bezüglich den wichtigsten damaligen Festlegungen wie Anzahl durchgehender Fahrspuren, Perimeter, Linienführung, Tunnelstrecke und Anschlussdichte dem damals bewilligten Projekt.

Das Projekt wurde anschliessend im Detail ausgearbeitet und am 25. Oktober 1999 als kantonaler Nutzungsplan von der Bau- und Umweltschutzdirektion beschlossen (BUD-Entscheid Nr. 469). Im Rahmen der Ausarbeitung wurde auch die Kostenschätzung überprüft und bestätigt. Das Projekt wurde, nach Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens, am 31. Januar 2002 bzw. 12. August 2002 abschnittsweise rechtskräftig (BUD-Entscheide Nr. 33 und 335).

In der Zwischenzeit wurden – vor allem aufgrund tragischer Unfälle im Tauern-, im Montblanc- und im Gotthardtunnel – die Anforderungen an Strassentunnels hinsichtlich der Tunnellüftung und der Tunnelsicherheit massiv verschärft. Im Jahr 2001 hat das ASTRA, basierend auf den Arbeiten einer Tunnel Task Force, den ersten Entwurf für eine neue Richtlinie bezüglich der Tunnellüftung im Ereignisfall von Strassentunnels herausgegeben. Die definitive Fassung dieser Richtlinie datiert vom 22. Dezember 2004. Zum gleichen Themenkreis gehören auch die SIA-Normen 197ff. vom 1. Oktober 2004. Eine technische Überprüfung des rechtskräftigen Bauprojektes für den Tunnel Schönthal hat ergeben, dass Projektanpassungen erforderlich sind. Insbesondere musste die geplante Umweltlüftung durch eine Ereignislüftung ersetzt werden. Dadurch wurde es notwendig, das rechtskräftige Bauprojekt der H2 Pratteln – Liestal hinsichtlich Lüftung und Sicherheit zu überprüfen und anzupassen.

Zunächst wurde eine Öffnung in der Tunneldecke im Mittelbereich des Tunnels (Bereich Mühlematt/Schönthal Füllinsdorf) als wirtschaftlich günstigste Lösung identifiziert und ausgearbeitet. Die Aktualisierung der Kosten für den Abschnitt Tunnel ergab hier, dass durch die Projektanpassung keine Mehrkosten für das Gesamtprojekt zu erwarten wären, welche die Genauigkeitstoleranz der Kostenschätzung überschreiten würden. Der Projektbeschluss für das angepasste Projekt erfolgte am 22. August 2005 (BUD-Entscheid Nr. 331). Im darauf folgenden Plangenehmigungsverfahren gingen sechs Einzeleinsprachen und eine Sammeleinsprache, die 263 Unterschriftentalons mit gleich lautenden Begehren umfasste, ein. Die Begehren richteten sich vornehmlich gegen die Deckenöffnung in der Tunnelmitte. Da mit den Einsprechern keine Einigung erzielt werden konnte, musste mit einem Rechtsstreit über das Tunnelprojekt gerechnet werden.

Aufgrund dieser Situation reichten drei Landräte am 16. Februar 2006 eine Motion (Parlamentarischer Vorstoss Nr. 2006-045) mit dem Ziel ein, einen Zusatzkredit für eine vollständig geschlossene Tunnellösung zu erreichen. Auf dieser Basis wurde die Landrats-Kreditvorlage „H2 Pratteln-Liestal, Projektänderung im Bereich des Halbanschlusses Frenkendorf/Füllinsdorf Süd“ (Nr. [2006/093](#)) vorgelegt und am [11. Mai 2006](#) beschlossen (Beschluss Nr. 1816). Diese Vorlage enthält einen zusätzlichen Kredit in Höhe von CHF 35'000'000.-- (Kostengenauigkeit +/- 25%, Preisbasis Oktober 2003).

### **Bewilligter Kredit inkl. Teuerung**

Für das Projekt H2 Pratteln – Liestal wurde zunächst den „Zürcher Wohnbaukostenindex (ZWI)“ angewendet. 2005 wurde von der Finanzkontrolle und Bau- und Umweltschutzdirektion beschlossen den ZWI zu einem späteren Zeitpunkt nochmals zu überprüfen und einen Index definitiv zu wählen (Aktennotiz vom 29. April 2005). Der ZWI ist ein Richtindex für die Erstellungskosten von Mehrfamilienhäusern, die nach Bauart, Ausstattung und Lage den jeweiligen Indexhäusern entsprechen. Die Erhebung dieses Indexes wird schon seit Jahrzehnten durch die Stadt Zürich anhand eines Bezugsgebäudes vorgenommen. Nicht nach ZWI indexiert werden im Projekt H2 Pratteln – Liestal die Landerwerbskosten. Diese sind nach einem separaten Index zu betrachten; bisher wird dieser Index mit 0 angenommen.

Auch für die NEAT wurde, im Einvernehmen mit den SBB, der Zürcher Index der Wohnbaukosten (ZWI) verwendet, wobei jedoch festgestellt werden musste, dass der ZWI die spezifische Preisentwicklung bei Grossinfrastrukturbauten nicht korrekt abbildet. Dies hängt damit zusammen, dass der Wohnungsbau, auf den sich der ZWI bezieht, bezüglich der Kostenstruktur und der Angebots-/Nachfragesituation nur sehr bedingt mit Grossinfrastrukturbauten vergleichbar ist. Um die Kostentransparenz wieder herzustellen, musste deshalb ein NEAT-spezifischer Teuerungsindex entwickelt werden.

Der neue Teuerungsindex berücksichtigt die beim Bau der NEAT typische Verteilung der Kosten auf die verschiedenen Kostengruppen, wie Honorare, Eigenleistungen, Baukosten sowie Ausrüstungen und Eisenbahntechnik und liefert dadurch präzisere Grundlagen zur Erfassung der effektiven Teuerung. Die Erhebung findet seit 1991 statt.

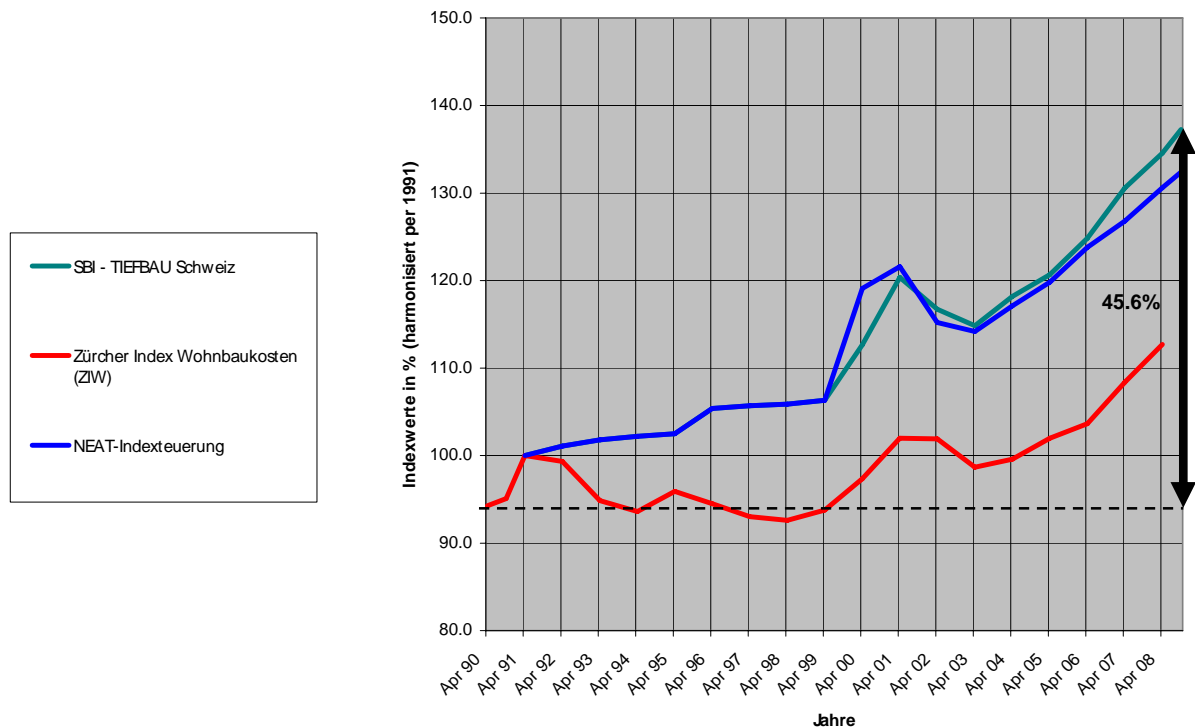
Dieses Vorgehen zeigt, dass auch für das Projekt H2 Pratteln – Liestal zu hinterfragen war, welcher objektgemässe Teuerungsindex zukünftig anzuwenden ist.

In Zusammenarbeit mit Ernst Basler + Partner AG wurde eine realistische und nachvollziehbare Teuerungsberechnung festgelegt. Der bisher angewendete Zürcher Index für Wohnungsbaukosten ist nicht geeignet. In der Arbeitsgruppe "Teuerungsindex HPL" wurde dies bereits vorbeprochen. Es wurde ein Teuerungsmodell HPL auf Basis verschiedener Indexes erstellt. Die Teuerung des Landerwerbs wird gesondert ausgewiesen.

Das Teuerungsmodell HPL konstruiert sich aus der Verknüpfung folgender Teuerungsreihen:

- ZIW von April 1990 - April 1991 (rote Linie)
- NEAT-Index von April 1991 - Oktober 1998 (blaue Linie)
- Schweizerischer Baupreisindex - TIEFBAU Schweiz, ab Oktober 1998 (grüne Linie)

Die drei Teuerungsindexe ergeben sich aus der Verfügbarkeit der jeweiligen Daten. Den Schweizerischen Baupreisindex gibt es erst ab 1998, den NEAT-Index erst ab 1991.



Im Speziellen ist zu bemerken, dass es im Tiefbau seit Oktober 2008 einen Rückgang der Teuerung gibt.

	Kredit und Teuerungstranchen	Kredit in Mio. CHF
	Verpflichtungskredit LRB 2418/95 (Preisbasis 1990)	248
+	Teuerung, 1990 bis September 2008	111.6
+	Zusatzkredit LRB 2006/093 (Preisbasis Oktober 2003)	35
+	Teuerung, 2003 bis Oktober 2008	7
=	<b>Verpflichtungskredit inkl. Teuerung</b>	<b>401.6</b>

Die teuerungsbereinigten bewilligten Kredite betragen CHF 401.6 Mio..

## 3.2. Kostenschätzungen

### Bisherige Kostenschätzungen

Wie oben im Abschnitt „Rechtliche Grundlagen“ geschildert, lag dem ursprünglichen Kredit eine Kostenschätzung des Generellen Projekts zu Grunde. Diese stammt aus dem Jahr 1993 und prognostiziert Kosten in Höhe von rund CHF 248 Mio. (Preisbasis 1990, Kostengenauigkeit gemäss SIA-Norm 103 von 1984: +/- 20%).

Im Rahmen der Ausarbeitung des Auflageprojekts wurde im Jahr 1999 ein Kostenvoranschlag (KV) erarbeitet. Die Gesamthöhe der erwarteten Kosten belief sich erneut auf rund CHF 248 Mio. (Preisbasis 1990), Kostengenauigkeit gemäss SIA-Norm 103 von 1984: +/- 15%). Hierin wurde der Übergang von der Warenumsatzsteuer zur Mehrwertsteuer berücksichtigt (Gesamtsumme KV 1999 also rund CHF 248 Mio. inkl. MwSt.). Auch wurde eine Verlängerung des Tunnels im Bereich des Südportals vorgesehen und im KV berücksichtigt. Die Marge für Unvorhergesehenes wurde von 10% auf 6% der Baukosten reduziert. Darüber hinaus waren in der Zwischenzeit die internen Abschnittsgrenzen neu definiert worden. Auch dem trägt der KV 1999 Rechnung, indem die Kosten durch Verschiebungen zwischen den einzelnen Abschnitten entsprechend verändert wurden. Die Gesamtkosten haben sich hierdurch nicht geändert, die Vergleichbarkeit der Summen für einzelne Abschnitte mit früheren Schätzungen ist jedoch nicht mehr gegeben.

Im Oktober 2005 wurde durch die Bauherrschaft beschlossen, den gesamten Kostenvoranschlag, insbesondere unter den Aspekten der neuen Anforderungen an die Sicherheit und Lüftung sowie bezüglich der neuen Tunnelbaunormen 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 oben dargestellten Entwicklung 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 Ende Juni 2006, entsprechende Berichte Ende Juli/Anfang August 2006 vorgelegt. Die Resultate dieser Überprüfung waren aufgrund verschiedener Faktoren mit diversen Unsicherheiten behaftet. Es zeigte sich jedoch eine deutliche Steigerung gegenüber den vorherigen Kostenvoranschlägen [Gesamtsumme von rund CHF 400 Mio. (Preisbasis Abschnitte Nord/Süd: 2005, übrige Abschnitte: Preisbasis 1990; erhöht um Teuerung nach ZWI bis Frühjahr 2005)]. Zur Erreichung einer effektiveren Kostenangabe wurde entschieden, die ersten Hauptarbeiten auszuschreiben und somit zuverlässigere Angaben betreffend Marktpreise zu erhalten.

Zwischenzeitlich wurden im Zusammenhang mit der oben beschriebenen Finanzierungs-Gesetzesvorlage erwartete Gesamtkosten in Höhe von rund CHF 302 Mio. kommuniziert, wobei dieser Summe eine Zusammensetzung aus den Kosten für das Gesamtprojekt mit Tunnelöffnung auf Preisbasis 1990/1998, indexiert auf 2005, zuzüglich der Mehrkosten für den geschlossenen Tunnel auf Preisbasis 2003 zu Grunde liegt.

Die im Rahmen der anschliessenden Hauptarbeiten-Submission eingegangenen Offerten bestätigten die Tendenz der KV-Überprüfung, welche erhebliche Zweifel an den vorherigen Kostenschätzungen aufkommen liess. Die Bau- und Planungskommission wurde am 11. Juni 2007, die Finanzkommission am 13. Juni 2007 über die gewonnenen Erkenntnisse informiert. Es wurden CHF 400 Mio. +25%/-10% kommuniziert.

Diese Situation bewegte das Tiefbauamt, die Kostenentwicklung durch das Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner aus unabhängiger Sicht überprüfen und beurteilen zu lassen. Ergebnis dieser Überprüfung ist der Schlussbericht zur Kostenentwicklung vom 16. März 2009.

### Aktuelle Endkostenprognose

Ende 2008 wurden die Kostenschätzungen komplett überprüft. Dies wurde in der Beantwortung der Interpellation 2007/146 der SP-Fraktion vom 14. Juni 2007 betreffend „Massive Mehrkosten bei der H2“ bereits angekündigt. Es konnte sowohl die aktuelle Kostenschätzung des Tunnel Schönthal sowie die bereinigten Planerverträge berücksichtigt werden. Die Kostenschätzung des Tunnels berücksichtigte den aktuellen Stand der Technik, ASTRA-Konformität und die Einhaltung der aktuellen Normen. Auch die Abschnitte Nord und Süd wurden erneut überprüft. Die Kostenschätzung des Abschnitts Rheinstrasse beruht auf dem rechtskräftigen Projekt, diese wird im Zuge der Ertüchtigung des Teilprojekts Rheinstrasse nochmals überarbeitet. Es wurden weiter alle kostenrelevanten Arbeiten und Auflagen zum ersten Mal gesamthaft erfasst. Die Gesamtkosten werden mit CHF 554 Mio. veranschlagt (Kostengenauigkeit +/-10%, Preisbasis Oktober 2008).

Endkostenprognose (EKP) 10/2008 (Preisbasis Oktober 2008)	Mio. CHF
Abschnittsübergreifende Kosten	27
Abschnitt Nord	77
Abschnitt Tunnel	327.5
Abschnitt Süd	74
Abschnitt Rheinstrasse	36
Nebenobjekte	12.5
<b>Total</b>	<b>554</b>

Die Bau- und Planungskommission des Landrats sowie die Konsultativkommission wurden am 30. März 2009 über die aktuelle Endkostenprognose informiert.

Die Richtigkeit / Zuverlässigkeit der Endkostenprognose wurde wie folgt überprüft:

#### 1.) Expertise Ernst Basler + Partner

Die beauftragte Expertise umfasste auch die Schätzung der zu erwartenden Endkosten gemäss Projektstand 2007.

Die zu erwartenden Endkosten wurden auf zwei Arten geschätzt:

- mit einer Plausibilitätsbetrachtung, die auf den Erkenntnissen der Expertise zur Kostenentwicklung basiert;
- mit einer gesonderten Grobkostenschätzung auf der Basis von Erfahrungszahlen nach der Elementmethode. Die verwendeten Kennzahlen für Elemente sind darauf ausgelegt, ein Projekt in einer frühen Phase möglichst umfassend und unter Berücksichtigung von Unvorhergesehenem abzuschätzen.

Unter Berücksichtigung beider Betrachtungen erwartete Ernst Basler + Partner nach Abschluss der Projektierung für den Tunnelabschnitt eine Endkostenprognose in der Grössenordnung von CHF 500 bis 560 Mio. (Preisbasis 2007).



Aufgrund der Teuerung (Preisbasis 2007 bis Oktober 2008) ist mit einer Erhöhung der Grobkostenschätzung von Ernst Basler + Partner um 7.3% zu rechnen. Dies ergibt eine Grössenordnung von CHF 536 - 600 Mio. (Preisbasis Oktober 2008).

Die Endkostenprognose 10/2008 mit CHF 554 Mio. (inkl. MWST) liegt somit innerhalb der Grobkostenschätzung von Ernst Basler + Partner.

## 2.) Externes Controlling

Das externe Controlling des Projekt HPL wird von Gähler+Partner AG, Ennetbaden in Person von Herr Peter Kleiner wahrgenommen. Im Controllingbericht Nr. 02 (März 2009) wurde als Hauptthema eine Beurteilung der Überprüfung des KV gewählt.

Auszug aus dem Controllingbericht Nr. 02:

Aus unserer Sicht wurde der Kostenvoranschlag seriös erstellt. Folgendes kann dazu festgehalten werden:

### Vollständigkeit

- Alle Teilobjekte, Auflagen und Fachspezialisten wurden berücksichtigt.
- Sämtliche Bauphasen sind in die Kostenermittlung eingeflossen.

### Reserven

- Ca. 7% Reserven sind im Projekt eingerechnet.
- Diese werden von uns als genügend gross bewertet,....

### Kostenrisiken

- Nach unserer Ansicht sind die wesentlichen Risiken berücksichtigt und bewertet.

### 3.3. Bedarf Zusatzkredit: Vergleich bewilligte Kredite / aktueller Kostenvoranschlag

Der Vergleich der aktuellen Endkostenprognose mit dem bewilligten Kredit zeigt, dass der bewilligte Kredit nicht ausreicht. In nachfolgender Tabelle sind der bewilligte Kredit inkl. Teuerung (gemäss Teuerungsmodell HPL) sowie der erforderliche Zusatzkredit dargestellt. Die teuerungsbereinigten bewilligten Kredite betragen CHF 401.6 Mio.. Ausgehend von der aktuellen Kostenprognose mit CHF 554 Mio. und dem bewilligten Kredit ergibt sich der gesamthaft erforderliche Zusatzkreditbedarf von CHF 152.4 Mio. (Preisstand Oktober 2008). Der Gesamtkredit wird somit auf CHF 554 Mio. (Preisstand Oktober 2008) beziffert.

	Kredit und Teuerungstranchen	Kredit in Mio. CHF	untere Bandbreite 10% tiefer	obere Bandbreite 10% höher
	Verpflichtungskredit LRB 2418/95 (Preisbasis 1990)	248		
+	Teuerung, 1990 bis September 2008	111.6		
+	Zusatzkredit LRB 2006/093 (Preisbasis Oktober 2003)	35		
+	Teuerung, 2003 bis Oktober 2008	7		
=	<b>Verpflichtungskredit inkl. Teuerung</b>	<b>401.6</b>	<b>401.6</b>	<b>401.6</b>
+	<b>Zusatzkredit (Preisbasis Oktober 2008)</b>	<b>152.4</b>	<b>97</b>	<b>207.8</b>
=	<b>Gesamtkredit</b>	<b>554</b>	<b>498.6</b>	<b>609.4</b>

Insgesamt ist somit ein Baukredit von CHF 554 Mio. (+/-10%) erforderlich. Auf dieser Basis errechnet sich ein Zusatzkredit von CHF 152.4 Mio..

Die nachfolgende Tabelle zeigt den Vergleich der Kredite innerhalb der jeweiligen Preisbasen auf:

	Bewilligter Kredit, 1995	Zusatzkredit, 2003	bewilligter Gesamtkredit, 2003	Zusatzkreditbedarf, 10/2008	Endkostenprognose 10/2008
Preisbasis 1990	<b>248</b>	29	277	105	382
Preisbasis 2003	299.7	<b>35</b>	334.7	127	461.7
Preisbasis 2008	359.6	42	<b>401.6</b>	<b>152.4</b>	<b>554</b>

#### Reduzierung des Zusatzkreditbedarfs

Für die bereits realisierten Bauwerke liegen zwar noch keine Schlussrechnungen vor, aber die bisherigen Abrechnungen zeigen, dass der in der EKP 10/2008 enthaltene Risikozuschlag von ca. 7% für diese verbauten rund CHF 180 Mio. nicht benötigt wird. Es wird daher der Antrag gestellt, den errechneten Zusatzkredit um diese CHF 12.6 Mio., welche zum jetzigen Zeitpunkt, vorbehalten den Schlussrechnungen, nicht mehr notwendig sind, zu reduzieren.

Es wird somit ein reduzierter **Zusatzkredit (Preisstand Oktober 2008)** von **CHF 139.8 Mio.** beantragt. Dies ergibt gesamthaft einen **Baukredit** von **CHF 541.4 Mio.**.. Zusätzlich werden die allfälligen Preisänderungen (Teuerung) gemäss dem schweizerischen Baupreisindex Tiefbau Schweiz gegenüber der Preisbasis Oktober 2008 bewilligt.

### **3.4. Begründung Zusatzkreditbegehren**

Das Zusatzkreditbegehren gründet auf der aktuellen Endkostenprognose (EKP) 2008, welche im Vergleich zum Kostenvoranschlag von 1995, der Grundlage des Bewilligten Kredits, wesentlich höher liegt. Die Kostensteigerungen gegenüber dem Baukredit 1995 lassen sich zwei hauptsächlichen Gründen zuordnen:

#### **1.) Projektanforderungen und Projektänderungen**

Im Grundsatz ist das Projekt, was Linienführung, Anzahl der Fahrspuren und das Anschlusskonzept betrifft, seit 1993 das gleiche geblieben. Es musste aber den veränderten Rahmenbedingungen angepasst werden:

##### Generell gestiegene Anforderungen

Bedingt durch die lange Planungszeit unterlag das Projekt einem beständigen politischen und technischen Entwicklungsprozess, was die Anforderungen und Kostenfolgen stetig erhöhte.

Durch die gestiegenen Anforderungen in den neuen Normen und Richtlinien (Tragwerk, Tunnellüftung, Sicherheit, Verkehrsführung, Umweltschutz) wurde das Projekt aus der Zeit anfangs der 90er Jahre mehrmals technisch überholt und entsprechend umprojektiert.

Um die möglicherweise zukünftige Übernahme der Hochleistungsstrasse durch den Bund zu gewährleisten, müssen die höheren Anforderungen des ASTRA kompromisslos eingehalten werden. Das in Ausführung stehende Tunnelprojekt unterscheidet sich in baulicher und elektromechanischer Hinsicht wesentlich vom ursprünglichen Projekt. Wäre das Projekt in den neunziger Jahren gebaut worden, so müsste es heute nachgerüstet werden und die Tunnelsicherheit auf die heutigen Anforderungen erhöht werden.

##### Neue und veränderte Objekte

Schon in der KV-Überprüfung 2006 der Abschnitte Nord und Süd wurden diejenigen Objekte beschrieben, die überarbeitet resp. geändert werden müssen. Teilweise sind die Änderungen eine Folge von Auflagen.

##### Neue Anforderungen Tunnelsicherheit / -lüftung

Für die Realisierung des Tunnels, welcher die Auflagen der Tunnelsicherheit erfüllt und zugleich durchgehend geschlossen ist, wurde bereits der Zusatzkredit von CHF 35 Mio. beschlossen.

#### **2.) Lange Planungszeit bis zum Beginn der Realisierung**

##### Erhöhung der Projektierungskosten

Das Bearbeiten von verschiedenen Lösungen (Umprojektierungen) und das zweimalige Umschwenken in der Lösungsfindung beim Tunnelkonzept schlagen sich in höheren Projektierungskosten nieder (siehe Beilage Projektentwicklung 1993-2006)

##### Teuerung

Die höchsten Kostensteigerungen sind der Teuerung zuzuschreiben. Infolge der Langen Planungszeit fällt sie bei diesem Projekt stark ins Gewicht. Der adäquaten Wahl des Teuerungsindex (siehe 3.4) kommt eine hohe Bedeutung zu.

##### Erhöhung der Landerwerbskosten

Die Landerwerbskosten wurden in den Kostenvoranschlägen und Kostenschätzungen seit 1993 nicht angepasst. Erst 2006 wurden Anpassungen vorgenommen.

## **4. Projektfinanzierung / Beiträge Dritter**

### **4.1. Fondsfinanzierung**

Die Finanzierung des Projektes wird im Gesetz über den unverzüglichen Bau der H2 Pratteln - Liestal (SGS 439 / GS 35.1006, vom 18. Mai 2006, in Kraft seit 1. Januar 2007) geregelt. Zur Finanzierung wurde ein Fonds geöfnet. Diesem werden die Einnahmen aus der Aufhebung des Verkehrssteuerrabattes gemäss dem Gesetz vom 25. Juni 1981 über die Verkehrsabgaben und die Drittmittel, insbesondere Mittel des Bundes, gutgeschrieben. Für die Redimensionierung und die Sanierung der Rheinstrasse dürfen keine Gelder aus dem Fonds verwendet werden

### **4.2. Beiträge Dritter / Bund**

Die H2 Pratteln – Liestal ist von der Bundesversammlung als dringliches und baureifes Projekt des Agglomerationsverkehrs im Sinne des Art. 7 des Gesetzes über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen vom 6. Oktober 2006 (Infrastrukturfondsgesetz; IFG) eingestuft worden.

Der Bund beteiligt sich in Folge dessen mit einem Anteil von 50% an den Projektkosten, höchstens aber bis zu einem Betrag von CHF 137'500'000.-- (exkl. MWST). Dieser Betrag ist teuerungsberechtigt (Preisbasis April 2005). Per Verfügung vom 25. Februar 2009 hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) die Beitragsberechtigung des Projekts HPL sowie die genannten Modalitäten festgehalten. Stand Oktober 2008 ist mit einem Beitrag von CHF 168.7 Mio. (inkl. MWST, Teuerung) zu rechnen.

Die in der Verfügung geforderte Voraussetzung eines Baubeginns vor dem 31. Dezember 2008 ist erfüllt worden. Ein Zahlungsplan des ASTRA für die Bundesbeiträge liegt vor und die ersten Tranchen sind bereits ausgezahlt.

Aufgrund der aktuellen Kostensituation sind zurzeit Verhandlungen mit dem ASTRA über zusätzliche Gelder im Gange. Für eine Erhöhung des Beitrags aus dem Infrastrukturfonds wäre jedoch ein erneuter Beschluss der Bundesversammlung notwendig.

### 4.3. Nettokosten Kanton

#### Entwicklung der Finanzierung des Projektes

**Gesamtkosten** **554 Mio.**

- Beitrag Bund 137.5 Mio.

Teuerung (2005-2008):

14% 19.3 Mio.

Zwischentotal 156.8 Mio.

MWST 11.9 Mio.

Total Bund bewilligt 168.7 Mio. 168.7 Mio.

- Rheinstrasse (nicht über Fonds finanziert, Finanzierung über  
Investitionsbudget, Überarbeitung des Projekts im Gange) 36 Mio.

**Total zu finanzieren** **349.3 Mio.**

- max. Finanzierung durch Aufhebung Verkehrssteuerrabatt  
(10 Jahre x geschätzte 20 Mio. CHF/Jahr) 200 Mio.

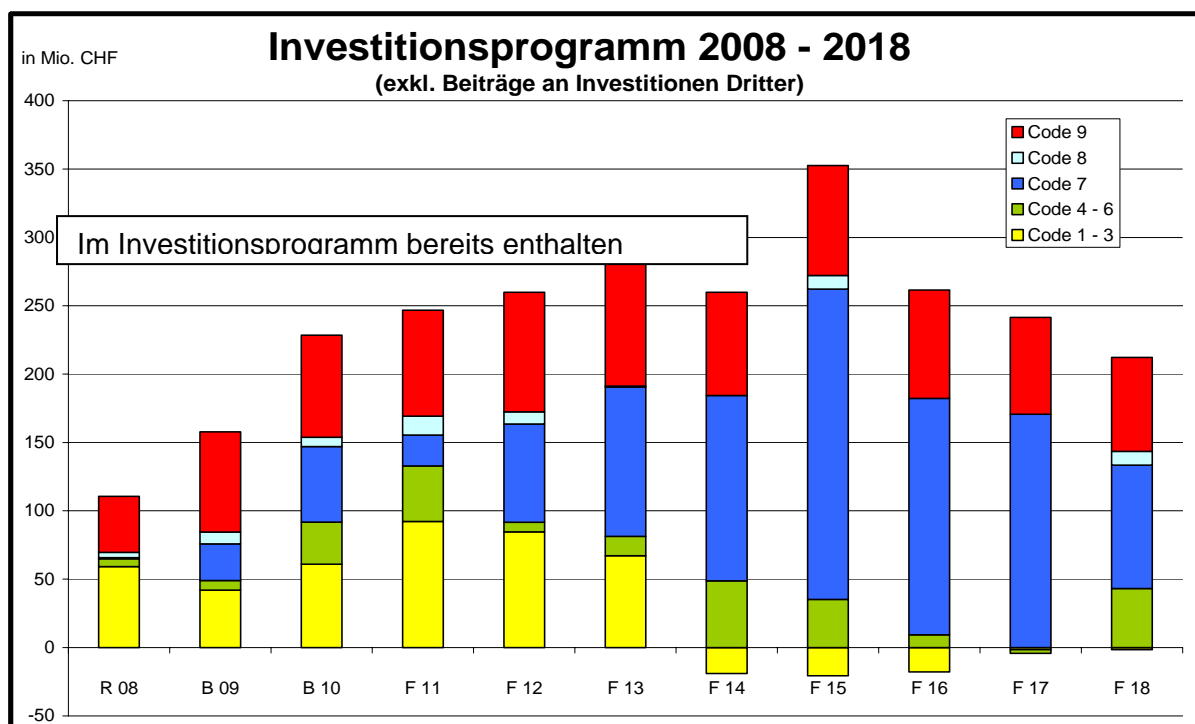
**Restbetrag, durch Kanton BL oder Erhöhung des  
Beitrag Bund zu finanzieren** **149.3 Mio.**

Von den zu Finanzierenden CHF 149.3 Mio. wurden vom Kanton BL bereits rund CHF 70 Mio. vorfinanziert, dies war vor in Kraft treten des Gesetzes über den unverzüglichen Bau der H2 und der Finanzierung über den Fonds. D.h. Stand Oktober 2008 sind vom Kanton BL noch rund CHF 80 Mio. zu finanzieren. Je nach Verlauf des Teuerungsindex kann diese Zahl noch positiv oder negativ beeinflusst werden.

#### 4.4. Finanzierungszahlen zum Projekt H2 Pratteln - Liestal (HPL)

NACH FHG §35<sup>4</sup>

#### Auswirkungen auf das Investitionsprogramm des Kantons Basel-Landschaft



Der zusätzliche Verpflichtungskredit (Zusatzkredit) wird dem Konto 5010 0010 (Konto alt: 2312.501.20.004) belastet.

#### 4.5. Folgekosten

Es werden aufgrund der Spezialfinanzierung keine Folgekosten durch Kapitaldienst (Abschreibung und Zinsen) anfallen (Nettoinvestition = 0) und die künftigen Werterhaltungs- und Betriebskosten werden durch den Zusatzkredit nicht erhöht. Die durchschnittlichen jährlichen Betriebs- und Unterhaltskosten belaufen sich somit weiterhin, wie in der Landratsvorlage Nr. [2006/093](#) ausgewiesen, auf insgesamt CHF 6.5 Mio. (Preisstand April 2006).

## **5. Antrag**

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, gemäss beiliegendem Entwurf zu beschliessen.

Liestal, 29. Juni 2010

Im Namen des Regierungsrates  
der Präsident:

Wüthrich

der Landschreiber:

Mundschin

## **Beilagen**

- Entwurf eines Landratsbeschlusses (gemäss den Angaben der Landeskanzlei und des Finanzhaushaltgesetzes)

## **6. Anhang**

Auszug aus dem Schlussbericht der Expertise zur Kostenentwicklung von EBP, vom 16. März 2009: Projektentwicklung 1993 - 2006

## Landratsbeschluss

**über die Bewilligung eines zusätzlichen Verpflichtungskredites (Zusatzkredit) für das Projekt H2 Pratteln - Liestal, HPL.**

**vom**

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

- ://:
1. Der für die Fertigstellung der H2 Pratteln - Liestal (inklusive Abschnitt Rheinstrasse) erforderliche Verpflichtungskredit (Zusatzkredit) von CHF 139'800'000.-- inkl. Mehrwertsteuer von zurzeit 7.6 Prozent wird bewilligt.
  2. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Oktober 2008 werden bewilligt.
  3. Der Landrat nimmt Kenntnis von einer Kostengenauigkeit für diesen Verpflichtungskredit von +/-10%.
  4. Der Landrat nimmt Kenntnis von einer Kostengenauigkeit für den Gesamtkredit von +/-10%.
  5. Der Landrat nimmt Kenntnis davon, dass der Zusatzkredit keine Erhöhung der durchschnittlichen Betriebs- und Unterhaltskosten -ohne Kosten für Kapitaldienst- zu Folge hat. Die durchschnittlichen jährlichen Betriebs- und Unterhaltskosten belaufen sich somit weiterhin auf insgesamt CHF 6.5 Mio.
  6. Die Ziffer 1 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal,

Im Namen des Landrates

die Präsidentin:

der Landschreiber:

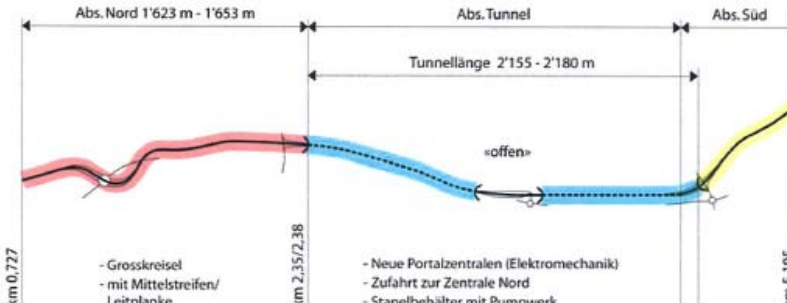
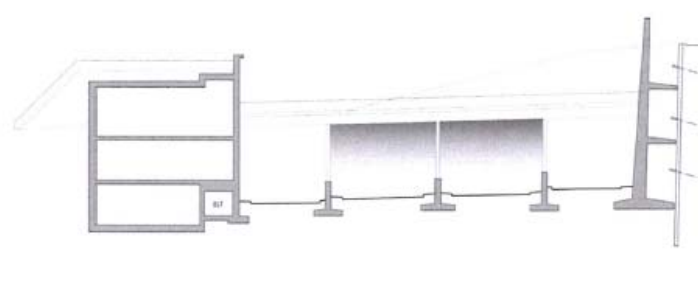
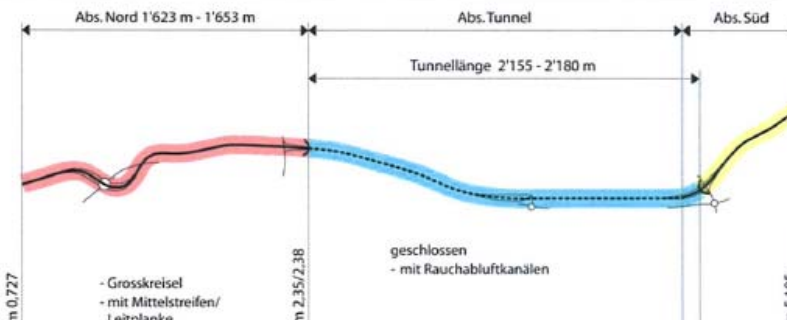
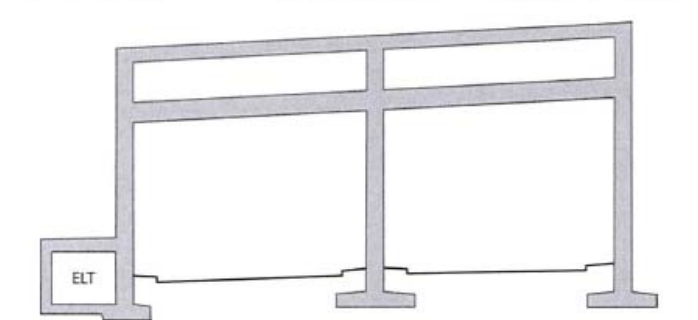


## Anhang

Auszug aus dem Schlussbericht der Expertise zur Kostenentwicklung von EBP, vom 16.03.09: Projektentwicklung 1993 - 2006

H2 Pratteln-Liestal, Kostenentwicklung Schlussbericht der Expertise zur Kostenentwicklung		4
<b>2.2 Projektentwicklung 1993 – 2006</b>		
Die wesentlichen Projektänderungen in den H2-Abschnitten Nord, Tunnel und Süd sind in den folgenden Abbildungen dargestellt.		
Projektstand	Projektsituation	Tunnelquerschnitt
Generelles Projekt  1993	<p>Abs.Nord 1'635 m      Abs.Tunnel 2'080 m      Abs.Süd 780 m</p> <p>km 0.735      km 2.37      km 4.45      km 5.23</p> <p>Betriebszentrale</p>	<p>Lichtraumprofil: Fahrbahnbreite      7.50 m x 4.50 m B = 7.50 m</p>
Bau- und / Auflageprojekt 1999  Rechtskräftiges Bauprojekt (Auflageprojekt) 2002	<p>Abs.Nord 1'623 m - 1'653 m      Abs.Tunnel 2'155 - 2'180 m      Abs.Süd 661 m</p> <p>km 0.727      km 2.35/2.38      km 4.533      km 5.195</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Grosskreisel</li> <li>- mit Mittelstreifen/ Leitplanke</li> <li>- mit ELT</li> <li>- Umweltaftung/Abluftkamine</li> <li>- Betriebszentrale</li> <li>- Portalzentralen + Lüftungszentralen</li> </ul>	<p>Lichtraumprofil: Lichte Höhe über Fahrbahn Fahrbahnbreite      7.35 m x 4.50 m H = 5.40 m B = 6.95 m</p>

Projektstand	Projektsituation	Tunnelquerschnitt
Variantenvergleich zur Projektterüchtigung:  2003  A) Tunnel mit "Öffnungen" (2 Untervarianten)		Kein Projekt - nur grobe Skizzen
Variantenvergleich zur Projektterüchtigung:  2003  B) Tunnel mit Rauchabluftkanälen		Kein Projekt - nur grobe Skizzen

Projektstand	Projektsituation	Tunnelquerschnitt
Ergänzung Bauprojekt Tunnel mit "Mittelöffnung"  2005	 <p>Abs. Nord 1'623 m - 1'653 m      Abs. Tunnel      Abs. Süd</p> <p>Tunnellänge 2'155 - 2'180 m</p> <p>«offen»</p> <p>km 0,727      km 2,35/2,38      km 5,195</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Grosskreisel</li> <li>- mit Mittelstreifen/ Leitplanke</li> <li>- Neue Portalzentralen (Elektromechanik)</li> <li>- Zufahrt zur Zentrale Nord</li> <li>- Stapelbehälter mit Pumpwerk</li> </ul>	 <p>A schematic cross-section of the tunnel showing an open central section with a large opening. It includes structural elements like beams and supports, and a small box labeled 'ELT' on the left side.</p>
Kostenschätzung für Kreditvorlage Tunnel "geschlossen mit Rauchabluftkanälen"  2006	 <p>Abs. Nord 1'623 m - 1'653 m      Abs. Tunnel      Abs. Süd</p> <p>Tunnellänge 2'155 - 2'180 m</p> <p>geschlossen</p> <p>km 0,727      km 2,35/2,38      km 5,195</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Grosskreisel</li> <li>- mit Mittelstreifen/ Leitplanke</li> <li>- geschlossen</li> <li>- mit Rauchabluftkanälen</li> </ul>	 <p>A schematic cross-section of the tunnel showing a closed central section with a large opening. It includes structural elements like beams and supports, and a box labeled 'ELT' on the left side.</p>

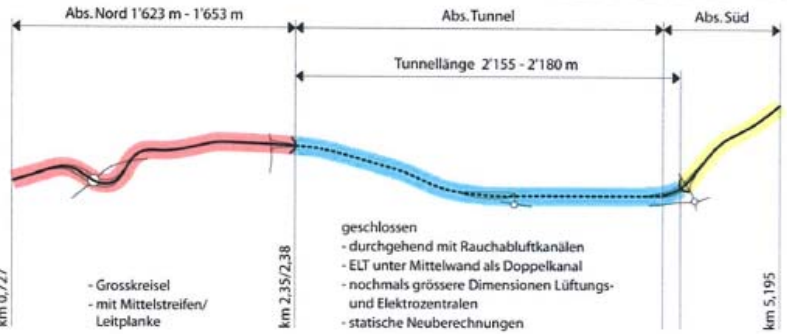
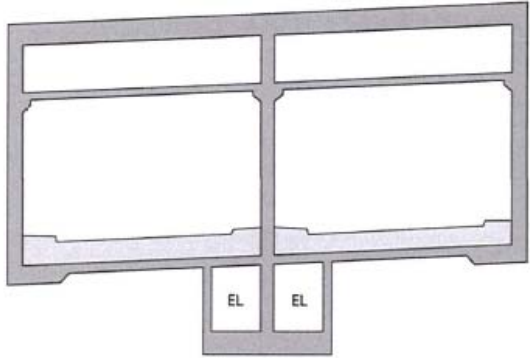
Projektstand	Projektsituation	Tunnelquerschnitt
Ergänzung Bauprojekt "geschlossen"  2007	 <p>                     Abs. Nord 1'623 m - 1'653 m                      Abs. Tunnel                      Abs. Süd                      Tunnellänge 2'155 - 2'180 m                      km 0,727                      km 2,35/2,38                      km 5,195                 </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Grosskreisel</li> <li>- mit Mittelstreifen/ Leitplanke</li> </ul> <p>geschlossen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- durchgehend mit Rauchluftkanälen</li> <li>- ELT unter Mittelwand als Doppelkanal</li> <li>- nochmals grössere Dimensionen Lüftungs- und Elektrozentralen</li> <li>- statische Neuberechnungen</li> </ul>	 <p>                     Lichtraumprofil: 6.60 m x 4.50 m                      Lichte Höhe über Fahrbahn H = 5.40 m                      Fahrbahnbreite B = 6.60 m                 </p>

Tabelle 1: Projektentwicklung 1993 - 2007