

Bericht an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Bericht der: Bau- und Planungskommission

vom: 6. Februar 2009

zur Vorlage Nr.: [2008-269](#)

Titel: **Kantonale Hochleistungsstrasse H18, Erhöhung Tunnelsicherheit Eggflue**

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](#)



Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Kantonale Hochleistungsstrasse H18, Erhöhung Tunnelsicherheit Eggflue

Vom 06. Februar 2009

1. Ausgangslage

Mit dem vorliegenden Projekt sollen durch technische Anpassungen im Energieleitungstunnel (ELT) die Chancen zur Selbstrettung aus dem Tunnel im Falle eines Brand- oder Unfallereignisses erhöht werden.

In der jetzt zu beschliessenden, ersten Interventionsstufe I1 sollen in den bestehenden Ausstellbuchten drei Fluchtwegabgänge ausgebrochen und der ELT fluchtwegtauglich gemacht werden.

Die Kosten für I1 werden auf rund 18,83 Millionen Franken veranschlagt.

Für detaillierte Ausführungen wird auf die Vorlage des Regierungsrates verwiesen.

2. Beratung durch die Kommission

Die BPK behandelte diese Vorlage in ihren Sitzungen vom 08. und 22. Januar 2009. Unterstützt wurde sie in ihren Beratungen durch Regierungsrat Jörg Krähenbühl, Michael Köhn, Generalsekretär BUD sowie von Christian Scholer, Alexander Binggeli und René Bösch vom TBA.

://: Eintreten war unbestritten.

3. Detailberatung

Die Detailberatung erfolgte nach einer Einführung ins Thema. Sie drehte sich um die strategische Planung im Allgemeinen, um die Frage der Notwendigkeit der vorgesehenen baulichen Massnahmen, um die geplante Etappierung in 2 Phasen und um die Kosten.

Strategische Planung

Diese Planung ist 2005 vorgenommen worden, unter anderem, um festzulegen, in welcher Reihenfolge die Tunnel im Kanton Baselland nachzurüsten sind. Sie ist vom Regierungsrat im Frühling 2006 zur Kenntnis genommen und auch den Medien kommuniziert worden.

Im Zuge der strategischen Planung wurde ein Variantenvergleich mit drei Varianten durchgeführt:

- die Lösung, wie sie jetzt in der Vorlage präsentiert wird,
- ein paralleler Stollen zur Tunnelachse mit Querstollen als Verbindungsstücke,
- eine Variante mit 5 Stichstollen von aussen, die senkrecht und direkt zum Tunnel führen sollen.

Aus diesem Variantenvergleich ging die Ertüchtigung des ELT als die günstigste Variante hervor, sowohl betreffend der Kosten als auch hinsichtlich der Nutzung bereits bestehender Infrastruktur. Diese befindet sich in Form des bereits erwähnten ELT unter der Fahrbahn, und es sind keine weiteren, grossen Anlagen und Stollen zu bauen. Weil die nötige Infrastruktur bereits vorhanden ist, ist die gewählte Variante auch einfacher umzusetzen. Für die Variante Stichstollen bräuchte es nicht nur 5, wie sie die Studie vorsah, sondern 8 bis 9 davon, um die maximale Fluchtdistanz von 150m für eine Person zu einem Abgang gewährleisten zu können.

Gemäss Vorlagentext ist es noch nicht sicher, ob der Tunnel in das Nationalstrassennetz wechselt, das unter Aufsicht des Bundes steht. Wird dieser Wechsel aber Tatsache, besteht das Risiko eines finanziellen Vorbehalts von Seiten des Bundes, falls der Tunnel nicht dem für Nationalstrassentunnel geforderten Standard entspricht. Bereits unter diesem Aspekt hat der Kanton ein gewisses Interesse daran, den Tunnel aufzurüsten.

Notwendigkeit der baulichen Massnahmen

Das in der Vorlage erwähnte Potenzial zur Selbstrettung mit unterschiedlichen Prozentzahlen bezieht sich auf den Erfüllungsgrad der Sicherheitsvorschriften des Bundesamts für Strassen ASTRA. Ein Selbstrettungsgrad von 95% heisst also nicht, dass eine Wahrscheinlichkeit von 95% besteht, sich im Ereignisfall retten zu können, sondern, dass 95% der vom ASTRA vorgegebenen und momentan gültigen Sicherheitsvorschriften bei den baulichen Massnahmen erfüllt sind.

Aufgrund der Ausführungen der Fachleute wurde klar, dass beim Eggflue-Tunnel speziell, aber auch im Vergleich desselben mit den anderen Tunnel im Kanton, ein grosser Handlungsbedarf im Bereich Sicherheit für den Fall eines Brandereignisses besteht. Um die Fluchtwege entscheidend zu verkürzen, sollen zunächst bei den 3 Ausstellbuchten Fluchtabgänge in den ELT ausgebrochen

werden. Im ELT selbst soll die Lüftung verstärkt und an dessen Enden brauchbare Notausgänge errichtet werden.

In einem zweiten Schritt - gemäss Empfehlung des TBA gleichzeitig mit der Gesamterneuerung in spätestens 15 Jahren - soll dann das *Lüftungssystem* erneuert und vollständig überarbeitet werden. Auch wenn bei ca. einem Dutzend anderer Tunnel ein ähnliches System verwendet worden ist oder wird, ist auch aufgrund der bisherigen Unfälle deutlich geworden, dass ein solches System in einem Tunnel mit Gegenverkehr nicht funktionieren kann. Bis zur Gesamterneuerung soll das Problem der sich beschlagenden Scheiben mit Tempobeschränkungen und einer Warneinrichtung an den Tunneleingängen gelöst werden, die die Fahrer auf etwaige problematische Witterungsverhältnisse aufmerksam machen sollen. Auch diese zweite Interventionsstufe I2 wird von den Fachleuten als praktisch zwingend beurteilt, da bestimmte Elemente so oder so eingebaut werden müssen, weshalb es wenig Sinn macht, einen Selbststretungsgrad von weniger als 95% anzustreben.

Etappierung

Die gewählte Aufteilung der einzuleitenden Massnahmen ist deshalb in der vorliegenden Form vorgenommen worden, weil damit der Grad zur Selbstrettung rasch und zugleich durch Nutzung bereits bestehender Infrastruktur auf einfache Art und Weise wesentlich erhöht werden kann. Dadurch können sich Menschen, die im Tunnel von einem Brand- oder Unfallereignis betroffen sind, in Zukunft besser als heute selbständig in Sicherheit bringen. Ebenfalls kann die Fremdrettung durch Feuerwehr etc. mit den vorgesehenen Massnahmen verbessert werden. Von Seiten der Kommission wird allerdings unterstrichen, dass der grosse Sprung in Sachen Sicherheit erst mit I2 gemacht wird.

Mit der Aufteilung in zwei Schritte kann die Verkehrsbehinderung durch Bauarbeiten auf das Nötigste reduziert werden. Würde man alles miteinander und gleichzeitig machen, wäre mit Sperrungen der Verkehrsachse von 3 Monaten und mehr zu rechnen.

Nach Beschluss durch den Landrat ist allerdings der Terminkalender den bereits eingetretenen Verzögerungen anzupassen.

Kosten

Zunächst stand die erwähnte Frage des finanziellen Vorbehalts des Bundes zur Diskussion. Diese blieb allerdings unbeantwortet mit dem Verweis auf noch anstehende Verhandlungen, die zeigen werden, ob ein solcher überhaupt erwogen wird, und falls ja, in welcher Höhe. Bekannt ist allerdings bereits heute, dass sich der Bund finanziell nicht am Projekt beteiligen wird, da dieser es als rein kantonale Angelegenheit betrachtet.

Klar ist ebenfalls, dass die erste Phase I1 ca. dreimal teurer wird als ursprünglich geschätzt. Dies hängt mit der viel detaillierteren Planung zusammen. Auch muss gemäss den Angaben der Fachleute wesentlich mehr investiert werden, wenn man den ELT zu einem brauchbaren Fluchtweg ausbauen will.

Auf der anderen Seite ist nicht damit zu rechnen, dass I2 wie bei der ersten, groben Schätzung doppelt so teuer

wird wie I1, da gewisse Elemente aus I1 nachhaltig auch in die Phase I2 wirken.

Aufgrund von Erfahrungen mit anderen, länger dauernden Bauprojekten will die Kommission bereits im Landratsbeschluss festhalten, welcher Index als Massstab für allfällige Preis- und Kostensteigerungen herangezogen werden soll.

://: Die Kommission beschliesst stillschweigend, auf Vorschlag des TBA in Ziffer 2 des LRB den Schweizerischen Baupreisindex (SBI) - Tiefbau Schweiz für die Berechnung allfälliger Preisänderungen anzuwenden.

4. Antrag an den Landrat

://: Die BPK beantragt dem Landrat einstimmig, die Vorlage gemäss beiliegendem Entwurf zu beschliessen.

Laufen, 06. Februar 2009

Im Namen der Bau- und Planungskommission
Der Präsident: Rolf Richterich

Beilagen: – Geänderter Entwurf des Landratsbeschlusses

Landratsbeschluss

über "Kantonale Hochleistungsstrasse H18, Erhöhung Tunnelsicherheit Eggflue"

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

- ://:
1. Für die Realisierung der Intervention I1 zur Erhöhung der Tunnelsicherheit im Eggflue-Tunnel wird ein Verpflichtungskredit von CHF 18.83 Mio. bewilligt und dem Konto 2314.501.30.001 der Investitionsrechnung gutgeschrieben.
 2. Die gemäss Schweizerischem Baupreisindex (SBI) - Tiefbau Schweiz nachgewiesenen Lohn- und Materialpreisänderungen, bzw. die Bauteuerung gegenüber der Preisbasis von Oktober 2006 des unter Punkt 1 genannten Kredits werden mitbewilligt und sind in den Abrechnungen nachzuweisen.
 3. Dieser Beschluss unterliegt gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

der Landschreiber: