

## **Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat**

### **betreffend A22 Umfahrung Sissach – Ausgabenbewilligung für die Planung und Realisierung der baulichen Unterhaltmassnahmen sowie für die Planung der Vorstudie für die Gesamtsanierung des Chienbergtunnels**

2024/155

vom 4. Juni 2024

#### **1. Ausgangslage**

Die Umfahrung A22 Sissach / Chienbergtunnel ist die wichtigste Hauptverkehrsachse zur Entlastung der Gemeinde Sissach und dient als Autobahnzubringer für grosse Teile des Oberbaselbiets. Der 2,3 km lange Strassentunnel wurde im Jahr 2006 eröffnet. Für die Jahre 2031/32 sind umfassende Sanierungsarbeiten geplant.

Notwendig sind die Arbeiten aus den folgenden Gründen: Zum einen ist eine umfassende Sanierung nach 25 Betriebsjahren generell angezeigt. So gelangt etwa die elektrische Betriebssicherheitsausrüstung ans Ende ihrer Nutzungsdauer. Die Ersatzteilbeschaffung wird zunehmend schwieriger. Hinzu kommen im Fall des Chienbergtunnels spezifische Gründe: So befindet sich der Tunnelabschnitt der Hebungszone West teilweise im Bereich von Gipskeuper-Gestein. Dieses verursacht Hebungen durch Aufquellen des Gesteins bei Wasserzutritt. Deshalb müssen bereits jetzt und noch bis zur Gesamtsanierung regelmässig Sanierungs- und präventive Bauarbeiten im Tunnel durchgeführt werden. Die Sanierung dieser Hebungszone ist hochkomplex und weltweit einzigartig, weshalb dafür ein separates Sanierungskonzept mit Hilfe einer internationalen Expertengruppe erarbeitet wird.

Um die Umfahrung auch in Zukunft sicher betreiben zu können, sind folgende drei Schritte notwendig: Erstens die Projektierung und Realisierung der baulichen Unterhaltmassnahmen für die Hebungszone West bis zur Gesamtsanierung voraussichtlich 2031/32, zweitens das Erstellen eines Sanierungskonzepts für die Hebungszone West als Bestandteil der Gesamtsanierung und drittens das Erstellen der Vorstudie für die Gesamtsanierung des Tunnels inkl. der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung. Alle drei Massnahmen bedingen sich gegenseitig: Die Planung und Realisierung der baulichen Unterhaltmassnahmen gewährleisten den durchgehenden Tunnelbetrieb bis zur Gesamtsanierung mit Baubeginn ca. 2031/32. Parallel zu diesen baulichen Unterhalts- bzw. Sofortmassnahmen erfolgt die Erstellung des Sanierungskonzepts für die Hebungszone West sowie das Erstellen der Vorstudie für die Gesamtsanierung des Tunnels.

Der Regierungsrat beantragt mit dieser Vorlage dem Landrat einerseits die Genehmigung der Ausgabenbewilligung für die Projektierung und Realisierung der Unterhaltmassnahmen in der Hebungszone West in der Höhe von CHF 11,89 Mio. und andererseits für die Erarbeitung der Studie der Gesamtsanierung sowie des Sanierungskonzepts der Hebungszone West in der Höhe von CHF 14,69 Mio. Auf diese Weise ist der sichere Betrieb des Chienbergtunnels bis zum Start der Gesamtsanierung möglich und eine solide Basis für eine umfassende Gesamtsanierung inkl. der nachhaltigen Sanierung der Hebungszone West gegeben.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

## 2. Kommissionsberatung

### 2.1. Organisatorisches

Die Kommission beriet die Vorlage an den Sitzungen vom 18. April und vom 23. Mai 2024 in Anwesenheit von Regierungsrat Isaac Reber (nur 23. Mai 2024) und Generalsekretärin Katja Jutzi. Urs Roth, stv. Kantonsingenieur, Reto Wagner, Leiter Geschäftsbereich Kantonsstrassen, Alex Binggeli, Leiter Signalisation, und Philipp Bürgisser, Leiter Infra-Management, stellten der Kommission das Geschäft vor. An der Sitzung vom 18. April 2024 fand zudem eine Begehung des Chienbergtunnels mit Rolf Vonäsch von der Firma Rothpletz, Lienhard + Cie AG statt.

### 2.2. Eintreten

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

### 2.3. Detailberatung

Die vom Regierungsrat geplanten Schritte im Zusammenhang mit dem Chienbergtunnel waren in der Kommission unbestritten. Dazu gehören die Planung der Gesamtanierung sowie die Planung und Realisierung der baulichen Unterhaltmassnahmen, um den Betrieb des Chienbergtunnels bis zur Gesamtanierung weiterhin gewährleisten zu können. Die Kommission war sich darin einig, dass die Massnahmen zwingend notwendig sind. Im Rahmen der **Begehung des Chienbergtunnels** konnte sich die Kommission vor Ort selber ein Bild machen. Bei der Besichtigung der sogenannten Interventionszone, die unmittelbar unter der Fahrbahn des Tunnels liegt, wurden insbesondere die Hebungsschäden augenscheinlich. Ebenfalls gut erkennbar waren das Ankerkopfsystem zur Eindämmung der Hebungen sowie die Knautschsäulen und die Arbeiten an der dahinterliegenden, seitlichen Ausbruchsicherung.

Zu den **geologischen und baulichen Herausforderungen** gab es diverse Rückfragen. Die Kommission liess sich aufzeigen, dass in der Bauphase des Tunnels lediglich von einem Druck von unten ausgegangen wurde, der mit den Knautschkörpern und den Leitankern einigermaßen gebremst werden konnte. Grund für den nun zusätzlichen seitlichen Druck sei der aufgequollene Gipskeuper. Der Gipskeuper enthalte Anhydrit. Komme dieser mit Wasser in Kontakt, finde eine Art Gesteinsumwandlung statt, wodurch Wasser ins Kristallgitter eingebaut werde und das Gestein aufquelle.

Zur Frage, weshalb es in der Zone Ost im Gegensatz zur Hebungszone West keine Erhebungen gebe, erklärte die Verwaltung, dass sich die Erhebungen dort befinden würden, wo 2002 ein Tagbruch stattfand. Dieser habe vermutlich die Wasserwege beeinflusst. Die Frage, woher das Wasser komme, könne derzeit nicht abschliessend beantwortet werden. Dem werde aber im Rahmen des Sanierungskonzepts weiter nachgegangen. Dazu seien auch Bohrungen um den Tunnel herum vorgesehen. Es gebe zwar ältere Bohrungen, die aber teilweise zu wenig tief erfolgt und deren Aufzeichnungen zu wenig detailliert seien.

Zur Statik betonte die Verwaltung auf entsprechende Nachfrage, dass der Tunnel sehr gut überwacht werde. Der seitliche Druck auf die Fahrbahnplatte führe zu Rissen und Verformungen der Tunnelröhre und es finde somit eine Veränderung gegenüber dem ursprünglichen Zustand statt. Die Statik werde regelmässig kontrolliert und die Risse würden beobachtet. Der Tunnel sei aktuell stabil. Das oberste Ziel sei nun, den quellenden Gipskeuper zu bremsen, um die Veränderungen zu stoppen. Ein Kommissionmitglied interessierte in diesem Zusammenhang, ob die geplanten Massnahmen genügend schnell erfolgen können, um eine nachhaltige, irreparable Schädigung des Tunnels zu verhindern. Die Verwaltung führte dazu aus, dass der aktuelle Zeitplan bereits sportlich sei. Würde die laufende Überwachung jedoch zeigen, dass Sofortmassnahmen nötig wären – z. B. grössere Freischneidmassnahmen zur Eliminierung des Drucks – sehe das Gesetz vor, dass dafür rasch die entsprechenden Mittel gesprochen werden könnten.

Von grossem Interesse waren in der Kommission die längerfristigen **Lösungsansätze im Rahmen der Gesamtanierung**. Die Direktion unterstrich, dass der derzeitige Wissensstand zu den geologischen Verhältnissen und den Wasserwegen keine verbindliche Aussage zulasse. Allerdings könne ein breites Spektrum an Massnahmen in Betracht gezogen werden, das von der Umleitung

der Wasserwege über Ersatz des Bodenmaterials bis hin zu quelldämmender Wärmbehandlung reiche. Das erklärte Ziel sei, Methoden und Massnahmen zu finden, um den Tunnel so sanieren zu können, dass er erhalten und künftig mit weniger Aufwand betrieben werden kann. Falls nötig würden jedoch auch weitere Varianten wie beispielsweise eine neue Tunnelführung in die Prüfung und Planung miteinbezogen. Auf Vorschlag aus den Reihen der Kommission wurde stillschweigend beschlossen, **Beschlussziffer 2 des Landratsbeschlusses** um ebendiese Variantenstudien zu ergänzen:

*2. Für die Planung der Gesamtsanierung und **allfälliger Variantenstudien** des Chienbergtunnels/Umfahrung A22 Sissach (Phase: Vorstudie, SIA Phase 21) wird eine neue einmalige Ausgabe von 14'690'000 Franken mit einer Kostengenauigkeit von  $\pm 10$  % bewilligt.*

Betreffend die **Ausgabenbewilligung** erkundigte sich ein Kommissionsmitglied, weshalb mit Beschlussziffer 2 CHF 14,69 Mio. beantragt würden, während in der Landratsvorlage von CHF 14,89 Mio. die Rede sei. Die Direktion erläuterte dazu, dass für die vorgezogene Projektierung und Begleitung der Bohrkampagne bereits eine Ausgabe in der Höhe von CHF 0,2 Mio. bewilligt wurde.

Ein anderes Kommissionsmitglied schlug ausserdem vor, dass rund die Hälfte der Ausgabenbewilligungen, die mit Ziffer 1 und 2 beantragt werden – CHF 15 Mio. – über die vom Landrat 2021 bewilligte Ausgabenbewilligung für den Werterhalt der Kantonsstrasse 2022–2025 in der Höhe von CHF 116 Mio. ([2021/174](#)) finanziert werden könnte. Begründet wurde der Vorschlag damit, dass nicht realistisch sei, dass in den Jahren 2024 und 2025 alle Unterhaltsprojekte umgesetzt würden. Entsprechend werde die Ausgabenbewilligung ohnehin nicht ausgeschöpft. Überdies gebe der Kanton für den Unterhalt der Kantonsstrassen sowieso zu viel Geld aus. So zeige etwa der Infra Suisse Bericht vom November 2023, dass die Kosten von Basel-Landschaft pro Kilometer Kantonsstrasse im kantonalen Vergleich am fünfthöchsten seien. Die Direktion verwies hinsichtlich des Vorschlags, einen Teil der Ausgabenbewilligung über die Ausgabenbewilligung für den Werterhalt der Kantonsstrassen 2022–2025 zu finanzieren, auf § 37 Abs. 1 des Finanzhaushaltsgesetzes ([SGS 310](#)), wonach eine Ausgabenbewilligung zum Eingehen von finanziellen Verpflichtungen für bestimmte Aufgaben oder Vorhaben bis zum bezeichneten Betrag ermächtigt. Entsprechend belaste das Tiefbauamt jeder Ausgabenbewilligung nur jene Kosten, für deren Aufgaben oder Projekte sie eingeholt wurde. Nur so seien eine nachvollziehbare Kostenverfolgung möglich und Mehr- oder Minderkosten erkennbar. Des Weiteren werde die Ausgabenbewilligung für den Werterhalt gemäss aktueller Planung ausgeschöpft. Zu den im Infra Suisse Bericht genannten Kosten pro Kilometer Kantonsstrasse erklärte die Verwaltung, dass die Vergleichbarkeit zwischen den Kantonen schwierig sei. Bei der Art und Weise wie der Zustand einer Strasse aufgenommen werde gebe es einerseits relativ grosse Spielräume, andererseits sei der Aufwand je nach lokalen Begebenheiten der Strassen sehr verschieden (städtisches oder ländliches Umfeld etc.). Gemäss VSS-Norm sollten 1,8 % bis 2,6 % des Wiederbeschaffungswerts in die Erhaltung der Strassen investiert werden, wobei nicht nur der Werterhalt, sondern auch Verbesserungen wie Velostreifen oder behindertengerechte Bushaltestellen zur Erhaltung gezählt würden. Wie die Berechnungen auf der Grundlage von Daten aus dem Jahr 2005 zeigen, werden in Basel-Landschaft 2,26 % des damaligen Wiederbeschaffungswert investiert. Würden die seither erfolgten Preissteigerungen berücksichtigt, käme man wohl eher näher bei 2 % zu liegen. Der Kanton Basel-Landschaft bewege sich somit im vernünftigen Mittelfeld.

Abschliessend diskutierte die Kommission noch darüber, weshalb der **Bund** den Chienbergtunnel / Umfahrung Sissach 2020 nicht übernommen habe und ob entsprechende Übergabeverhandlungen wieder aufgenommen werden könnten. Beim Chienbergtunnel handelt es sich um den einzigen Teil der A22 und das einzige Stück **Hochleistungsstrasse** im Kanton Basel-Landschaft, das immer noch dem Kanton gehört. Die Direktion erklärte dazu, dass die Übernahme anhand verschiedener Kriterien erfolgte (z. B. Anschluss Kantonshauptort ans Nationalstrassennetz). Bereits für die Übernahme des A22-Abschnitts Sissach–Liestal habe es keine spezifischen Kriterien gegeben und gemäss den Unterlagen sei dieses Übernahme aus «übrigen Gründen» erfolgt. Der Bund sei unter den gegebenen Voraussetzungen schon damals nicht an einer Übernahme des Tunnels interessiert gewesen und werde es wohl auch heute nicht sein.

### **3. Antrag an den Landrat**

Die Bau- und Planungskommission beantragt dem Landrat mit 13:0 Stimmen Zustimmung zum von ihr geänderten Landratsbeschluss.

04.06.2024 / pw

#### **Bau- und Planungskommission**

Thomas Eugster, Präsident

#### **Beilage**

- Entwurf Landratsbeschluss (von der Kommission geändert)

## **Landratsbeschluss**

### **betreffend A22 Umfahrung Sissach – Ausgabenbewilligung für die Planung und Realisierung der baulichen Unterhaltmassnahmen sowie für die Planung der Vorstudie für die Gesamtsanierung des Chienbergtunnels**

vom Datum wird durch die LKA eingesetzt.

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für die Planung und Realisierung der baulichen Unterhaltmassnahmen, um den Betrieb des Chienbergtunnel bis zur Gesamtsanierung weiterhin zu gewährleisten, wird eine neue einmalige Ausgabe von 11'890'000 Franken mit einer Kostengenauigkeit von  $\pm 10\%$  bewilligt.
2. Für die Planung der Gesamtsanierung und allfälliger Variantenstudien des Chienbergtunnels / Umfahrung A22 Sissach (Phase: Vorstudie, SIA Phase 21) wird eine neue einmalige Ausgabe von 14'690'000 Franken mit einer Kostengenauigkeit von  $\pm 10\%$  bewilligt.
3. Die Ziffern 1 und 2 des vorliegenden Landratsbeschlusses unterstehen der fakultativen Volksabstimmung gemäss § 31 Abs. 1 Bst. b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft.

Liestal, Datum wird durch die LKA eingesetzt.

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: