

Beschluss des Landrats vom 17.11.2022

Nr. 1803

4. Ausgabenbewilligung für die bauliche und sicherheitstechnische Instandsetzung des Tunnels Schürholden–Elbisgraben

2022/496; Protokoll: gs

Die Deponieanlagen Elbisgraben und Höli werden durch einen einspurigen, rund 630 Meter langen Tunnel erschlossen, sagt Kommissionspräsident **Urs Kaufmann** (SP). Die Fahrt durch den Tunnel erfolgt wechselseitig im Einbahnverkehr. Die Zufahrt hat den Status einer öffentlichen Strasse und nicht einer Werkstrasse, weil eine Zugangskontrolle aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens nicht möglich ist (durchschnittlich 150 Lastwagen pro Tag im Jahr 2020, bis zu 300 zu Spitzenzeiten). Wegen der fehlenden Zugangskontrollen kommen die gesetzlichen Bestimmungen, Normen und Regelwerke von öffentlichen Strassen zur Anwendung.

Ursprünglich ging man von einer Nutzungsdauer der Deponieanlage Elbisgraben grosso modo bis ins Jahr 2035 aus. Aufgrund von Abfallvermeidungsmassnahmen und anderer geänderter Rahmenbedingungen (etwa dem Deponierungsverbot für brennbare Abfälle) wurde die Betriebsdauer inzwischen bis ins Jahr 2050 verlängert. Danach braucht es eine Überwachung der Deponie für maximal weitere 50 Jahre. Der Tunnel wird darum, wenn auch mit deutlich weniger Verkehr, noch maximal bis ins Jahr 2100 gebraucht. Die beiden Deponieanlagen verfügen über keine weitere Zufahrt.

Der Tunnel muss aus baulicher und sicherheitstechnischer Sicht instandgesetzt werden. Der künftige Weiterbetrieb der aktuell geschlossenen Deponie Höli hat auf diese Entscheide und diese Sanierung keinen Einfluss. Die Entsorgung der Rückstände der regionalen Verbrennungsanlagen ist in jedem Fall sicherzustellen. Das findet im Elbisgraben statt. Der Tunnel wurde im Jahre 1980/81 erstellt und musste in den Jahren 1995/1996 und 2008/2009 in zwei Abschnitten aufgrund des instabilen Gesteins und diverser Fälle von Wassereindringung lokal verstärkt werden. Auf einer Länge von 172 Metern fehlen diese Verstärkungsmassnahmen heute noch – und sind jetzt entsprechend auszuführen. Auch in Bezug auf die heute geltenden Sicherheitsanforderungen weist der rund vierzigjährige Tunnel zudem grosse Defizite auf.

Durch bauliche Instandsetzungsmassnahmen analog den Jahren 1995 bzw. 2008 können die heute geltenden Anforderungen nicht erfüllt werden. Als alternative Lösungsvarianten wurde nebst der Querschnittsvergrösserung des bestehenden Tunnels auch der Bau eines neuen Tunnels geprüft. Die Kosten belaufen sich je nach Variante bis CHF 75 Mio. Unter Abwägung der Vor- und Nachteile wurde die Lösung mit den tiefsten Kosten gewählt, bei welcher der bestehende Tunnel gerade ausreichend instandgesetzt wird. Die vorgeschlagene Variante entspricht nicht in allen Belangen den Anforderungen eines üblichen, öffentlich zugänglichen Strassentunnels gemäss Normen und Regelwerken. Ein tieferer Standard ist aber möglich, wenn mittels einer risikobasierten Massnahmenplanung nachgewiesen werden kann, dass ein genügendes Sicherheitsniveau erreicht wird. Aus baulicher Sicht wird der bisher noch nicht sanierte Bereich des Tunnelgewölbes mit den gleichen Massnahmen wie im Jahre 1995/96 gesichert. Über die ganze Tunnellänge werden zudem die Entwässerung sowie der Asphaltbelag der Fahrbahn erneuert sowie ein Kabelrohrblock im Tunnel erstellt. Weiter werden eine Brandmeldeanlage und eine Videoanlage zur Überwachung installiert. Die Ausgabe für diese Instandsetzung des Tunnels beläuft sich auf CHF 9,9 Mio. (exkl. MwSt., Kostengenauigkeit +/- 10 %). Die Finanzierung erfolgt über die Gebühreneinnahmen der Deponieanlage.

Eintreten war in der Kommission unbestritten. Die Vorlage stiess in der Kommission grundsätzlich auf Zustimmung. Ein Kommissionsmitglied sagte, die Sanierung sei dringend notwendig, was ersichtlich sei, wenn man durch den Tunnel fahre. Ein Thema war auch, wie die angesprochene Fi-

finanzierung funktioniert. Es wurde der Kommission nachgereicht – das steht auch nicht in ihrem Bericht –, dass man der Höli AG für die Benutzung der Zufahrtsstrasse und des Tunnels CHF 0.60 exkl. MwSt. pro Tonne angeliefertes Material verrechnet. Dieser Betrag wurde 2009 in einem Vertrag mit der Höli AG ausgehandelt. Seit Mai 2010 bis August 2022 sind insgesamt 6,5 Millionen Tonnen Material angeliefert worden – daraus ergeben sich Benutzungsgebühren für die Zufahrtsstrasse und den Tunnel von CHF 3,9 Mio. ergeben. Damit wird der Unterhalt – Sanierungen, Schneeräumungen, Reinigung etc. – mitfinanziert. Die Abfertigung, die Wägung, die Eingangskontrolle und die Einbringung sind nochmals etwas Anderes – das wird separat verrechnet. Rückblickend sagt die Verwaltung, dass der damals ausgehandelte Betrag von CHF 0.60 realistisch und für beiden Seiten fair ist. Es gebe keinen Anlass, an dieser Vergütung etwas zu ändern. Die Kommission beantragt dem Landrat einstimmig mit 12:0 Stimmen, dem unveränderten Landratsbeschluss zuzustimmen.

://: Eintreten ist unbestritten.

– *Detailberatung Landratsbeschluss gemäss Kommission*

Keine Wortmeldungen.

– *Rückkommen*

Es wird kein Rückkommen verlangt.

– *Schlussabstimmung*

://: Mit 76:1 Stimmen wird dem Landratsbeschluss zugestimmt.

Landratsbeschluss

betreffend Ausgabenbewilligung für die bauliche und sicherheitstechnische Instandsetzung des Tunnels Schürholden–Elbisgraben

vom 17. November 2022

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

- 1. Für die Instandsetzung des Tunnels Schürholden – Elbisgraben wird eine neue einmalige Ausgabe von 9'900'000 Franken (exkl. MwSt.) mit einer Kostengenauigkeit von +/- 10 % bewilligt.*
 - 2. Ziffer 1 dieses Beschlusses untersteht der fakultativen Volksabstimmung gemäss § 31 Abs. 1 Bst. b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft.*
-