

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Sicherheit im Eggflue-Tunnel

2017/164

vom 29. April 2019

1. Ausgangslage

Am 4. Mai 2017 reichte Rolf Blatter die Motion 2017/164 «Sicherheit im Eggflue-Tunnel» ein, welche vom Landrat am 2. November 2017 als Postulat überwiesen wurde. Darin wird der Regierungsrat aufgefordert, zu prüfen und zu berichten, wie die Sicherheit der Fahrzeuglenker durch eine verbesserte Sicherheit der Tunnelinfrastruktur möglichst rasch erhöht werden kann.

Als Begründung für den Vorstoss werden die Unfälle genannt, die sich im Eggflue-Tunnel immer wieder ereignen, wobei im Jahr 2017 sogar ein Todesopfer zu beklagen war. Zudem sorgten die mikroklimatischen Bedingungen im Tunnel dafür, dass die Scheiben beschlagen. Weiter wird die Signalisierung bzw. Spurtrennung im Tunnel als ungenügend erachtet.

In seiner Antwort führte der Regierungsrat aus, welche möglichen Sofortmassnahmen getroffen werden könnten. Die Unfallanalyse von 2008 – 2017 zeigte, dass es keine örtliche Häufung von Unfällen gibt, sondern diese auf die ganze Strecke verteilt sind. Zugleich wird betont, dass die Unfallrate tiefer ist als auf den Auto- und den Hauptstrassen ausserorts (Durchschnittswerte Gesamtschweiz).

Im Rahmen einer Intervention im Jahr 2012 wurden erste Massnahmen getroffen. Mit einer weiteren Intervention im Jahr 2024 wären Massnahmen im Umfang von CHF 11,7 Mio. geplant gewesen, welche unter anderem auch den Scheibenbeschlag vermindern sollten. Nach der Übergabe der A18/H18 an den Bund im Jahr 2020 ist der Kanton jedoch nicht mehr für den Eggflue-Tunnel zuständig. Mit einer Sofortmassnahme (Kosten: CHF 1,5 Mio.) könnte die Lüftung aber noch unter Ägide des Kantons zeitnah optimiert werden.

Für die Spurtrennung wurden verschiedene Varianten sowie deren Vor- und Nachteile aufgezeigt. Dabei hat sich der Regierungsrat für eine Doppellinie mit Reflektoren entschieden. Diese wird im 2. Quartal 2019 umgesetzt. Bestätigt das vorgesehene Monitoring die positive Wirkung der Doppellinie mit Reflektoren, wird dies auch im Chienbergtunnel so ausgeführt.

Der Regierungsrat beantragt die Abschreibung des Postulats.

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

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Kommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 21. Februar und 28. März 2019 beraten. Begleitet wurde die Kommission von Regierungsrätin Sabine Pegoraro, BUD-Generalsekretärin Katja Jutzi, Kantonsingenieur Drangu Sehu und Roman Bergamin, stellvertretender Leiter Verkehrstechnik des Tiefbauamts.

2.2. Eintreten

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

2.3. Detailberatung

Die Kommission zeigte sich mit der Beantwortung des Postulats zufrieden und begrüßte die gewählte Lösung, eine Doppellinie mit Reflektoren zu ziehen. So gab es nur wenige offene Fragen.

Die Kommission nahm zur Kenntnis, dass die Anzahl Unfälle ausserhalb der Tunnel höher ist als innerhalb. Die Verwaltung erläuterte, dass viel Geld in die Tunnelsicherheit investiert werde, obwohl die Probleme bzw. die Unfallgefahr auf offener Strecke objektiv gesehen viel grösser ist. Ein Grund dafür sind «ablenkende» Faktoren wie Eis, Busse, Velofahrende und Fussgänger, die in einem Tunnel nicht vorhanden sind. Ein Tunnel wird subjektiv als gefährlicher erachtet, weil dieser nicht sofort verlassen werden kann, die Geschwindigkeit hoch ist und die Tragweite eines Unfalls unter Umständen grösser ist als auf offener Strasse. Ein Kommissionsmitglied hielt aber auch fest, dass es teuer sei, die Fluchtmöglichkeiten sicherzustellen.

Die Frage seitens Kommission nach der Ursache für den Scheibenbeschlag konnte die BUD nicht beantworten. Das Problem ist im ASTRA-Tunnel Isla-Bella im Graubünden noch schwerwiegender, aber auch dort kann die Ursache nicht geklärt werden – trotz mikroklimatischer Untersuchungen, wie sie auch im Eggflue-Tunnel durchgeführt wurden. Für das Jahr 2024 wären Massnahmen wie die Optimierung der Beleuchtung und der Lüftung geplant gewesen; dies hätte auch den Scheibenbeschlag minimieren können. Weil das ASTRA per 1.1.2020 den Eggflue-Tunnel übernimmt, jedoch andere Prioritäten hat, wird die Umsetzung der Optimierungsmassnahmen voraussichtlich nicht so rasch erfolgen. Somit kann der Kanton nur noch im Jahr 2019 selber Massnahmen umsetzen; er wird eine Optimierung der Lüftung angehen. Dies kann im Rahmen der Unterhaltsarbeiten erfolgen, wie die BUD festhielt.

Die Kommission begrüßte die geplanten Rüttelmarkierungen, welche gegen den «Sekundenschlaf» wirken. Wegen der höheren Unfallrate im Chienbergtunnel müsste dieser *zuerst* mit Reflektoren versehen werden. Es sei nicht verständlich, weshalb damit zugewartet werde. Die Verwaltung erklärte sich bereit, die Massnahmen bezüglich Markierung auch im Chienbergtunnel umzusetzen und damit nicht drei Jahre zuzuwarten. Die Kommission stimmte der entsprechenden Empfehlung mit 12:0 Stimmen bei einer Enthaltung zu. Die BUD sicherte zu, im Rahmen des nächsten Unterhalts-Intervalls die Massnahmen umzusetzen.

3. Beschluss der Bau- und Planungskommission

Die Kommission beschliesst mit 12:0 Stimmen ohne Enthaltung, das Postulat 2017/164 abzuschreiben.

29.04.2019 / ps

Bau- und Planungskommission

Urs Kaufmann, Präsident