

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

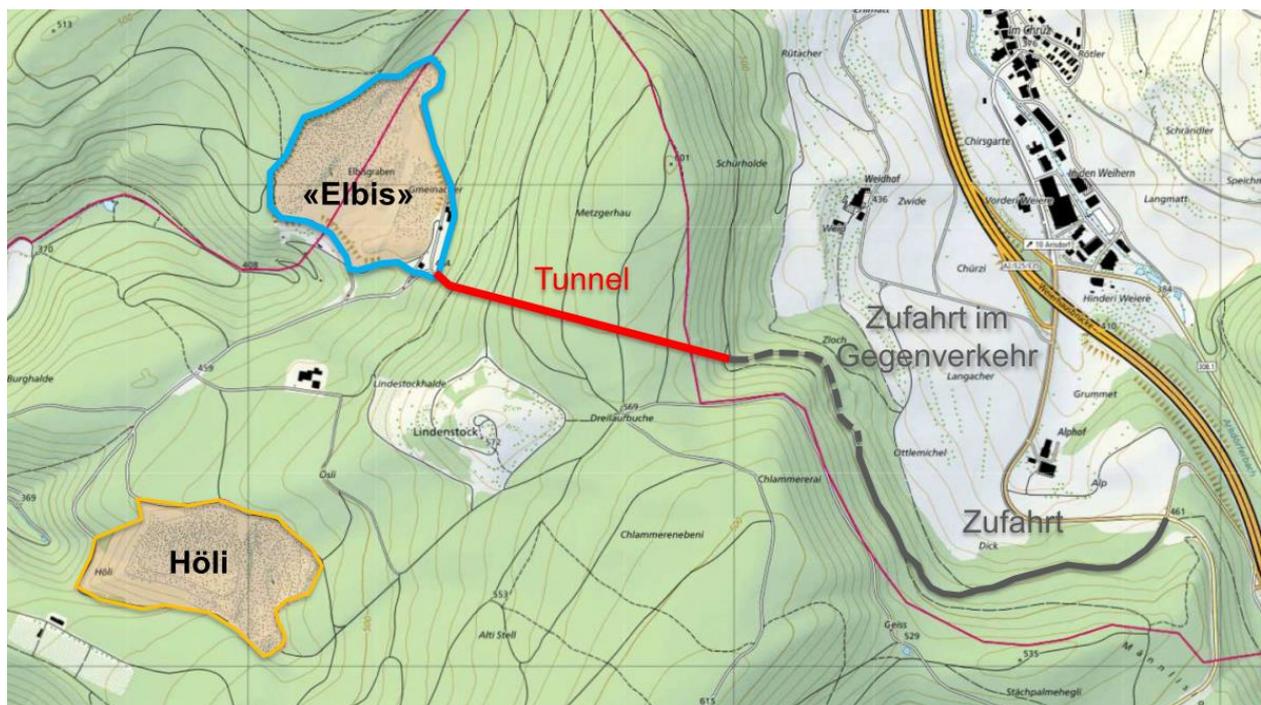
betreffend Ausgabenbewilligung für die bauliche und sicherheitstechnische Instandsetzung des Tunnels Schürholden–Elbisgraben

2022/496

vom 4. November 2022

1. Ausgangslage

Die Deponieanlage Elbisgraben und die Deponie Höli werden durch einen einspurigen, rund 630 Meter langen Tunnel erschlossen. Die Zufahrt erfolgt sowohl durch den Tunnel als auch auf einer rund 380 Meter langen offenen Zufahrtsstrecke wechselseitig im Einbahnverkehr. Die offene Strecke und der Tunnel haben den Status einer öffentlichen Strasse und nicht einer Werkstrasse. Dies weil eine Zugangskontrolle aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens nicht praktikabel ist (durchschnittlich 150 Lastwagen pro Tag im Jahr 2020, bis zu 300 zu Spitzenzeiten). Demzufolge kommen die gesetzlichen Bestimmungen, Normen und Regelwerke von öffentlichen Strassen zur Anwendung.



Ursprünglich ging man von einer Nutzungsdauer der Deponieanlage Elbisgraben bis ins Jahr 2035 aus. Aufgrund von Abfallvermeidungsmassnahmen und gesetzlichen Rahmenänderungen (Deponierungsverbot für brennbare Abfälle) wurde inzwischen die Betriebsdauer bis ins Jahr 2050 mit einer anschliessenden Nachsorgedauer von maximal 50 Jahren verlängert. Der Tunnel wird folglich, wenn auch mit deutlich weniger Verkehr, noch maximal bis ins Jahr 2100 genutzt. Die Deponieanlage Elbisgraben und die Deponie Höli verfügen über keine weitere Zufahrt.

Unabhängig von einem zukünftigen Weiterbetrieb der aktuell geschlossenen Deponie Höli muss der Tunnel aus baulicher und sicherheitstechnischer Sicht instandgesetzt werden. Die Entsorgung

der Rückstände der regionalen Verbrennungsanlagen ist in jedem Fall sicherzustellen. 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 Wassereindringungen lokal verstärkt werden. Auf einer Länge von 172 Metern fehlen diese Verstärkungsmassnahmen heute noch und sind entsprechend auszuführen. In Bezug auf die heute geltenden Sicherheitsanforderungen weist der rund vierzigjährige Tunnel zudem grosse Defizite auf.

Durch die baulichen Instandsetzungsmassnahmen des Tunnels 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 auf max. CHF 75 Mio. Unter Abwägung der Vor- und Nachteile wurde die Lösung mit den tiefsten Kosten gewählt, bei welcher der bestehende Tunnel aber dennoch auseichend instandgesetzt wird.

Die vorgeschlagene Variante entspricht nicht in allen Belangen den Anforderungen eines üblichen Strassentunnels gemäss Normen und Regelwerken. Ein tieferer Standard ist möglich, wenn mittels einer risikobasierten Massnahmenplanung nachgewiesen werden kann, dass ein hinreichendes Sicherheitsniveau eingehalten ist.

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 wird zudem die Entwässerung sowie der Asphaltbelag der Fahrbahn erneuert und ein Kabelrohrblock in der Tunnelsohle erstellt. Weiter werden eine Brandmeldeanlage und eine Videoanlage zur Überwachung installiert.

Die Ausgabe für die Instandsetzung des Tunnels beläuft sich auf CHF 9,9 Mio. (exkl. MwSt., Kostengenauigkeit +/- 10 %). Die Finanzierung erfolgt über die Gebühreneinnahmen der Deponieanlage.

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

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

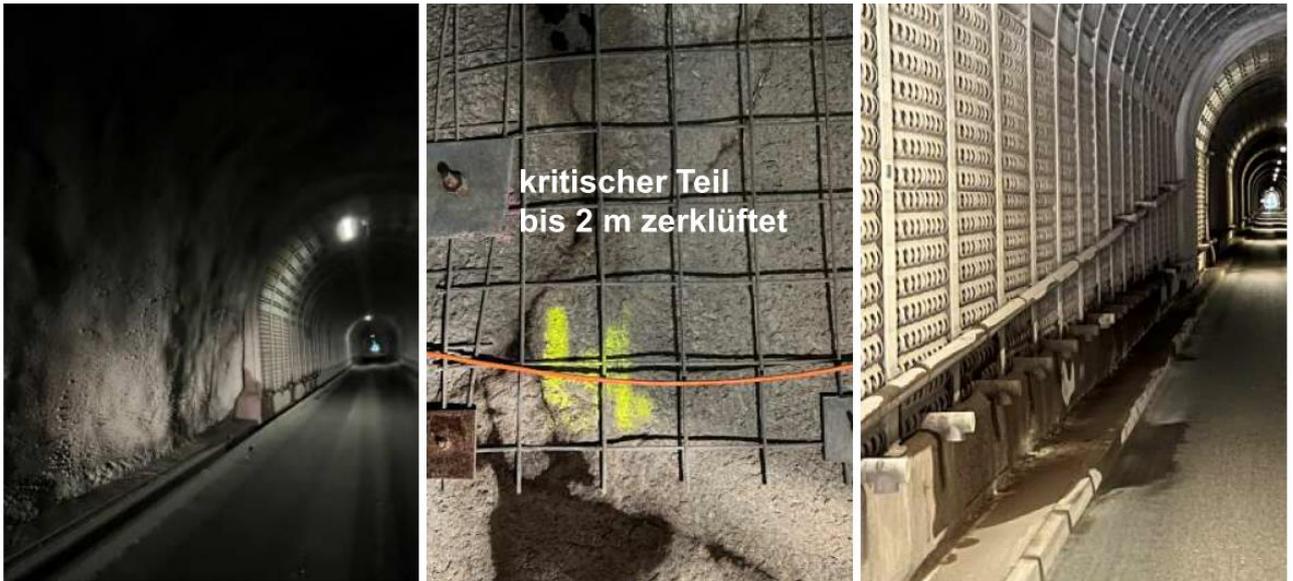
Die Bau- und Planungskommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 22. September und 27. Oktober 2022 beraten. Anwesend waren Regierungsrat Isaac Reber und Katja Jutzi, Generalsekretärin BUD, sowie als Fachvertreter an der ersten Sitzung Pascal Hubmann und Gerhard Koch, Leiter und stellvertretender Leiter Amt für Industrielle Betriebe (AIB).

2.2. Eintreten

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

2.3. Detailberatung

Die Vorlage stiess in der Kommission grundsätzlich auf Zustimmung. Ein Kommissionsmitglied äusserte, die Sanierung sei dringend notwendig, was ersichtlich sei, wenn man durch den Tunnel fahre. Ein anderes Kommissionsmitglied äusserten den Wunsch, dass der Detaillierungsgrad der Kosten bei einem solchen Betrag höher sein sollte, worauf eine entsprechende Kostenaufteilung nachgeliefert wurde. Weiter erachtete ein Kommissionsmitglied die Kosten als hoch, da der Tunnel nicht von der Bevölkerung genutzt werde und fragte nach der Notwendigkeit der Sanierung. Dazu hielt die Verwaltung fest, Hangwasser und Zerklüftungen stellten ein Problem dar. Zudem wäre ein Brand verheerend. Einmal habe ein Lastwagen im Tunnel Feuer gefangen, und der Fahrer sei so rasch als möglich aus dem Tunnel gerannt, was das einzig Richtige sei. Die Verwaltung bestätigte auf eine entsprechende Frage hin, dass der Brandschutz aktuell nicht geregelt sei. Weiter könnte beim Rahmen der Sanierung die Erschliessung mit Wasser ermöglicht und die Stromversorgung verbessert werden. Ausserdem müssten die neuesten Sicherheitsstandards umgesetzt werden, sobald etwas erneuert werde; dies sei auch bei Kläranlagen ein Thema.



Weitere Fragen stellten sich zu den in den 90er Jahren getroffenen Massnahmen – einerseits, ob diese weitergeführt würden und andererseits, weshalb diese damals nicht zu Ende geführt worden seien. Die Verwaltung erklärte, die bereits umgesetzten Massnahmen dienten als Orientierung. Zur zweiten Frage wurde ausgeführt, dass nur an denjenigen Stellen Massnahmen umgesetzt worden seien, wo es am nötigsten war. Auf die Frage, ob das Gestein Überraschungen bergen könnte, verwies die Direktion darauf, dass es sich um einen bestehenden Tunnel handle, bei dem keine grossen Überraschungen zu gewärtigen sein sollten. Bei der Erneuerung der Fahrbahn handle es sich um klassischen Strassenbau und nicht um Tunnelbau.

Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich nach der Finanzierung. Dazu führte die Direktion aus, die Finanzierung erfolge durch den Erlös aus den Gebühren. Dies ähnlich wie bei Kläranlagen und Mischwasserbecken, die über die Abwassergebühren finanziert werden.

3. Antrag an den Landrat

Die Kommission beantragt dem Landrat einstimmig mit 12:0 Stimmen, dem unveränderten Landratsbeschluss zuzustimmen.

04.11.2022 / ps

Bau- und Planungskommission

Urs Kaufmann, Präsident

Beilage

- Landratsbeschluss (unveränderter Entwurf)

Landratsbeschluss

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

vom **Datum wird durch die LKA eingesetzt.**

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.

Liestal, **Datum wird durch die LKA eingesetzt.**

Im Namen des Landrats

Die Präsidentin:

Die Landschreiberin: