



Vorlage an den Landrat**Schriftliche Beantwortung der Interpellation 04/028 der SP-Fraktion:
Quell- und Preishebungen beim Chienbergtunnel**

Vom 18. Mai 2004

Am 5. Februar 2004 reichte die SP-Fraktion folgende Interpellation ein:

Vor einer Woche wurde die Öffentlichkeit darüber informiert, dass der Bau des Chienberg-Tunnels statt 180 Mio. CHF 300 bis 350 Mio. CHF kosten wird.

Diese eklatante Kostenüberschreitung hat Konsequenzen, die weit über den Bau der Umfahrung Sissach hinausreichen. Deshalb stellen sich verschiedene Fragen um deren Beantwortung wir den Regierungsrat bitten.

1. *Welche Erkenntnisse über die geologischen Problemstellen lagen zum Zeitpunkt der politischen Entscheidungen von Parlament und Volk vor und wie wurden diese den EntscheidungsträgerInnen kommuniziert?*

Antwort: Bereits in frühen Projektphasen wurden mehrere geologische Erkundungsbohrungen durchgeführt, um die geologische Situation abzuklären. 1991 zum Zeitpunkt der Kreditgenehmigung durch den Landrat lag das Vorprojekt mit Aussagen über die Geologie auf der ganzen Tunnellänge vor. In der seinerzeitigen Landratsvorlage zur Kreditgenehmigung ist die Durchquerung des quellfähigen Anhydrits aufgeführt.

2. *An der Medienorientierung ist ausgeführt worden, dass aufgrund der Kenntnis der Problematik des Gipskeupers schon 1999 verschiedene Massnahmen und Varianten gegen Quellhebungen erwogen worden sind. Weshalb hat man sich damals für die durchgeführte Variante entschieden, die sich nun als ungenügend erwiesen hat?*

Antwort: Die Ausgestaltung des Tunnelprofils wurde im Wissen (auch Erfahrungen Belchentunnel) um die durch das Quellen des Gipskeupers entstehenden Drücke entsprechend ausgelegt. Betreffend Hebungsproblematik siehe Antworten auf die Zusatzfragen.

3. *Welche Rolle spielten bei der Variantenwahl die Ergebnisse der geologischen Untersuchungen? Welche Rolle spielten finanzpolitische Überlegungen?*

Antwort: Für die Variantenwahl waren weniger geologische Erkenntnisse massgebend, da Gipskeuperschichten ohnehin durchfahren werden mussten. Vielmehr waren die möglichen Angriffspunkte, die daraus resultierende Tunnellänge und Grundwasserprobleme Kriterien.

4. *Zu welchem Zeitpunkt wurde, seit dem Tagbruch vor zwei Jahren, ersichtlich, dass ein Zusatzkredit erforderlich sein würde? Wann wurden die Bau- und Planungskommission und die Finanzkommission darüber informiert?*

Antwort: Bis zum Tagbruch gaben die Endkostenprognosen keine Hinweise auf wesentliche Kostenüberschreitungen. Die aus dem Tagbruch resultierenden Kosten konnten für sich allein noch kein Thema für einen Zusatzkredit sein, weil sie nicht vermieden werden konnten und zudem möglicherweise aus Haftungsgründen teilweise durch andere zu begleichen. Die Mehrkosten aufgrund von Massnahmen zur Erhöhung der Tunnelsicherheit (ca. 14. Mio. Franken) gaben hingegen Anlass zur Orientierung der landrätlichen Bau- und Planungskommission anlässlich deren Sitzung vom 22. August 2002. Dort wurde seitens BUD die Meinung vertreten, aufgrund der gebundenen Ausgaben auf eine Zusatzkreditvorlage verzichten zu können. Man hat es aber der Kommission überlassen, allenfalls einen Zusatzkredit zu verlangen. Dies war dann nicht erfolgt.

5. *In welchem Ausmass ist der Bund bereit, sich an den entstandenen Mehrkosten zu beteiligen?*

Antwort: Grundsätzlich richtet der Bund an die Umfahrung Sissach als Bestandteil des subventionsberechtigten Hauptstrassennetzes Beiträge von 62 % (=aktueller Beitragssatz für den Kanton BL) der Kosten aus. Zur Zeit finden mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) Verhandlungen statt über die Beitragsberechtigung der diversen Mehrkosten, wobei insbesondere Teuerungsanteile strittig sind. Der Regierungsrat geht davon aus, dass sich der Bund namentlich an den aus den Massnahmen zur Bewältigung der Hebungen entstehenden Kosten im ordentlichen Rahmen beteiligen wird.

6. *Mit welchen weiteren Kosten durch Schadenersatzansprüche von betroffenen privaten Liegenschaftsbesitzern ist zu rechnen?*

Antwort: Bis heute sind keine klar auf die Hebungen zurückzuführenden Schäden an Gebäuden aufgetreten. Die bisher festgestellten Schäden stammen aus der Ausbruchphase, wo es zu Setzungen gekommen ist. Derartige Schäden wurden abschnittsweise bereits zu Lasten der Umfahrung behoben. Das Tiefbauamt hat dafür eine Bauherrenhaftpflichtversicherung für den Kantonsanteil (der Bund versichert sich nicht) abgeschlossen.

7. *Welche zusätzlichen, wiederkehrenden Betriebskosten entstehen durch die neue Lösung?*

Antwort: Nach rund 25 Jahren wird bei gleich bleibender Hebungsentwicklung der lokale Ersatz des Knautschmaterials notwendig werden. Es ist schwierig, heute diese Kosten anzugeben, da je nach Quellentwicklung eine kleinere oder grössere Strecke betroffen sein kann. Die Kosten für die allfällige Wiederherstellung der Knautschzone werden nur einen Bruchteil der Erstellungskosten der gesamten Massnahme ausmachen. Laufende Kosten fallen hingegen an für das noch im Detail zu definierende Mess- und Beobachtungsprogramm im Tunnel und an der Oberfläche.

8. *Wie hoch wären die Kosten einer eventuellen Baueinstellung?*

Antwort: Die Kosten einer Baueinstellung kämen dem Kanton höher zu stehen als die Fertigstellung. Zum Einen müssten zweistellige Millionenbeträge aufgewendet werden für den Rückbau nicht benötigter Projektteile und insbesondere für Massnahmen zur Sicherung des Bauwerks (Einbruch, Eindämmung der Hebungen an der Oberfläche mit möglichen Folgeschäden). Zum Anderen müssten nach Gesetz die bisherigen Bundesbeiträge (120 Mio. Franken) zurückbezahlt werden, da es sich dann um eine "Zweckentfremdung" handeln würde.

9. *Welche Konsequenzen haben die entstandenen Mehrkosten für die Investitionspolitik des Kantons? Können die Mehrkosten im Bereich des Strassenbaus aufgefangen werden? Welche zeitlichen Verschiebungen oder Abstriche ergeben sich dabei für weitere anstehende Strassenbauprojekte?*

Antwort: Der Kantonsanteil der Mehrkosten soll im Bereich der Strasseninfrastruktur aufgefangen werden. Eine eventuelle Minderbeteiligung des Bundes müsste innerhalb des Gesamtprogramms des Kantons aufgefangen werden. Infolge der Vorgaben aus dem Projekt "Generelle Aufgabenüberprüfung" (GAP) sind die Nettoinvestitionen für die Strasseninfrastruktur mittelfristig auf 40 Mio. Fr./Jahr zu beschränken. Dies bedeutet, dass Projekte ohne Zusammenhang mit Erhaltung in den nächsten Jahren sistiert oder zeitlich hinausgeschoben werden müssen. Für grosse Projekte muss die Finanzierung abgeklärt werden.

10. *Welche Konsequenzen ergeben sich im Hinblick auf die künftige Tunnelbaupolitik? Ist der Regierungsrat bereit, im Lichte der neuen Situation die Erstellung einer dritten Belchenröhre neu zu beurteilen?*

Antwort: Bei Grossinfrastrukturbau ist es üblich, dass projektbezogen die Risiken abgeschätzt und bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt werden. Dies ist im Rahmen des Sanierungstunnels Belchen erfolgt. Die Ergebnisse dieser Beurteilungen (Nutzwertanalyse, Kosten/Nutzen, Nachhaltigkeitsüberprüfung) sind positiv. Beim Belchen kann zudem auf reale Erfahrungen der bestehenden Tunnelröhren abgestützt werden. Aus obigen Gründen ist neben den ordentlichen Projekt-Phasen bezogenen Überprüfungen und entsprechenden Freigaben keine zusätzliche Beurteilung erforderlich.

Mit Schreiben vom 22. Februar 2004 an Frau Regierungsrätin Elsbeth Schneider-Kenel stellte Fraktionspräsident R. Brassel aufgrund an ihn anonym zugestellten Briefkopien folgende Zusatzfragen, deren Beantwortung ihm im Rahmen der Interpellationsbeantwortung zugesichert wurde:

- A) *Welcher Art waren die Warnungen vor Quellhebungen im Bereich Wilimatt im Winter 1998/99?*

Antwort: Im Rahmen der Ausschreibung für den Tunnelbau wurden Unternehmervarianten eingereicht, welche man Prof. Kovári von der ETHZ zur Beurteilung unterbreitete. In seiner Stellungnahme machte dieser zusätzlich auf die Gefahr der Hebungen aufmerksam. In der Folge wurden mittels Modellrechnungen mögliche Hebungen beurteilt und Massnahmen ausgearbeitet. Die Vergabe der Arbeiten wurde vorerst sistiert mit Inkaufnahme einer Verzögerung und die drei erstplatzierten Arbeitsgemeinschaften zu Zusatzofferten eingeladen.

- B) *Welche Mehrkosten wären in den drei gemäss Schreiben TBA vom 4.2.1999 zu offerierenden Varianten entstanden?*

Antwort: Die Offerten für die zusätzlichen Massnahmen beliefen sich auf knapp zwei Millionen Franken für eine Strecke von 230 m. Aus heutiger Sicht lässt sich sagen, dass die damals vorgesehenen Massnahmen nicht genügt und das Problem nur kurzfristig gelöst hätten.

- C) *Wie viel teurer sind die Mehrkosten, die dadurch entstanden, dass die Alternativvariante erst jetzt realisiert wird?*

Antwort: Die Alternativvariante von früher hätte bereits nach wenigen Jahren zu einer Stilllegung und Sanierung des Tunnels geführt. Sie kann deshalb mit den jetzigen Massnahmen weder in der Art der Konstruktion noch in der Wirkung verglichen werden. Ein aussagekräftiger Kostenvergleich kann auf dieser Basis nicht erstellt werden.

D) *Auf welcher Stufe ist anfangs 1999 entschieden worden, dass keine der Alternativen, sondern das ursprüngliche Projekt realisiert werden sollte?*

Antwort: Anfang 1999 ist noch nicht entschieden worden. Die zusätzlichen Massnahmen sind als Optionen in den Werkvertrag aufgenommen worden. Im damaligen Erläuterungsbericht zur Arbeitsvergabe zuhanden des Regierungsrates ist über das Problem orientiert und die zusätzlichen Kosten sind ausgewiesen worden. Dort wurde auch ausgeführt, dass sich im Laufe der Bauarbeiten zeigen müsse, ob diese Massnahmen zum Tragen kommen.

E) *Wann ist dieser Entscheid gefallen und aufgrund welcher Grundlagen?*

Antwort: Der Entscheid auf Verzicht ist anlässlich der Projektkoordinationssitzung vom 1. März 2001 unter Leitung des Kantonsingenieurs gefallen. Zitat aus dem Protokoll: "Mit zusätzlichen Bohrungen aus dem Pilotstollen konnte das Quellpotential präziser bestimmt und die Tunnelprofile berechnet werden. Aufgrund der Resultate kann festgehalten werden, dass zusätzliche Massnahmen, wie sie im Werkvertrag des Unternehmers als Option vorgesehen sind, nicht notwendig werden."

F) *Wurden gegen diesen Grundsatzentscheid irgendwelche Vorbehalte vorgebracht?*

Antwort: Nein.

G) *Wurden damals die Versicherungsverträge der neu entstandenen Risikosituation angepasst?*

Antwort: Es bestand keine neu Risikosituation, indem die prognostizierten Hebungen kleiner waren, als die ursprünglich angenommenen (und auch aufgetretenen) Setzungen verursacht durch den Vortrieb.

Liestal, 18. Mai 2004

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident: Straumann

Der Landschreiber: Mundschin