



Vorlage an den Landrat

Schriftliche Beantwortung der schriftlichen Anfrage 04/039 der Grünen Fraktion: Wie weiter mit dem Chienbergtunnel?

Vom 18. Mai 2004

Am 5. Februar 2004 reichte die Grüne Fraktion folgende schriftliche Anfrage ein:

An einem Medienanlass am 28. Januar 2004 wurde die Öffentlichkeit über die massiven zutage getretenen Probleme beim Bau des Chienbergtunnels (Umfahrung Sissach) informiert, welche dieses Bauwerk möglicherweise ganz grundsätzlich und in jedem Fall bezüglich seiner Dauerhaftigkeit und der entsprechend resultierenden Kosten in Frage stellen. Darüber hinaus sind aufgrund der Problemdimension und der entsprechend spektakulären Mehrkosten auch ganz gewaltige Auswirkungen auf die Investitionsplanung im Kanton Baselland zu gewärtigen. Nachdem der Kanton Baselland bereits in den 10 vergangenen Jahren seine Investitionen nur zu rund 70% selbst finanzieren konnte, darf eine Ausweitung des Investitionsbudgets nicht in Frage kommen. Andererseits muss von Baukosten für den Chienberg ausgegangen werden, welche den doppelten Betrag des ursprünglichen Nominalkredits erreichen dürften. Und darüber hinaus ist infolge der weiterbestehenden geologischen Probleme auch längerfristig mit weit überdurchschnittlichen Unterhalts- und Sanierungskosten zu rechnen.

Wir bitten die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

- *Mit der vorgesehenen Lösungsvariante für den rund 350m langen Hebungsbereich wird das vormalig als Bestlösung bezeichnete, druckresistente runde Tunnelprofil aufgegeben: mit welchen Risiken für den späteren Unterhalt und die Lebensdauer des Bauwerks ist dadurch zu rechnen?*

Antwort: Die Folgen der Aufgabe des geschlossenen Kreisprofils wurden in die Überlegungen mit einbezogen. Der Druck auf die Sohle von unten wird statt mit dem geschlossenen Betongewölbe neu mit Ankern und der Knautschzone aufgenommen. Die generelle Stabilität des Tunnels wird mit dem Öffnen der Sohle nicht gefährdet, so dass nicht mit zusätzlichen Risiken für den späteren Unterhalt und die Lebensdauer des Bauwerks gerechnet werden muss

- *Wurden generell die drohenden exorbitanten Unterhaltskosten beim geprüften Verzicht ausreichend berücksichtigt und wie hoch wurden diese (auf einen konkreten Zeitraum bezogen) angesetzt?*

Antwort: Beim Betrieb fallen grundsätzlich keine höheren Kosten an, ausser dass sowohl im Tunnel wie an der Oberfläche ein intensiveres Messprogramm zur Überwachung und eine zusätzliche Wasserhaltung vorgesehen werden muss. Die erhöhten Unterhaltskosten gegenüber den üblichen jährlichen Kosten betreffen den teilweisen Ersatz der Knautschzone

nach rund 25 Jahren je nachdem, wie sich der Quelldruck in diesem Gebiet sich entwickelt hat. Es ist schwierig, heute diese Kosten anzugeben, da das Ausmass des Quellens weder vorausgesagt noch berechnet werden kann. Die Kosten für eine allfällige Wiederherstellung der Knautschzone werden aber nur einen Bruchteil der gesamten Massnahme (Knautschzone) ausmachen.

- *Trifft es zu, dass die Mehrheit der von den aktuellen Hebungen an der Oberfläche betroffenen Wohnbauten bewilligt und gebaut wurden, nachdem der Baukredit für die Umfahrung Sissach bereits bewilligt war?*

Antwort: Ja, teilweise wurden sie sogar erst nach erfolgtem Tunnelausbruch erstellt. Seitens Kanton bestand keine Veranlassung und auch keine Handhabe, diese Baubewilligungen zu verweigern.

- *Trifft unsere Erwartung zu, dass die sich ergebenden Mehrkosten am Chienberg innerhalb der Kontengruppe Neu- und Ausbau von Strassen, Brücken und Nebenanlagen aufzufangen sind, und welche Projekte wären hierbei aus heutiger Sicht im Rahmen der längerfristigen Investitionsplanung insbesondere betroffen?*

Antwort: Der Kantonsanteil der Mehrkosten soll im Bereich der Strasseninfrastruktur aufgefangen werden. Eine 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 der Erhaltung in den nächsten Jahren sistiert oder zeitlich hinausgeschoben werden müssen.

- *Wie wird der Entscheid, H2 und Umfahrung Sissach in der zeitlichen Abfolge abzutauschen, aus heutiger Sicht beurteilt und ist angesichts der massiven Mehrkosten eine Neubeurteilung der Lösungsvarianten (in den 90er Jahren wurde die teuerste gewählt) für die H2 angebracht?*

Antwort: Der Entscheid wird nach wie vor als richtig beurteilt. Das Projekt H2 Pratteln-Liestal ist zwar seit August 2002 nach Erledigung aller Einsprachen rechtsgültig. Eine Subventionszusicherung seitens des Bundes ist jedoch infolge offener technischer Fragen (gestiegene Ansprüche an die Tunnelsicherheit) nach wie vor offen, womit ein Baubeginn unabhängig der Umfahrung Sissach bisher nicht möglich gewesen wäre. Zur Neubeurteilung: Der Regierungsrat beantragte früher den Ausbau der Rheinstrasse. Der Landrat hat beschlossen, dass die H2 als Tunnelvariante zu realisieren ist, was zweimal mit Volksentscheiden bestätigt worden ist. Der Regierungsrat ist nach Abklärungen der Auffassung, dass an der Tunnelvariante für die H2 Pratteln - Liestal festgehalten werden soll.

- *Wird die öffentliche Hand das anstehende Finanzierungsproblem alleine lösen müssen oder werden andere Finanzierungsmöglichkeiten in Betracht gezogen, wie beispielsweise die Aufhebung des Motorfahrzeugsteuer-Rabattes oder gar die Anhebung derselben?*

Antwort: Der Bund subventioniert pro Kanton maximal ein Grossprojekt gleichzeitig, womit vorerst die Umfahrung Sissach fertig zu stellen ist. Eine Subventionierung des Bundes ist somit frühestens ab 2006/2007 denkbar. Im aktuellen Mehrjahresprogramm des Bundes ist die H2 Pratteln-Liestal zur Zeit nur als Option erwähnt, sofern ein anderes Grossprojekt nicht realisiert werden kann. Der Kanton ist bestrebt, einen aktualisierten Vorbescheid der Bundesbeitragsberechtigung noch im Jahre 2004 zu erhalten. Mit dem neuen Finanzgleich für die schweizerischen Hauptstrassen den Kantonen sollen aber vom Bund nur noch Globalbeiträge für die Bewirtschaftung geleistet werden. Eine Subventionierung von Einzelprojekten wird entfallen, womit der Kanton die Finanzierung der H2 Pratteln-Liestal selber

sicherzustellen hätte. In erster Priorität wird der Regierungsrat dem Landrat die Einführung einer Strassenrechnung unterbreiten, damit transparent wird, wie die Strassenerträge zweckgebunden eingesetzt sind. Zudem beabsichtigt der Regierungsrat eine Aufhebung des Verkehrssteuerrabattes zu beantragen, dies unter anderem zur Sicherstellung der Mittel für die notwendigen Verkehrsinvestitionen.

Liestal, 18. Mai 2004

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident: Straumann

Der Landschreiber: Mundschin