



2006/093

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

H2 Pratteln-Liestal, Projektänderung im Bereich des Halbanschlusses Frenkendorf/Füllinsdorf Süd - Kreditvorlage

Jahresprogramm 2006: BUD 4.02.06

vom 4. April 2006

1. Zusammenfassung

Aufgrund tragischer Unfälle im Tauern-, Montblanc- und Gotthardtunnel hat der Bund die Anforderungen an Strassentunnels hinsichtlich Tunnellüftung und Sicherheit erheblich verschärft. Gestützt auf diese Richtlinien und die neuen sia-Normen Tunnelbau musste das rechtskräftige Bauprojekt der H2 Pratteln-Liestal überprüft und an die neuen Anforderungen angepasst werden. In einer Konzeptstudie wurden zwei zweckmässige und realisierbare Varianten ermittelt. Die schliesslich gewählte und beschlossene Variante mit einer Deckenöffnung in Tunnelmitte beim Halbanschluss Frenkendorf/Füllinsdorf Süd ist umweltverträglich und kann im Rahmen des bereits bewilligten Verpflichtungskredits realisiert werden. Die nicht weiter verfolgte Variante mit durchgehend geschlossenem Tunnel und Rauchabluftkanälen sowie entsprechenden Lüftungszentralen und aktiver Rauchabsaugung kostet rund 35 Millionen Franken ($\pm 25\%$) mehr. Da diese Mehraufwendungen weder verkehrs- und sicherheitstechnisch noch umweltrechtlich begründet werden können, werden die Mehrkosten vom Bund nicht als beitragsberechtigt anerkannt.

Im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens sind sechs Einzeleinsprachen und eine Sammeleinsprache, die 263 Unterschriftentalons mit gleich lautenden Begehren umfasst, eingegangen. Die Begehren richten sich vornehmlich gegen die Deckenöffnung in der Tunnelmitte. Da mit den Einsprechern keine Einigung erzielt werden konnte, muss mit einem jahrelangen Rechtsstreit über das Tunnelprojekt gerechnet werden. Aufgrund dieser Ausgangslage wurde der Regierungsrat beauftragt (Motion 2006-045), einen Zusatzkredit von 35 Millionen Franken für die geschlossene Tunnelvariante zu beantragen und diesen Zusatzkredit gleichzeitig mit dem Spezialgesetz über den unverzüglichen Bau der H2 Pratteln-Liestal im Landrat zur Abstimmung zu bringen. Mit dieser Vorlage wird der Auftrag erfüllt und die Motion 2006-045 kann abgeschrieben werden.

1.1. Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	1
1.1.	Inhaltsverzeichnis	2
2.	Ausgangslage	3
3.	Das Projekt H2 Pratteln-Liestal	3
3.1.	Das ursprünglich beschlossene Projekt	3
3.2.	Die veränderten Rahmenbedingungen	3
3.3.	Das angepasste Projekt	4
3.4.	Die Änderungen gegenüber dem ursprünglichen Projekt	4
3.5.	Die Einsprachen gegen das angepasste Projekt	5
4.	Die Motion 2006-045	6
5.	Das Konzept mit durchgehendem Tunnel	6
6.	Kosten und Finanzierung	7
7.	Stellungnahme ASTRA	10
8.	Variantenvergleich	10
9.	Weiteres Vorgehen	11
10.	Parlamentarische Vorstösse	12
11.	Antrag	12

2. Ausgangslage

Die Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal ist mit über 40'000 Fahrzeugen pro Tag eine der am stärksten belasteten Hauptstrassen in der Schweiz. Vom täglichen Stau zwischen der Agglomeration Basel und der Hauptstadt Liestal ist nicht nur der motorisierte Individualverkehr, sondern auch der öffentliche Verkehr mit zwei Buslinien betroffen. Diese Busse erleiden in Stosszeiten bis zu 15 Minuten Verspätung und können deshalb die ÖV-Anschlüsse in Liestal und Pratteln nicht sicherstellen. Die Beseitigung dieses Nadelöhrs ist also von grösster wirtschaftlicher und verkehrspolitischer Bedeutung für die ganze Agglomeration Basel.

Die Baselbieterinnen und Baselbieter haben deshalb am 24. September 1995 dem Generellen Projekt und einem Verpflichtungskredit von 248 Mio. Franken für den Bau der H2 Pratteln-Liestal deutlich zugestimmt und am 28. September 1997 die letzte verbliebene Variante - den Ausbau der Rheinstrasse - verworfen. Zusammen mit den nachgewiesenen Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Frühjahr 1990 beläuft sich der genehmigte Kredit heute (Preisbasis April 2005) auf 267 Millionen Franken.

3. Das Projekt H2 Pratteln-Liestal

3.1. Das ursprünglich beschlossene Projekt

Gestützt auf den Landratsbeschluss vom 6. Februar 1995 und die Volksabstimmung vom 24. September 1995 über das Generelle Projekt und den Verpflichtungskredit wurden in der Folge das Bauprojekt und der Umweltverträglichkeitsbericht für die H2 Pratteln-Liestal ausgearbeitet und die Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Darauf beschloss die Bau- und Umweltschutzdirektion am 25. Oktober 1999 das Bauprojekt für die Hauptstrasse H2 Pratteln - Liestal als kantonalen Nutzungsplan und beurteilte das Projekt aufgrund der Umweltverträglichkeitsprüfung in Abwägung aller Aspekte und Interessen durch die Umweltschutzfachstellen in rechtlicher Hinsicht als umweltverträglich. Das Bauprojekt wurde vom 8. November 1999 bis 8. Dezember 1999 in den Gemeinden Pratteln, Frenkendorf, Füllinsdorf und der Stadt Liestal öffentlich aufgelegt. Über die eingegangenen Einsprachen und Anträge ohne Einigung entschied der Regierungsrat am 12. Dezember 2000. Das folgende Beschwerdeverfahren wurde vom Verwaltungsgericht am 23. Januar 2002 abgeschlossen, nachdem die von zwei Gemeinden erhobenen Beschwerden aufgrund weiterer Einigungsverhandlungen am 24. Dezember 2001 zurückgezogen wurden. Danach konnten das kantonale Plangenehmigungsverfahren abgeschlossen und das Bauprojekt von der BUD am 31. Januar 2002 bzw. am 12. August 2002 abschnittsweise rechtskräftig erklärt werden.

3.2. Die veränderten Rahmenbedingungen

In der Zwischenzeit wurden - vor allem aufgrund tragischer Unfälle im Tauern-, Montblanc- und Gotthardtunnel - die Anforderungen an Strassentunnels hinsichtlich der Tunnellüftung und der Tunnelsicherheit massiv verschärft. Im Jahr 2001 hat das ASTRA, basierend auf den Arbeiten einer Tunnel Task Force, den ersten Entwurf für eine neue Richtlinie bezüglich der Tunnel-

lüftung im Ereignisfall von Strassentunnels herausgegeben. Die definitive Fassung dieser Richtlinie datiert vom 22. Dezember 2004, dazu gehören auch die sia Normen 197ff. Eine Überprüfung des rechtskräftigen Bauprojektes für den Tunnel Schönthal hat ergeben, dass Projektanpassungen erforderlich sind. Insbesondere musste die geplante Umweltlüftung durch eine Ereignislüftung ersetzt werden. Dadurch wurde es notwendig, das rechtskräftige Bauprojekt der H2 Pratteln-Liestal hinsichtlich Lüftung und Sicherheit stufenweise zu überprüfen und anzupassen.

3.3. Das angepasste Projekt

Die aufgrund der verschärften Vorgaben bezüglich Tunnellüftung und Sicherheit sowie unter Beachtung der massgebenden Finanzhaushalts- und Umweltschutzgesetzgebung durchgeführten projektspezifischen Anpassungen führten schliesslich zur "Ergänzung Bauprojekt" mit einer mittleren Tunnelöffnung und dem Verzicht auf die Abluftkamine bei den Tunnelportalen. Das rechtskräftige Bauprojekt vom 31. Januar bzw. 12. August 2002 wurde demzufolge im Bereich des Halbanchlusses Frenkendorf / Füllinsdorf Süd und in Bezug auf die Abluftkamine geändert.

Die "Ergänzung Bauprojekt" und der Umweltverträglichkeitsbericht wurden im Verlauf der Projektierungsarbeiten den zuständigen kantonalen Amtsstellen, dem ASTRA, dem BUWAL sowie den betroffenen Gemeinden Pratteln, Frenkendorf, Füllinsdorf und der Stadt Liestal zur Stellungnahme unterbreitet. Zudem wurde ein öffentliches Mitwirkungsverfahren gemäss Art. 7 des Raumplanungs- und Baugesetzes in den betroffenen Gemeinden durchgeführt. Die Einwände und Vorschläge wurden soweit als möglich in die Projektergänzung einbezogen. Die Beurteilung des Berichtes über die Umweltverträglichkeit ergab, dass die Ergänzung des Bauprojektes für die Hauptstrasse H2 Pratteln - Liestal der Umweltschutzgesetzgebung entspricht und in Abwägung aller Aspekte und Interessen mit Auflagen bewilligt werden kann. Gestützt darauf hat die Bau- und Umweltschutzdirektion mit Entscheid Nr. 331 vom 22. August 2005 die "Ergänzung Bauprojekt" für die Hauptstrasse H2 Pratteln - Liestal als kantonalen Nutzungsplan erlassen.

3.4. Die Änderungen gegenüber dem ursprünglichen Projekt

Die "Ergänzung Bauprojekt" im Abschnitt Tunnel beinhaltet als wesentliche Merkmale eine rund 200 Meter lange und rund 30 Meter breite Deckenöffnung in der Tunnelmitte beim Halbanchluss Frenkendorf / Füllinsdorf Süd sowie den Verzicht auf beide Abluftkamine bei den Tunnelportalen. Aufgrund dieser Projektanpassungen ergeben sich gemäss Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) und Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) in den Bereichen Luft und Lärm folgende umweltrelevante Veränderungen:

Luft

Gemäss den Immissionsberechnungen ist nach der Inbetriebnahme der H2 Pratteln-Liestal nicht nur unmittelbar bei den Tunnelportalen sondern neu auch im Bereich der mittleren Tunnelöffnung auf dem Strassentrasse mit einer Immissionsbelastung der Luft von bis zu $50 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ zu rechnen, d.h. der LRV-Immissionsgrenzwert von $30 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ wird im Fahrbahnbereich überschritten. Die Immissionen nehmen jedoch seitwärts von der Fahrbahn stark ab und betragen 50 m ab Strassenachse lediglich noch $17 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$. Diese Belastungen werden

bis im Jahr 2020 durch Massnahmen an den Fahrzeugen und der damit verbundenen Reduktion der NO_x -Emissionen von 121 kg NO_x (Jahr 2010) auf 83.5 kg NO_x (Jahr 2020) pro Tag noch weiter zurückgehen. Dementsprechend wird auch die Grenzwertüberschreitung entlang der H2 und der Rheinstrasse langfristig abnehmen.

Lärm

Die Lärmberechnungen unter Berücksichtigung der mittleren Tunnelöffnung zeigen, dass sowohl die für die H2 allein massgebenden Planungswerte als auch die für die Summe aller Strassenverkehrsgeräusche massgebenden Immissionsgrenzwerte - im Gegensatz zur Situation heute - im gesamten vom Lärm betroffenen Bereich in den Gemeinden Frenkendorf und Füllinsdorf eingehalten werden können. Im Vergleich zum rechtskräftigen Bauprojekt fallen die Lärmentlastungen im untersuchten Perimeter gegenüber dem heutigen Zustand allerdings etwas geringer aus. Die Immissionsgrenzwerte von 60 dBA am Tag bzw. 50 dBA in der Nacht im Siedlungsbereich und 65 dBA am Tag bzw. 55 dBA in der Nacht entlang der Rheinstrasse werden jedoch überall eingehalten.

3.5. Die Einsprachen gegen das angepasste Projekt

Basierend auf dem Projektbeschluss erfolgte die öffentliche Teilaufgabe in den betroffenen Gemeinden Pratteln, Frenkendorf, Füllinsdorf und der Stadt Liestal im Zeitraum vom 31. August 2005 - 30. September 2005. Im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens gingen sechs Einzelsprachen und eine Sammeleinsprache, die 263 Unterschriftentalons mit gleich lautenden Begehren umfasst, bei der BUD ein. Die Einsprachen richten sich vornehmlich gegen die mit der "Ergänzung Bauprojekt" aufgelegte Lösung der Deckenöffnung in der Tunnelmitte und die damit verbundenen Immissionen. Zudem wurde in einer sogenannt "konstruktiven Einsprache" gefordert, im Bereich der Tunnelöffnung alle notwendigen Massnahmen zu treffen, um in Bezug auf die Schadstoff- und Lärmbelastung sowie in ästhetischer Hinsicht eine mit dem rechtskräftigen Bauprojekt möglichst gleichwertige Situation zu erreichen. Leider konnten die mit der so deklarierten "konstruktiven Einsprache" verbundenen Erwartungen nicht erfüllt werden, weil die vorgeschlagenen Massnahmen einerseits die Anforderungen bezüglich Tunnellüftung und Sicherheit nicht zu erfüllen vermögen und andererseits keine positiven Auswirkungen auf die Luftbelastung bzw. keine wahrnehmbaren Auswirkungen auf die Lärmbelastung (theoretische Lärmverminderung < 0.3 dBA) haben. Insbesondere der Einbau, die Entwässerung und der Unterhalt von offenporigem Asphalt (Flüsterbelag) im Bereich der Deckenöffnung sind technisch kompliziert und aufwändig. Da die eingebrachten Vorschläge und Ideen auf dem Auflageprojekt basieren, ergibt sich daraus grundsätzlich keine eigenständige Variante zum Auflageprojekt. Soweit es sich um gestalterische Massnahmen im Bereich der Tunnelöffnung handelt, können diese - unter Berücksichtigung der entsprechenden Mehraufwendungen für die Realisierung - im Rahmen der Projektbereinigung geprüft und umgesetzt werden.

Inzwischen hat die Bau- und Umweltschutzdirektion die Einsprachen geprüft und die gesetzlich vorgeschriebenen Einigungsverhandlungen durchgeführt. Eine Einigung konnte leider nicht erzielt werden, sodass der Regierungsrat über die unerledigten Einsprachen wird entscheiden müssen.

4. Die Motion 2006-045

Aufgrund dieser Ausgangslage haben die Landräte Rudolf Keller, Eric Nussbaumer und Karl Willmann am 16. Februar 2006 die Motion Nr. 2006-045 mit folgendem Inhalt eingereicht:

Eine rasche Realisierung der H2 wird nur möglich sein, wenn das vor dreieinhalb Jahren rechtskräftig gewordene Bauprojekt mit durchgehendem Tunnel umgesetzt wird. Wird von Seiten des Regierungsrates und des Landrates eine teilweise Deckenöffnung angestrebt, so ist mit langen Rechtsstreitigkeiten zu rechnen.

Damit die H2 im Abschnitt Liestal- Pratteln gebaut werden kann, muss das ursprüngliche, dem Baselbieter Souverän am 24. September 1995 vorgelegte generelle Projekt, eingehalten werden.

Gemäss veränderten Rahmenbedingungen im Bereich der Tunnelsicherheit muss dafür mit Mehrkosten von 35 Mio. Franken gerechnet werden. Mit den in Aussicht gestellten Bundesmitteln verringert sich dieser Betrag erheblich.

Dieser Zusatzkredit ist sinnvollerweise in einem zweiten, selbständigen Landratsbeschluss zum Spezialgesetz über den unverzüglichen Bau der H2 zwischen Pratteln und Liestal zu beschliessen und gegebenenfalls im gleichen Zeitpunkt mit dem Spezialgesetz zur Volksabstimmung vorzulegen. Dieser Zusatzkredit ist eine Kompromisslösung. Die Einsprecher können ihre Einsprache zurückziehen und der Landrat kann mit einer deutlichen Mehrheit Spezialgesetz und Zusatzkredit beschliessen.

Eine Annahme des Zusatzkredits würde demnach den Bau der H2 beschleunigen, eine Ablehnung wäre keine Verwerfung des bereits bewilligten Verpflichtungskredits.

Der Landrat wird eingeladen

- diese Motion im Sinne von § 45 Absatz 2 der Geschäftsordnung des Landrates zur dringlichen Vorberatung an die Finanzkommission zu überweisen.

- vor der Beschlussfassung zur Ablehnung oder Überweisung der Motion die Stellungnahme der Finanzkommission zur Kenntnis zu nehmen und

die Motion mit folgendem Auftrag am 23. März 2006 zu überweisen:

Der Regierungsrat wird beauftragt einen Zusatzkredit über 35 Mio. Franken zu beantragen, damit die Auflagen der Tunnelsicherheit erfüllt werden können und die volle Tunnellösung H2 realisiert werden kann. Zusatzkredit und Spezialgesetz sind gegebenenfalls gleichzeitig zur Volksabstimmung zu bringen.

Diese Motion wurde vom Landrat am 23. März 2006 nach eingehender Diskussion überwiesen.

5. Das Konzept mit durchgehendem Tunnel

Grundlage für die oben beschriebene Projektüberarbeitung (vgl. Kapitel 3.3 und 3.4) war eine Konzeptstudie, in der verschiedene Varianten zur Erhöhung der Tunnelsicherheit - bis hin zum Verzicht auf einen Tunnel - geprüft wurden. Als zweckmässige, realisierbare und richtlinienkonforme Varianten standen zwei Lösungen im Vordergrund. Nebst der schliesslich gewählten und beschlossenen Variante mit einer Deckenöffnung ungefähr in der Tunnelmitte war dies ein durchgehender Tunnel mit Rauchabluftkanälen über den Tunnelröhren und entsprechenden Lüftungszentralen. Bei dieser Lösung ist die Fahrtraumlüftung wie folgt vorgesehen:

Normalfall

Die beiden Tunnelröhren werden im Normalbetrieb entweder durch die Kolbenwirkung des Verkehrs oder mit Hilfe der Strahlventilatoren längsbelüftet.

Ereignisfall

Für den Ereignisfall in den beiden 2.2 km langen Tunnelröhren ist eine örtlich konzentrierbare Absaugung der Brandgase und der Verrauchung aus dem Fahrraum erforderlich. Dafür sind begehbare Rauchabluftkanäle über dem Tunnel mit Brandfallklappen im Abstand von 100 m sowie entsprechende Lüftungszentralen bei den Portalen und in der Tunnelmitte notwendig. Zusätzlich zur Absaugung müssen die beiden Tunnelröhren mit Strahlventilatoren ausgerüstet werden. Diese dienen sowohl der Lüftung bei besonderen Verkehrsverhältnissen im Normalbetrieb als auch zur Unterstützung und Kontrolle der Längslüftung im Ereignisfall.

Im aufgelegten Bauprojekt ohne Abluftkanäle unterquert der Tunnel die Mühlerainstrasse in geringstem Abstand. Damit nun die Abluftkanäle über dem Tunnel erstellt werden können, muss das gesamte Längenprofil des Tunnels angepasst und bis 2.50 m tiefer gelegt werden. Zudem ist der Raumbedarf der Ventilatorzentralen und der Nebenräume erheblich grösser als im aufgelegten Bauprojekt vorgesehen. In jedem Fall ist eine rasche und zuverlässige Detektion und Alarmierung zwingend erforderlich, damit die automatischen Programme ausgelöst und die Einsatzkräfte mobilisiert werden können. Dazu sind komplexe elektromechanische Mess- und Steuereinrichtungen mit zusätzlichen Kosten erforderlich. Allein diese knappe Darstellung aufgrund der Konzeptstudie zeigt, dass ein durchgehender Tunnel mit Rauchabluftkanälen wesentlich komplexer und somit auch aufwändiger ist als die einfachere Lösung mit zwei getrennten Tunnels.

6. Kosten und Finanzierung

Im Gegensatz zum aufgelegten umweltverträglichen Bauprojekt mit Deckenöffnung beim Halbanschluss Frenkendorf/Füllinsdorf Süd wurde für den durchgehenden Tunnel mit aktiver Rauchabsaugung noch kein Bauprojekt mit Kostenvoranschlag erstellt. Immerhin wurden im Rahmen der Konzeptstudie die zusätzlichen Bau- und Ausrüstungskosten für den geschlossenen Tunnel in der Höhe von rund 35 Millionen Franken (Preisbasis 2003) mit einer Genauigkeit von $\pm 25\%$ ermittelt. Die über die gesamte Lebensdauer betrachteten zusätzlichen durchschnittlichen Betriebs- und Unterhaltskosten betragen 1 Million Franken (rund 3 % der Investitionskosten) pro Jahr. Darin nicht eingerechnet sind Kosten für Abschreibung und Fremdfinanzierung, weil mit dem in der Gesetzesvorlage über den unverzüglichen Bau der H2 Pratteln-Liestal vorgeschlagenen Finanzierungsmodell die laufende Rechnung entlastet wird und somit keine Kosten für Abschreibungen und Fremdfinanzierung anfallen.

Zusammen mit dem bereits bewilligten und teuerungsbereinigten Kredit für die H2 Pratteln-Liestal (LRB 2418/1995) sowie der für den durchgehenden Tunnel mit aktiver Rauchabsaugung seit 2003 aufgelaufenen Teuerung ergibt sich somit folgender Gesamtkredit mit einer unteren und oberen Bandbreite:

	Kredit- und Teuerungstranchen	Kredit in Mio.Fr.	untere Bandbreite 25% tiefer	obere Bandbreite 25% höher
	Verpflichtungskredit LRB 2418/95 (Preisbasis 1990)	248		
+	Teuerung 1990 bis April 2005 (gerundet gem. Zürcher Index der Wohnbaukosten)	19		
=	Verpflichtungskredit inkl. Teuerung	267	267.0	267.0
+	Zusatzkredit (Preisbasis Oktober 2003)	35	26.3	43.8
+	Teuerung von Oktober 2003 bis April 2005 (gerundet gem. Zürcher Index der Wohnbaukosten)	1	1.0	1.0
=	Gesamtkredit vor noch auflaufender, bewilligter Teuerung ab April 2005	303	294.3	311.8

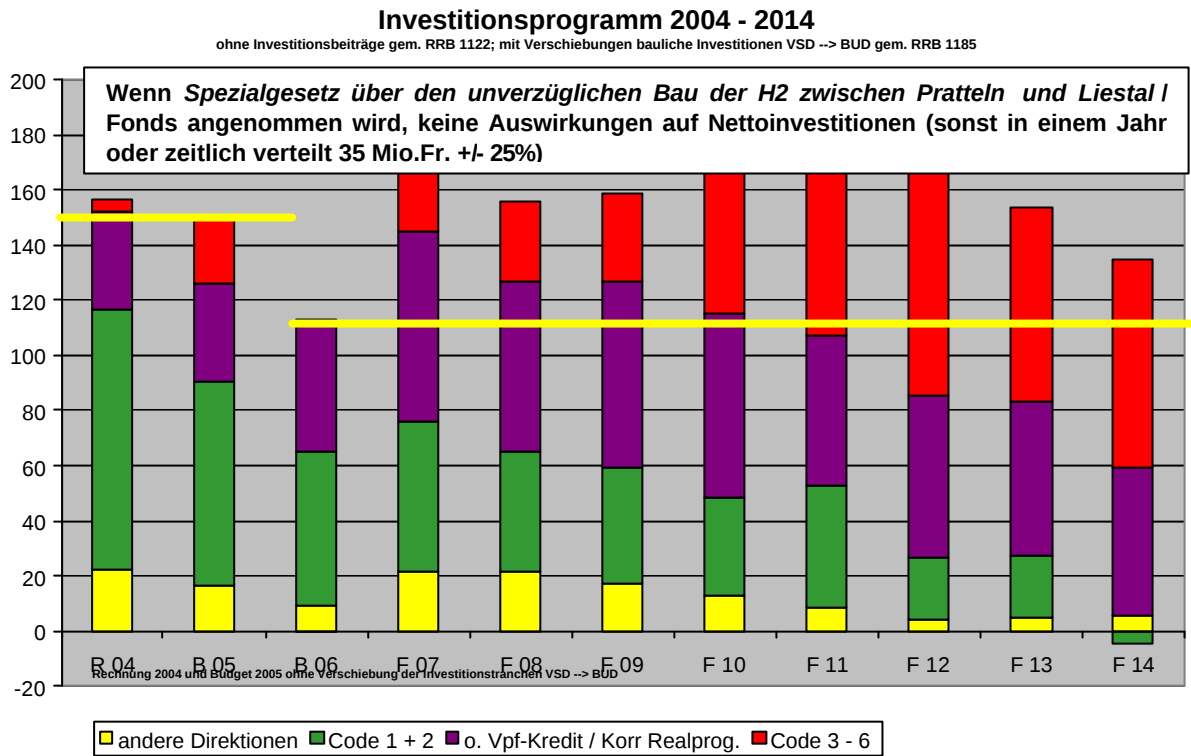
Die gesamten Bau- und Ausrüstungskosten für die H2 Pratteln-Liestal mit durchgehendem Tunnel und aktiver Rauchabsaugung belaufen sich somit auf 303 Millionen Franken mit einer unteren bzw. oberen Bandbreite von 294.3 Millionen bzw. 311.8 Millionen Franken. Die durchschnittlichen Betriebs- und Unterhaltskosten - ohne Kosten für Abschreibung und Fremdfinanzierung - betragen 6.5 Millionen Franken pro Jahr.

Falls gestalterische Massnahmen im Sinne der sogenannten "konstruktiven Einsprache" realisiert werden sollen, ist mit einem geschätzten Mehraufwand von rund 3 Millionen Franken ($\pm 25\%$) zu rechnen. Die über die gesamte Lebensdauer betrachteten zusätzlichen durchschnittlichen Betriebs- und Unterhaltskosten liegen im Rahmen der Prognosegenauigkeit für die Betriebs- und Unterhaltskosten von 5.5 Millionen Franken für das Auflageprojekt 2005.

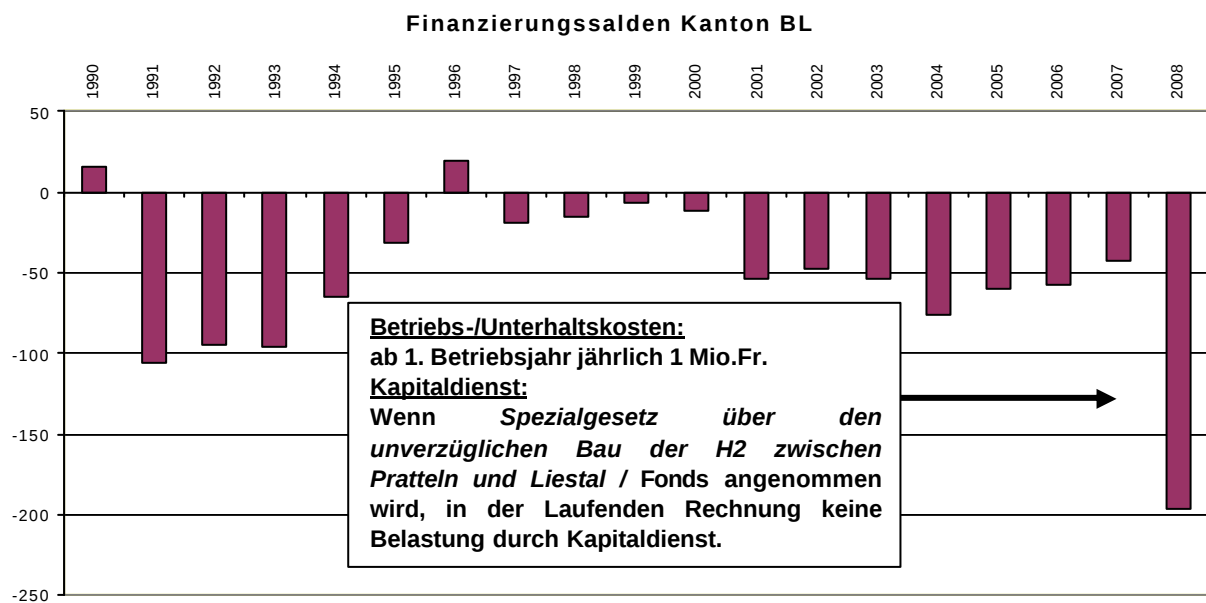
Da weder der Zusatzkredit von 35 Millionen Franken noch der Mehraufwand für gestalterische Massnahmen im Investitionsprogramm 2004 - 2014 bzw. im Finanzplan/Budget 2006 enthalten sind, muss die Finanzierung der Baukosten im Rahmen des Gesetzes über den unverzüglichen Bau der H2 zwischen Pratteln und Liestal geregelt werden.

Finanzierungszahlen zum Projekt nach FHG § 35 ⁴

Auswirkungen auf das Investitionsprogramm des Kantons Basel-Landschaft



Auswirkungen auf den Finanzplan des Kantons Basel-Landschaft



7. Stellungnahme ASTRA

Aufgrund der am 16. Februar 2006 eingereichten Motion hat die Bau- und Umweltschutzdirektion das Bundesamt für Strassen ASTRA vorsorglich um eine rasche Stellungnahme zum Konzept mit durchgehendem Tunnel gebeten. Mit Schreiben vom 14. März 2006 hat das ASTRA zu den beiden vorliegenden Varianten folgende grundsätzliche Beurteilung abgegeben und Randbedingungen formuliert:

- Das überarbeitete Bauprojekt vom 22. August 2005 mit einer Mittelöffnung entspricht grundsätzlich einem durch den Bund mitfinanzierbaren technischen bzw. sicherheitstechnischen Standard.
- Die nun in Überprüfung stehende geschlossene Tunnellösung könnte technisch grundsätzlich akzeptiert werden. Es wäre jedoch sicherzustellen, dass die heute geltenden Normen und Richtlinien eingehalten werden. Die Lösung mit unterirdischen Ein- und Ausfahrten könnte mit dem Prinzip der Spuraddition / -subtraktion betrieben werden, wenn hinreichend lange Verflechtungsstrecken zur Verfügung stehen würden und wenn durch betriebliche Massnahmen sichergestellt würde, dass keine Rückstaus in den Tunnel entstehen könnten. Die entsprechenden technischen Nachweise wären zu gegebener Zeit noch nachzuliefern.
- Gegenüber der unter den Aspekten Umwelt, Ereignisschutz, Verkehrssicherheit sowie bezüglich Kosten/Nutzen optimierten Variante vom August 2005 mit einer Mittelöffnung beim Halbanschluss Frenkendorf/Füllinsdorf Süd würden bei der geschlossenen Tunnellösung beträchtliche Mehraufwendungen bei den Erstinvestitionen (ca. 35 Mio. Franken) und bei den Betriebs- und Unterhaltskosten (jährlich ca. 1 Mio. Franken) entstehen. Diese Mehraufwendungen können weder aus verkehrlichen, sicherheitstechnischen noch umweltrechtlichen Aspekten begründet werden.

Zusammenfassend wird festgehalten, dass eine Variante mit geschlossenem Tunnel den geltenden Normen zu genügen hätte und die gegenüber dem Projekt vom August 2005 entstehenden Mehrkosten bei einer Mitfinanzierung durch den Bund nicht als beitragsberechtigt anerkannt werden könnten.

8. Variantenvergleich

Kriterien	Auflageprojekt 2005	Auflageprojekt 2005 mit Zusatzmassnahmen	Motionsprojekt
Kurzbeschreibung	200 m lange Deckenöffnung beim Halbanschluss Frenkendorf/Füllinsdorf Süd zur Rauchentlüftung im Ereignisfall	200 m lange Deckenöffnung beim Halbanschluss Frenkendorf/Füllinsdorf Süd mit offenerporigem Asphalt (Flüsterbelag) und Querträgern über der Tunnelöffnung	Durchgehend geschlossener Tunnel mit aktiver Rauchabsaugung
Technische Beurteilung	Einfache funktionierende Lösung	Einbau, Entwässerung und Unterhalt von offenerporigem Asphalt (Flüsterbelag) ist technisch kompliziert und aufwändig,	Komplexe Mess- und Steuerungseinrichtungen mit entsprechendem Raumbedarf

		gestalterische Massnahmen sind möglich	erforderlich
Richtlinien Bund	eingehalten	können eingehalten werden	können eingehalten werden
Projektphase	Bauprojekt	Projektidee	Konzept (sia Vorstudie)
Verfahrensstand	Plangenehmigungsverfahren bzw. Einspracheverfahren läuft, Rechtsverfahren bis Bundesgericht möglich	Projektbereinigung voraussichtlich ohne neues Plangenehmigungsverfahren möglich, hingegen muss das Rechtsverfahren für das Auflageprojekt abgeschlossen werden	Plangenehmigungsverfahren nur erforderlich wenn sich aus der Projektüberarbeitung umweltrelevante Änderungen ergeben, event. PGV mit Einsprache- und Beschwerdeverfahren bis Bundesgericht möglich
Umweltverträglichkeit	UVP abgeschlossen, Projekt entspricht der Umweltschutzgesetzgebung	Identisch mit Auflageprojekt	UVP nur erforderlich wenn sich aus der Projektüberarbeitung umweltrelevante Änderungen ergeben
Lärmimmissionen	Immissionsgrenzwerte gem. LSV eingehalten	Lärmreduktion durch offenporigen Asphalt (Flüsterbelag) um 0.3 dBA ist nicht wahrnehmbar	Lärmreduktion auf das Niveau des Bauprojektes 2002 (0 - max. 6 dBA)
Luftimmissionen	Immissionsgrenzwert wird im Fahrbahnbereich überschritten, Abnahme der Belastung im Abstand von 50 m unter Immissionsgrenzwert	Keine Veränderung gegenüber Auflageprojekt	Reduktion der Luftbelastung beim Halbanschluss Frenkendorf/Füllinsdorf Süd auf das Niveau des Bauprojekts 2002 unter den Immissionsgrenzwert, allenfalls geringe Zunahme der Belastungen in den Portalbereichen
Städtebauliche gestalterische Aspekte	Deckenöffnung im Siedlungsgebiet deutlich sichtbar	Deckenöffnung im Siedlungsgebiet bleibt auch mit Querträgern sichtbar	Geschlossener Tunnel mit Gestaltungsmöglichkeiten der Oberfläche
Baukosten	Im Rahmen des teuerungsbeinigten Kredits von 267 Mio. Franken (Preisbasis April 2005)	Zusätzliche Kosten von 3 Mio. Franken (geschätzt, $\pm 25\%$)	Zusatzkosten von 35 Mio. Franken ($\pm 25\%$)
Bundesbeitrag	Grundsätzlich in Aussicht gestellt	Ist im gleichen Umfang zu erwarten	Kein Beitrag an Zusatzkosten zu erwarten
Betriebs- und Unterhaltskosten	5.5 Mio. Franken jährlich (durchschnittlich ohne Kapitaldienst)	Liegen Im Rahmen der Prognosegenauigkeit von 5.5 Mio. Franken	Zusatzkosten von 1 Mio. Franken jährlich (durchschnittlich ohne Kapitaldienst)
Termine	Rechtsverfahren ca. 1 - 2 Jahre	Rechtsverfahren ca. 1 - 2 Jahre	Ausarbeitung Bauprojekt ca. 1 Jahr, event. PGV mit Einsprache- und Beschwerdeverfahren bis Bundesgericht

9. Weiteres Vorgehen

Gemäss Motion 2006-045 soll der Zusatzkredit von 35 Millionen Franken für die geschlossene Tunnelvariante vom Landrat zusammen mit dem Spezialgesetz über den unverzüglichen Bau der H2 zwischen Pratteln und Liestal beschlossen werden. Dieser Kreditbeschluss untersteht dem fakultativen Finanzreferendum. Nach einem positiven Beschluss über den Verpflichtungs-

kredit durch den Landrat - und im Falle eines Referendums dagegen auch durch die Stimmberechtigten - kann mit der Projektänderung begonnen und das Bauprojekt mit durchgehendem Tunnel ausgearbeitet werden. Im Rahmen der Projektbearbeitung wird auch zu beurteilen sein, ob sich gegenüber dem bewilligten Projekt solche Änderungen ergeben, die eine Teilaufgabe und eventuell eine erneute Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich machen. In jedem Fall muss für die Ausarbeitung des Bauprojektes mit einem Zeitbedarf von mindestens einem Jahr gerechnet werden. Aufgrund dieser Unsicherheiten kann heute keine Aussage über einen allfälligen Zeitgewinn oder Zeitverlust bei der Realisierung der H2 gegenüber einem möglichen jahrelangen Rechtsstreit über das Tunnelprojekt mit Deckenöffnung gemacht werden.

Als Alternative zum Beschluss über den Zusatzkredit für die gemäss Motion 2006-045 beantragte Projektänderung sind folgende Beschlussvarianten möglich:

Der Landrat nimmt zustimmend Kenntnis vom Auflageprojekt 2005 mit einer Deckenöffnung in der Tunnelmitte beim Halbanschluss Frenkendorf/Füllinsdorf Süd oder der Landrat beschliesst einen Zusatzkredit von 3. 0 Millionen Franken (± 25 %) für zusätzliche gestalterische Massnahmen in diesem Bereich.

10. Parlamentarische Vorstösse

Mit dieser Vorlage wird den Anliegen der überwiesenen Motion entsprochen und die Motion kann abgeschrieben werden.

11. Antrag

Gestützt auf die Motion 2006-045 sowie die vorstehenden Ausführungen unterbreiten wir Ihnen die beiliegenden Entwürfe der Landratsvorlage zur Beschlussfassung.

Liestal 4. April 2006

Im Namen des Regierungsrates

die Präsidentin:
Schneider-Kenel

der Landschreiber:
Mundschin

Beilagen

- Variantenvergleich Tunnel mit / ohne Deckenöffnung
- Entwurf von drei Landratsbeschlüssen

Landratsbeschluss

betreffend Bewilligung eines Verpflichtungskredits (Zusatzkredit) für die H2 Pratteln-Liestal, Projektänderung im Bereich des Halbanschlusses Frenkendorf/Füllinsdorf Süd

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

- ://:
1. Für die Projektänderung der H2 Pratteln-Liestal im Bereich des Halbanschlusses Frenkendorf/Füllinsdorf Süd mit einem durchgehend geschlossenen Tunnel und aktiver Rauchabsaugung wird der erforderliche Verpflichtungskredit (Zusatzkredit) von 35 Millionen Franken (Kostengenauigkeit $\pm 25\%$) zulasten Konto 2312.501.20-004 bewilligt.
 2. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Oktober 2003 werden bewilligt.
 3. Der Zusatzkredit von 35 Millionen Franken ist weder im Investitionsprogramm 2004 - 2014 noch im Finanzplan/Budget 2006 enthalten, die Finanzierung der Baukosten wird im Rahmen des Gesetzes über den unverzüglichen Bau der H2 zwischen Pratteln und Liestal geregelt.
 4. Der Landrat nimmt Kenntnis von den zusätzlichen, durchschnittlichen Betriebs- und Unterhaltskosten - ohne Kosten für Kapitaldienst - in der Höhe von 1 Million Franken pro Jahr. Die durchschnittlichen jährlichen Betriebs- und Unterhaltskosten belaufen sich somit auf insgesamt 6.5 Millionen Franken.
 5. Die Motion 2006-045 wird als erfüllt abgeschrieben.
 6. Ziffer 1 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

der Landschreiber:

Landratsbeschluss

betreffend zustimmende Kenntnisnahme vom angepassten Bauprojekt (Auflageprojekt 2005) im Bereich des Halbanschlusses Frenkendorf/Füllinsdorf Süd

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

- ://:
1. Der Landrat nimmt zustimmend Kenntnis von dem aufgrund der neuen Richtlinie des Bundes bezüglich Tunnellüftung sowie der neuen sia Normen Tunnelbau angepassten und aufgelegten Bauprojekt mit einer Deckenöffnung in der Tunnelmitte beim Halbanschluss Frenkendorf/Füllinsdorf Süd.
 2. Die Motion 2006-045 wird als erfüllt abgeschrieben.

Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

der Landschreiber:

Landratsbeschluss

betreffend Bewilligung eines Verpflichtungskredits (Zusatzkredit) für die H2 Pratteln-Liestal, gestalterische Massnahmen im Bereich des Halbanschlusses Frenkendorf/Füllinsdorf Süd

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

- ://:
1. Für gestalterische Massnahmen im Bereich des Halbanschlusses Frenkendorf/Füllinsdorf Süd wird der erforderliche Verpflichtungskredit (Zusatzkredit) von 3 Millionen Franken (Kostengenauigkeit $\pm 25\%$) zulasten Konto 2312.501.20-004 bewilligt.
 2. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis April 2005 werden bewilligt.
 3. Der Zusatzkredit von 3 Millionen Franken ist weder im Investitionsprogramm 2004 - 2014 noch im Finanzplan/Budget 2006 enthalten, die Finanzierung der Baukosten wird im Rahmen des Gesetzes über den unverzüglichen Bau der H2 zwischen Pratteln und Liestal geregelt.
 4. Die Motion 2006-045 wird als erfüllt abgeschrieben.
 5. Ziffer 1 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

der Landschreiber: