

Botschaft des Regierungsrates
an den Grossen Rat

B 4

**zum Entwurf eines Dekrets
über einen Zusatzkredit für
den Bau eines durchgehenden
Sicherheits- und Werkleitungs-
stollens im Tunnel des Auto-
bahnzubringers Rontal
(Kantonsstrasse K65b)**

Übersicht

Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat, den Bau eines durchgehenden Sicherheits- und Werkleitungsstollens im Tunnel des Autobahnzubringers Rontal zu be-schliessen und dafür einen Kredit von 4,3 Millionen Franken zu bewilligen. Insgesamt steht mit diesem Zusatzkredit für den Autobahnzubringer Rontal, für den die Stimmbe-rechtigten in der Volksabstimmung vom 25. September 2005 100 Millionen Franken be-willigt haben, ein Kredit von 104,3 Millionen Franken zur Verfügung.

Der Zusatzkredit ist für eine Projektänderung vorgesehen, die den Bau eines unter der Fahrbahn angeordneten, durchgehenden Sicherheits- und Werkleitungsstollens mit Notausgängen alle 250 Meter umfasst. Dieser Stollen ersetzt den bisher vorgesehenen, nur über die halbe Tunnellänge geführten Sicherheitsstollen mit einem Notausgang in der Mitte des Tunnels. Dadurch wird die Sicherheit im Notfall deutlich erhöht, und der Betrieb und der Unterhalt der elektromechanischen Anlagen werden erleichtert.

Das im Jahr 2005 vorgelegte Projekt ist nach den gültigen Sicherheitsnormen für bergmännische Tunnels erarbeitet worden. Neuere Unfälle in vergleichbaren Tunnels haben aber gezeigt, dass bei einem Brandfall die unverzügliche Selbstrettung an erster Stelle steht und dass in diesem Bereich beim Zubringertunnel Rontal noch Schwachstellen bestehen. Mit dem neuen Sicherheitskonzept können auch die strengeren Vorschriften, wie sie für neue Tagbautunnel und zweiröhrlige Tunnel gelten, eingehalten werden.

Der durchgehende Sicherheits- und Werkleitungsstollen kann gegenwärtig noch kostengünstig in das Projekt integriert werden. Es können Synergien mit dem Tunnelausbruch und dem Werkleitungsbau genutzt werden. Ein späterer Ausbau wäre deutlich teurer und hätte dannzumal Betriebsunterbrüche zur Folge.

Der Regierungsrat des Kantons Luzern an den Grossen Rat

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen den Entwurf eines Dekrets über einen Zusatzkredit für den Bau eines durchgehenden Sicherheits- und Werkleitungsstollens im Tunnel des Autobahnzubringers Rontal (Kantonsstrasse K65b) in der Gemeinde Buchrain.

I. Vorgeschiede

Wir haben Ihnen am 18. Januar 2005 unsere Botschaft B 83 zum Entwurf eines Dekrets über einen Sonderkredit für den Bau des Autobahnzubringers Rontal (Kantonsstrasse K65b) unterbreitet. An der Sitzung vom 7. März 2005 beschloss Ihr Rat den Bau des Autobahnzubringers und bewilligte den dafür nötigen Kredit von 100 Millionen Franken vorbehältlich der erforderlichen Volksabstimmung. Die Luzerner Stimmbürgerinnen und Stimmbürger stimmten dem Kredit für den Bau des Autobahnzubringers am 25. September 2005 zu.

II. Projektänderung

1. Bedürfnis

Das Bedürfnis und das Projekt für den Autobahnzubringer Rontal haben wir in der Botschaft B 83 detailliert dargestellt. Wir verweisen deshalb auf jene Ausführungen.

Das zentrale Element des Autobahnzubringers Rontal stellt der Tunnel mit der anschliessenden Tunnelbrücke über die Ron dar. Der Tunnel ist 845 Meter und die Tunnelbrücke 206 Meter lang. Er wird im Gegenverkehr betrieben werden und ist für eine Geschwindigkeit von 80 km/h ausgelegt. Der Tunnel wird sicherheitstechnisch nach den gültigen Normen ausgerüstet.

Im Auflageprojekt vom Juni 2006 war vorgesehen, den Tunnel mit einem 380 Meter langen, parallel verlaufenden Sicherheitsstollen auszustatten, der sich von der Tunnelzentrale Ost im Rontal bis zur Ausstellnische etwa in der Tunnelmitte erstreckt. Aus Kostengründen war auf einen durchgehenden Sicherheitsstollen vom Rontal ins Reusstal verzichtet worden. Im Notfall müssen die Fluchtwiege, in Kombination mit anderen sicherheitstechnischen Ausrüstungen, den Tunnelbenützern ermöglichen, rechtzeitig aus der Gefahrenzone zu fliehen. Bei Tagbautunneln beträgt der maximale Abstand zwischen den Zugängen zu den Fluchtwegen gemäss der SIA-Norm 197/2 (2004) 300 Meter. Bei bergmännischen Tunneln wie dem Zubringertun-

nel Rontal ist er von der Längsneigung des Tunnels abhängig. Der maximal zulässige Abstand zwischen den Zugängen zu den Fluchtwegen beträgt beim Zubringertunnel rund 500 Meter und wird im Abschnitt zwischen dem Westportal und der Aussstellbucht voll ausgeschöpft. Der Zubringertunnel erfüllt damit die heute geltenden Sicherheitsvorschriften und -richtlinien.

Am 16. September 2006 ereignete sich im Viamala-Tunnel der A13 in Graubünden ein Verkehrsunfall mit anschliessendem Brand eines Reisebusses und von zwei Personenwagen, bei dem neun Personen ums Leben kamen und fünf Personen verletzt wurden. Die Untersuchungen zu diesem tragischen Unfall sind zwar noch nicht abgeschlossen. Erste Erkenntnisse gehen aber dahin, dass bei einem Brandfall in einem Strassentunnel die unverzügliche Selbstrettung die effizienteste Art der Rettung zu sein scheint. Im Viamala-Tunnel breite sich nämlich der Rauch mit einer Geschwindigkeit von 10 Metern pro Sekunde aus. Deshalb konnten nur zwei Personen von der Feuerwehr gerettet werden. Der Einsatz in dem Tunnel ohne Sicherheitsstollen war für die Rettungskräfte äusserst anspruchsvoll und gefährlich.

Der Tunnel im Rontal wird wie der Viamala-Tunnel im Gegenverkehr betrieben werden. Beide Tunnel weisen eine langgestreckte Kurve mit einem Radius von rund 400 Metern auf. Diese Merkmale erhöhen das Risiko eines Unfalls. Die Steigung des Tunnels von knapp 1,2 Prozent erschwert die Selbstrettung von Westen nach Osten. Zudem muss bei Westwindwetter und einem Unfall in der Nähe des Westportals im Reusstal damit gerechnet werden, dass sich ein Kamineffekt einstellt und der Rauch nach Osten entweicht. Die Fluchtdistanz im verrauchten Tunnel vom Unfallort bis zum Notausgang könnte damit leicht 450 Meter betragen. Um die Selbstrettungsmöglichkeiten zu verbessern, ist eine Reduktion der Fluchtdistanzen notwendig. Zusätzliche Notausgänge verbessern auch die Zugangs- und Einsatzmöglichkeiten der Feuerwehr und der Rettungskräfte.

2. Massnahmen

Aufgrund dieser neuen Erkenntnisse wurde das Sicherheitskonzept des Zubringertunnels überprüft und das Projekt in dieser Hinsicht überarbeitet. Neu sind im Abstand von 250 Metern regelmässig Notausgänge vorgesehen, die mit einem durchgehenden Sicherheitsstollen verbunden werden. Obwohl es sich im vorliegenden Fall um einen bergmännisch zu erstellenden Tunnel handelt, können nun auch die strengeren Sicherheitsanforderungen, wie sie für Fluchtwiege bei Tagbautunneln gelten, eingehalten werden. Der Sicherheitsstollen wird unter der Fahrbahn erstellt und gleichzeitig für die Werkleitungen genutzt. Durch diese Anordnung kann das in einzelnen Teilabschnitten für das Tunnelprofil ohnehin notwendige Sohlgewölbe direkt für den Sicherheitsstollen genutzt werden. Weiter werden die Werkleitungen nicht in einem Kabelrohrblock entlang der Fahrbahn, sondern offen im Sicherheitsstollen geführt. Dies erlaubt Einsparungen beim Bau und vor allem beim Betrieb und der späteren Erneuerung der elektromechanischen Einrichtungen. Werkleitungsarbeiten können ohne Teilsperzung des Tunnels und Behinderung des Verkehrs ausgeführt

werden. Im Übrigen werden durch den Wegfall des separaten Sicherheitsstollens auch die Nutzungseinschränkungen für Tiefenbohrungen (Erdwärmesonden) in der Gemeinde Buchrain reduziert.

III. Bauprogramm

Im geltenden Bauprogramm 2007–2010 für die Kantonsstrassen ist das Projekt für den Ausbau der Kantonsstrasse wie folgt beschrieben:

K 65b Buchrain, Dierikon, Ebikon, Zubringer Rontal, Projektkosten 100 Millionen Franken.

Das vorliegende Projekt entspricht auch mit der beschriebenen Änderung den Vorgaben des Bauprogramms. Aus Sicherheitsgründen soll ein durchgehender Sicherheits- und Werkleitungsstollen erstellt werden.

IV. Auflage- und Bewilligungsverfahren

1. Planauflage

Die erste öffentliche Auflage des Projektes ohne einen durchgehenden Sicherheits- und Werkleitungsstollen fand vom 2. Juni bis 21. Juni 2006 statt. Zum nicht durchgehenden Sicherheitsstollen wurden keine Einsprachen eingereicht.

Die Auflage der Projektänderung mit dem neu durchgehenden Sicherheits- und Werkleitungsstollen fand vom 16. November bis 5. Dezember 2006 statt. Auch zum durchgehenden Sicherheits- und Werkleitungsstollen wurden keine Einsprachen eingereicht.

2. Stellungnahmen

Die zuständigen Unterhalts- und Sicherheitsdienste sind mit der Projektänderung betreffend eines durchgehenden Sicherheits- und Werkleitungsstollens einverstanden.

3. Projektbewilligung

Mit Entscheid vom 19. März 2007 haben wir das Projekt für den Zubringer Rontal mit dem durchgehenden kombinierten Sicherheits- und Werkleitungsstollen bewilligt.

V. Kosten und Finanzierung

1. Kosten

Die Kosten für den Bau des durchgehenden Sicherheits- und Werkleitungsstollens sind wie folgt veranschlagt (Stand Februar 2007):

– Bauausführung	Fr. 5 140 000.–
– Abzüglich Kosten Sicherheitsstollen gemäss Dekret B 83	Fr. –1 440 000.–
– Honorare	Fr. 300 000.–
– MwSt. 7,6% (gerundet)	Fr. 300 000.–
Total	Fr. 4 300 000.–

Damit ergeben sich für den Autobahnzubringer Rontal Gesamtkosten von 104,3 Millionen Franken (inkl. Honorar und 7,6% MwSt.; Kostengenauigkeit $\pm 10\%$).

Der Zusatzinvestition für den durchgehenden Sicherheits- und Werkleitungsstollen stehen namhafte Einsparungen im Betrieb, beim Unterhalt und der späteren Erneuerung gegenüber, die sich aber nur schwer quantifizieren lassen.

2. Finanzierung

Die auf 4,3 Millionen Franken veranschlagten Kosten des Bauvorhabens werden dem Konto 5010000 BUKR 2114 Co-Objekt 2114501006 belastet.

VI. Rechtliches

Für den Bau des Autobahnzubringers Rontal bewilligte Ihr Rat, wie bereits erwähnt, mit Dekret vom 7. März 2005 einen Sonderkredit von 100 Millionen Franken. Das Luzerner Stimmvolk stimmte diesem Kredit am 25. September 2005 zu. Nach den für den Zubringertunnel geltenden Sicherheitsvorschriften ist die Erstellung eines durchgehenden Sicherheits- und Werkleitungsstollens nicht zwingend notwendig, weshalb es sich bei den damit verbundenen Zusatzkosten von 4,3 Millionen Franken um eine freibestimmbare Ausgabe im Sinn von § 6 Absatz 1 des Finanzaushaltsgesetzes (FHG; SRL Nr. 600) handelt. Im Zusammenhang mit dem bewilligten Sonderkredit (Hauptkredit) ist der zusätzliche Finanzbedarf für den Sicherheits- und Werkleitungsstollen durch einen Zusatzkredit zu decken, über welchen nach den Regeln des Finanzaushaltsgesetzes (vgl. § 21 Abs. 1 und 2a i. V. m. den §§ 22 und 23 FHG) wegen der Ausgabenhöhe von über 3 Millionen Franken mittels eines Dekrets zu befinden ist, das dem fakultativen Referendum unterliegt (vgl. Urteil 1P.547/2001 des Bundesgerichts vom 11. März 2002, E. 3.4).

VII. Ausführung

Nach der Beschlussfassung durch Ihren Rat ist folgender Zeitplan vorgesehen:

- 2007: ab Herbst Vorarbeiten,
- 2008: ab Frühling Bauarbeiten am Zubringertunnel Rontal mit gleichzeitigem Ausbruch des Sicherheitsstollens,
- 2010: Ende Jahr Inbetriebnahme Zubringer Rontal und Autobahnanschluss Buchrain.

Dieser Zeitplan setzt voraus, dass keine Rechtsmittel ergriffen werden und dass die entsprechenden finanziellen Mittel zur Verfügung gestellt werden.

Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, wir beantragen Ihnen, dem Dekretsentwurf zuzustimmen.

Luzern, 24. April 2007

Im Namen des Regierungsrates
Schultheiss: Yvonne Schärli-Gerig
Staatsschreiber: Viktor Baumeler

Dekret

über einen Zusatzkredit für den Bau eines durchgehenden Sicherheits- und Werkleitungsstollens im Tunnel des Autobahnzubringers Rontal (Kantonsstrasse K 65b)

vom

Der Grosse Rat des Kantons Luzern,

nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 24. April 2007,
beschliesst:

1. Dem Bau eines durchgehenden Sicherheits- und Werkleitungsstollens im Tunnel des Autobahnzubringers Rontal (Kantonsstrasse K 65b), Gemeinde Buchrain, wird zugestimmt und dessen Ausführung beschlossen.
2. Der dafür erforderliche Kredit von 4,3 Millionen Franken wird als Zusatzkredit zum Sonderkredit für den Bau des Autobahnzubringers Rontal bewilligt.
3. Die Aufwendungen sind dem Konto 5010000 BUKR 2114 Co-Objekt 2114501006, Projekt 10186, zu belasten.
4. Das Dekret unterliegt dem fakultativen Referendum.

Luzern,

Im Namen des Grossen Rates

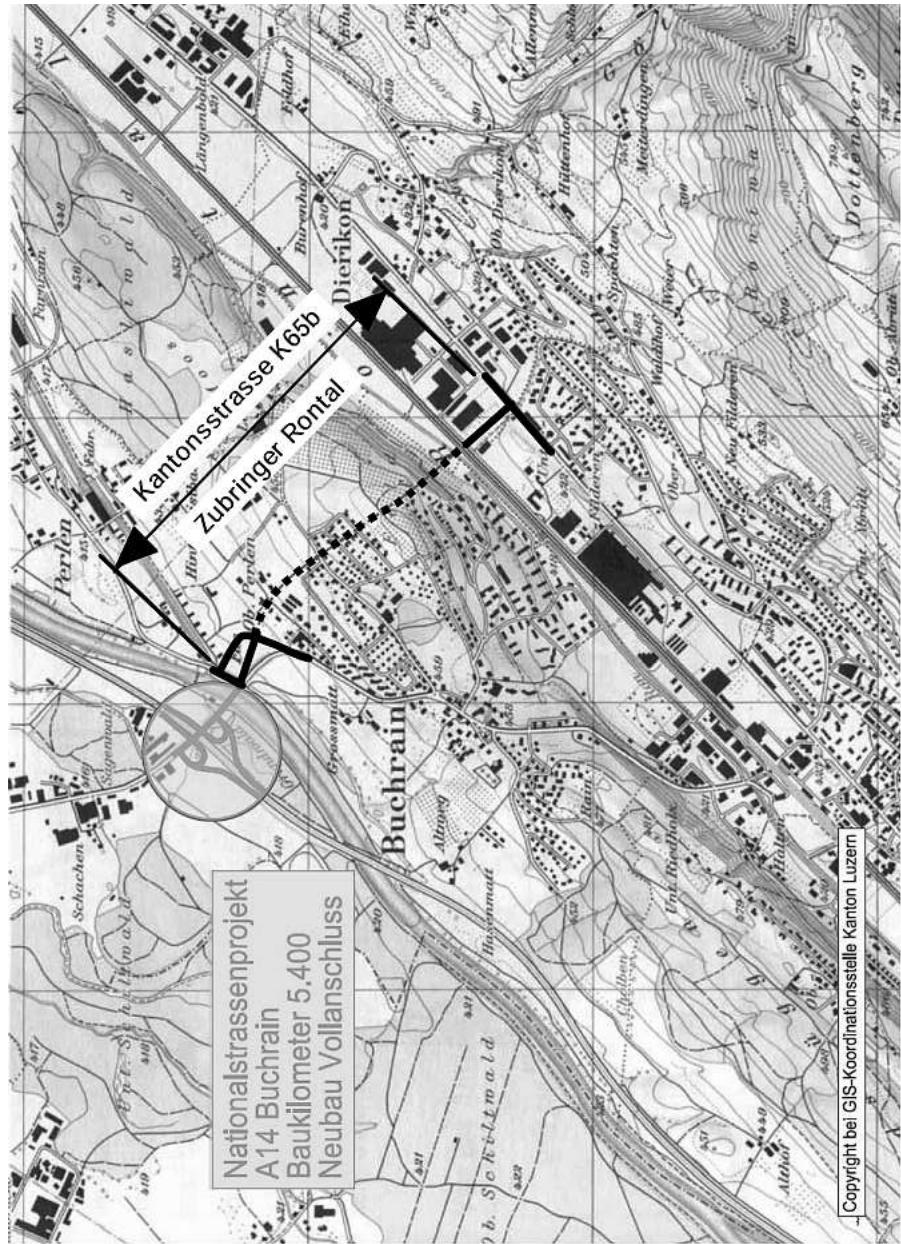
Die Präsidentin:

Der Staatsschreiber:

Plan- und Beilagenverzeichnis

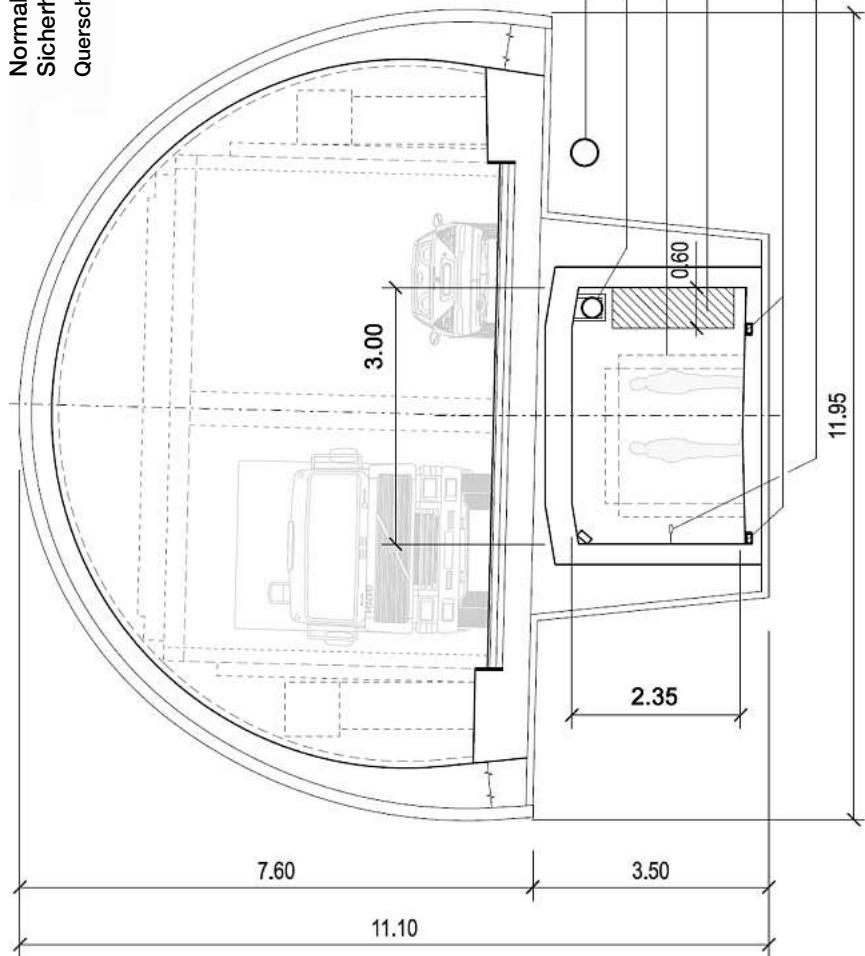
1. Übersichtsplan 1:25 000
2. Normalprofile Sicherheits- und Werkleitungsstollen

Übersichtsplan 1:25 000



Normalprofile

Normalprofil mit kombiniertem
Sicherheits- und Werkleitungsstollen
Querschnitt ohne Sohlgewölbe



Normalprofile

Normalprofil mit kombiniertem
Sicherheits- und Werkleitungsstollen
Querschnitt mit Sohlgewölbe

