

Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: **Projektierungskredite für das Bauprojekt "H18, Vollanschluss Aesch" und für das Vorprojekt "Anschluss Pfeffingerring" Kreditvorlage**

Datum: 18. November 2008

Nummer: 2008-310

Bemerkungen: **[Verlauf dieses Geschäfts](#)**

Links: - [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
 - [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
 - [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
 - [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



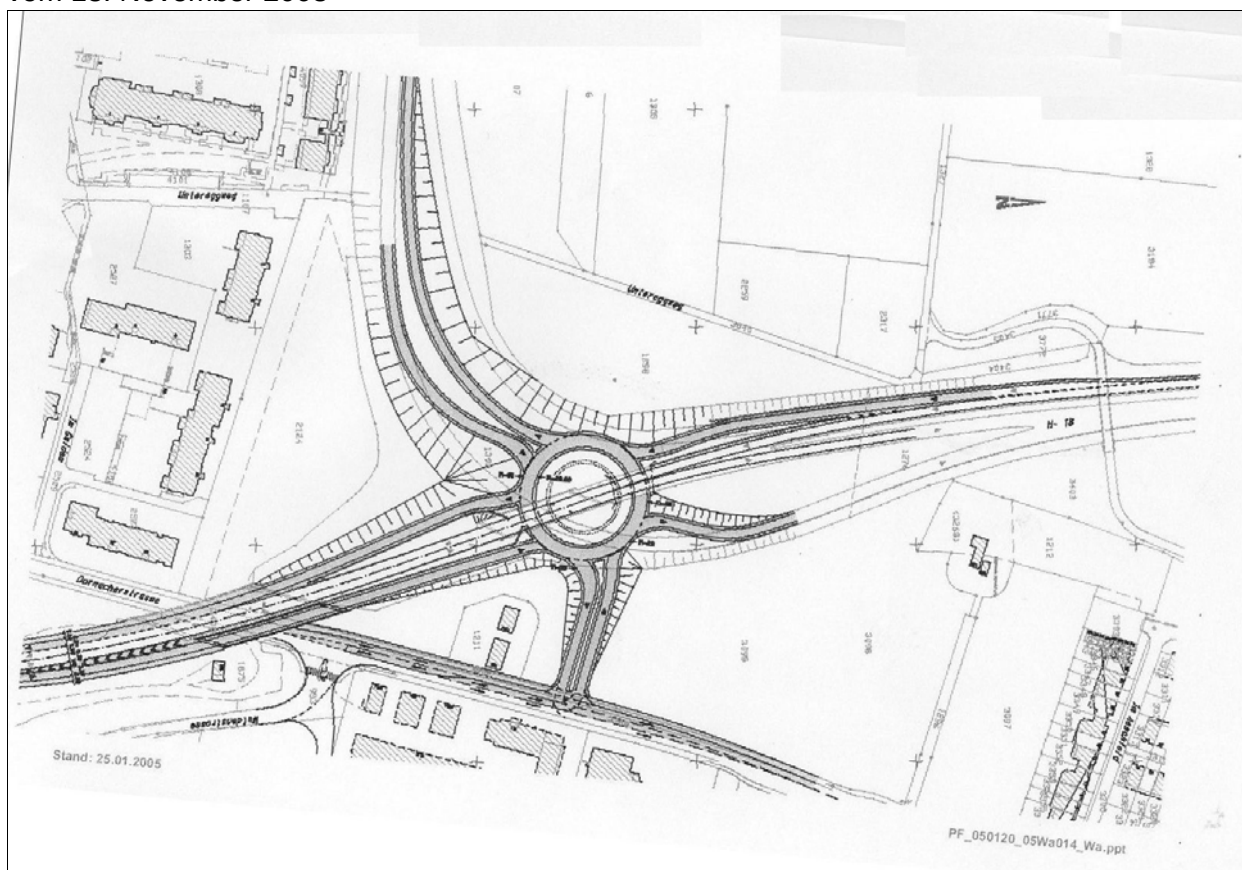
Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

Kreditvorlage

4.02.14

vom 18. November 2008



1. Zusammenfassung

Der Ausbau des bestehenden H18-Halbanschlusses von und nach Basel zu einem Vollanschluss Aesch im Gebiet Wyden basiert auf dem rechtsgültigen Strassennetzplan der Region Leimental-Birstal. Die generelle Verkehrszunahme, insbesondere auch des Schwerverkehrs, die verstärkte Anbindung des Laufentals an die übrigen Teile des Kantons Basel-Landschaft sowie die bisherigen und geplanten Überbauungen im Gewerbegebiet Aesch mit den damit verbundenen Belastungen des Knotens Angenstein und der Ortsdurchfahrt Aesch erfordern nun die rasche Realisierung des H18-Vollanschlusses Aesch.

Vorgesehen ist ein Grosskreisel, der zentrisch unter der H18 liegen wird und an den sämtliche Ein- und Ausfahrten von und nach Basel resp. Laufen angeschlossen werden. Die Verbindung zum Kantonsstrassennetz erfolgt einerseits im Westen über die bisherige Querspange zur Hauptstrasse bzw. ins Gewerbegebiet Aesch-Nord und andererseits im Osten über eine analoge Spange an die Dornacherstrasse. Diese neue Spange ist auch Voraussetzung für eine allfällig spätere Anbindung der Gemeinde Dornach an die H18 mittels einer neuen Birsbrücke. Dank des Vollanschlusses Aesch können der Knoten Angenstein kapazitätsmässig massgeblich optimiert sowie die Ortsdurchfahrt Aesch entlastet und somit die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Nachdem bereits ein ausgereiftes Vorprojekt für den H18-Anschluss Aesch vorliegt, gilt es nun in einem nächsten Planungsschritt, das Bauprojekt und den Umweltverträglichkeitsbericht auszuarbeiten und das Plangenehmigungsverfahren durchzuführen. Dafür ist ein Verpflichtungskredit von 3'300'000.- CHF erforderlich. Die Kosten für den Bau eines Vollanschlusses belaufen sich aktuell auf rund 45 Mio. CHF (+/- 25%).

Gemäss Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz; Entwurf vom 09. Mai 2008, wird der Bund die H18 voraussichtlich zwischen 2010 und 2015 übernehmen. Um den Vollanschluss Aesch auch bei einem allfälligen Netzwechsel rasch realisieren zu können, ist es wichtig, dass dem Bund ein rechtskräftiges Projekt übergeben wird. Erfolgt die Realisierung durch den Kanton Basel-Landschaft, ist die Planung auf einen Baubeginn zwischen 2011 - 2014 auszurichten (= Voraussetzung für eine Mitfinanzierung durch das Agglomerationsprogramm).

1.1. Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
1.1.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Rechtliche Grundlagen	4
3.	Begründung / Bedarf	4
3.1.	Einbindung in Planung	4
3.2.	Heutige Situation	4
3.3.	Künftige Situation und Ziele	4
3.4.	Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte	5
4.	Das Vorprojekt	6
4.1.	Grundsätzliche Verkehrsführung	6
4.2.	Dimensionierungsgrundlage Grosskreisel	6
4.3.	Strassenbau	7
4.4.	Kunstbauten	7
4.5.	Wald / Rodungen	7
4.6.	Hydrogeologie	8
4.7.	Endausbau	8
5.	Raum- und Umweltaspekte	8
5.1.	Umweltverträglichkeitsprüfung	8
5.2.	Lärmschutz	9
6.	Landerwerb	9
7.	Termine	9
8.	Kosten und Finanzierung	10
8.1.	Investitionskosten	10
8.2.	Projektförderung / Beiträge Dritter	10
8.3.	Folgekosten	10
8.4.	Sachplan Verkehr: neuer Netzbeschluss (NEB)	13
9.	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	13
10.	Parlamentarische Vorstösse	13
10.1.	Postulat 2001/251 von Remo Franz: Entlastung der Aescher Hauptstrasse	13
10.2.	Beurteilung	14
11.	Antrag	14

2. Rechtliche Grundlagen

Bund:

- Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 19. Dezember 1958
- Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG) vom 07. Oktober 1983
- Lärmschutzverordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986

Kanton Basel-Landschaft:

- Rechtskräftiger Strassennetzplan der Region Leimental-Birstal, Landratsbeschluss Nr. 335 vom 30. April 1964
- Strassengesetz vom 24. März 1986
- Raumplanungs- und Baugesetz vom 8. Januar 1998
- Gesetz über die Enteignung vom 19. Juni 1950

3. Begründung / Bedarf

3.1. Einbindung in Planung

Der Ausbau des bestehenden Halbanschlusses zu einem Vollanschluss der H18 in Aesch stützt sich auf den rechtskräftigen Strassennetzplan der Region Leimental – Birstal vom 30. April 1964, letztmals teilrevidiert mit Landratsbeschluss Nr. 1766 vom 20. Januar 1994.

3.2. Heutige Situation

Die generelle Verkehrszunahme, insbesondere auch des Schwerverkehrs, die verstärkte Anbindung des Laufentals an die übrigen Teile des Kantons Basel-Landschaft sowie die bisherigen und geplanten Überbauungen im Gewerbegebiet Aesch belasten zunehmend den Knoten Angenstein und die Ortsdurchfahrt Aesch. Insbesondere beim Knoten Angenstein wird die Verkehrssicherheit aufgrund der überlasteten Linksabbieger nach Aesch und Duggingen sowie der schwierigen Sichtverhältnisse in Richtung H18 laufend kritischer. Verschiedene Planungsstudien zur Verbesserung dieser Abbiegebeziehungen haben keine befriedigenden Lösungen aufgezeigt.

3.3. Künftige Situation und Ziele

Mit der Realisierung des im regionalen Strassennetzplan vorgesehenen H18-Vollanschlusses Aesch erfolgen sämtliche Verkehrsbeziehungen aus dem vorderen Birstal und dem Laufental nach Aesch künftig über den Vollanschluss Aesch. Die neue Verkehrsführung ist die Voraussetzung für eine allfällige Aufhebung des sicherheits- und verkehrstechnisch mangelhaften

Linksabbiegers beim Knoten Angenstein in Richtung Aesch. Diese flankierende Massnahme soll einerseits zu einer Reduktion des morgendlichen Rückstaus in Richtung Tunnel Eggflue und andererseits zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrt Aesch führen.

Der Vollanschluss Aesch mit einer neuen Verbindung zur Dornacherstrasse ist auch Voraussetzung für eine allfällig spätere Anbindung der Gemeinde Dornach an die H18 mittels einer neuen Birsbrücke. Zudem ergibt sich durch den Vollanschluss eine neue Querverbindung zwischen dem Gewerbegebiet Aesch-Nord und dem östlich der H18 gelegenen Gebiet Weiden. Die Anbindung von Dornach ist nicht Bestandteil der vorliegenden Planung, sondern wird unter Federführung des Kantons Solothurn bearbeitet (Stand September 2008: Machbarkeitsstudie liegt vor; Öffentliches Mitwirkungsverfahren per Juli 2008 abgeschlossen).

Im Raum Aesch Nord und beim Vollanschluss Aesch sind vornehmlich die Pendlerverkehrsströme vom Pfeffingerring in Richtung Basel (H18) und umgekehrt die kritischen Ströme in Bezug auf die Kapazität. Diese Ströme verlaufen heute über die Hauptstrasse und die Arlesheimerstrasse in Aesch und queren die Tramlinie 11 à Niveau. Mit einem Ausbau des Pfeffingerring können diese kritischen Verkehrsströme vom Kantonsstrassennetz entflechtet und direkt in Richtung Leimental weitergeleitet werden. Der Ausbau des Pfeffingerring ist im Strassennetzplan der Region Leimental-Birstal bereits als Festsetzung enthalten und gemäss kantonalem Richtplan soll dessen Realisierung mittelfristig (Zeitraum von fünf bis fünfzehn Jahren) erfolgen. In einem nächsten Schritt gilt es eine Vorstudie und ein Vorprojekt auszuarbeiten, um insbesondere über die genaue Ausgestaltung, die Kostenfolgen und die verkehrlichen Auswirkungen Bescheid zu wissen. Diese sind die Grundlage für die Ausarbeitung einer Landratsvorlage über den Baukredit. Aus diesem Grund wird mit dieser Vorlage ein separater Projektierungskredit für die Phase Vorstudie und Vorprojekt beantragt.

3.4. Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte

Eine Machbarkeitsstudie im Jahr 2002, worin die Herstellung aller gewünschten Beziehungen im Bereich des Halbanschlusses Aesch analysiert wurde, ergab als zweckmässigste Lösung einen Vollanschluss mit einer Kreiselvariante. Aufgrund einer Grobbeurteilung aus verkehrstechnischer Sicht wurde die Variante mit einem Grosskreisel als geeignet beurteilt. Insbesondere sprachen die gute Begreifbarkeit sowie die befriedigenden Sichtverhältnisse für diese Lösung.

Im Jahre 2005 wurde ein Vorprojekt (Generelles Projekt) für den Vollanschluss mit Grosskreisel ausgearbeitet, anschliessend erfolgte im Frühjahr 2006 die verwaltungsinterne Vernehmlassung. Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen erfolgten weitere Abklärungen insbesondere bezüglich Lärmschutz (Lärmgutachten) und Hydrogeologie (Hydrogeologischer Mitbericht).

Die Anliegen aus den Vernehmlassungsrunden sowie die Erkenntnisse aufgrund der weiteren Abklärungen wurden bei der weiteren Projektbearbeitung soweit als möglich berücksichtigt und führten im März 2007 zum bereinigten Vorprojekt, welches dieser Landratsvorlage zugrunde liegt.

4. Das Vorprojekt

4.1. Grundsätzliche Verkehrsführung

Der bestehende Halbanschluss wird mit einem Grosskreisel zu einem Vollanschluss ausgebaut. Dieser Kreisel, welcher zentrisch eine Ebene unter der H18 liegt, nimmt sämtliche Ein- und Ausfahrten von und zur H18 auf. Mit dieser Lage können die neu zu erstellenden Ein- und Ausfahrtsrampen geradlinig und parallel zur Linienführung der H18 an den Kreisel angeschlossen werden.

Die vorgesehene Verkehrsführung kann grösstenteils innerhalb der bereits ausgeschiedenen Strassenparzelle realisiert werden. Eine Ausnahme bildet die neue Verbindung zur Dornacherstrasse. Dieser Arm verläuft im Bereich eines aufgeforsteten Waldes. Die Anbindung der Ein- und Ausfahrtsrampe an die Dornacherstrasse erfolgt mit einem einfachen T-Anschluss. Eine Optimierung dieses Anschlusses im Zusammenhang mit einer allfälligen Realisierung des Anschlusses Dornach wird im Rahmen der weiteren Projektierung geprüft. Ob dort aus Gründen der Verkehrssicherheit eine Lichtsignalanlage erforderlich ist, wird ebenfalls in der weiteren Projektbearbeitung untersucht.

Konzeptionell wird davon ausgegangen, dass von Münchenstein bis Aesch eine 4-spurige, richtungsgetrennte Hochleistungsstrasse (grüne Signalisation "Autobahn"), nach dem Vollanschluss Aesch in Richtung Laufen eine 2-spurige, nicht richtungsgetrennte Hochleistungsstrasse (grüne Signalisation "Autostrasse") vorhanden sein soll.

Mit der Realisierung des Vollanschlusses soll ebenfalls die Spuraufteilung der H18-Stammlinie zwischen dem Ende des Tunnels Reinach und dem neuen Vollanschluss geändert werden. Der Vollanschluss basiert dementsprechend auf folgendem Fahrstreifenkonzept: von Basel her kommen 2 Spuren, welche sich im Anschluss Aesch aufteilen: die eine führt als Autostrasse weiter Richtung Laufen, die andere in den Kreisel Aesch. Analog erfolgt in der Gegenrichtung eine Spuraddition: der Fahrstreifen von Laufen wird ergänzt durch einen zweiten vom Kreisel Aesch her. Solange Dornach nur indirekt über Bruggstrasse / Reinach-Süd angeschlossen ist, erfolgt die zweistreifige Spurführung ab der dortigen Einfahrtsrampe, später ab dem Vollanschluss Aesch. Mit der neuen Spuraufteilung wird eine Verflüssigung des Verkehrs angestrebt.

4.2. Dimensionierungsgrundlage Grosskreisel

Der Vollanschluss Aesch muss die mittel- und langfristig zu erwartenden Verkehrsmengen bewältigen können. Unter dieser Prämisse müssen die Szenarien "Südumfahrung" und "Neue Verkehrserzeuger Gewerbegebiet Aesch Nord ohne Südumfahrung" sicher berücksichtigt werden. Die Kapazität des Vollanschlusses muss im Hinblick auf den Ausbau des Gewerbegebietes von Aesch oder eine allfällige Südumfahrung auf einfache Art und Weise erweitert werden können.

Auch wenn die Realisierung der Südumfahrung in nächster Zeit kaum realistisch und die Ansiedlung von extrem verkehrsintensiven Nutzungen im Gewerbegebiet von Aesch noch nicht abschliessend klar ist, so wird der Kreisel verkehrsmengenmässig in einer ersten Phase die

heutige Nachfrage abdecken und vor allem dazu dienen, das Industrie- und Gewerbegebiet sowie das Wohngebiet von Aesch an das Hochleistungsstrassennetz anzubinden. Zudem ist der heute von Angenstein via Dorfkern fahrende Durchgangsverkehr aufzunehmen.

Unter diesen Prämissen soll für die Dimensionierung des Grosskreisels wie folgt vorgegangen werden:

- Der Projektierung des Endzustandes wird das Szenario "Südumfahrung" zugrunde gelegt.
- Basierend auf dem kurz- und mittelfristigen Verkehrsaufkommen wird eine erste Ausbaustappe realisiert, welche einen Vollanschluss Aesch sicherstellt.
- Mit wenigen Zusatzaufwendungen soll später in einer weiteren Ausbaustappe der Endzustand (Industrie/Gewerbegebiet ausgebaut, inkl. allfällige Südumfahrung) erstellt werden können.

4.3. Strassenbau

Der Grosskreisel hat einen Durchmesser von 58 m und liegt zentrisch unter der H18. Die Kreisel-fahrbahn wird einstreifig markiert und hat eine Breite von ca. 8 -10 m. Die Anbindung an den Kreisel erfolgt über sieben Rampen. Die bestehenden Rampen werden wo möglich unverändert übernommen. Um einen sinnvollen Anschluss an den neuen Kreisel zu gewährleisten, müssen einzelne Rampen teilweise neu erstellt oder verlängert werden. Die Lage und der Anschluss der Rampen werden so konzipiert, dass eine allfällige Erweiterung (Endausbau) auf zwei Zufahrts-spuren oder die Realisierung eines zukünftigen Bypasses möglich wären.

4.4. Kunstbauten

Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Vollanschluss Aesch müssen verschiedene neue Kunstbauten erstellt werden. Damit der Grosskreisel unter der H18 realisiert werden kann, ist ein vollständiger Ersatz der bestehenden Brückenkonstruktion für die H18-Stammlinie erforderlich. Im Vordergrund steht dabei eine neue Brücke mit einer Länge von rund 180 m, die den gesamten neuen Kreisel überspannt. Mit dem Brückenneubau (anstelle einer zusätzlichen Unterführung) kann einerseits auf aufwendige Stützkonstruktionen bei den Ein- und Ausfahrtsram-pen verzichtet und andererseits ein besserer Schutz des Grundwassers erreicht werden. Im weiteren ist eine zusätzliche Brücke über die Dornacherstrasse für die H18-Ausfahrt von Laufen zum Kreisel erforderlich.

4.5. Wald / Rodungen

Die Ein- und die Ausfahrtsrampe Dornacherstrasse sowie ein Teil der Böschung für die Aus-fahrtsrampe H18 von Laufen Richtung Kreisel liegen in einer als Wald ausgeschiedenen Flä-che. Das in Anspruch genommene Ausmass beträgt rund 2'200m². Diese Fläche muss gerodet werden.

Gemäss Waldgesetz vom Oktober 1991 sind Rodungen verboten. Ausnahmegewilligungen werden erteilt, wenn wichtige Gründe bestehen, die das Interesse an der Walderhaltung überwiegen. Für die gerodete Fläche soll auf der Parzelle Nr. 2124, welche südlich der bestehenden Einfahrtsspur liegt, Realersatz geschaffen werden.

4.6. Hydrogeologie

Der bestehende Halbanschluss Aesch sowie der gesamte geplante Vollanschluss liegen über dem Grundwasserstrom des Birstals in der Grundwasserschutzzone S2 (engere Schutzzone). Der mittlere Grundwasserspiegel liegt im Projektperimeter bei rund 282m.ü.M und schwankt in einem Bereich von ca. 3 Meter. Das Grundwasser wird von keinem Bauteil erreicht.

Diese engere Schutzzone darf nur landwirtschaftlich sowie für öffentliche Anlagen und Werke genutzt werden, sofern diese eine Gefährdung der Trinkwassergewinnung ausschliessen. Explizit ausgeschlossen werden Verkehrsanlagen mit Ausnahme von Feldwegen für die Landwirtschaft. Gemäss Art. 222 der Gewässerschutzverordnung vom 28. Oktober 1998 ist das Erstellen von Anlagen grundsätzlich untersagt. Die Behörden können aus wichtigen Gründen Ausnahmen gestatten, wenn eine Gefährdung der Trinkwassernutzung ausgeschlossen werden kann.

Für den Bau des bestehenden Halbanschlusses wurde dazumal eine Ausnahmeregelung getroffen, mit der Auflage, die gesetzlichen Grundwasserschutzmassnahmen umzusetzen. Eine entsprechende Ausnahmeregelung müsste auch für die Änderung dieser Anlage erteilt werden.

4.7. Endausbau

Die Kapazität des Kreisels kann nach Bedarf mit einer zweiten Kreiselfahrbahn sowie mit der Erweiterung der Zufahrten auf zwei Spuren deutlich erhöht werden. Im Endzustand weist die Fahrbahn eine Breite von 8-10m auf. Mit dieser Fahrbahnbreite kann sichergestellt werden, dass zwei LKWs mit Anhänger den Kreisel ohne Konflikte gleichzeitig befahren können. Dieser Ausbau erfolgt ohne grosse Anpassungen am 1-streifigen Kreisel, so dass die Mehrkosten für eine etappierte Ausführung relativ gering ausfallen.

5. Raum- und Umweltaspekte

5.1. Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) bezeichnet im Anhang die UVP-pflichtigen Anlagen. Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen sind unter Ziffer 11.3 aufgeführt. Art. 2 der UVPV bestimmt die UVP-Pflicht für Änderungen solcher Anlagen, "wenn die Änderung wesentliche Umbauten, Erweiterungen oder Betriebsänderungen betrifft und über die Änderung im Verfahren entschieden wird, das bei neuen Anlagen für die Prüfung massgeblich ist". Das vorliegende Bauvorhaben ist als wesentliche Änderung zu beurteilen.

Im Rahmen der Erarbeitung des Vorprojekts wurden für den Lärmschutz und den Grundwasserschutz zunächst einzelne Voruntersuchungen durchgeführt und die jeweiligen Pflichtenhefte für die Hauptuntersuchung vorgelegt. Der Hauptbericht über die Umweltverträglichkeit (UVB) muss zusammen mit dem Bauprojekt erstellt werden.

5.2. Lärmschutz

Im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Vorprojekts wurde ein Lärmgutachten erstellt, in welchem die relevanten Aspekte des Lärmschutzes aufgrund von Grobberechnungen ermittelt wurden. Dieses Gutachten kommt zum Schluss, dass mit grosser Wahrscheinlichkeit keine neuen Lärmschutzwände in unmittelbarer Nähe des Vollanschlusses erstellt werden müssen. Auf der Zubringerstrecke Hauptstrasse Aesch – H18 werden die Immissionsgrenzwerte bereits heute mit dem Halbanschluss überschritten. Das Lärmsanierungsprojekt für diesen Bereich der H18 ist derzeit noch in Bearbeitung. Allfällig weitere Massnahmen ergeben sich aufgrund des Bauprojekts.

6. Landerwerb

Das vorliegende Projekt kann nicht vollständig innerhalb des bestehenden Halbanschlusses realisiert werden. Für das Bauvorhaben ist rund 4'000 m² Areal, vorwiegend Kulturland und Wald, zu erwerben.

7. Termine

Für die Ausarbeitung des Bauprojekts und des Umweltverträglichkeitsberichts, die Umweltverträglichkeitsprüfung sowie das Mitwirkungs- und Plangenehmigungsverfahren ist mit einem Zeitbedarf von etwa zwei Jahren zu rechnen. Parallel dazu kann die Baukreditvorlage ausgearbeitet und dem Landrat zum Beschluss unterbreitet werden.

Unter den vorliegenden Voraussetzungen (Plangenehmigungsverfahren mit UVP; Landratsbeschluss für Baukredit erforderlich) ist ein Baubeginn frühestens 2010 möglich, realistischerweise kann mit einem Baubeginn ab 2011 gerechnet werden. Im Agglomerationsprogramm Basel ist das Projekt in der Liste A, d.h. Baubeginn zwischen 2011 - 2014.

8. Kosten und Finanzierung

8.1. Investitionskosten

Gesamtkosten

Die Kosten wurden durch den Planer des Vollanschlusses (Ingenieurbüro Rapp Infra AG, Basel), den Planer des Lärmgutachtens (Ingenieurbüro Jauslin & Stebler AG, MuttENZ) sowie durch den Projektverfasser des Hydrogeologischen Berichts (Ingenieurbüro Pfirter Nyfeler + Partner AG, MuttENZ) im Rahmen der Bearbeitung des Vorprojekts ermittelt. Aufgrund diverser Entscheidungen, welche in der Zwischenzeit erfolgt sind, wie Option 4-Spurausbau offen halten, Standstreifen auf neuer Brücke und Trennung der Fahrrichtungen mit Mittelstreifen, wurden die Kosten durch den Planer (Ingenieurgemeinschaft Gähler / Bänziger, Ennetbaden/Baden) überarbeitet.

Die gesamten Kosten für den H18-Vollanschluss Aesch betragen auf der Preisbasis Januar 2008 rund 45 Mio. CHF (Kostengenauigkeit +/- 25%). Darin enthalten sind die Aufwendungen für die Ausarbeitung des Bauprojekts und des Umweltverträglichkeitsberichts von 3'300'000.- CHF

8.2. Projektfinanzierung / Beiträge Dritter

Die Aufwendungen für den Vollanschluss trägt gemäss Strassengesetz der Kanton. Im Investitionsprogramm 2006 - 2016 (RRB Nr. 1'205 vom 14. August 2007) der Bau- und Umweltschutzdirektion sind für den geplanten Vollanschluss in den Jahren 2008 0.5 Mio. CHF, 2009 12.5 Mio. CHF und 2010 12.0 Mio. CHF vorgesehen. Die Finanzierungstranchen können dem effektiven Realisierungszeitraum angepasst werden.

Eine objektbezogene Beteiligung an den Investitionskosten durch den Bund ist aufgrund des NFA ausgeschlossen. Ein Beitrag an den H18-Vollanschluss Aesch kann allenfalls aus dem Agglomerationsprogramm Basel, worin der Anschluss in der Liste A enthalten ist, erwartet werden.

8.3. Folgekosten

Falls der H18-Vollanschluss Aesch im vorgesehenen Umfang realisiert wird, ist aufgrund einer ersten Abschätzung mit jährlichen Amortisations- und Zinskosten von rund 1.9 Mio. CHF zu rechnen. Die Aufwendungen für den Unterhalt und Betrieb der ausgebauten Verkehrsanlage erhöhen sich. Gegenüber dem heutigen Umfang resultieren zukünftig u.a. eine grössere Brückenfläche sowie mehr Strassenfläche. Die detaillierten Angaben und Kennzahlen über die jährlichen Folgekosten, die Abschreibungen nach § 16 des Finanzhaushaltsgesetzes (FHG) sowie die Auswirkungen auf das Investitionsprogramm und den Finanzplan des Kantons Basel-Landschaft können erst im Rahmen der Baukreditvorlage aufgezeigt werden. Die für die Rechnung relevanten Angaben setzen sich wie folgt zusammen:

Tabelle: Jährliche Folgekosten

Position	Bezeichnung der wesentlichsten Positionen	CHF
1	Total jährlicher Ertrag	--
2	Kalkulatorische Abschreibungen ¹⁾ bei einer Lebensdauer von 30 Jahren (Strassenbau) bzw. 60 Jahren (Kunstbau). Die gemittelte Nutzungsdauer beträgt 35 Jahre.	1'143'000
3	Kalkulatorische Zinskosten ²⁾ , 4% auf 0.5 des Investitionsvolumens	800'000
4	Unterhaltskosten	Erhöhung gegenüber heutigen Umfang
5	(Gebäude-) Nebenkosten	Entspricht dem heutigen Umfang
6	Betriebskosten (Manpower, Energie, Betriebsmittel usw.)	Entspricht dem heutigen Umfang
7 = 2+...+6	Total jährliche Folgekosten	1'943'000

1) Kalkulatorische Abschreibungen = Investitionsvolumen geteilt durch technische Nutzungsdauer in Jahren

2) Kalkulatorischer Zinssatz = 100 geteilt durch Anzahl Jahre der technischen Lebensdauer

Die technische Nutzungsdauer von Strassen beträgt 30 Jahre, von Brücken 60 Jahre. Zur Berechnung der Folgekosten wird eine gemittelte Nutzungsdauer von 35 Jahren angenommen.

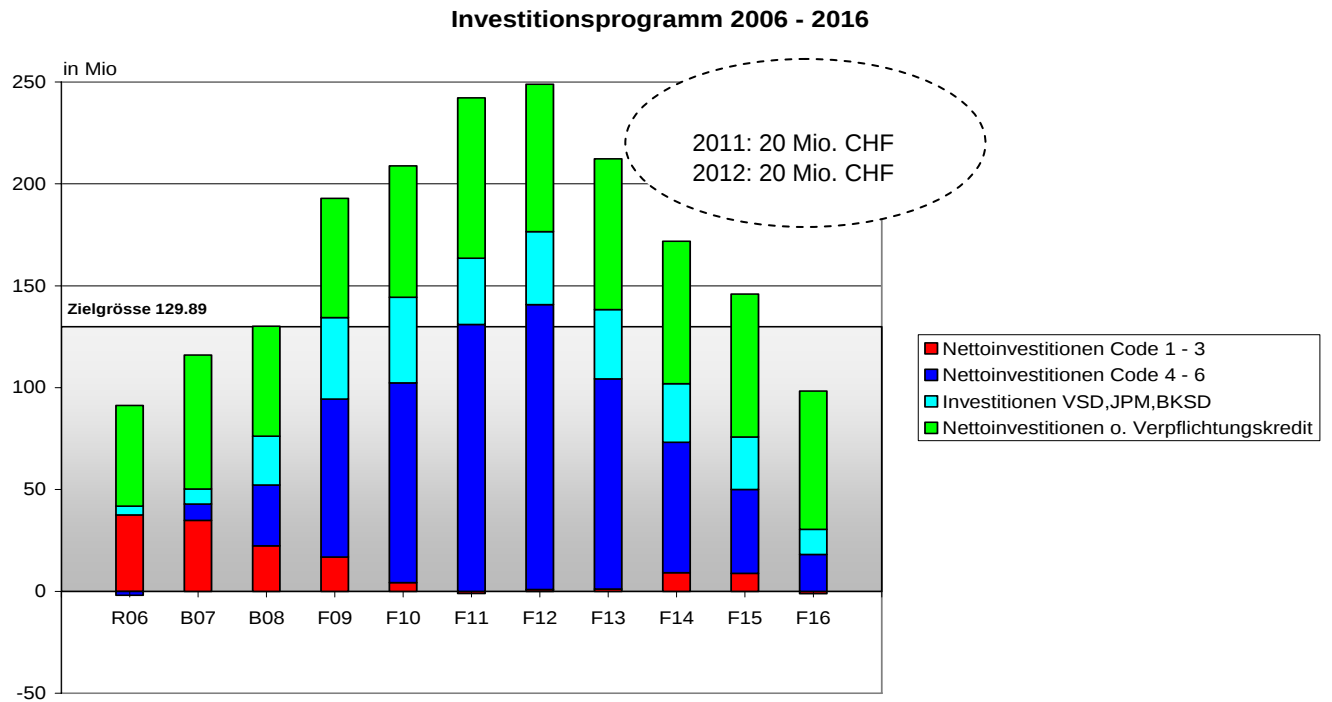
Tabelle: Abschreibungen nach § 16 Finanzhaushaltsgesetz ³

Jahr	Investition in 1000 CHF	Restbuchwert Anfang Jahr in 1000 CHF	Abschreibung nach FHG in 1000 CHF	Restbuchwert Ende Jahr in 1000 CHF
2011	20'000			
2012	20'000	20'000	2'000	38'000
2013	0	38'000	3'800	34'200
2014	0	34'200	3'420	30'780
2015	0	30'780	3'078	27'702
2016	0	27'702	2'770	24'932
2017	0	24'932	2'493	22'439

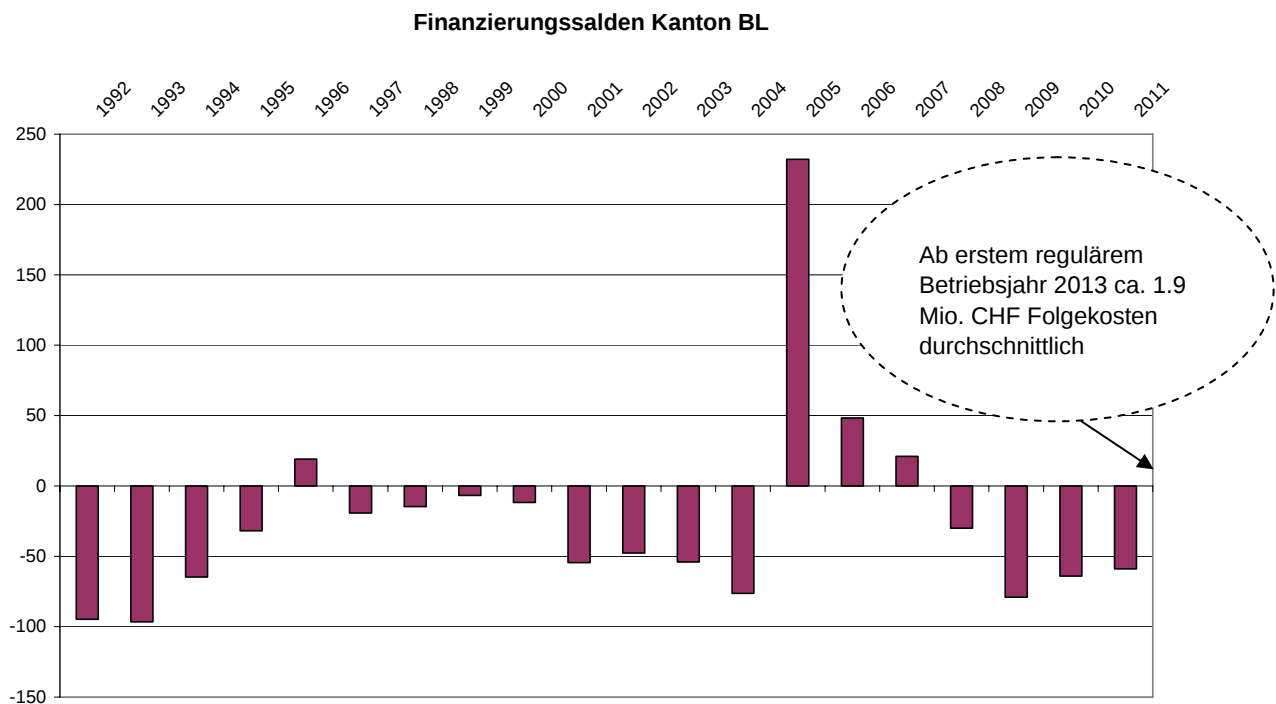
3) Abschreibung nach FHG bedeutet, dass die Investition nach 15 Jahren zu 80%, nach 40 Jahren zu 99% abgeschrieben ist

Finanzierungszahlen zum Projekt nach FHG §35 4

Auswirkungen auf das Investitionsprogramm des Kantons Basel-Landschaft



Auswirkungen auf den Finanzplan des Kantons Basel-Landschaft



8.4. Sachplan Verkehr: Anpassung Nationalstrassennetz

Gemäss Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz; Entwurf vom 09. Mai 2008 ist vorgesehen, dass der Bund die H18 zwischen 2010 und 2015 übernehmen wird.

Die Übernahmemodalitäten bzw. die Finanzierung von Projekten ist noch offen. Es empfiehlt sich aber aus folgenden Gründen, möglichst rasch ein rechtskräftiges Projekt herbeizuführen:

- Liegt ein rechtskräftiges Projekt vor, kann der Bund dieses Projekt übernehmen; er muss keine Verfahrensschritte wiederholen. Ohne Rechtskraft beginnt die Planung gemäss Bundesrecht von vorne mit dem Generellen Projekt (Vorprojekt).
- Liegt bei der Übergabe der H18 ein rechtskräftiges Projekt vor, erfolgt die Finanzierung der Realisierung voraussichtlich durch den Bund. Ohne rechtskräftiges Projekt ist die Finanzierung offen.
- Verzögert sich die Übernahme der H18, besteht eventuell die Möglichkeit einer Mitfinanzierung durch das Agglomerationsprogramm, sofern der Baubeginn zwischen 2011 und 2014 liegt. (Projekt in Agglomerationsprogramm mit 44 Mio. CHF eingegeben, Mitfinanzierung bei 30 - 50%, Beurteilung durch den Bund noch offen)

9. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens wurde die Landratsvorlage der Gemeinde Reinach, dem Wasserwerk Reinach und Umgebung, der Gemeinde Aesch sowie dem Zweckverband Regionale Wasserversorgung Aesch-Dornach-Pfeffingen zur Stellungnahme unterbreitet. Zum vorliegenden Projekt wurden verschiedene Bemerkungen und Anträge eingebracht, welche im Rahmen des Bauprojekts geprüft und soweit möglich aufgenommen werden.

10. Parlamentarische Vorstösse

10.1. Postulat [2001/251](#) von Remo Franz: Entlastung der Aescher Hauptstrasse

Am 25. Oktober 2001 reichte Landrat Remo Franz (CVP) folgendes Postulat ein:

Die Fertigstellung des Aescher H18-Anschlusses (2. Etappe) lässt offenbar noch lange auf sich warten. Der Landrat hatte am 5. Februar 1996 ein entsprechendes Postulat von mir abgelehnt. Der Verkehr allerdings rollt unvermindert weiter, und er hat in den vergangenen 5 Jahren erneut zugenommen. Mit einer relativ einfachen Massnahme wäre es dennoch möglich, die Aescher Hauptstrasse von unnötigem Durchgangsverkehr, vor allem von schweren Lastwagen, zu entlasten, wenn die Verbindung ab der Aescher Hauptstrasse Richtung Laufental um eine Verzweigung im Bereich Weiden (Richtung Laufental) erweitert würde. Zahlreiche Fahrzeuge, nicht zuletzt solche mit Ziel Gewerbegebiet, würden so die hindernisreiche und gefährliche Durchfahrt

durch Aesch meiden. Die Regierung hat auf meine Interpellation am 16. September 1996 geantwortet, der Verkehr würde sich um bis zu 8 Prozent reduzieren. Solche Zahlen müssten sicher noch genauer überprüft und auf den neuesten Stand gebracht werden. Inzwischen ist viel Wasser die Birs hinunter geflossen. Wichtig erscheint vor allem, dass der Bau von Infrastrukturen in der Nähe der Zentren und der Agglomeration vordringlich behandelt wird. Dies entspricht im übrigen dem raumplanerischen Anliegen des Kantons. Aus diesem Grunde bitte ich die Regierung zu prüfen und zu berichten, auf welche Weise der Anschluss Aesch an die H18 optimiert werden kann. Im Vordergrund soll eine Verkehrsbeziehung von Aesch Nord über die H18 direkt auf die Stammlinie Richtung Laufental stehen. Dabei ist auch die Bereitschaft der Gemeinde Aesch zu erkunden, ob sie sich an einer Finanzierung beteiligt könnte, und ob sich bei diesem Schritt gleich weitere Lösungen, beispielsweise im Zusammenhang mit der Gemeinde Dornach, angehen liessen.

10.2. Beurteilung

Mit dem in dieser Landratsvorlage unter Kapitel 4 beschriebenen Projekt wird dem Begehren entsprochen, so dass mit der Bewilligung des Rahmenkredits durch den Landrat das Postulat 2001/251 als erfüllt abgeschrieben werden kann.

11. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, gemäss beiliegendem Entwurf zu beschliessen.

Liestal, 18. November 2008

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Ballmer

der Landschreiber:

Mundschin

Beilagen

- Entwurf eines Landratsbeschlusses (gemäss den Angaben der Landeskanzlei und des Finanzhaushaltgesetzes)
- Situation, H18, Vollanschluss Aesch, Vorprojekt
- Situation, H18, Anschluss Pfeffingerring, Projektidee

Landratsbeschluss

über Bewilligung eines Verpflichtungskredits für die Projektierung und den Umweltverträglichkeitsbericht des H18, Vollanschlusses Aesch sowie der Vorstudie/Vorprojekt Pfeffingerring in der Gemeinde Aesch.

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

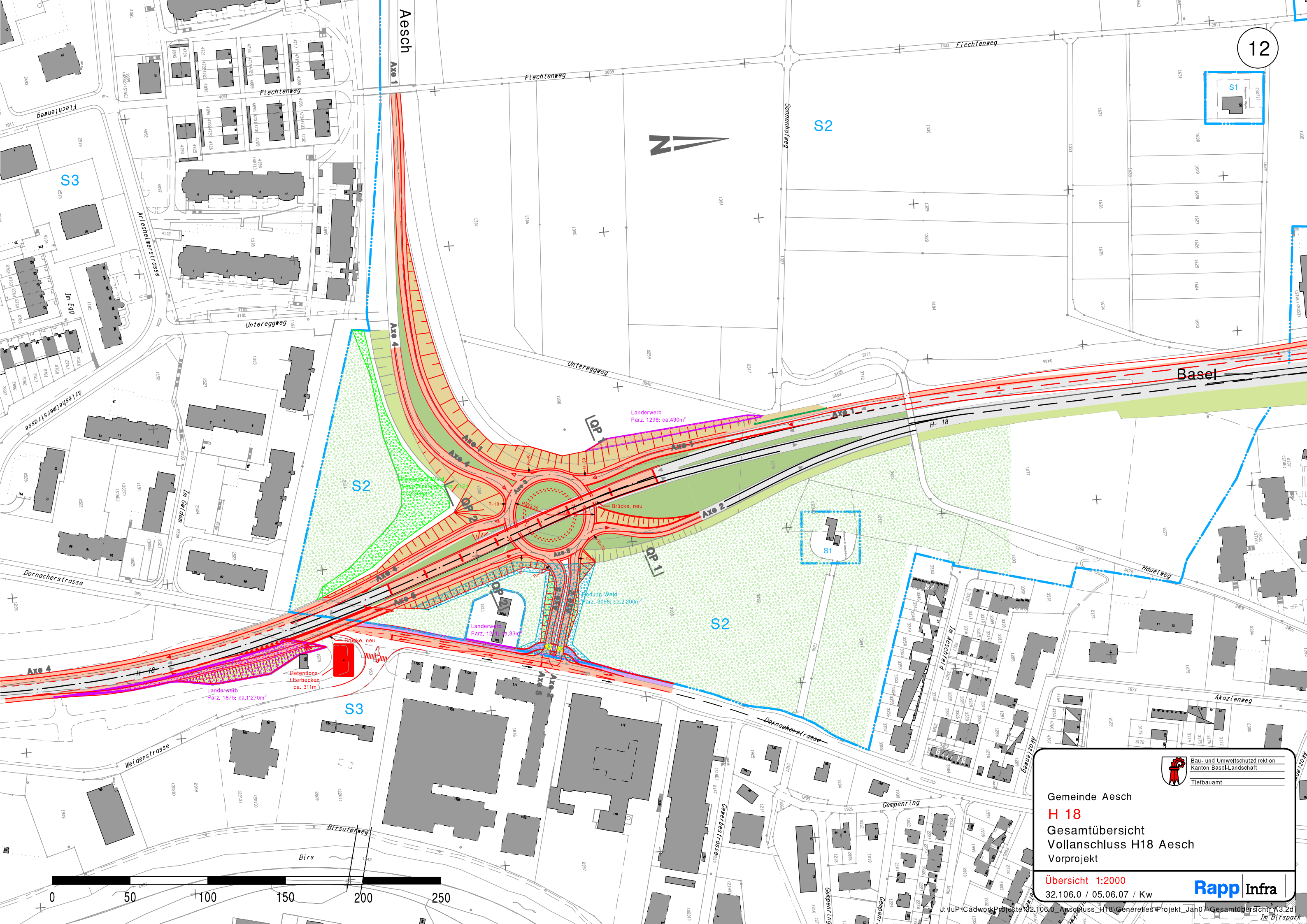
1. Für die Ausarbeitung des Bauprojekts und Umweltverträglichkeitsberichts für den H18, Vollanschluss Aesch inklusive flankierenden Massnahmen in der Gemeinde Aesch wird der erforderliche Verpflichtungskredit von 3'300'000.- CHF zulasten Konto 2314.501.10-003 bewilligt. Nachgewiesene Lohnpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Januar 2008 werden bewilligt.
2. Für die Ausarbeitung des Vorprojekts für den Anschluss Pfeffingerring wird der erforderliche Verpflichtungskredit von 400'000.- CHF zulasten Konto 2312.501.20-152 bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Januar 2008 werden bewilligt.
3. Das Postulat [2001/251](#) wird als erfüllt abgeschrieben.
4. Ziffer 1 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

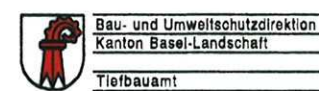
Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

der Landschreiber:





Gemeinde Aesch

H18

Anschluss Pfeffingerring mit Rampen

Projektidee