



## Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

---

**Titel:** Aesch, Ausbau Knoten Angenstein / Entlastung Ortsdurchfahrt  
Projektierungskredit

Datum: 1. März 2016

Nummer: 2016-057

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](#)

---



2016/057

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

**Aesch, Ausbau Knoten Angenstein / Entlastung Ortsdurchfahrt  
Projektierungskredit**

vom 01. März 2016



## 1. Zusammenfassung

Die H18 schliesst das Laufental an das Hochleistungsstrassennetz an (vgl. Situationsplan im Anhang). Darüber hinaus hat die Achse als Verbindung zwischen dem Jura und dem Grossraum Basel eine überregionale Bedeutung. Am Engpass Angenstein (Aesch-Süd) geht die von Basel her kommende zweistreifige Autostrasse A18 in eine Hauptverkehrsstrasse im Gegenverkehr über. An diesem Querschnitt befindet sich ein vortrittsgeregelter Knoten, an dem die Strassen nach Aesch / Pfeffingen sowie über die Birs nach Duggingen anschliessen. Die Abwicklung all dieser verschiedenen Verkehrsbeziehungen führt während der Spitzenstunden dazu, dass sich der Verkehr zum Teil bis zum Anschluss Grellingen, am Nordportal des Eggfluetunnels, rückstaut. Kritisch ist dabei insbesondere der Linksabbieger aus dem Laufental in Richtung Aesch.

Seit vielen Jahren wird der Bau des Muggenbergtunnels diskutiert. Mit diesem Tunnel würde der Abschnitt zwischen Aesch und dem Eggfluetunnel ebenfalls zur Hochleistungsstrasse ausgebaut. Damit könnten der heutige Knoten Angenstein und die damit verbundene Rückstauproblematik entschärft werden. Angesichts der mutmasslich komplexen Geologie und einer Tunnellänge von rund 1'100 Metern ist mit Kosten von mehr als CHF 100 Mio. zu rechnen. Diese Finanzen stehen im Moment nicht zur Verfügung weshalb mit einer Realisierung erst langfristig zu rechnen ist. Deshalb wird eine billigere Variante mit einer punktuellen Lösung beim Knoten Angenstein gesucht.

Um die verkehrstechnische Schwachstelle am Engpass Angenstein bereits kurz- bis mittelfristig zu entschärfen, soll ein Um- bzw. Ausbau des Knotens Angenstein weiterverfolgt werden. Durch den vorgesehenen Ausbau des Knotens soll der heutige Unfallschwerpunkt eliminiert und der Verkehrsfluss, in Abstimmung mit den benachbarten Knoten (Anschlüsse A18; Aesch und Reinach bzw. neuem Kreisel in Zwingen), verbessert werden.

Für die Erarbeitung eines Vor- und Bauprojektes zum Ausbau Knoten Angenstein in Aesch wird ein Verpflichtungskredit von **CHF 800'000.00 inkl. MwSt.** beantragt.

Neben einer deutlichen Verringerung des Rückstaus soll mit dem Ausbau die Beziehung zwischen Aesch-Süd / Pfeffingen und der A18 Richtung Basel in beide Richtungen ermöglicht werden. Damit kann die Ortsdurchfahrt Aesch entlastet werden. Um die Entlastung zu sichern und das Potential der Verkehrsverlagerung zu nutzen, soll parallel zum Ausbau des Knotens Angenstein, die Ortsdurchfahrt von Aesch siedlungsverträglich umgestaltet werden. Die Konkretisierung beider Massnahmen soll deshalb koordiniert erfolgen.

Für die Erarbeitung eines Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzepts für die Ortsdurchfahrt Aesch wird ein Verpflichtungskredit von **CHF 200'000.00 inkl. MwSt.** beantragt.

## 1.1. Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
1.1.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Rechtliche Grundlagen	4
3.	Begründung / Bedarf	4
3.1.	Einbindung in Planung / Projekt / Konzept	4
3.2.	Heutige Situation	5
3.3.	Ziele	7
3.4.	Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte	7
4.	Kantonale Projekte im Umfeld	8
4.1.	Schnittstellen	8
4.2.	Weitere Projekte	9
5.	Mögliche Lösungen	9
5.1.	Optimierung und Ausbau Knoten Angenstein	9
5.2.	Umgestaltung Ortsdurchfahrt Aesch	12
5.3.	Alternativen	13
6.	Termine	13
7.	Kosten und Finanzierung	14
7.1.	Projektierungskosten	14
7.2.	Beiträge Dritter	16
7.3.	Folgekosten	17
7.4.	Finanzrechtliche Prüfung	17
8.	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	17
9.	Parlamentarische Vorstösse	22
10.	Antrag	24

## 2. Rechtliche Grundlagen

Bund:

- Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 19. Dezember 1958
- Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG) vom 7. Oktober 1983
- Eidgenössische Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986

Kanton Basel-Landschaft:

- Strassengesetz vom 24. März 1986
- Umweltschutzgesetz (USG BL) vom 27. Februar 1991
- Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) vom 27. Oktober 1998
- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft, Beschluss vom 26. März 2009
- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft; Anpassung 2012 "Agglomerationsprogramm Basel / Verkehr; [LRV 2015/034](#); vom Regierungsrat am 27. Januar 2014 an den Landrat überwiesen

## 3. Begründung / Bedarf

### 3.1. Einbindung in Planung / Projekt / Konzept

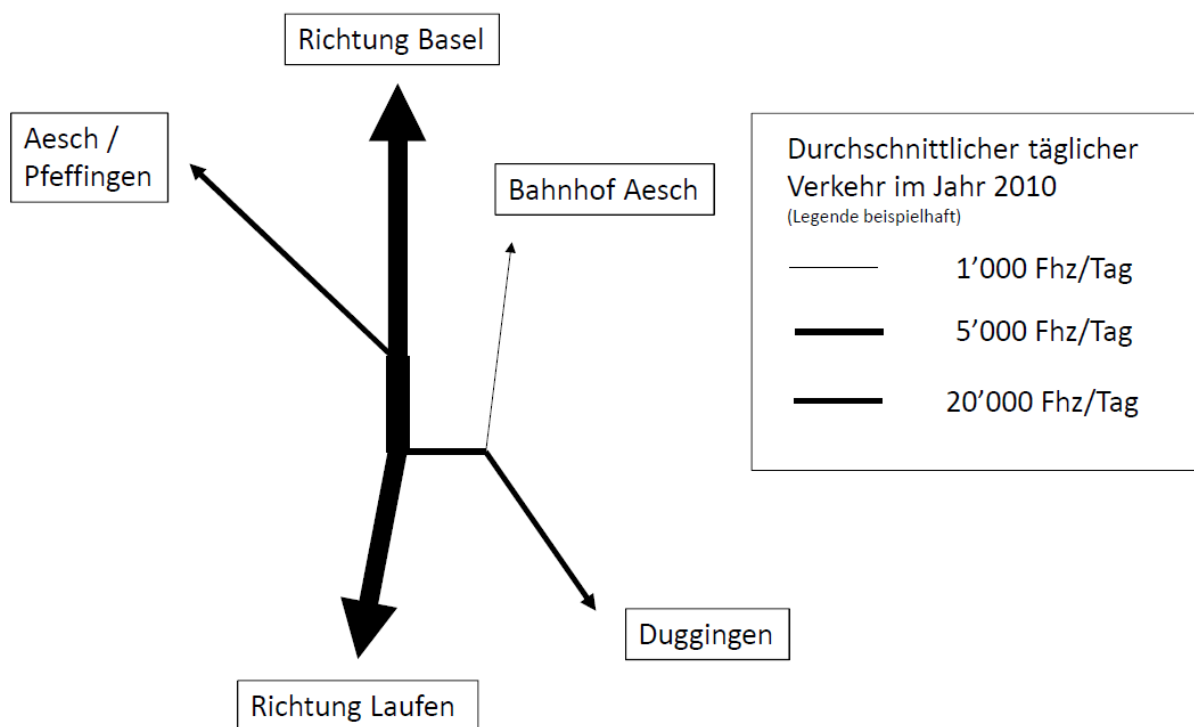
Das Laufental ist durch die H18 an das Hochleistungsstrassennetz angeschlossen. Am Knoten Angenstein schliesst die Hauptverkehrsstrasse an die kantonale Autostrasse/Autobahn A18 Richtung Basel an. Seit 1999 wird die Ortschaft Grellingen durch den Eggfluetunnel umfahren und vom Durchgangsverkehr entlastet. Im kantonalen Richtplan Basel-Landschaft gemäss Landratsbeschluss vom 26. März 2009 ist der Muggenbergertunnel als Festsetzung eingetragen. Mit der Realisierung dieses Tunnels als zweistreifige Hochleistungsstrasse würde die A18 ab Verzweigung Hagnau bis zum Eggfluetunnel durchgehend als Autostrasse ausgebaut.

Im Rahmen der Erarbeitung des Sachplans Verkehr (Stand 26.04.2006) wurde das Bundesstrassennetz (Grund- und Ergänzungsnetz) überprüft und die H18 Basel-Delémont vom Bundesrat im Sachplan Verkehr ins Grundnetz aufgenommen. Als Folge der Ablehnung der „Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes (Autobahnvignette)“ am 24. November 2013 wurde jedoch der neue Netzbeschluss vom Bundesrat, der die Übernahme der A22 und A18 ins Netz der Bundesstrassen vorsieht, nicht in Kraft gesetzt. Es ist offen, ob und wann der Bundesrat den neuen Netzbeschluss in Kraft setzt; als Folge wird die kantonale Hochleistungsstrasse A18 bis auf Weiteres nicht an den Bund abgetreten.

### 3.2. Heutige Situation

Die H18 ist heute zwischen dem Nordportal Eggfluetunnel und dem Knoten Angenstein als Hauptverkehrsstrasse ausgebildet und wurde 2014 von 26'400 Fahrzeugen pro Tag befahren (Verkehrszählungen 2014; Addition Zählstellen Nr. 0101, Hauptstrasse Aesch und 0102; A18; Umfahrung Aesch). Im Jahr 2000 betrug das Verkehrsaufkommen 22'200 Fahrzeuge pro Tag; d.h. von 2000 – 2014 betrug der Zuwachs 4'200 Fahrzeuge (+ 19%). Unmittelbar entlang der Strasse befinden sich wenig empfindliche Nutzungen. Aufgrund der engen Topographie beeinträchtigen die Lärmemissionen der Strasse aber das Siedlungsgebiet von Duggingen und die Erholungsgebiete im vorderen Laufental.

Knoten Angenstein: Aktuelles Verkehrsaufkommen auf den verschiedenen Streckenabschnitte

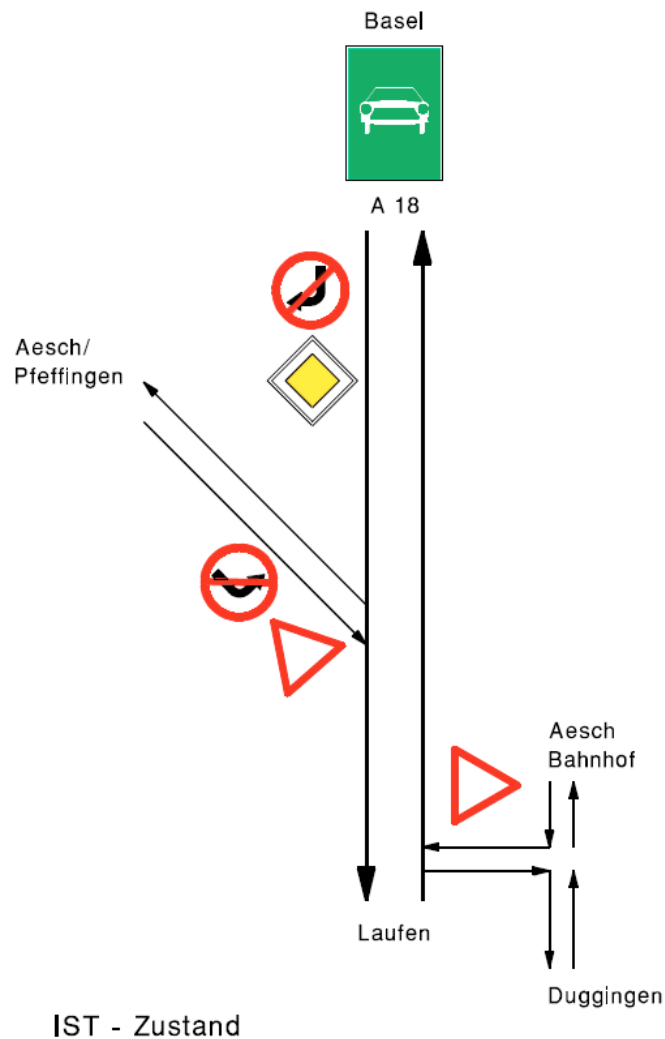


Der Knoten Angenstein ist sprichwörtlich das Nadelöhr für die Strassenverbindung aus dem Raum Basel ins Laufental. Die alternative Route via Chall / Röschenz von Basel nach Laufen ist streckenmässig deutlich länger und ist deshalb keine valable Alternative. Der Knoten Angenstein ist mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 26'400 Fahrzeugen deshalb stark belastet. Dadurch – und insbesondere durch die Linksabbieger aus Richtung Laufen nach Aesch – wird der Hauptstrom auf der H18 in Spitzenstunden regelmässig weit zurückgestaut. Der Rückstau in der Morgenspitze reicht dabei oft bis zum Eggfluetunnel und es resultieren grosse Zeitverluste. Zudem staut sich in der Abendspitze der Verkehr in Gegenrichtung auf der A18 zurück. Dies aufgrund eines Kulanzverhaltens der Automobilisten von Basel her, die den Linksabbiegenden nach Aesch den Vortritt gewähren.

Der Knoten weist eine kritische bis ungenügende Verkehrsqualität auf, d.h. mit mittleren Wartezeiten von mehr als 45 Sekunden in einer repräsentativen Spitzenstunde.

Die vertikale Linienführung der Strasse im Knotenbereich genügt zudem den Anforderungen gemäss heutiger Norm nicht mehr und führt zu unübersichtlichen Situationen. In den vergangenen fünf Jahren haben sich aufgrund dieser Situation an diesem Knoten 24 Unfälle ereignet. Der Knoten Angenstein ist deshalb seit mehreren Jahren ein Unfallschwerpunkt (USP) gemäss Norm SNR 641 724; für 2014 mit dem Berechnungswert von 9 Punkten (Grenzwert USP = 5 Punkte). Unfallschwerpunkte sind im Grundsatz gemäss Norm innert fünf Jahren zu beheben.

Des Weiteren ist heute am Knoten Angenstein die Fahrbeziehung Aesch-Basel in beide Richtungen nicht möglich. Der Verkehr von Aesch-Süd und Pfeffingen in Richtung Basel (Norden) und umgekehrt verkehrt daher durch das Zentrum von Aesch. Mit einem DTV von rund 12'000 Fahrzeugen pro Tag (Zählstelle 0126; Verkehrszählung 2010) ist die Ortsdurchfahrt Aesch heute stark ausgelastet; insbesondere unter dem Aspekt, dass Aesch mit der A18 bereits eine Umfahrung hat, die infolge fehlender Abbiegebeziehungen sowohl beim Knoten Angenstein als auch beim Anschluss Aesch nicht mit vollem Potential genutzt werden kann. Ortsdurchfahrten mit ähnlichen Verkehrsbelastungen sind z.B. Bubendorf (ca. 12'300 Fz), Allschwil (ca. 12'000 Fz), Therwil (12'600 Fz) etc.



### 3.3. Ziele

Mit dem Ausbau des Knotens Angenstein und der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Aesch werden die folgenden Projektziele verfolgt:

- **Eliminierung Unfallschwerpunkt:**  
Der Knoten soll verkehrstechnisch so optimiert werden, dass die Unfälle so stark reduziert werden können, dass der Knoten Angenstein kein Unfallschwerpunkt mehr ist.
- **Verbesserung Verkehrsfluss:**  
Der Verkehrsfluss am Knoten Angenstein soll verbessert und auf die vor- und nachgelagerten Knoten bezüglich Kapazität abgestimmt werden.
- **Entlastung Ortsdurchfahrt Aesch:**  
Mit dem Ausbau / Umbau des Knotens Angenstein soll ermöglicht werden, dass der Verkehr von Aesch-Süd und Pfeffingen direkt auf die A18 geführt wird und die Ortsdurchfahrt Aesch spürbar entlastet wird (potentiell rund 4'000 Fahrzeuge pro Tag). Mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Aesch soll dieses Ziel unterstützt werden.
- **Aus taktischer Sicht soll für den Ausbau des Knotens Angenstein ein rechtskräftiges Bauprojekt innert vier bis fünf Jahren vorliegen, damit bei einer allfälligen Übernahme der A18 durch den Bund Druck auf den Bund ausgeübt werden kann, das Projekt möglichst rasch zu realisieren.**

### 3.4. Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte

Bereits 2002 untersuchte das Tiefbauamt Massnahmen zur Optimierung des Knotens Angenstein. Dabei wurde ein breiter Fächer an Varianten – von signalisationstechnischen Massnahmen über à-Niveau-Knoten bis zu niveaufreien Lösungen – untersucht. Die Massnahmen wurden grob beurteilt, schlussendlich aber nicht mehr weiter bearbeitet.

Im Rahmen einer Netzstrategie hat das Tiefbauamt von 2008 bis 2010 verschiedene Lösungen für die verkehrlichen Probleme im unteren Laufental erarbeitet. In einem ersten Schritt wurde dabei untersucht, wie das Strassennetz mit Realisierung eines Tunnels durch den Muggenberg langfristig ausgestaltet werden soll (Ausgestaltung Anschlüsse, flankierende Massnahmen). Die Varianten wurden auf die Machbarkeit überprüft. Zudem wurden die Kosten grob geschätzt, die sich je nach Variante für alle Elemente zusammen auf CHF 90 bis 130 Mio. belaufen (Genauigkeit +/- 50%). Mittels eines Variantenvergleichs wurden Empfehlungen für eine langfristige Lösung abgeleitet.

Um angesichts der hohen Investitionen einer Tunnellösung bereits kurz- bis mittelfristig eine Verbesserung der Situation zu erreichen, wurden in einem zweiten Schritt Möglichkeiten zur kurz- bis mittelfristigen verkehrstechnischen Optimierung des Knotens Angenstein untersucht.

Mit dem Vollanschluss Aesch-Nord wird neben dem Ausbau des Knotens Angenstein auch die Möglichkeit für eine Entlastung und Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Aesch geschaffen. Diese Umgestaltung stellt demnach sowohl für den Vollanschluss Aesch-Nord als auch für den Ausbau des Knotens Angenstein eine flankierende Massnahme dar, die den Nutzen der verkehrlichen Entlastung sichert und verstärkt. Wie die Umgestaltung genau ausgestaltet werden soll und ob sich die Massnahmen unterscheiden, wenn nur eine statt beide der Neu-



bzw. Umbauprojekte realisiert wird, wurde bisher nicht untersucht und ist im Rahmen der Projektierung zu klären.

## 4. Kantonale Projekte im Umfeld

### 4.1. Schnittstellen

**Langfristige Lösung Muggenbergtunnel:** Mit diesem Tunnel wird der Durchgangsverkehr und ein erheblicher Teil des Quell-/Zielverkehrs im Laufental von der Kantonsstrasse weg auf die Hochleistungsstrasse verlagert. Zusammen mit der Realisierung einer Umfahrung Laufen – Zwingen (HLZ) kann eine durchgehende Hochleistungsstrasse von der Hagnau bis südlich von Laufen geschaffen werden. Er hat also eine netzstrategische Bedeutung und sein Bau muss mit einem Bau der HLZ koordiniert werden. Die vorgeschlagene Variante, gemäss Netzstrategie von 2011, umfasst einen Muggenbergtunnel, einen Halbanschluss Angenstein Richtung Basel und einen Halbanschluss Grellingen-Ost Richtung Delémont. Ausserdem verbleibt die Kantonsstrasse weitgehend auf dem heutigen Trasse und dient als Rückgrat des kantonalen Strassennetzes im Laufental und als Erschliessung der angrenzenden Industriegebiete. Ohne Realisierung der HLZ Umfahrung Laufen – Zwingen besitzt der Tunnel Muggenberg keine Dringlichkeit. Deshalb und infolge der knappen Finanzen ist mit einem Bau nicht vor 20 Jahren zu rechnen. Aus diesem Grund muss für den Knoten Angenstein eine vorgezogene Lösung gesucht werden, die, so weit wie möglich, mit einem späteren Halbanschluss mit dem Tunnel Muggenberg kompatibel ist. Ein erneuter Umbau bei einem Bau des Muggenbergtunnels wird aber unumgänglich sein.

**Vollanschluss Aesch-Nord:** Mit dem Ausbau des Halbanschlusses zum Vollanschluss Aesch (Nord) soll der Verkehr aus dem Laufental Richtung Leimental / Aesch Nord aus der Ortsdurchfahrt Aesch auf die A18 verlagert werden. Damit soll die Ortsdurchfahrt von Aesch entlastet werden. Zudem ergeben sich Veränderungen der Beziehungen am Knoten Angenstein (mehr Verkehr auf dem Hauptstrom, weniger Abbieger von/nach Aesch). Der Kanton Solothurn plant überdies den Bau eines **Zubringers von Dornach** an den neuen Vollanschluss, um die eigene Ortsdurchfahrt in Dornach vom Durchgangs- und Schwerverkehr zu entlasten. Der Knoten Angenstein kann unabhängig vom Vollanschluss Aesch realisiert werden. Sie ergänzen sich aber in dem Sinne, dass beide Projekte zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrt Aesch beitragen, indem sie neue Verkehrsbeziehungen ermöglichen (Vollanschluss Aesch: Ettingen – Laufen via Vollanschluss Aesch statt via Ortsdurchfahrt; Ausbau Knoten Angenstein: Pfeffingen – Basel via Knoten Angenstein / Umfahrung Aesch statt via Ortsdurchfahrt).

Falls der Vollanschluss Aesch vor dem Ausbau des Knotens Angenstein realisiert wird, könnte der Linksabbieger aus Richtung Laufen nach Aesch geschlossen werden, was zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses und Reduktion der Unfälle führen aber einer Entlastung der Ortsdurchfahrt Aesch zu wider laufen würde und deshalb nur eine Rückfallebene darstellt. Grundsätzlich soll der Ausbau des Knotens Angenstein vor dem Vollanschluss Aesch realisiert werden.

## 4.2. Weitere Projekte

**Zubringer Pfeffingerring:** Die neue Verbindungsstrasse zwischen der Kantonsstrasse Pfeffingerring und dem heutigen Halbinschluss Aesch-Nord an die A18 führt zu einer Entflechtung der Verkehrsströme in Aesch Nord, einer Verbesserung des Verkehrsflusses und einer leistungsfähigen Erschliessung des Gewerbegebiet Aesch-Nord (zurzeit wird das Bauprojekt ausgearbeitet). Der Zubringer Pfeffingerring kann unabhängig vom Vollanschluss Aesch-Nord und dem Ausbau des Knotens Angenstein realisiert werden; die Zielsetzung für den Baubeginn der Vorarbeiten ist Herbst 2016. Der entsprechende Kredit wurde vom Landrat am 4. September 2014 genehmigt ([LRV 2014/166](#)). Das Projektziel ist die Entlastung der Ortsdurchfahrt Aesch, welche mit der Realisierung des Zubringers Pfeffingerring (in Kombination mit dem Vollanschluss Aesch) besser erreicht werden kann.

## 5. Mögliche Lösungen

### 5.1. Optimierung und Ausbau Knoten Angenstein

Im Jahr 2002 wurde im Rahmen einer Studie eine Reihe von Varianten zur Optimierung untersucht. Nach dem Studium verschiedener Knotenformen auf der Basis von Leistungsfähigkeit, Sicherheitsüberlegungen und der Machbarkeit sind folgende Stossrichtungen für die Optimierung und den Ausbau des Knotens denkbar:

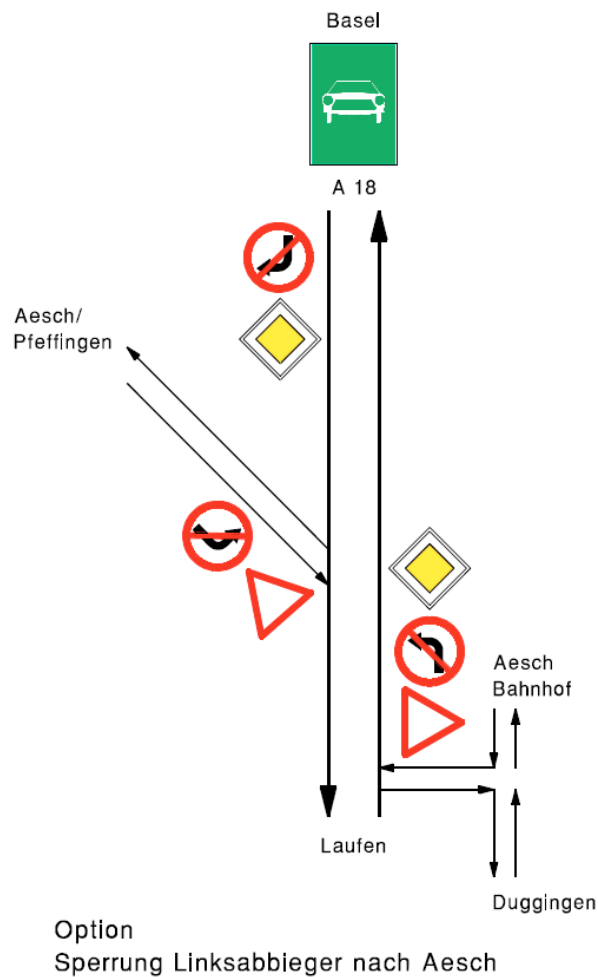
#### **Kurzfristige Option:**

##### ***Sperrung Linksabbieger nach Aesch***

Durch die Sperrung des Linksabbiegers nach Aesch wird der Verkehr am Knoten Angenstein verflüssigt. Die Verkehrsbeziehung aus dem Laufental in Richtung Aesch / Ettingen erfolgt via Duggingerstrasse – Bahnhof Aesch. Der Strassenabschnitt zwischen Schloss Angenstein und Bahnhof Aesch müsste betrieblich und ev. auch baulich angepasst werden. Diese Variante erreicht bereits eine spürbare Verbesserung des Verkehrsablaufs bei vernachlässigbaren Kosten.

Die Lösung eignet sich aber nur als temporäre kurzfristige Massnahme. Die geringe Entlastungswirkung für die Ortsdurchfahrt und die dadurch begründete ablehnende Haltung der Standortgemeinde Aesch sind allerdings im Hinblick auf eine mittel- bis langfristige Lösung negativ zu beurteilen.

Um die volle Wirkung zu entfalten, müsste wahrscheinlich auch der Linksabbieger von Basel / Aesch in Richtung Duggingen unterbunden werden. Aus Richtung Basel wäre Duggingen so nur via Grellingen erreichbar; d.h. die Lösung wäre mit deutlichen Umwegfahrten verbunden. Diese Lösung wird von der Gemeinde Duggingen abgelehnt.

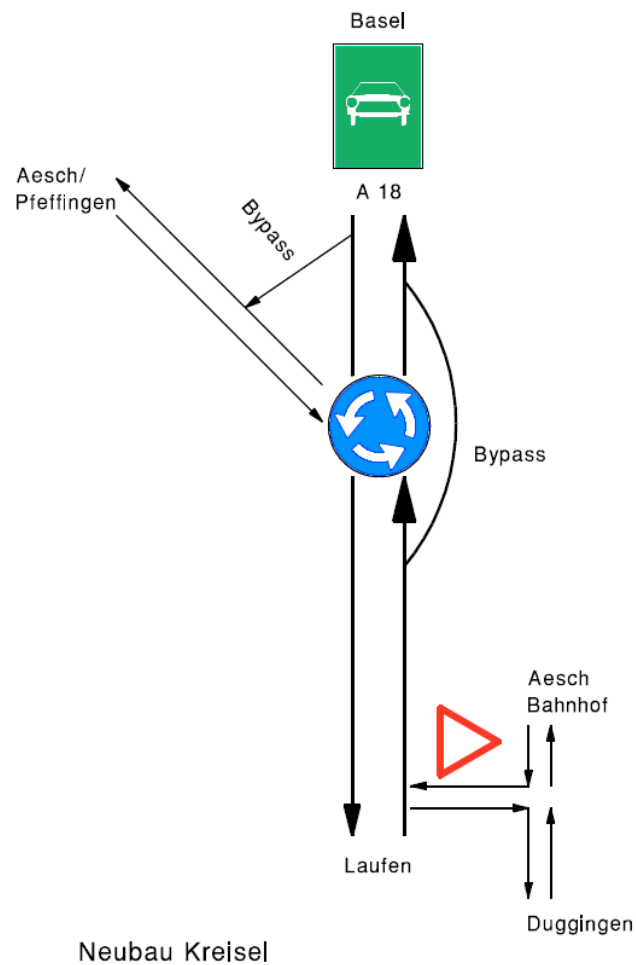


### Mittelfristige Optionen:

Im Rahmen der Planungsstudie Netzstrategie Muggenberg wurden neben den langfristigen Lösungen auch mittelfristig umsetzbare Lösungen entwickelt. Davon erwiesen sich eine Kreisell-Variante und eine Lösung mit einer Lichtsignalanlage (LSA) am zielführendsten.

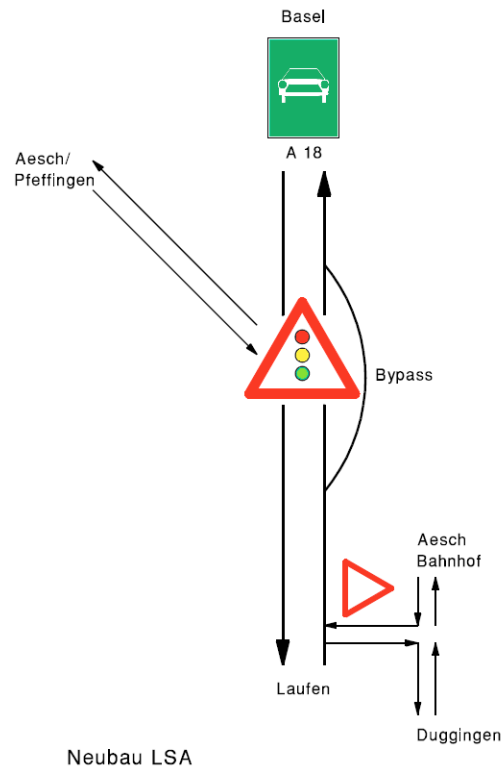
### Neubau eines Kreisells

Gemäss Voruntersuchungen kann mit einem Kreisell und zwei Bypässen (Laufental – Basel und Basel – Aesch) erreicht werden, dass der Verkehr in beiden Richtungen Laufental – Basel ohne Stau abgewickelt werden kann. Auf der Zufahrt von Aesch stauen sich teilweise einige Fahrzeuge. Der Rückstau ist jedoch gering und löst sich immer wieder ganz auf. Die mittleren Wartezeiten können in der Spitzenstunde 25 - 45 Sekunden betragen.



### **Neubau eines LSA-Knotens:**

Die Alternative mittels Umbau in einen lichtsignalgesteuerten Knoten erlaubt die Beziehung H18 – Aesch und erhöht die Kapazität des Hauptstroms. Die Simulation weist einen flüssigen Verkehr auf allen Zufahrten auf. Praktisch alle ankommenden Fahrzeuge können nach nur einem Stopp den Knoten passieren.



### Ausarbeitung Bestvariante:

Angesichts der verkehrstechnisch komplexen Situation am Übergang zwischen Hauptverkehrs- und Hochleistungsstrasse und der topographisch schwierigen Lage zwischen Muggenberg und Birsraum soll die Lösungssuche im Vorlauf der Erarbeitung des Vorprojektes noch einmal vertieft und im Rahmen einer Machbarkeitsstudie ein detaillierter Variantenvergleich durchgeführt werden. Dabei soll der Variantenfächer überprüft und auch eine Variante mit zumindest teilweise niveaufreien Verkehrsbeziehungen einbezogen werden. Bei der Bewertung ist dem Kosten-Nutzenfaktor speziell Beachtung zu schenken; insbesondere wie lange der ausgebaut Anschluss in Betrieb sein soll (d.h. wie lange geht es, bis der Muggenbergtunnel gebaut / eröffnet wird).

### 5.2. Umgestaltung Ortsdurchfahrt Aesch

Nach Realisierung der mittelfristigen Massnahmen, wie dem Vollanschluss Aesch-Nord, dem Zubringer Pfeffingerring und dem Umbau des Knotens Angenstein, kann die entlastete Ortsdurchfahrt von Aesch umgestaltet werden. Hierfür ist ein Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept auszuarbeiten, welches Lösungen aufzeigt, um den Strassenraum aufzuwerten und gleichzeitig den Fuss- und Veloverkehr attraktiver und sicherer zu führen. Dabei sind Gemeinde, Verbände, Verkehrsbetriebe und evtl. eine breitere Bevölkerung in einem partizipativen Verfahren miteinzubeziehen.

### 5.3. Alternativen

Um die Natur und Erholungsräume sowie die Siedlungen (v.a. Duggingen) vor den Immissionen der H18 besser zu schützen und die Reisezeiten zwischen Delémont und Basel für den Transitverkehr zu verringern, ist, neben der vorgeschlagenen Lösung, nur der Muggenberg-tunnel geeignet. Dieser wird aus den oben genannten Gründen auf absehbare Zeit nicht als realistisch beurteilt.

Kurzfristig kann neben der beschriebenen Lösung auch die Sperrung des Linksabbiegers nach Aesch eine Verbesserung der Situation bringen. Voraussetzung dafür ist, dass die Ströme nach Aesch (und weiter nach Pfeffingen etc.) via Duggingerstrasse und weiter via Gemeindestrassen via Bahnhof Aesch geführt werden können. Die Rückstaus am Angenstein können durch diese Lösung reduziert werden. Eine Entlastung von Aesch ist dagegen nicht im gleichen Masse möglich, da der Verkehr von Pfeffingen und Aesch-Süd weiterhin durch die Ortsdurchfahrt Richtung Basel fährt. Zudem wird die Erreichbarkeit von Aesch aus Richtung Laufental für den PW-Verkehr verringert, weshalb diese Lösung von der Gemeinde abgelehnt wird.

## 6. Termine

Es ist folgender Terminplan vorgesehen:

Machbarkeitsstudie / Variantenvergleich	2016
Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt Aesch	2016 bis 2018
Vorprojekt Ausbau Knoten Angenstein	2017
Bauprojekt Ausbau Knoten Angenstein	2018 / 2019
Kantonales Plangenehmigungsverfahren	2020
Einholen Baukredit	2020
Zielsetzung Baubeginn	2022
Voraussichtliche Inbetriebnahme	3. Quartal 2024

Dieser Terminplan beinhaltet keine Reserven und ist nur möglich, wenn die Projektierung und Realisierung durch den Kanton Basel-Landschaft erfolgt. Bei einer Übernahme durch den Bund ergeben sich auf jeden Fall Verzögerungen.

## 7. Kosten und Finanzierung

### 7.1. Projektierungskosten

#### Knoten Angenstein

Als Grundlage für die Schätzung der Projektierungskosten wurde die Annahme getroffen, dass der Knoten Angenstein zu einem LSA-Knoten ausgebaut wird. Aufgrund einer Kostenschätzung werden die reinen Baukosten ohne Landerwerb für den Umbau zu einem LSA-Knoten auf CHF 13 Mio. inkl. MwSt. geschätzt (+/- 30%). Somit wird mit gesamten Investitionskosten in der Grössenordnung von CHF 15 Mio. gerechnet. In dieser Kreditvorlage sollen nun die Projektierungsarbeiten genehmigt werden.

Falls sich im Rahmen der Erarbeitung des Vorprojekts zeigen sollte, dass die gewählte Bestvariante deutlich höhere Baukosten aufweist, z. B. ein teilweise niveaufreier Knoten, werden auch die Projektierungskosten höher liegen und es muss allenfalls ein Nachtragskredit für das Bauprojekt eingeholt werden.

Es wird mit folgenden Projektierungskosten (inkl. MwSt.) gerechnet:

Variantenvergleich / Vorprojekt	CHF 250'000.00
Bauprojekt	CHF 500'000.00
<u>Bewilligungsverfahren</u>	<u>CHF 50'000.00</u>
Total Projektierung	CHF 800'000.00

Es wird ein Projektierungskredit von **CHF 800'000.- inkl. MwSt.** beantragt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden die allfälligen Preisänderungen (Teuerung) gemäss dem Bauteuerungsindex Tiefbau Nordwestschweiz gegenüber der Preisbasis April 2014 bewilligt.

Kontierung		
IM Position	Innenauftrag	Kostenart
2301.002	700093	50100010

Die Mittel sind im Investitionsprogramm 2016 bis 2025 und im Budget 2016 eingestellt.

Die Projektierungskosten basieren auf der vorliegenden Kostenschätzung und gliedern sich in folgende Jahrestanchen:

- 2016: CHF 200'000.00
- 2017: CHF 250'000.00
- 2018: CHF 200'000.00
- 2019: CHF 100'000.00
- 2020: CHF 50'000.00

### Planungsstudie Umgestaltung Ortsdurchfahrt Aesch

Auf Stufe Vorstudie soll ein Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept (VBGK) für die Hauptstrasse in Aesch erstellt werden. Neben der Lösung zur Neuorganisation des heutigen Verkehrsregimes wird auch die Option einer Weiterführung der Tramlinie ab Aesch Dorf zum Bahnhof Aesch integriert. Da die innerorts Situation sowie die Tramlinienführung auf der Hauptstrasse eine erhöhte Komplexität darstellen, belaufen sich die verkehrsplanerischen Leistungen für ein VBGK der Hauptstrasse Aesch auf CHF 200'000.- (inkl. MwSt.) gerechnet.

Es wird ein Projektierungskredit von **CHF 200'000.- inkl. MwSt.** beantragt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden die allfälligen Preisänderungen (Teuerung) gemäss dem Bauteuerungsindex Tiefbau Nordwestschweiz gegenüber der Preisbasis April 2014 bewilligt.

Kontierung		
IM Position	Innenauftrag	Kostenart
2301.002	701146	50100010

Die Mittel sind im Investitionsprogramm 2016 bis 2025 und im Budget 2016 eingestellt.

Die Projektierungskosten basieren auf der vorliegenden Kostenschätzung und gliedern sich in folgende Jahrestanchen:

- 2016: CHF 100'000.00
- 2017: CHF 50'000.00
- 2018: CHF 50'000.00



## 7.2. Beiträge Dritter

Das Projekt des Knotens Angenstein wurde im Agglomerationsprogramm 2. Generation; A-Horizont eingereicht. Der Ausbau des Knotens Angenstein wurde vom Bund nicht als A-Massnahme als beitragsberechtigtes Projekt in die Leistungsvereinbarung des Agglomerationsprojektes 2. Generation übernommen. Im Prüfbericht des Bundes vom 24. Februar 2014 findet sich dazu folgende Bemerkung / Begründung:

*Folgende Massnahmen (= unter anderem Massnahme Angenstein / Aesch) befinden sich auf Strecken, die Bestandteil des neuen Netzbeschluss (NEB) des Bundes waren. Die Übernahme und Finanzierung dieser NEB-Strecken durch den Bund wurde per Volksentscheid am 24.11.2013 abgelehnt. Die Massnahmen verbleiben unter kantonaler Hoheit. Die zukünftige Planung und Finanzierung der Massnahmen ist zu prüfen.*

Es ist deshalb vorgesehen, das Projekt Ausbau Knoten Angenstein erneut im Agglomerationsprogramm 3. Generation als A-Projekt einzureichen.

Aus heutiger Sicht ist es offen, ob der Bund den neuen Netzbeschluss in den nächsten Jahren umsetzt. Auf parlamentarischer Ebene wurden entsprechende Vorstösse lanciert. Die Umsetzung des neuen Netzbeschlusses wurde vom Kanton Basel-Landschaft auch im Zusammenhang mit der Vernehmlassung zum NAF (Nationalstrassen und Agglomerations Fonds) verlangt.

Das bedeutet, dass für die Projektierungskosten, die hiermit beantragt werden, nicht mit Beiträgen zu rechnen ist. Ob für die Realisierung mit einem Beitrag von ca. 30% aus dem Agglomerationsfonds gerechnet werden kann, ist offen; ebenso ist offen, ob der Bund die Realisierungskosten allenfalls zu 100% übernimmt, da der neue Netzbeschluss z.B. bis 2020 in Kraft gesetzt wird.

### 7.3. Folgekosten

#### Zusammenfassung Folgekosten

in CHF

		10/2024	2025	2026	2027	2028
1	Zusätzliche Mitarbeiter	0	0	0	0	0
2	Nettoinvestitionen	15'000'000				
3	Betriebskosten	0	0	0	0	0
	Unterhaltskosten	33'333	200'000	200'000	200'000	200'000
	Abschreibungen	62'500	375'000	375'000	375'000	375'000
	Zinskosten	40'625	243'750	243'750	243'750	243'750
	<b>Folgekosten</b>	<b>136'458</b>	<b>818'750</b>	<b>818'750</b>	<b>818'750</b>	<b>818'750</b>
4	Folgertrag	0	0	0	0	0
3-4	<b>Folgekosten netto</b>	<b>136'458</b>	<b>818'750</b>	<b>818'750</b>	<b>818'750</b>	<b>818'750</b>

### 7.4. Finanzrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 36 Abs. 1 lit. C des Finanzhaushaltgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltungsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

## 8. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Von den Gemeinden **Aesch** und **Pfeffingen** ging folgende gemeinsame Stellungnahme ein:

Für die Gemeinden Aesch und Pfeffingen ist der geplante Ausbau des Knotens Angenstein wie auch die Entlastung der Ortsdurchfahrt Aesch enorm wichtig. Dies gilt insbesondere unter den Aspekten der Verkehrssicherheit, der Vermeidung der täglichen Stausituationen und einer vernünftigen Verkehrsentwicklung im Ortskern.

### **1. Verbesserung Verkehrsfluss und Sicherheit**

Die täglichen Staumeldungen für den Abschnitt Eggfluetunnel bis Anschluss Angenstein und umgekehrt sind schweizweit bekannt. Die Verflüssigung des Verkehrs am Knoten Angenstein ist sehr wichtig, weil so auch Schleichfahrten durch die angrenzenden Gemeinden vermieden werden. Eine direkte Verkehrsführung für die Hauptachsen mittels niveaufreier Lösung und Bypass ist sicher erforderlich. Der Verkehrssicherheit ist eine hohe Priorität zu zuordnen.

### **2. Variantenfächer, Bestvariante**

Das Prüfen von verschiedenen Varianten macht auf jeden Fall Sinn. Aus unserer Sicht ist am Besten eine Lösung, welche einem Vollanschluss gleichkommt, so dass nicht nur Duggingen und Aesch aus allen Richtungen anfahrbar sind, sondern auch der Verkehr aus Pfeffingen effizient über die Umfahrung via Angenstein geleitet werden kann. So entsteht ein Mehrwert für alle Strassenbenützer. Insofern unterstützen wir eine Kreisellösung. Dabei ist auch auf einen guten Anschluss des Angensteiner Brückleins zu achten.

### **3. Sperrung Linksabbieger nach Aesch und Duggingen**

Das Streichen des Linksabbiegers sowohl aus Richtung Basel nach Duggingen/Aesch Bahnhof als auch aus Laufen nach Aesch ist undenkbar. Dies führt zu Mehrverkehr für die angrenzenden Gemeinden. In Betracht gezogen werden kann dies erst, wenn der geplante Vollanschluss realisiert ist. Vor der Realisierung des Vollanschlusses ist eine Sperrung der Linksabbieger nicht zu diskutieren.

### **4. Entlastung der Ortsdurchfahrten und Gemeindestrassen**

Die Ortsdurchfahrten sind zu entlasten. So soll der Verkehr von und nach Pfeffingen für die Nutzer neu und attraktiv über den Anschluss Angenstein geführt werden. Sämtliche Lösungen, die zu einer Mehrbelastung der Ortsdurchfahrten und von Gemeindestrassen führen, sind zu vermeiden. Auch eine mögliche resultierende Mehrbelastung der Aescher Bahnhofstrasse wird abgelehnt. Dies würde niemals auf Akzeptanz der Bevölkerung stossen.

### **5. Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt Aesch**

Die Ausarbeitung eines Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept zur Entlastung und Gestaltung der Ortsdurchfahrt Aesch wird begrüsst. Die Gemeinde ist sehr gerne bereit in diesem Prozess aktiv mit zu arbeiten. Das Konzept ist auf die Projekte Vollanschluss Aesch, Zubringer Pfeffingerring und Ausbau Knoten Angenstein abzustimmen, die Realisierung soll jedoch terminlich unabhängig eingeleitet werden.

### **6. Termine**

Aufgrund der heutigen, generell kritischen Verkehrssituation und vor allem auch infolge der starken Verkehrsbelastung des Hauptverkehrsstrassennetzes von und nach Grellingen/Laufen wie auch der Ortsdurchfahrt ist ein möglichst baldiger Baubeginn anzustreben. Die Gemeinden hoffen deshalb auf eine baldige Genehmigung des vorgesehenen Verpflichtungskredites und eine rasche Erarbeitung des Vor- und Bauprojektes zum Ausbau des Knotens Angenstein.

**Kommentar:** Die Stellungnahme der Gemeinden Aesch und Pfeffingen wird im Rahmen der Erarbeitung des Variantenvergleichs der zu verfolgenden Lösung soweit möglich und relevant berücksichtigt.

Von der Gemeinde **Duggingen** ging folgende Stellungnahme ein:

### 1. Ausgangslage

Das Projekt Muggenbergtunnel stammt noch aus Zeiten der Kantonszugehörigkeit zum Kanton Bern und kann angeblich aus finanziellen und aus u. E. konstruierten Abhängigkeits-Gründen in naher Zukunft nicht realisiert werden. Die Abhängigkeit der Realisierung des Muggenbergtunnels mit der Realisierung der Umfahrungen von Zwingen und Laufen zu verknüpfen, ist aus der gegenwärtigen Situation nicht zu verstehen. Dass der Knoten Angenstein das Verkehrsaufkommen nicht mehr bewältigen kann, ist schon seit langem eine Tatsache und es erstaunt, dass angesichts der nicht gelösten Konfliktpunkte sich nicht noch mehr Unfälle ereignen. Die Gemeinde Duggingen befürwortet eine Lösung des Problems, bezweifelt aber, ob mit den vorgeschlagenen Massnahmen das Ziel erreicht werden kann.

2. Die Problematik wird auch in diesem Falle verstärkt, in dem nur Teillösungen (Umfahrung Grellingen) aus einem Gesamtkonzept realisiert werden sollen.

### 3. Problemstellung

Die Stausituation beim Knotenpunkt Angenstein ist tägliche Realität und hat keinen direkten Kontext zur Situation in Zwingen und Laufen, sondern ist der Situation geschuldet, dass der Verkehr aus dem Laufental, dem Thierstein, dem Kanton Jura und dem Elsass in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen hat.

#### Lärmemissionen

Gemäss Bericht betrug der Zuwachs des Verkehrsaufkommens in den Jahren 2000-2014 rund 19 Prozent. Infolge der engen Topographie beeinträchtigen zudem auch Lärmemissionen nicht nur die Strasse sondern auch das Siedlungsgebiet sowie die Naherholungsgebiete in Duggingen und im vorderen Laufental. Durch die bereits durchgeführte Sanierung des SBB-Geleises Aesch-Duggingen sind die Lärmimmissionen auf das Siedlungsgebiet von Duggingen gestiegen und werden bei der Realisierung des Doppelspurausbaus der SBB weiter zunehmen. Die Ursachen hierfür sind uns bisher unbekannt. Die SBB versucht diese zu ermitteln. Durch die bereits bewilligte Hochspannungsleitung werden die Immissionen auf das Siedlungsgebiet erneut zunehmen, sodass Duggingen nicht bereit ist, immer weitere Immissionen zu erdulden unter dem Deckmantel, dass andere Lösungen zu teuer sind. Wir sind deshalb stark an deren Senkung interessiert.

#### Verkehrsfluss

Eine Situationsverbesserung ohne den Bau des Muggenbergtunnels ist im Gebiet Angenstein kaum realisierbar. Die zur Verfügung stehende Trasse ist sehr schmal. Mit dem Schloss Angenstein und dem Zollhaus sind geschützte Objekte vorhanden, welche eine besondere Rücksichtnahme verlangen.

Die Idee, die Ortsdurchfahrt Aesch durch die Aufhebung der Abbiegemöglichkeit beim Knotenpunkt Angenstein zu verbessern, ist vordergründig nachvollziehbar. Leider fehlen die praktikablen Alternativen um die Dorferschliessungen von Aesch Süd und Duggingen zu realisieren.

- Die schmale Strasse zwischen Schloss Angenstein und Bahnhof Aesch kann im jetzigen Ausbau unmöglich mit mehr Verkehr belastet werden. Diese ist der Schulweg für die älteren Kindern aus Duggingen, welche die Sekundarschule in Aesch besuchen. Die Gemeinde Aesch kann mit dieser neuen Situation auch nicht einverstanden sein.
- Die Erschliessung von Duggingen für den motorisierten Verkehr ausschliesslich über Grellingen, ist nicht zumutbar. Grellingen würde eine solche Lösung sicher nicht akzeptieren. Zudem ist mit der geplanten Aufhebung der SBB Übergänge diese Variante nicht berücksichtigt. Das heisst, für Duggingen müsste eine neue Erschliessung kurz nach dem Knotenpunkt über die Birs gebaut werden.
- Die Verbindung Duggingen - H18 über die Angensteinerbrücke sorgt regelmässig ebenfalls für Rückstau auf der H18 in beiden Richtungen. Die Problematik des Linksabbiegens von der H18 nach Duggingen wird im Bericht kurz erwähnt, das Abbiegen von der Brücke auf die H18 jedoch nicht. Ein Linksabbiegeverbot in Richtung Laufen - Delémont wäre eine Massnahme, welche von uns ausdrücklich unterstützt würde. Abbiegeverbote von der H18 nach Duggingen werden von uns ebenso ausdrücklich abgelehnt.

#### 4. Zielsetzungen

Die Gemeinde Duggingen stimmt den formulierten Zielen in dieser Form ausdrücklich **nicht** zu, da mit den Lösungsvorschlägen in der Vorlage die Verzweigung an der Angensteinerbrücke vollkommen ignoriert wird. Die Zielsetzungen müssen folgendermassen ergänzt werden:

- Die Verbindung Duggingen - H18 (in Richtung Basel) und H18 - Duggingen via die Angensteinerbrücke muss erhalten bleiben und der Verkehrsfluss verbessert werden, ohne dass die Strasse zwischen Schloss Angenstein und Bahnhof Aesch zusätzlich belastet wird.
- Sämtliche baulichen Massnahmen im Gebiet des Knotens Angenstein müssen insgesamt auch die Reduktion der Lärmemissionen auf das Siedlungsgebiet sowie die Naherholungsgebiete von Duggingen zur Folge haben.

#### 5. Nachhaltige Massnahmen

##### Ortsdurchfahrt Aesch

Eine wirkliche Entlastung der Ortsdurchfahrt Aesch ergibt sich aus unserer Sicht nur, wenn der Vollanschluss Aesch-Nord so rasch wie möglich, idealerweise zusammen mit dem Ausbau des Pfeffingerrings, realisiert wird. Die Abbiegemöglichkeit von der H18 aus Richtung Laufen-Delémont nach Aesch aufzuheben, macht erst danach Sinn, da der aus dem Laufental kommende Verkehr in Richtung Ettingen-Solothurner Leimental-Elsass und umgekehrt über diese Route geführt werden kann. Die Rückstauproblematik wäre damit

aber noch immer nur teilweise gelöst, da in den Stosszeiten nach wie vor der Verkehr über die Angensteinerbrücke die Hauptursache darstellt.

Dies ist, wie erwähnt nicht mit Abbiegeverböten, Lichtsignalanlagen oder gar einer Schliessung zu beheben, da dies sowohl für die Gemeinde Duggingen als auch die Gemeinden Grellingen und Aesch nur negative Folgen hätte.

### **Muggenbergtunnel**

Eine nachhaltige Entlastung des Knotens Angenstein ergibt sich nur durch den Bau eines Muggenbergtunnels, was sicherlich eine finanzielle Herausforderung darstellt. Aufgrund der finanziellen Ressourcen beim Kanton oder beim Bund geht die Gemeinde Duggingen davon aus, dass eine Umfahrung Laufen-Zwingen nie realisiert wird. Dies aufgrund des schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses und in Anbetracht von mehreren anderen Projekten, welche diesbezüglich eine bessere Bilanz aufweisen. Daher steht für uns fest, dass ein Muggenbergtunnel jetzt in Angriff genommen werden muss. Gleichzeitig erhält die einzige Hauptverkehrsstrasse in das Laufental eine nachhaltige und dauerhafte Lösung.

### **Kurzvariante Muggenbergtunnel**

Unter Alternativen wird richtigerweise aufgeführt, dass nur der Muggenbergtunnel die Natur und Erholungsräume sowie die Siedlungen vor den Immissionen besser schützen kann. Aus unserer Sicht ist deshalb die Prüfung einer Kurzvariante des Muggenbergtunnels im Rahmen des Planungskredits zwingend. Möglich wäre ein Tunnel ab vorbereiteter Einfahrt bis auf die Höhe des unbebauten Bereichs zwischen den Liegenschaften Baselstrasse 1 und 3. Die Kosten wären nachhaltig investiert (allenfalls als vorgezogenes Teilprojekt eines langen Muggenbergtunnels), die Realisierung könnte ohne grössere Einschränkungen des täglichen Verkehrs erfolgen, die Entflechtung des Unfallschwerpunkts wäre umgesetzt und die Problematik des engen Talkessels im Bereich des denkmalgeschützten Schlosses Angenstein gelöst. Mit Lärmschutzwänden oder der baulichen Anordnung der Gebäude kann man den Lärmimmissionen entgegen treten. Im Rahmen der letzten Zonenplanrevision hat die Gemeinde Duggingen die Voraussetzungen geschaffen, dass die bisherigen genutzten Gewerbeflächen planerisch besser vom Hochwasser der Birs geschützt werden. Damit Anreize für weitere Investoren geschaffen werden, muss die Lösung des Problems Knoten Angenstein jetzt und nachhaltig gelöst werden. Die Gemeinde Duggingen ist der Meinung, dass eine Kurzvariante Muggenberg als Verbesserung des einzigen Hauptverkehrsstrassenzugangs ins Laufental zu prüfen ist, damit eine nachhaltige Lösung für den Knoten Angenstein und das Laufental realisiert werden kann.

## **6. Zusammenfassung**

Zusammenfassend halten wir fest:

- Die Zielsetzungen des Gesamtprojekts sind wie unter 3. aufgeführt zu ergänzen.
- Als nachhaltige Massnahme ist die Realisierung des Vollanschlusses Aesch-Nord zusammen mit dem Ausbau des Pfeffingerrings umzusetzen.
- Vor der Realisierung des Vollanschlusses ist auf Abbiegeverböte von der H18 nach Aesch oder nach Duggingen zu verzichten.

- Im Rahmen der Projektierung ist eine Kurzvariante des Muggenbergtunnels zwingend zu prüfen und bei einer vorteilhaften Kosten-Nutzen Abwägung unabhängig von der Umfahrung Laufen-Zwingen so rasch wie möglich zu realisieren.

**Kommentar:** Die Stellungnahme der Gemeinde Duggingen wird im Rahmen der Erarbeitung des Variantenvergleichs der zu verfolgenden Lösung soweit möglich und relevant berücksichtigt.

Zu den einzelnen Punkten gemäss Zusammenfassung:

- Der Realisierungszeitpunkt des Vollanschlusses Aesch-Nord ist nicht Bestandteil dieser Landratsvorlage; diesbzgl. wird auf das Investitionsprogramm 2016 - 2025 ([LRV 2015/347](#)) verwiesen.
- Die Stellungnahme bzgl. Abbiegeverbot nach Aesch bzw. Duggingen wird zur Kenntnis genommen.
- Im Rahmen des Variantenvergleichs wird aus Gründen der Vollständigkeit auch eine Lösung mit einer Kurzvariante des Muggenbergtunnels dargestellt; aus heutiger Sicht ist dies aber keine valable Lösung: Im Schlussbericht, Netzstrategie Muggenbergtunnel vom 28. Juli 2009 wird dargelegt, dass auch ein kurzer Muggenbergtunnel eine minimale Länge von 500 m hat und mit Kosten von mind. CHF 60 - 80 Mio. zu rechnen ist. Gemäss diesem Bericht wird empfohlen, eine Lösung mit einem langen Muggenbergtunnel mit Kosten von ca. 90 Mio. zu verfolgen: „Der lange Muggenbergtunnel bringt Vorteile bezüglich den Reisezeiten des Transitverkehrs und dem Landschaftsschutz und verursacht dabei nur leicht höhere Kosten als der kurze Tunnel“.

## 9. Parlamentarische Vorstösse

Am 28. November 2013 reichte Landrätin Brigitte Bos-Portmann von der CVP/EVP Fraktion das [Postulat 2013/429](#) betreffend Verkehrsfluss und Sicherheitsanforderungen am Knotenpunkt Angenstein ein, welches vom Landrat am [30. Oktober 2014](#) mit nachfolgendem Text überwiesen wurde:

*An den Wochentagen Montag bis Freitag gehören die Verkehrsmeldungen im Bereich zwischen Eggfluetunnel und Angenstein zur Normalität und sind eine leidige Tatsache. Durch die morgigen Radiomeldungen ist dieser Streckenbereich in der ganzen Schweiz bekannt.*

*Die unzulängliche verkehrstechnische Situation entlang der H18 ist Inhalt verschiedener Vorlagen und Projekte. Die definitive Lösung für die H18 wird bekanntlich noch sehr viel Zeit in Anspruch nehmen. Vor dem Hintergrund des Neins zur Erhöhung des Vignettenpreises am vergangenen Abstimmungssonntag gestaltet sich die Umsetzung von Lösungen in diesem Bereich nicht einfacher.*

*Umso wichtiger ist es, sich bereits jetzt intensiv mit der Fragen der ausreichenden Sicherheit und des Verkehrsflusses am Knotenpunkt Angenstein zu befassen.*

*Inbesondere sind die verschiedenen Abzweigungs- und Einmündungssituationen zu untersuchen. So die Situation bei der Brücke in Richtung Duggingen. In den Stosszeiten kommt es dort zu gefährlichen Situationen. Ebenso ist die Einmündungsmöglichkeit in Richtung Aesch (von Laufen her kommend) infolge des hohen Verkehrsaufkommens am Abend als problematisch einzustufen und deshalb zu prüfen.*

*Aufgrund der obigen Feststellungen wird der Regierungsrat aufgefordert, Möglichkeiten aufzuzeigen, welche die verkehrstechnische Situation am Knotenpunkt Angenstein kurz- bis mittelfristig entschärfen. Ebenso sind die Sicherheitsfragen bei den verschiedenen Abzweigungssituationen zu überprüfen und allfällige Verbesserungsvorschläge aufzuzeigen.*

Mit dem Beschluss des vorliegenden Projektierungskredites zur Erarbeitung eines Vor- und Bauprojektes beauftragt der Landrat die Regierung die von der Postulantin aufgeworfenen Punkte zu prüfen und zu beheben.



## 10. Antrag

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

Liestal, 01. März 2016

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Anton Lauber

Der Landschreiber:

Peter Vetter

### Beilagen

- ⌘ Entwurf eines Landratsbeschlusses (gemäss den Angaben der Landeskanzlei und des Finanzhaushaltgesetzes)
- ⌘ Übersichtsplan Projekte

## Landratsbeschluss

**über Aesch, Ausbau Knoten Angenstein / Entlastung Ortsdurchfahrt,  
Projektierungskredit**

**vom**

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für die Erarbeitung eines Vor- und Bauprojektes Ausbau Knoten Angenstein in Aesch wird der erforderliche Verpflichtungskredit von CHF 800'000.00 inkl. Mehrwertsteuer von 8.0 Prozent bewilligt. Nachgewiesene Lohnpreisänderungen gegenüber der Preisbasis April 2014 werden bewilligt.
2. Für die Erarbeitung eines Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Hauptstrasse in Aesch wird der erforderliche Verpflichtungskredit von CHF 200'000.00 inkl. Mehrwertsteuer von 8.0 Prozent bewilligt. Nachgewiesene Lohnpreisänderungen gegenüber der Preisbasis April 2014 werden bewilligt.
3. Das Postulat [2013/429](#) von Brigitte Bos-Portmann, CVP/EVP Fraktion: Verkehrsfluss und Sicherheitsanforderungen am Knotenpunkt Angenstein, wird 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:

# Übersichtsplan Projekte

