

Vorlage an den Landrat

A18, Vollanschluss Aesch, Ausgabenbewilligung für die Realisierung
2018/1022

vom 18. Dezember 2018



1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

Der Vollanschluss Aesch ist zusammen mit dem Zubringer Pfeffingerring (im Bau) und dem Zubringer Dornach / Aesch (in Planung) ein zentraler Infrastruktur-Baustein für das übergeordnete Strassennetz im südlichen Birseck.

Die A18 wird am 01.01.2020 an den Bund übergehen. Wenn der Baubeginn nicht vor 2020 durch den Kanton BL erfolgt, wird der Bau, der dann durch den Bund erfolgen muss, nicht vor dem Jahr 2030 starten. Die Vorteile für eine Realisierung ab 2019 statt 2030 liegen auf der Hand:

Zeitnahe Förderung der Wirtschaftsentwicklung

Der Vollanschluss Aesch ermöglicht eine hochwertige und direkte Erschliessung der Schwerpunktgebiete Aesch-Nord und Wyden/Birsmatte. Die Erreichbarkeit des bedeutenden Wirtschaftsstandorts Reinach-Kägen wird durch die Entlastung des Autobahnanschlusses Reinach-Süd und durch die Querverbindung Dornach/Arlesheim–Reinach (Bruggstrasse) verbessert.

Eine schnelle Realisierung des Vollanschlusses ist möglich. Das Projekt ist im Richtplan festgesetzt und seit August 2014 rechtskräftig; genehmigungsrechtliche Risiken bestehen nicht mehr. Durch entschlossenes Handeln kann ein positives Signal für Investoren gesetzt werden. Planungssicherheit und Standortattraktivität sind bei Investitionsentscheidungen gewichtige Faktoren.

Aufwertung Siedlungsgebiet

Die Realisierung des Vollanschlusses Aesch führt zu einer Verringerung der Verkehrsbelastung in den Siedlungsgebieten und in den Ortsdurchfahrten durch die Lenkung des Verkehrs auf die Hochleistungsstrasse. Es ergeben sich Chancen zur Aufwertung der Ortszentren. Die Aufenthaltsqualität wird erhöht und die Randbedingungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie für den öffentlichen Verkehr werden verbessert und zukünftige Verkehrszunahmen abgefangen.

Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses

Durch Reduzierung der Linksabbieger im Knoten Angenstein von Laufen nach Aesch wird die Verkehrssicherheit erhöht und das Unfallrisiko deutlich verringert. Ein Unfallschwerpunkt im Kanton Basel-Landschaft wird entschärft. Geringe Unfallzahlen, weniger Unfallopfer und tiefere Unfallfolgekosten sowie weniger Stau sind die Folge. Durch die Anordnung von Pannestreifen und Leiteinrichtungen wird zudem die Verkehrssicherheit auf der A18 im Projektperimeter deutlich erhöht.

Wichtiges Netzelement

Der Vollanschluss Aesch stellt einen Schlüsselbaustein im übergeordneten Strassennetz im südlichen Birseck dar. Die gewünschten Wirkungen verschiedener weiterer Verkehrsprojekte im Umfeld können nur mit der Realisierung des Vollanschlusses Aesch vollständig zum Tragen kommen. Er ist die Voraussetzung für eine spätere Anbindung der Gemeinde Dornach an die A18 mittels einer neuen Birsbrücke (Zubringer Dornach/Aesch). Dank dem Vollanschluss kann der in Bau befindliche Zubringer Pfeffingerring seine volle verkehrliche Wirkung entfalten. Im Endzustand entsteht auf der Höhe des Vollanschlusses Aesch eine neue Ost-West-Spange in Form einer Hauptverkehrsstrasse. Somit ist der Vollanschluss eine wichtige Voraussetzung für die Bewältigung des zukünftig prognostizierten Verkehrsaufkommens in der Region.

Verbesserung des Umweltschutzes

Die Erhöhung der Trinkwassersicherheit dank der deutlichen Reduktion einer Grundwasserverunreinigung infolge eines Ereignisses auf der A18 gegenüber heute führt zu einer wesentlichen Verbesserung des Umweltschutzes. Zusätzlich wird der Lärmschutz durch Lärmschutzwände und dem Einsatz von lärmarmen Belägen verbessert. Die Lösung mit einem tiefliegenden Kreisels stellt einen geringen Eingriff in die Umgebung dar, da insbesondere bereits ein Halbanschluss besteht.

Finanzierung

Die Gesamtkosten betragen CHF 56 Mio. inkl. MwSt. Für den Vollanschluss Aesch wurden mit [LRB Nr. 1180](#) vom 14. Mai 2009 (LRV 2008/310) ein Projektierungskredit von CHF 3.3 Mio. inkl.

MwSt. bewilligt. Diese bewilligten Honorarkosten können von den gesamten Projektkosten abgezogen werden. Somit wird beim Landrat eine Ausgabenbewilligung von CHF 52.7 Mio. beantragt. Das Kosten/ Nutzen-Verhältnis ist dank der Kostenbeteiligung des Bundes über das Agglomerationsprogramm von ca. CHF 20 Mio. (40 %) sehr gut. Die Nettokosten für den Kanton Basel-Landschaft belaufen sich auf CHF 32.7 Mio. Bei einer Realisierung durch den Bund würden zwar die Kosten durch ihn übernommen, doch es ist mit einer Verzögerung von zehn Jahren zu rechnen. Wobei auch bei einer Realisierung durch den Bund eine Kostenbeteiligung des Kantons Basel-Landschaft sehr wahrscheinlich ist. Kosten für Projektbestandteile mit eher lokaler Wirkung (Anschlüsse), ohne Netzrelevanz auf Nationalstrassen, werden erfahrungsgemäss vom Bund nicht getragen.

Die vorgezogene Realisierung des Vollanschlusses Aesch ist aus folgenden Gründen sinnvoll:

- Es können wichtige Entwicklungsgebiete erschlossen werden (Reinach Kägen, Aesch Nord, Aesch Birsmatte).
- Es werden die Voraussetzungen für Massnahmen zur Reduktion von Unfällen / besserem Verkehrsfluss am Angenstein geschaffen.
- Die Ortsdurchfahrt Aesch wird entlastet.
- Die Voraussetzung für den Zubringer Dornach/Aesch wird geschaffen.
- In Kombination mit dem Zubringer Aesch/Dornach erfolgt eine Entlastung des Anschlusses Reinach-Süd.
- Der Grundwasserschutz und der Lärmschutz werden verbessert.
- Infolge Bundesbeteiligung von 40 % resultiert ein sehr gutes Kosten/Nutzen-Verhältnis.
- Die Investitionskosten belasten das Investitionsbudget mit max. ca. 5 % über 3-4 Jahre.
- Bei einem Bau durch das ASTRA, träte eine Verzögerung um mind. 10 Jahre ein.
- Eine Kostenbeteiligung des Kantons wäre auch bei Realisierung durch den Bund sehr wahrscheinlich.
- Die Glaubwürdigkeit wird gewährleistet: Überlässt der Kanton die Realisierung dem Bund, stellt er den dringenden Bedarf, den er im Rahmen des Agglomerationsprogrammes angemeldet hat, selbst infrage.

Fazit: Der Regierungsrat gelangt bei einer Gesamtwürdigung aller Faktoren zum Schluss, dass die vorzeitige Realisierung überwiegend Vorteile für die Region mit sich bringt.



1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	5
2.	Bericht	6
2.1.	Ausgangslage	6
2.1.1.	Einleitung	6
2.1.2.	Begründung Bedarf	6
2.1.3.	Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte	7
2.2.	Ziel der Vorlage	8
2.2.1.	Projektziele	8
2.2.2.	Künftige Situation	8
2.3.	Erläuterungen	9
2.3.1.	Alternativen	9
2.3.2.	Gewählte Lösung	9
2.3.3.	Projekt	10
2.3.4.	Termine	14
2.4.	Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm	14
2.4.1.	Einbindung in die Planung	14
2.4.2.	Risikobeurteilung	15
2.5.	Rechtsgrundlagen	15
2.6.	Finanzielle Auswirkungen	15
2.6.1.	Investitionskosten	15
2.6.2.	Projektfinanzierung / Beiträge Dritter	16
2.6.3.	Folgekosten	17
2.6.4.	Weitere Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen	17
2.7.	Finanzrechtliche Prüfung	18
2.8.	Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens	18
3.	Anträge	19
3.1.	Beschluss	19
4.	Anhang	20

2. Bericht

2.1. Ausgangslage

2.1.1. Einleitung

Der bestehende Halbinschluss Aesch gewährleistet die Verkehrsbeziehung Basel – Aesch. Bereits bei der Projektierung der A18 wurde planerisch ein Vollanschluss vorgesehen, schlussendlich aber lediglich der Halbinschluss realisiert. Das Fehlen der Anschlussbeziehungen Richtung Süden, mit welchen der Verkehrsknoten einem Vollanschluss entsprechen würde, führt zunehmend zu einer Belastung der angrenzenden Siedlungsgebiete.

Der Kanton Basel-Landschaft sieht vor, mit dem Bau des seit dem 20. August 2014 rechtskräftigen Projekts zu beginnen, bevor die Infrastrukturen vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) am 1. Januar 2020 übernommen werden. Im Gegensatz zum ASTRA, welches das Projekt erst ab ca. 2030 umsetzen kann, ist seitens des Kantons das Projekt prioritär zu behandeln. Um den Vollanschluss Aesch unter der Leitung des Kantons zu realisieren, ist der Baubeginn im 4. Quartal 2019 vorgesehen.

2.1.2. Begründung Bedarf

Der Vollanschluss Aesch stellt einen zentralen Baustein im übergeordneten Strassennetz im südlichen Birseck dar. Gegenwärtig wird mit der Erstellung des Zubringers Pfeffingerring sowie den Planungen für den Zubringer Dornach/Aesch an der Weiterentwicklung des Strassennetzes gearbeitet. Werden diese Elemente zusammengenommen, ergibt sich im Endzustand auf der Höhe des Vollanschlusses Aesch eine neue Ost-West-Spange in Form einer Hauptverkehrsstrasse. Dieser neuen Achse kommen die folgenden Funktionen zu:

- Zubringen von Verkehren aus Richtung Ettingen/Solothurner Leimental (Westen) sowie aus Richtung Oberdornach/Gempfenplateau (Osten). Dabei handelt es sich um die klassischen Pendlerströme.
- Anbindung der Gewerbegebiete Aesch-Nord, Widen (Aesch und Dornach) und teilweise auch Kägen (Reinach).
- Entlastung von parallelen Achsen (vornehmlich Arlesheimer- und Dornacherstrasse) und Ortsdurchfahrten in Aesch und Dornach, womit die Voraussetzungen für Verkehrsberuhigungen geschaffen werden

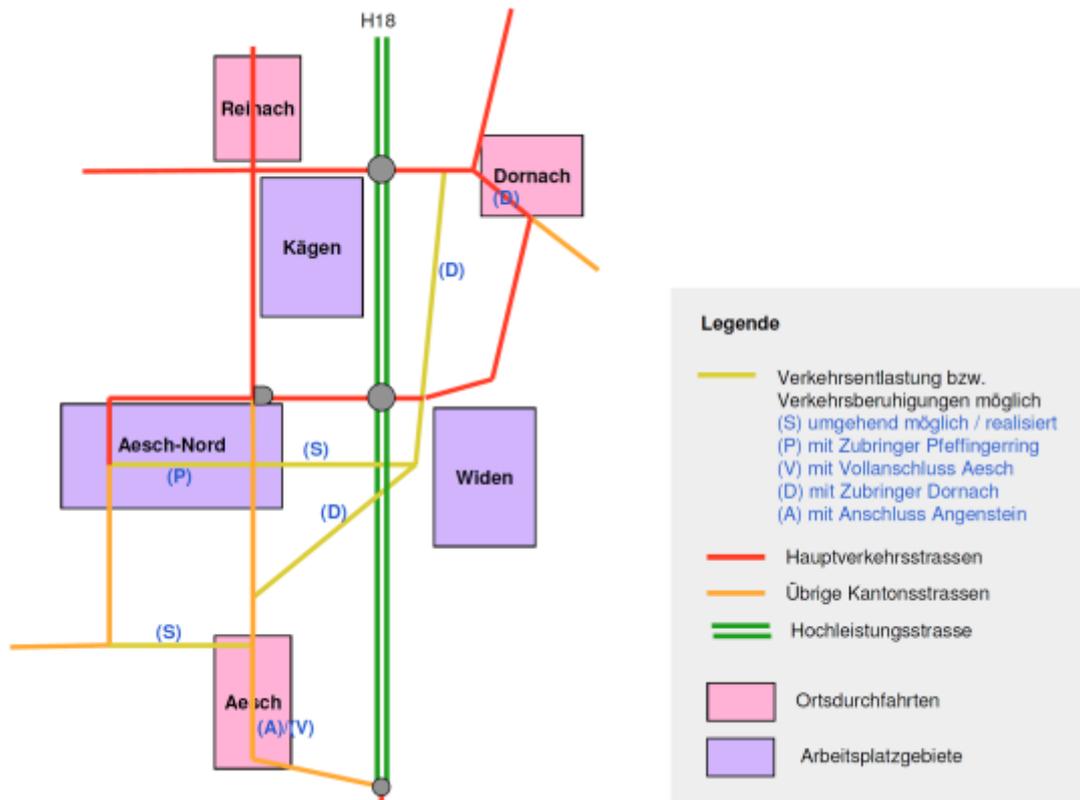


Abb 1: Strassennetz im Raum Aesch –Reinach –Dornach mit einer durchgehenden Ost-West-Spange auf Höhe des Vollanschlusses Aesch und den entlasteten Strecken.

Der Vollanschluss Aesch nimmt für diese Ost-West-Spange eine zentrale Funktion ein. Diverse Projektziele (Entlastung, Verbesserung Verkehrsfluss, Erreichbarkeit) können in Kombination mit dem Zubringer Pfeffingerring (im Bau) noch deutlich besser erreicht werden.

Im Rahmen der Verkehrsanalyse des Vollanschlusses Aesch wurden die verkehrlichen Auswirkungen der verschiedenen Massnahmen für das gesamte Strassennetz im südlichen Birseck untersucht. Dabei wurden die relevanten Netzzustände sowie eine verstärkte Entwicklung in den Arbeitsplatzgebieten simuliert. In Bezug auf den Vollanschluss Aesch konnte gezeigt werden, dass dieser gemeinsam mit dem Zubringer Pfeffingerring und einer Verkehrsberuhigung der Ettlingerstrasse innerorts zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrt Aesch (Höhe Tramendschlaufe der Linie 11) von ca. 3'000 Fahrten pro Werktag führt. Dieser Effekt bleibt auch für spätere Zustände mit stärkerer allgemeiner Verkehrsentwicklung (2030) bestehen.

2.1.3. Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte

- Machbarkeitsstudie Vollanschluss Aesch; 2002
- Vorprojekt; 2007
- [Genehmigung Projektierungskredit für das Bauprojekt durch den Landrat](#); 2009 (LRV 2008/310)
- Bauprojekt; 2013
- Öffentliche Auflage des Bauprojekts; 2013
- Rechtskraftbescheinigung; 2014

2.2. Ziel der Vorlage

2.2.1. Projektziele

- Entlastung der Siedlungsgebiete und des Ortszentrum von Aesch
- Verbesserte Anbindung des Arbeitsgebietes von kantonalen Bedeutung Aesch-Nord an das Strassennetz
- Verbesserung des Verkehrsflusses MIV und ÖV auf regionalen und lokalen Strassennetz
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Auswirkungen auf die Umwelt minimieren, insbesondere bezüglich Lärm- und Grundwasserschutz
- Schaffung der Voraussetzung für die Realisierung eines Zubringers Dornach/Aesch und damit für die Entwicklung des Gebiets Swisssmetall und Aesch Birmatt.

2.2.2. Künftige Situation

Der Vollanschluss Aesch stellt einen Schlüsselbaustein im übergeordneten Strassennetz im südlichen Birseck dar. Die gewünschten Wirkungen verschiedener weiterer Verkehrsprojekte im Umfeld können nur mit der Realisierung des Vollanschluss Aesch vollständig zum Tragen kommen.

Schnittstellen mit Projekten im Umfeld

Zubringer Pfeffingerring (im Bau)

Der Verkehr aus dem Hintern Leimental und dem Gewerbegebiet Aesch-Nord wird heute über die stark belasteten Knoten "Zubringer A18 - Hauptstrasse" und "Hauptstrasse - Arlesheimerstrasse" auf die A18 geführt. In den Spitzenstunden wird die Kapazitätsgrenze erreicht. Mit der weiteren Entwicklung des Gewerbegebietes wird die Belastung auf dem Zubringerbereich zur A18 zunehmen. Mit der voraussichtlichen Inbetriebnahme des Zubringers Pfeffingerring in Aesch im Jahr 2020 steht bereits ein Baustein für die direkte Führung des MIV auf die Hochleistungsstrasse A18 zur Verfügung. Mit dem Pfeffingerring wird der Hauptverkehrsstrom vom massgeblichen Knoten „Hauptstrasse-Arlesheimerstrasse“ weggenommen, über welchem die Tramlinie 11 im 7.5'-Takt verkehrt, wodurch die heute kritischen Knoten um über 50% entlastet werden.

Zubringer Dornach / Aesch

Der Zubringer Dornach/Aesch an die A18 ermöglicht einen direkten Anschluss des heutigen Industrie- und Gewerbegebietes Dornach/Aesch an die Hochleistungsstrasse A18. Zusätzlich wird Verkehr von der Bruggstrasse auf den neuen Zubringer verlagert. Dadurch kann das Ortszentrum Dornach-Brugg von Durchgangsverkehr entlastet werden. Ebenso wird die Querverbindung Dornach/Arlesheim – Reinach über die Bruggstrasse zum Autobahnanschluss Reinach-Süd entlastet. Somit wird der Verkehrsfluss für den motorisierten Individualverkehr auf der Querverbindung Dornach – Reinach und für den Busverkehr rund um den Bahnhof Dornach/Arlesheim verbessert. Der Zubringer Dornach/Aesch an die A18 ist abhängig vom Vollanschluss Aesch und kann nur im Anschluss an diesen realisiert werden. Der Zubringer Dornach inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach ist im Agglomerationsprogramm 3. Generation als A-Massnahme M2 mit Baubeginn zwischen 2019-2023 vorgesehen.

Anschluss Angenstein / Aesch

Im Knoten Angenstein geht die A18 von einer Autostrasse in eine Gemischtverkehrsstrasse über. Der Knoten ist regelmässig überlastet und stellt das massgebliche Nadelöhr auf der Strasse zwischen Birseck und dem Laufental dar. Des Weiteren ist der Knoten ein Unfallschwerpunkt. Durch den vorgesehenen Ausbau des Knotens soll der heutige Unfallschwerpunkt eliminiert und der Verkehrsfluss in Abstimmung mit den benachbarten Knoten verbessert werden. Diese Wirkung wird durch den Vollanschluss Aesch zusätzlich verstärkt. Mit dem Vollanschluss Aesch besteht allenfalls die Möglichkeit, mit kurzfristigen Massnahmen, wie z.B. das Aufheben von Linksabbiegebe-

ziehungen, den Unfallschwerpunkt im Knoten Angenstein zu entschärfen und somit die Verkehrssicherheit zu verbessern.

Teilumfahrung Reinach-Süd

Zur Teilumfahrung Reinach-Süd müssen in Rahmen der Abklärungen und Projektierungen raumwirksame Anliegen (u.a. wie die Siedlungsgebiete von Reinach sowie die Bruggstrasse und der Anschluss Reinach Süd an die A18 von den Verkehrsströmen aus dem Leimental in Richtung A18 entlastet werden können) erst noch abgeklärt werden. Darüber hinaus soll die Erreichbarkeit des Arbeitsgebiets Kägen verbessert werden. Die Teilumfahrung wird eine Verbindung von der Birsigtalstrasse in Richtung auf die A18 sein und (in Abhängigkeit der gewählten Linienführung) auch via den Vollanschluss Aesch geführt werden.

2.3. Erläuterungen

2.3.1. Alternativen

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie zeigte sich, dass sich für die Herstellung aller gewünschten Verkehrsbeziehungen ein Kreisel als effizienteste Lösung anbietet. In einer im Dezember 2002 erstellten Machbarkeitsstudie kristallisierte sich die Variante eines „Grosskreisels“ als beste Variante heraus. Der Vollanschluss in Gestalt eines tiefliegenden Grosskreisels lag bereits der LRV 2008/310 für den Projektierungskredit zu Grunde. Mit dem Grosskreisel können alle gewünschten Fahrbeziehungen angeboten und die mittel- bis langfristig zu erwartenden Verkehrsmengen verarbeitet werden. Für die in 2010 erstellten Leistungsfähigkeitsnachweise wurden die sich ändernden Verkehrsnachfragen aus den Entwicklungsgebieten prognostiziert. Auf Basis der Nachweise resultierte der Grosskreisel mit zweispuriger Kreiselfahrbahn und zweispurigen Zufahrten, wie er im rechtskräftigen Projekt enthalten ist.

Kann mit der Realisierung des Vollanschlusses Aesch durch den Kanton nicht vor dem 01. Januar 2020 begonnen werden, bleibt unklar ob eine Realisierung durch den Kanton noch möglich ist. Wenn das ASTRA den Vollanschluss Aesch realisieren muss, ist aufgrund der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel und der Einschätzung, dass das Projekt Vollanschluss Aesch die Genehmigungsphasen nach Nationalstrassengesetz durchlaufen muss, ein Baubeginn des Bundes vor 2030 nicht realistisch. Die Wirkungen der unter Kap. 2.2.2 beschriebenen Projekte im Umfeld können sich in diesem Fall zumindest nicht im gewünschten Umfang entfalten. Die Realisierung des Zubringer Dornach/Aesch ist ohne den Vollanschluss Aesch ohnehin nicht möglich. Die Weiterentwicklung des übergeordneten Strassennetzes im südlichen Birseck wäre zumindest mittelfristig nicht möglich.

2.3.2. Gewählte Lösung

Der Ausbau zum Vollanschluss sieht den Bau eines Grosskreisels mit einem Durchmesser vom 60 m vor, welcher zentrisch unterhalb der neuen Brücke A18 liegt. Somit können die neuen Ein- und Ausfahrten in etwa parallel zur A18 an den Kreisel angeschlossen werden. Die Lage der bestehenden Ein- und Ausfädelungstreifen Basel/Aesch können im Bereich der A18 beibehalten werden.

Der Kreisel nimmt sämtliche Aus- und Einfahrten von und zur A18 auf und gewährleistet neu auch die Fahrbeziehungen Richtung Laufental. Weiter verbindet der Kreisel die westlich und neu östlich von der A18 liegenden Gebiete und schliesst diese zukünftig über den Zubringer Dornach/Aesch an die Hochleistungsstrasse an. Der Ausbau der Kreiselfahrten erfolgt mit drei 2-streifigen Zufahrten aus Richtung A18 Basel (Nord), Aesch (West) und Dornach (Ost). Die Zufahrt A18 Laufen (Süd) wird 1-streifig ausgeführt.

2.3.3. Projekt

Verkehrskonzept

Als Grundlage für die verkehrliche Dimensionierung des Anschlusses ist eine Modellierung mit dem Gesamtverkehrsmodell Region Basel, das lokal verfeinert worden ist, erfolgt. Zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des Vollanschlusses und zur Aufnahme des prognostizierten Verkehrsaufkommens wurde für den Kreisell der Typ mit zweispurigen Zufahrten und zwei markierten Kreiselfahrbahnen gewählt.

Stammlinie A18

Von Basel kommend führt die Stammlinie A18 mit durchgehenden zwei Fahrbahnen bis zum Vollanschluss Aesch inkl. Pannenzonen (ab dem Anschluss Reinach Süd konnte der zweite Fahrbahn im Zuge einer Fahrbahnreparatur bereits erstellt werden). Der linke Fahrbahn führt weiter Richtung Laufen; der rechte Fahrbahn dient als Ausfahrt in den Kreisell Richtung Aesch/Dornach. Die Einfahrt beim Anschluss Reinach-Süd Richtung Laufen fädelt über einen Verflechtungsbahn auf die A18 ein. Ab dem Vollanschluss Aesch verläuft die A18 Richtung Laufen einbahn mit Pannenzonen. Die Einfahrt beim Vollanschluss Aesch auf die A18 erfolgt über einen Verflechtungsbahn.

Von Laufen kommend wird die Stammlinie A18 mit einbahniger Fahrbahn und Pannenzonen bis zum Vollanschluss Aesch mit Verzögerungsbahn Richtung Aesch/Dornach ausgebaut. Ab der Einfahrt vom Vollanschluss Aesch Richtung Basel wird die A18 zweibahnig geführt (Spuraddition).

Ein- und Ausfahrtsbahnen

Soweit möglich werden die bestehenden Trassees vom Halbanchluss Aesch Richtung West beibehalten. Im Bereich des neuen Kreisells müssen die Trassees (Ein- und Ausfahrt) aufgrund der neuen Höhenlage der neuen Situation und Verkehrsführung angepasst werden. Die übrigen Trassees der Ein- und Ausfahrten werden komplett neu erstellt.

Kreisell

Der Kreisell wird als Kreisell mit zwei Fahrspuren und einer Gesamtfahrbahnbreite von 10.30 m ausgeführt. Der Kreisell weist einen Aussendurchmesser von 60.00 m auf und wird in Betonbauweise ausgeführt.

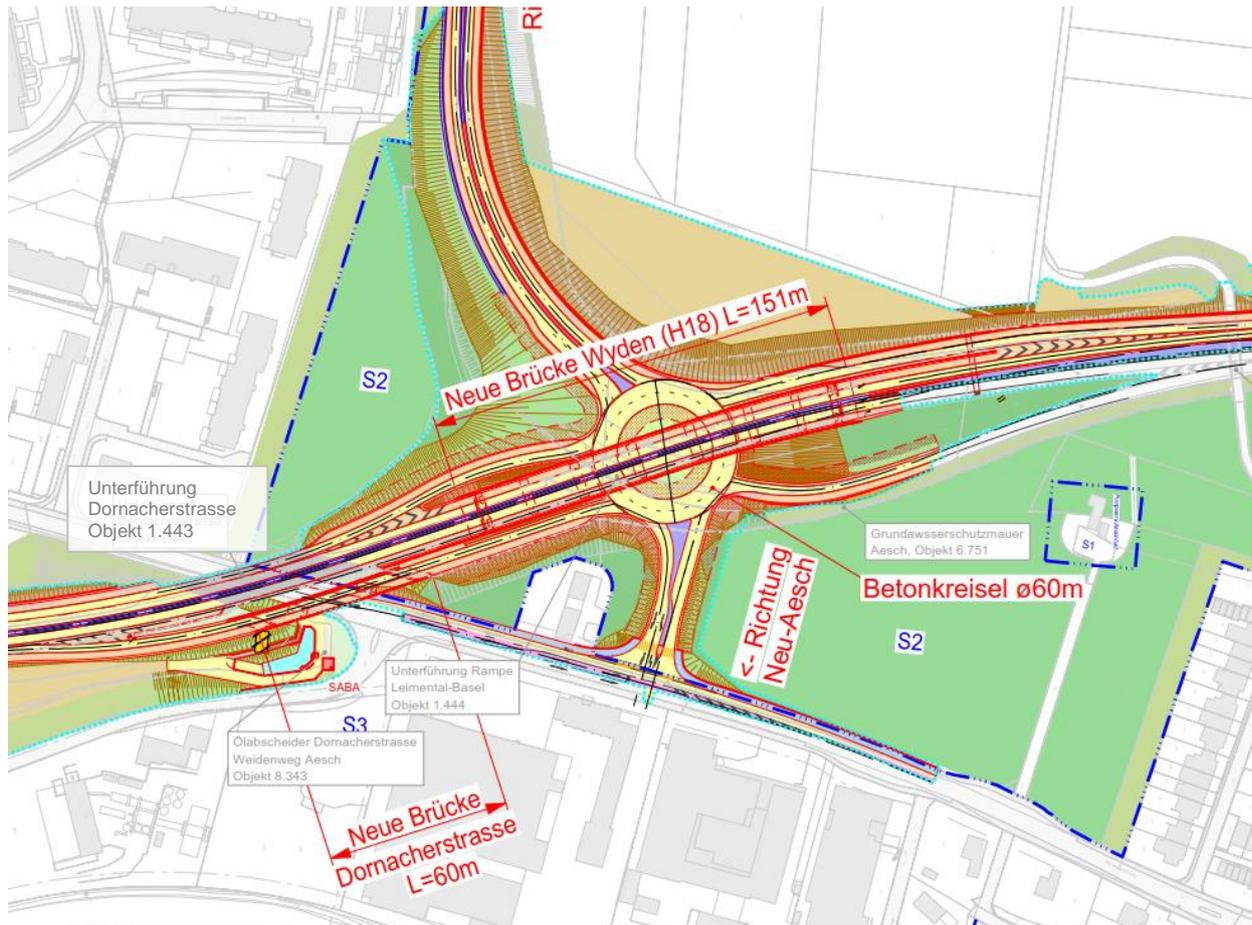


Abb. 1: Übersicht Situation Vollanschluss Aesch

Kunstbauten

Die bestehende Unterführung Rampe Leimental-Basel muss dem neuen Kreisel weichen und wird rückgebaut. Mit dem Neubau der Brücke Wyden wird die Option Vierspur-Ausbau ab Anschluss Aesch bis zum Anschluss Angenstein aufrechterhalten. Auf tiefe Bohrpfehlwände, welche das Grundwasser gefährden, kann mit dem Brückenneubau verzichtet werden. Die Verbesserung der Sichtweiten und Übersicht zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind ebenfalls relevante Vorteile des neuen Brückenbauwerks. Die neue Brücke Wyden weist eine Länge von 151 m und einer Gesamtbreite von 18.55 m auf. Die Lage und Form der Stützen der neuen Brücke wurde so gewählt, dass im Kreiselbereich optimale Sichtverhältnisse geschaffen werden und das Terrain in diesem Bereich frei gestaltet werden kann.

Neben der bestehenden Brückenanlage über der Dornacherstrasse ist eine neue Brückenkonstruktion für die Abfahrtsrampe von der A18 Laufen zum geplanten Kreisel erforderlich. Die Gesamtlänge misst rund 60.00 m bei einer Brückenbreite von 8.35 m.

Für die Ein- und Ausfahrtsrampen sind neue Stützbauwerke notwendig. Als sicherheitstechnische Einrichtungen, zum Schutz des Grundwassers und zur Beibehaltung der bestehenden Lärmschutzwälle und -wände sind im Projektperimeter rund 1'200 m Leitmauern und Stützmauern vorgesehen. Die Leit- und Stützmauern weisen eine Höhe von vorwiegend 1.15 m auf. Bereichsweise beträgt die Mauerhöhe bis 3 m.

Die bestehende Unterführung Dornacherstrasse (Objekt 1.433) ist nicht Bestandteil des vorliegenden Projektes.

Weitere bestehende Kunstbauten wie die Grundwasserschutzmauern, der Ölabscheider, etc. werden dem neuen Projekt angepasst und teilweise erneuert.

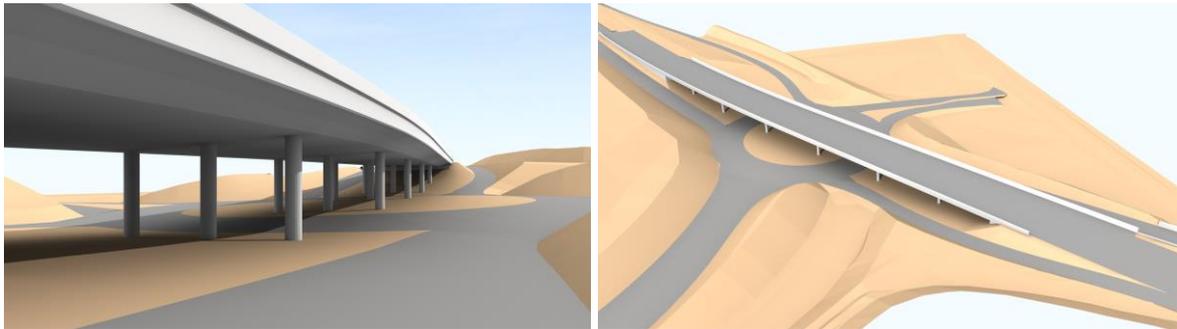


Abb. 2: Visualisierung Vollanschluss Aesch

Dornacherstrasse

Die Dornacherstrasse wird mit einem T-Knoten als Zubringer zur A18 ausgebaut. Für den Linksabbieger auf der Dornacherstrasse in Richtung Vollanschluss und in Richtung Weidenstrasse wird je ein separater Abbiegestreifen erstellt. In diesem Bereich wird die Dornacherstrasse westlich verbreitert, um einen Mittelstreifen für die Linksabbieger zu erstellen.

Im Bereich der Anbindung an die Dornacherstrasse ist in Abhängigkeit von den weiteren Planungen für den Zubringer Dornach eine allfällige Anpassung erforderlich. Die Option eines Ausbaus des T-Knotens zu einem Kreislauf ist in der Projektierung berücksichtigt und soll baulich nicht verunmöglicht werden.

Langsamverkehr

Velo- und Mofaverkehr sowie Fussgänger sind im neu geplanten Grosskreislauf bzw. auf der ganzen Querspange Zubringer Pfeffingerring/Vollanschluss Aesch nicht zugelassen. Mit der bestehenden, parallelen Arlesheimerstrasse (Gemeindestrasse) steht eine vollwertige Alternative ohne Umweg zur Verfügung, die durch die zwei Bauwerke Zubringer Pfeffingerring/Vollanschluss Aesch ebenfalls von Durchgangsverkehr entlastet wird.

Entlang der Dornacherstrasse werden die west- und ostseitig bestehenden kombinierten Rad- und Gehwege (kantonale Radroute) beibehalten. Der westseitige kombinierte Rad-/Fussweg mit einer Breite von 3 m entlang der Dornacherstrasse quert neu die Verbindungsstrasse Kreislauf – Dornacherstrasse und muss wegen der Verbreiterung Dornacherstrasse, durch ein Mittelstreifen mit Streifenaufteilung für Linksabbieger, verschoben werden.

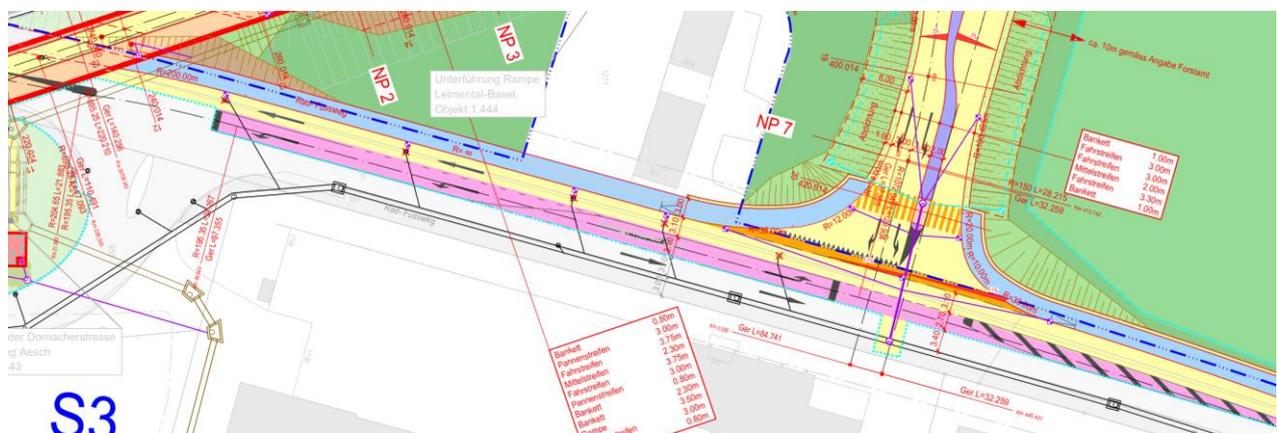


Abb. 3: Einmündungsbereich Dornacherstrasse mit Langsamverkehrsführung.

Entwässerungsanlagen

Da sich das Projekt mehrheitlich in den Grundwasserschutzzonen S2 und S3 befindet, wird der Strassenentwässerung besondere Beachtung geschenkt. Zur Sicherstellung, dass kein Strassenabwasser innerhalb der Schutzzone S2 und S3 vor Ort versickert, wird am Belagsrand ein hoher Randstein verbaut. Weiter werden die begrünten Streifen entlang der Strasse in der Zone S2 auf einer Breite von 6 m (Belastungsstreifen) abgedichtet und das Sickerwasser über eine Drainage entwässert.

Das gefasste Strassenwasser auf den Verkehrswegen und das Sickerwasser der Belastungsstreifen werden in einer separaten Strassenabwasserbehandlungsanlage (SABA) gereinigt und in den Vorfluter (Birs) eingeleitet. Die neue SABA kommt beim bestehenden Ölabscheider bei der Einmündung Weidenstrasse zu liegen.

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 sowie als Erweiterung zu beurteilen.

Im Rahmen der Erarbeitung des Bauprojekts wurde ein Umweltverträglichkeitsbericht erstellt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung kommt auf dieser Basis zum Schluss, dass das Projekt unter Einhaltung der festgesetzten Massnahmen der Umweltschutzgesetzgebung entspricht.

Lärmschutz

Für die neuen Anlageteile vom Vollanschluss Aesch ist sofern technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar die Einhaltung der Planungswerte (PW) zu erfüllen. Das betrifft die Ein- und Ausfahrten Laufen–Aesch sowie die Verbindungsstrasse Kreisel – Dornacherstrasse und Kreisel – Hauptstrasse Aesch.

Die neue Brücke Wyden über dem Kreisel ist nicht als neuer Anlageteil zu berücksichtigen, da lärmtechnisch keine Veränderung erfolgt. Nach Art. 8 Abs. 2 LSV muss für die gesamte Anlage die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte (IGW) nachgewiesen und eingehalten werden.

Für den Lärmschutz sind folgende Massnahmen vorgesehen:

Lärmschutzwände

- Ein- und Ausfahrt Richtung Aesch/Pfeffingerring
- Lärmarme Beläge im Bereich der Zufahrten und Rampen sowie auf dem Trasse der A18.

Durch diese Massnahmen werden die Auswirkungen auf die Umwelt (Lärmimmissionen) minimiert.

Hydrogeologie / Grundwasserschutz

Der Vollanschluss H18 Aesch liegt in der Grundwasserschutzzone S2 und S3. Gemäss geltendem Recht ist in der Zone S2 das Erstellen von Anlagen wie auch die Ausführung von Grabungen, welche die schützende Deckschicht nachteilig verändern, nicht zulässig (GSchV, Anh. 4, Ziff. 222, Abs. 1, Buchst. a und b). Was die Erstellung von Anlagen betrifft, so kann die Behörde aus wichtigen Gründen Ausnahmen gestatten, wenn eine Gefährdung der Trinkwassernutzung ausgeschlossen werden kann (GSchV, Anh. 4, Ziff. 222, Abs. 1, Buchst. a).

Der Grundwasserträger wird durch die Bauarbeiten nicht direkt tangiert. Im Endzustand kommen keine Bauteile im Grundwasserstrom zu liegen. Sämtliche Flächen innerhalb der Schutzzone S2, auf welchen Immissionen durch den Strassenverkehr zu erwarten sind, werden abgedichtet und

entwässert. Die Böschungsbereiche bei denen Belastungen durch den Verkehr zu erwarten sind (Havarien, Spritzwasser), werden kontrolliert entwässert; das Wasser wird der neuen Strassenabwasserbehandlungsanlage zugeführt.

Zum Schutz der beiden Trinkwasserfassungen Kägen und Aeschfeld wird während der Bauausführung ein umfangreiches Grundwassermonitoring mit zusätzlichen Grundwasserüberwachungsstellen inklusive Alarm- und Notfallplan eingerichtet.

Rodung

Für den Bau des A18 Vollanschluss Aesch sind an zwei Stellen Waldareale betroffen. Die grösste Rodung von Waldfläche ist für den neuen Anschluss an die Dornacherstrasse notwendig. Ein kleines Waldareal wird vorübergehend für Anpassungen im Böschungsbereich der A18 beansprucht. Insgesamt werden vorübergehende Rodungen von 1'618 m² und definitive Rodungen von 3'564 m² notwendig. Diese 3'564 m² können im Gebiet wieder aufgeforstet werden.

Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP)

Als landschaftspflegerische Massnahme soll die Strasse keine auffällige gestalterische Betonung erfahren, sondern in den Landschaftsraum mit den bestehenden Strukturen integriert werden. Die vorhandenen Elemente werden aufgegriffen, beispielsweise werden südexponierte, besonnte Strassenböschungen als magere Wiesen ausgebildet und am Böschungsfuss werden Stützmauern gestellt (Funktion der Leitmauern Spritzschutz in der Grundwasserschutzzone). An schattigeren Böschungen sind Gehölzpflanzungen vorgesehen.

Landerwerb

Für den Vollanschluss Aesch ist ein Landerwerb von 391 m² notwendig. Die vorübergehende Beanspruchung während dem Bau beträgt 222 m².

2.3.4. Termine

- | | |
|--|-----------------|
| • Landratsbeschluss Ausgabenbewilligung Realisierung | Mitte 2019 |
| • Start Vorarbeiten | 4. Quartal 2019 |
| • Baubeginn Hauptarbeiten | 1. Quartal 2020 |
| • Inbetriebnahme / Übergabe ans ASTRA | Mitte 2023 |

Die Bauzeit des Gesamtprojektes A18, Vollanschluss Aesch sowie die Massnahmen auf dem untergeordneten Strassennetz, Dornacherstrasse, exkl. Einrichten Monitoring Grundwasser wird insgesamt auf ca. 36 Monate veranschlagt.

2.4. Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm

2.4.1. Einbindung in die Planung

Das Vorhaben Vollanschluss Aesch steht im Bezug zu folgenden Legislaturzielen aus dem Regierungsprogramm 2016-2019:

- Die Regierung investiert gezielt und wirksam in Schlüsselerkehrsinfrastrukturen und setzt dazu Schwerpunkte für Werterhalt und Ausbau auch im Hinblick auf altersgerechte Infrastrukturen.
- Die gute Erreichbarkeit der Wirtschafts- und der Wohnschwerpunkte wird gesichert.
- Der Kanton Basel-Landschaft stärkt seine Regionen, indem er sie durch leistungsfähige Verkehrssysteme erschliesst und an regionale Zentren anbindet (integrale Planungen, Verknüpfung von Verkehrsträgern).

2.4.2. Risikobeurteilung

Die Plangenehmigung wurde in Form eines kantonalen Nutzungsplans erwirkt. Es liegt ein rechtskräftiges Bauprojekt vor, so dass das Risiko von Einsprachen nicht mehr gegeben ist.

Kann der Beschluss für die Ausgabenbewilligungen gemäss der vorliegenden Vorlage nicht vor Ende 2019 erwirkt bzw. rechtskräftig werden, ist eine Realisierung durch den Kanton unsicher, da die Anlage bzw. die A18 per 01.01.2020 an den Bund übergeht. Das Projekt untersteht somit als nicht begonnenes Projekt im Grundsatz den rechtlichen Vorgaben des Nationalstrassengesetzes; d.h. es ist nicht sicher, ob ein durch den Kanton finanziertes Vorhaben auf Grundlage einer kantonalen Plangenehmigung im Nationalstrassenperimeter gebaut werden darf. Bei einem Baubeginn vor 2020 erfolgt der Bau noch auf einer kantonalen Strasse gemäss kantonalem Recht. Das Nationalstrassengesetz verpflichtet den Kanton, das begonnene Projekt fertigzustellen, auch wenn der Bund die Strasse (hier die A18) vor Bauende übernimmt.

2.5. Rechtsgrundlagen

Bund:

- Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG, [SR 741.01](#))
- Bundesgesetz vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz (USG, [SR 814.01](#))
- Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV, [SR 814.41](#))
- Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr vom 30. September 2016 (NAFG, [SR 725.13](#))
- Bundesgesetz über die Nationalstrassen vom 8. März 1960; Stand 1. Januar 2018 (NSG; [SR 725.11](#))
- Nationalstrassenverordnung vom 7. November 2007; stand 1. Januar 2018 (NSV; [SR 725.111](#))

Kanton Basel-Landschaft:

- Strassengesetz vom 24. März 1986 ([SGS 430](#))
- Umweltschutzgesetz vom 27. Februar 1991 (USG BL, [SGS 780](#))
- Verordnung Raumplanungs- und Baugesetz vom 27. Oktober 1998 (RBV, [SGS 400.11](#))
- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP), Beschluss vom 31. August 2017

2.6. Finanzielle Auswirkungen

2.6.1. Investitionskosten

Die Investitionskosten für den Vollanschluss Aesch belaufen sich auf insgesamt CHF 56 Mio. inkl. MwSt.

Bau Trasse und Knoten	CHF	15'600'000.-
Bau Kunstbauten / Brücken	CHF	29'700'000.-
Zwischentotal Baukosten	CHF	45'300'000.-
Honorare	CHF	6'400'000.-
Zwischentotal	CHF	51'700'000.-
Mehrwertsteuer (7,7%)	CHF	4'000'000.-
Landerwerb	CHF	300'000.-
Gesamtkosten	CHF	56'000'000.-

Für den Vollanschluss Aesch wurden mit [LRB Nr. 1180](#) vom 14. Mai 2009 (LRV 2008/310) ein Projektierungskredit von CHF 3'300'000 inkl. MwSt. (3'050'000 exkl. MwSt.) bewilligt. Diese bewilligten Honorarkosten können von den gesamten Projektkosten abgezogen werden. Somit müssen über die zu beantragende Ausgabenbewilligung folgende Kosten finanziert werden:

Baukosten	CHF 45'300'000.-
Honorare	CHF 3'350'000.-
Zwischentotal	CHF 48'650'000.-
Mehrwertsteuer (7.7%)	CHF 3'750'000.-
Landerwerb	CHF 300'000.-
Antrag Ausgabenbewilligung	CHF 52'700'000.-

Mit der vorliegenden Landratsvorlage soll die neue einmalige Ausgabe in der Höhe von **CHF 52.7 Mio. inkl. MwSt.** bewilligt werden.

Zusätzlich zur Kreditsumme werden nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis April 2010 bewilligt. Massgebend dafür ist der Baupreisindex Tiefbau Nordwestschweiz.

Kontierung		
IM-Position	Innenauftrag	Kostenart
2301.003	700095	5010 0 010

Die Kosten sind im Investitionsprogramm 2019 bis 2028 enthalten.

Der Kredit gliedert sich in folgende Jahrestanchen:

- 2019 CHF 2'000'000.-
- 2020 CHF 10'000'000.-
- 2021 CHF 25'000'000.-
- 2022 CHF 15'000'000.-
- 2023 CHF 700'000.-

2.6.2. Projektfinanzierung / Beiträge Dritter

Agglomerationsprogramm

Die Agglomeration Basel hat das Projekt im A-Horizont der 3. Generation ihres Agglomerationsprogramms beim Bund zur Mitfinanzierung eingegeben. Die Übernahme der kantonalen Hochleistungsstrassen durch den Bund erfolgt per 01. Januar 2020 (basierend auf NAF-Abstimmung vom Februar 2017). In diesem Zug erfolgte in der Vernehmlassungsvorlage zum Bundesbeschluss vom 17. Januar 2018 die Neuzuteilung des Vollanschlusses durch den Bund in „übergeordnete Projekte“, die zu 100 % durch den Bund finanziert und realisiert werden sollen; mit einem grossen Nachteil, der Realisierungszeitpunkt ist unbekannt.

Aus Sicht des Kantons ist eine zeitnahe Realisierung jedoch sehr wichtig, um die Entwicklung in Aesch/Dornach zu fördern bzw. nicht zu bremsen. Zudem ist der Bau des Zubringers Dornach nur zweckmässig, wenn der Vollanschluss Aesch gebaut ist. Der Bau des Zubringers Dornach ist zeit-

nah vorgesehen; seine Mitfinanzierung als Massnahme M1 im Agglomerationsprogramm 3. Generation mit Baubeginn im Zeitraum ca. 2019-23 ist grundsätzlich gesichert. Deshalb soll der Vollanschluss Aesch nun durch den Kanton realisiert und über das Agglomerationsprogramm vom Bund mitfinanziert werden. Der Bundesrat hat nun in der am 14. September 2018 zu Händen des Bundesparlaments verabschiedeten Botschaft über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Agglomerationsverkehrs die zentrale Forderung der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel berücksichtigt und das Strassenprojekt Vollanschluss Aesch in die höchste Dringlichkeitsstufe (A-Massnahme) aufgenommen. Der Beschluss des Bundesparlaments wird im 2. Quartal vor den Sommerferien 2019 erwartet.

Die Gesamtkosten betragen CHF 56 Mio. Die mögliche Kostenbeteiligung des Bunds beträgt bis zu 40 % der anrechenbaren Kosten; d.h. bis max. ca. CHF 20 Mio.

Die Bundesbeiträge können erst nach Vorliegen eines rechtskräftigen Projektes und der genehmigten Ausgabenbewilligung beantragt und ab dem Baustart effektiv geltend gemacht werden.

2.6.3. Folgekosten

Die Anlage wird vollständig per 1. Januar 2020 vom Bund übernommen. Für den Kanton fallen somit keine Betriebs- und Unterhaltskosten an.

Die jährlich anfallenden Nettoinvestitionen werden jeweils per Ende Jahr ausserplanmässig auf Null abgeschrieben.

	Brutto	Bundesanteil	Netto
2019	CHF 2'000'000.-	CHF 750'000.-	CHF 1'250'000.-
2020	CHF 10'000'000.-	CHF 3'800'000.-	CHF 6'200'000.-
2021	CHF 25'000'000.-	CHF 9'500'000.-	CHF 15'500'000.-
2022	CHF 15'000'000.-	CHF 5'500'000.-	CHF 9'500'000.-
2023	CHF 700'000.-	CHF 450'000.-	CHF 250'000.-
	CHF 52'690'000.-	CHF 20'000'000.-	CHF 32'700'000.-

Die ausserplanmässigen Abschreibungen sind im Aufgaben- und Finanzplan 2019-2022 enthalten.

2.6.4. Weitere Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen

Für das Projekt wurde keine Nutzwertanalyse durchgeführt. Beim Bau des Vollanschlusses Aesch geht es um den Ausbau einer bestehenden Anlage; dafür liegt nur eine Variante vor. Im vorliegenden Fall wäre ein Vergleich des Projektes mittels einer Nutzwertanalyse nur mit der Nullvariante (Istzustand ohne Massnahmen) möglich. Eine Nutzwertanalyse ist nur eines von vielen möglichen Instrumenten um zwischen verschiedenen Varianten zu entscheiden oder die Wirtschaftlichkeit zu beurteilen.

Anstelle der Nutzwertanalyse wurde eine Wirksamkeitsbetrachtung durchgeführt, die wir in diesem Fall als das einfachere und bessere Instrument erachten. Bei der Wirksamkeitsbetrachtung kann eine umfassendere volkswirtschaftliche Betrachtung aufgezeigt werden. Deshalb wurde das Projekt auf seine Wirksamkeit (negative, keine, bedeutende Wirkung) hinsichtlich verschiedener ungewichteter Indikatoren aus den Bereichen Wirtschaft, Gesellschaft, Sicherheit, Verkehr und Umwelt im Vergleich zur Nullvariante beurteilt. Bei der klassischen Nutzwertanalyse würde in diesem Fall eine Genauigkeit vorgetäuscht, die nicht vorhanden ist, da viele Kriterien nur grob abgeschätzt werden können. Mit der relativ groben Beurteilung in der Wirksamkeitsanalyse können die wesentlichen Vorteile gegenüber der Nullvariante transparenter dargestellt werden.

Mit der Realisierung des Vollanschlusses Aesch ergeben sich Verbesserungen in den Bereichen Wirtschaft, Verkehr, Sicherheit, Umwelt, die sich aus volkswirtschaftlicher Sicht positiv auswirken werden (vgl. dazu auch Anhang Wirksamkeitsbetrachtung).

Durch die neue verbesserte Anbindung an die Hochleistungsstrasse kann die Attraktivität für die Entwicklungsgebiete in Aesch-Nord und mit Realisierung des Zubringer Dornach/Aesch auch für die Gebiete Wyden/Birsmatte erhöht werden. Somit kann der Standort gefördert und die Entwicklung begünstigt werden. Durch die Entlastung der Siedlungsgebiete, v. a. der Ortsdurchfahrten kann die Aufenthalts- und Lebensqualität erhöht werden, was zur Belebung und zu einer höheren Wertschöpfung in den Dorfkernen beitragen kann. Im Bereich Knoten Angenstein wird sich durch die neuen Verkehrsbeziehungen die Anzahl der Linksabbieger von Laufen nach Aesch reduzieren. Dadurch wird die Verkehrssicherheit erhöht, was zu geringen Unfallzahlen und geringen Unfallfolgekosten führt. Durch die Anpassung des Entwässerungskonzepts und die zusätzlichen Abdichtungen der strassennahen Böschungsbereiche nimmt das Risiko einer Grundwasserverunreinigung infolge eines Ereignisses auf der A18 deutlich ab. Die Wahrscheinlichkeit und der Umfang von allfälligen Folgeschäden sind deutlich geringer. Wenn der Vollanschluss nicht gebaut wird, müssen bei der nächsten Instandsetzung der heute bestehenden Anlage die Defizite bezüglich der Umweltverträglichkeit (Grundwasserschutz) durch eine Totalerneuerung (Ohnehinkosten) behoben werden.

Durch die Aufnahme des Projekts in das Agglomerationsprogramm, kann davon ausgegangen werden, dass das Projekt einen volkswirtschaftlichen und gesellschaftlichen Gesamtnutzen aufweist. Der Bund fördert grundsätzlich nur Projekte die zweckmässig und wirtschaftlich sind.

2.7. Finanzrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 12 des Finanzhaushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

2.8. Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens

Von den **Birsstadt-Gemeinden** (Aesch, Arlesheim, Birsfelden, Dornach, Duggingen, Münchenstein, Pfeffingen und Reinach) wurde folgende Stellungnahme abgegeben:

Die Birsstadt begrüsst ein zügiges Vorgehen bei der Realisierung des Vollanschlusses. Sie betrachtet den Vollanschluss als wichtigen Baustein, um die leistungsstarke A18 mit den Tangentialen zu verbinden und so einen Beitrag an eine zukunftssträchtige Verkehrsinfrastruktur, die heute der Entwicklung der Wohnbevölkerung und der Arbeitsplätze hinterherhinkt, zu leisten. Insbesondere hält die Birsstadt folgende Vorteile fest:

- *Der Vollanschluss ermöglicht neue Verbindungen, insbesondere aus dem Laufental ins Leimental.*
- *Die Arbeitsplatzgebiete von kantonaler Bedeutung „Aesch Nord“ und „Kägen“ werden besser erschlossen.*
- *Der Vollanschluss ist Voraussetzung für eine neue Verbindung nach Dornach. Mithilfe des Zubringers Dornach an den Vollanschluss Aesch wird die vollständige Entwicklung des ehemaligen Swissmetall-Areals gemäss Masterplan möglich und die Aescher Gebiete östlich der Birs können über die Industriestrasse Aesch direkt an die A18 angebunden werden.*
- *Die ÖV-Verbindung Dornach – Reinach kann verflüssigt werden durch die Entlastung der Bruggstrasse.*
- *Im Weiteren ermöglicht der Vollanschluss eine dringend notwendige Entlastung der Dorfdurchfahrt Aesch sowie der Durchfahrt Reinach Richtung Leimental.*

Mit der Realisierung des Vollanschlusses wird eine wichtige Lücke in der Strasseninfrastruktur geschlossen. Die Gemeinden der Birsstadt sind sich andererseits bewusst, dass sich der in den kommenden Jahren zu erwartende, zusätzliche Verkehr als Folge der laufenden Arealentwicklungen mit vielen neuen Wohnungen und Arbeitsplätzen nur bewältigen lässt, wenn auch der Langsamverkehr und der öffentliche Verkehr mit einer breiten Offensive weiter gefördert werden.

Die Birsstadt dankt dem Regierungsrat für das dringliche Vorantreiben des Projekts und freut sich auf die positiven Effekte für die ganze Region nach der Realisierung.

Vom **Kanton Solothurn** wurde folgende Stellungnahme abgegeben:

Zur Vorlage haben wir inhaltlich keine Bemerkungen anzubringen. Wir befürworten das Vorgehen des Kantons Baselland zur zeitnahen Realisierung des Vollanschlusses. Dieses Bauwerk ist ein zentrales Element für die Weiterentwicklung der regionalen Verkehrsinfrastruktur. Es stellt eine wesentliche Voraussetzung für die Umsetzung weiterer regionaler Erschliessungsvorhaben und der Verkehrsentlastung heute übermässig belasteter Siedlungsgebiete dar. Eine Verzögerung der Realisierung infolge Aufnahme der H18 in das Nationalstrassennetz würde die ganze Region in ihrer nachhaltigen Entwicklung für Jahre weiter einschränken.

Neben technischen Themen hat das **Bundesamt für Strassen ASTRA** folgende Stellungnahme abgegeben:

Grundsätzlich unterstützen wir eine Realisierung des Bauvorhabens durch den Kanton BL im künftigen Perimeter des ASTRA.

3. Anträge

3.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Für die Realisierung des Vollanschlusses Aesch auf der A18 wird die erforderliche neue einmalige Ausgabe von CHF 52'700'000.- inkl. Mehrwertsteuer bewilligt.
2. Von der in Aussicht gestellten Beteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms von voraussichtlich CHF 20 Mio. inkl. Mehrwertsteuer, zuzüglich der nachgewiesenen Teuerung, wird Kenntnis genommen.
3. Die Realisierung des Vollanschluss Aesch unter Verantwortlichkeit des Kantons Basel-Landschaft darf nur erfolgen, wenn die Beteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogrammes gesichert ist.
4. Ziffer 1 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe a der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal, 18. Dezember 2018

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin: Monica Gschwind

Die Landschreiberin: Elisabeth Heer Dietrich

4. Anhang

- Entwurf Landratsbeschluss
- Übersichtsplan
- Querschnitte
- Wirksamkeitsbetrachtung

Landratsbeschluss

über A18, Vollanschluss Aesch, Ausgabenbewilligung für die Realisierung

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für die Realisierung des Vollanschlusses Aesch auf der A18 wird die erforderliche neue einmalige Ausgabe von CHF 52'700'000.- inkl. Mehrwertsteuer bewilligt.
2. Von der in Aussicht gestellten Beteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms von voraussichtlich CHF 20 Mio. inkl. Mehrwertsteuer, zuzüglich der nachgewiesenen Teuerung, wird Kenntnis genommen.
3. Die Realisierung des Vollanschlusses Aesch unter Verantwortlichkeit des Kantons Basel-Landschaft darf nur erfolgen, wenn die Beteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogrammes gesichert ist.
4. Ziffer 1 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe a der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrates

Der Präsident:

Die Landschreiberin: