

## **Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat**

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

vom 20. Februar 2019

### **1. Ausgangslage**

Der Vollanschluss in Aesch Nord auf der A18 stellt einen zentralen Baustein im übergeordneten Strassennetz im südlichen Birseck dar. Gegenwärtig wird mit der Realisierung des Zubringers Pfeffingerring (Richtung Leimental) sowie den Planungen für den Zubringer Dornach/Aesch an der Weiterentwicklung des Strassennetzes gearbeitet. Zusammen ergibt sich im Endzustand auf der Höhe des Vollanschlusses Aesch eine neue Ost-West-Spange in Form einer Hauptverkehrsstrasse. Gemäss Regierungsrat können somit diverse Projektziele (u.a. Entlastung der Ortsdurchfahrt Aesch in Kombination mit dem Zubringer Pfeffingerring) deutlich besser erreicht werden. Dank einer besseren Anbindung der Gewerbegebiete Aesch Nord, Wyden (Aesch) und Kägen (Reinach) wird zudem ein Impuls zur Wirtschaftsentwicklung gesetzt. Ausserdem können mit der Realisierung des Vollanschlusses Aesch die Linksabbieger im Knoten Angenstein reduziert werden; damit wird der Verkehrsfluss verbessert und das Unfallrisiko an dieser Stelle verringert.

Der Ausbau zum Vollanschluss sieht den Bau eines Grosskreisels (zweispurige Kreisfahrbahn und zweispurige Zufahrten) mit einem Durchmesser von 60 Metern vor, welcher zentrisch unterhalb der neuen Brücke A18 liegt. Der Kreisel nimmt sämtliche Aus- und Einfahrten von und zur A18 auf und gewährleistet neu auch die Fahrbeziehungen in 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. Dies macht verschiedene Kunstbauten nötig. Nebst dem Kreisel geht es dabei um die über den Kreisel verlaufende Brücke Wyden (mit einer Länge von 151 Metern) sowie Stützbauwerke für die Ein- und Ausfahrtsrampen. Zur Gewährleistung des Lärmschutzes sind Lärmschutzwände (Ein-/Ausfahrt Richtung Aesch/Pfeffingerring) und abschnittsweise lärmarme Beläge vorgesehen. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ergab, dass das Projekt unter Einhaltung der festgesetzten Massnahmen der Gesetzgebung entspricht.

Die Investitionskosten für den Vollanschluss Aesch belaufen sich auf insgesamt CHF 56 Mio. inkl. MwSt. Dabei fallen für den Bau von Trasse und Knoten CHF 15.6 Mio. und für die Kunstbauten und Brücken CHF 29.7 Mio. an. Die mögliche Kostenbeteiligung des Bundes beträgt bis zu 40 % der anrechenbaren Kosten; d.h. bis max. ca. CHF 20 Mio. Das Projekt zeichnet sich durch eine gewisse Dringlichkeit aus: Die A18 wird am 1. Januar 2020 an den Bund übergehen. Wenn der Baubeginn nicht vor 2020 durch den Kanton erfolgt, wäre dann der Bund für die Realisierung des Vollanschlusses zuständig. Gemäss Planung und Mittelverfügbarkeit des Bundes könnte mit dem Bau nicht vor dem Jahr 2030 begonnen werden. Mit der Übergabe an den Bund entfallen für den Kanton ab 2020 die Betriebs- und Unterhaltskosten.

Der Start der Vorarbeiten ist für das 4. Quartal 2019 geplant, der Beginn der Bauarbeiten für das 1. Quartal 2020. Inbetriebnahme und Übergabe des neuen, vom Kanton realisierten Vollanschlusses an das ASTRA (Bundesamt für Strassen) ist für Mitte 2023 vorgesehen.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

## **2. Kommissionsberatung**

### **2.1. Organisatorisches**

Die Bau- und Planungskommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 24. Januar und 7. Februar 2019 beraten. Die Kommission wurde begleitet von Regierungsrätin Sabine Pegoraro, BUD-Generalsekretärin Katja Jutzi, Drangu Sehu, Kantonsingenieur, Urs Roth, Leiter Geschäftsbereich Verkehrsinfrastruktur und Axel Mühlemann, Leiter Projektmanagement.

### **2.2. Eintreten**

Eintreten war in der Kommission nicht bestritten.

### **2.3. Detailberatung**

#### *2.3.1 Knoten Angenstein*

Die Kommission diskutierte eingehend über den Knoten Angenstein und die Ausfahrt nach Duggingen, die beide Unfallschwerpunkte darstellen. Von der Brücke nach links Richtung Grellingen abbiegende Fahrzeuge finden keine Lücke im Verkehrsfluss und erzwingen diese irgendwann, was zu gefährlichen Situationen und auch Unfällen (z.B. Auffahrunfälle) führt. Die BUD hat mehrere Varianten geprüft, um die Probleme zu beheben. Jedoch erfüllt keine Variante die Zielvorgaben für eine mittelfristige Lösung, wie die Verwaltung ausführte. Sämtliche Varianten kosten zwischen CHF 20 bis 50 Mio., stellen erhebliche Eingriffe in die Umwelt dar, konkurrieren den Muggenberg-tunnel oder weisen ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Als Sofortmassnahme könnte der Linksabbieger Duggingen in Richtung Grellingen aufgehoben werden, was der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Minimierung der Rückstaubildung dienen würde. Eine Aufhebung des Linksabbiegers beim Knoten Angenstein nach Aesch kann jedoch gemäss BUD erst mit der Realisierung des Vollanschlusses Aesch erfolgen. Als langfristige Lösung für den Knoten Angenstein wird nur der Bau des Muggenbergtunnels mit den Halbanschlüssen Aesch Süd und Grellingen Nord erachtet. Zudem wird der Knoten per 1. Januar 2020 dem Bund übergeben, welcher bis 2040 keine finanziellen Mittel für bauliche Massnahmen eingestellt hat.

#### *2.3.2 Zubringer Dornach/Aesch*

Ein weiterer Diskussionspunkt in der Kommission war der Zubringer Dornach/Aesch, für welchen gemäss BUD ein genehmigtes Vorprojekt vorliegt. Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen – als dieser geplant wurde, war das Birsufer auf Dornacher Seite noch Industriegebiet, nun sind Wohnungen geplant – ist die Linienführung über die Birs noch unklar. Die jetzige Linienführung durchquert auf Dornacher Boden den Birsbogen; ein Gebiet, das neu als Erholungs- und Grünzone vorgesehen ist; auf der anderen Birsseite auf Aescher Boden auf kurze Distanz ein Gewerbegebiet, das sich im Umbruch befindet. Neu wurde eine Linienführung weiter nördlich untersucht. Der Birsbogen auf Dornacher Boden wird damit nicht mehr tangiert; dafür ist die Linienführung auf Seite Aesch länger und führt zu einer deutlich höheren Beeinträchtigung des Gewerbegebiets. Die Variantendiskussion mit den Gemeinden findet unter Einbezug der allfällig betroffenen Grundeigentümer statt. Es ist das Ziel, eine Lösung zu finden, die für beide Gemeinden akzeptabel ist. Auf eine entsprechende Nachfrage aus der Kommission betonte die BUD, die Zusammenarbeit mit dem Kanton Solothurn sei gut. Zudem stehen beide Gemeinden hinter dem Zubringer. Je nachdem, wo der Zubringer durchführt, müsste der eine Ast des Vollanschlusses Aesch, die Verbindung zwischen dem Kreisel und der Dornacherstrasse, angepasst werden. Die BUD geht davon aus, dass der Entscheid über die Linienführung bis Mitte 2019 gefällt ist und eine entsprechende allfällige Anpassung des Vollanschlusses Aesch vor Baubeginn erfolgen kann. Grundsätzlich hat die Linienführung dieses Stummels keinen Einfluss auf die Realisierung des vorliegenden Projekts, führte die Verwaltung aus.

#### *2.3.3 Höhe der Realisierungskosten und Finanzierung über das Agglomerationsprogramm*

In der Landratsvorlage (LRV) 2008/310 zum Projektierungskredit des vorliegenden Projekts, welcher der Landrat am 14.05.2009 zustimmte, wurden die Realisierungskosten auf CHF 45 Mio.

(-/+ 25 %) geschätzt. Ein Kommissionsmitglied stellte Fragen nach den Faktoren, die zu einer Erhöhung geführt hätten und nach der Genauigkeit der CHF 56 Mio. Die BUD hielt fest, dass die erhöhten Anforderungen an den Grundwasserschutz und die Weiterentwicklungen bei den Kunstbauten zu einer Erhöhung der Kosten geführt haben. Die neue Brücke A18 besitzt infolge der sicherheitsrelevanten Mitteltrennung und zwei zusätzlichen Standspuren für den Unterhalt eine grössere Breite. Bei den CHF 56 Mio. handelt es sich um ein Kostendach.

Ein Kommissionsmitglied wies darauf hin, dass der Vollanschluss Aesch gemäss LRV 2008/310 im Agglomerationsprogramm noch als C-Projekt klassiert gewesen sei. Die Verwaltung hielt fest, dass sich grosse Projekte generell zuerst in der Kategorie C befinden, um später, wenn sie konkretisiert werden, höher eingestuft zu werden. Vorliegend hat sich auch das Kosten-Nutzen-Verhältnis verbessert.

Ein Kommissionsmitglied stellte die Frage nach dem Risiko, dass die Beteiligung des Bundes an den Kosten kleiner sei als vorgesehen. Die Beteiligung des Bundes beträgt für das Agglomerationsprogramm Basel; 3. Generation fix 40 % der anrechenbaren Kosten für alle berücksichtigten Projekte, führte die Verwaltung aus. Beim vorliegenden Projekt sind voraussichtlich nahezu die gesamten Kosten anrechenbar. Das Agglomerationsprogramm der 3. Generation muss noch von den eidgenössischen Räten genehmigt werden, jedoch ist davon auszugehen, dass diese keine Änderungen mehr vornehmen. Gemäss Punkt 3 des Landratsbeschlusses darf das Projekt nur umgesetzt werden, wenn die Beteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms gesichert ist

Die Nettoinvestitionskosten für den Vollanschluss Aesch, welche vom Kanton getragen werden müssen, betragen rund 33 Mio. CHF inkl. Mehrwertsteuer. Ab 2020 wäre eigentlich der Bund für die Realisierung und Finanzierung dieses Projektes zuständig. Damit verbunden wäre aber sicher eine um rund zehn Jahre spätere Inbetriebnahme des Vollanschlusses. Es bestehen auch gewisse Unsicherheiten, ob der Bund angesichts der grossen regionalen Bedeutung und der hohen Dichte an Anschlüssen an die A18 dann effektiv die gesamten Kosten übernommen hätte. Aus diesem Grund unterstützt die Kommission die schnelle, aber auch teure Umsetzung durch den Kanton.

#### 2.3.4 Zeitplan

Ein Thema in der Kommission war der knappe Zeitplan: Damit der Kanton Basel-Landschaft den Vollanschluss Aesch realisieren kann, muss vor dem 31. Dezember 2019 mit den Bauarbeiten begonnen werden. Der Grund dafür ist, dass die Hoheit an der A18 per 1. Januar 2020 an den Bund übergeht. Sollte der Kanton das vorliegende Projekt nicht umsetzen können, ist wie bereits ausgeführt, mit der Realisierung des Vollanschlusses voraussichtlich nicht vor dem Jahr 2030 zu rechnen. Ein Kommissionsmitglied fragte nach den Risiken, welche zu einer Verzögerung beim Baubeginn führen könnten. Als grösstes Risiko erachtet die BUD eine Einsprache bei der Bau Leistervergabe. In einem solchen Fall würden einzelne Arbeiten freihändig vergeben. Ein Finanzreferendum gegen die Landratsvorlage stellt ebenfalls ein Risiko dar, jedoch wäre bei einer Gutheissung des Realisierungskredits durch das Volk der Spatenstich vor dem 31. Dezember 2019 möglich.

#### 2.3.5 Ausserordentliche Abschreibung der Investitionen

Weil der Bund bzw. das ASTRA die A18 per 1. Januar 2020 entschädigungslos übernimmt, müssen die danach getätigten Investitionen des Kantons ausserplanmässig im selben Jahr abgeschrieben werden. Im Aufgaben- und Finanzplan sind die ausserordentlichen Abschreibungen eingestellt. Die Kommission war sich darin einig, eine entsprechende neue Ziffer 4 in den Landratsbeschluss aufzunehmen, um diesen ausserordentlichen Vorgang festzuhalten:

*Der Landrat nimmt davon Kenntnis, dass die jährlich anfallenden Nettoinvestitionen jeweils per Ende Jahr ausserplanmässig auf Null abgeschrieben werden, da der Bund die Strasse per 1. Januar 2020 entschädigungslos übernimmt.*

Eine weitere Korrektur ergab sich in der Ziffer 5, wo der Buchstabe «a» durch «b» ersetzt wurde.

### **3. Antrag an den Landrat**

Die Bau- und Planungskommission empfiehlt dem Landrat einstimmig, mit 13:0 Stimmen, dem geänderten Landratsbeschluss zuzustimmen.

20.02.2019 / ps

#### **Bau- und Planungskommission**

Urs Kaufmann, Präsident

#### **Beilage/n**

- Landratsbeschluss (von der Kommission geändert)

## **Landratsbeschluss**

### **betreffend A18, Vollanschluss Aesch, Ausgabenbewilligung für die Realisierung**

vom **von LKA einzusetzen!**

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. Der Landrat nimmt davon Kenntnis, dass die jährlich anfallenden Nettoinvestitionen jeweils per Ende Jahr ausserplanmässig auf Null abgeschrieben werden, da der Bund die Strasse per 1. Januar 2020 entschädigungslos übernimmt.
5. Ziffer 1 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal, **von LKA einzusetzen!**

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: