



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Aesch, Zubringer Pfeffingerring,
Projektgenehmigung, Projektierungs- und Baukredit

Datum: 13. Mai 2014

Nummer: 2014-166

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](#)



2014/166

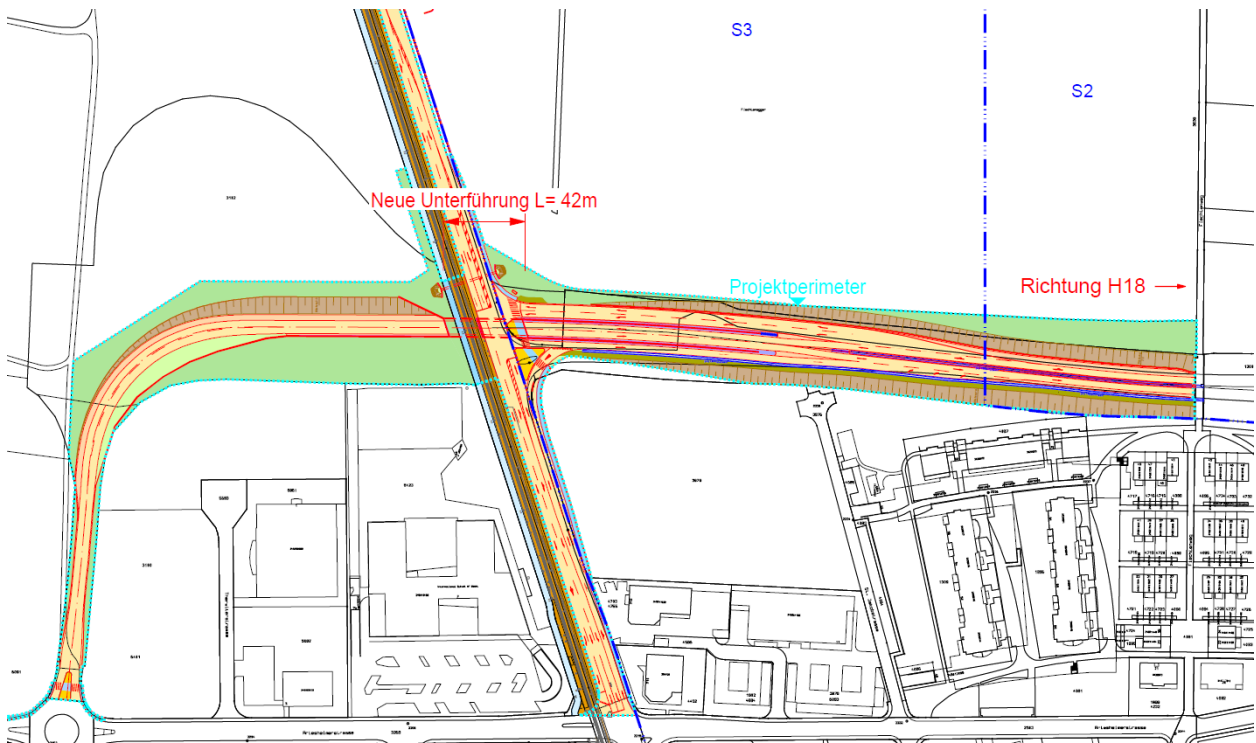
Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

**Aesch, Zubringer Pfeffingerring,
Projektgenehmigung, Projektierungs- und Baukredit**

Vom 13. Mai 2014



1. Zusammenfassung

Der Zubringer Pfeffingerring in Aesch (neue Verbindungsstrasse zwischen der Kantonsstrasse Pfeffingerring und dem Anschluss an die H18) ist seit den 1970er Jahren Bestandteil des geplanten kantonalen Strassennetzes (Festsetzung im kantonalen Richtplan). Das Projekt wurde zwar bis zu einem rechtskräftigen Bauprojekt entwickelt, jedoch nie ausgeführt. Im Zusammenhang mit der Projektierung des Vollanschluss Aesch sowie der dynamischeren Entwicklung im Gewerbegebiet Aesch-Nord in den letzten Jahren, drängte sich der Bedarf nach einer Realisierung des Zubringers Pfeffingerring wieder auf. Im Rahmen der Landratsvorlage für den Projektierungskredit für den Vollanschluss Aesch wurde aus diesem Grund ein entsprechender Projektierungskredit für Vorstudie und Vorprojekt eingeholt. Auch diverse politische Vorstösse verlangen eine umgehende Realisierung.

Das Projekt Zubringer Pfeffingerring hat folgende Ziele: Verbesserung des Verkehrsfluss, eine leistungsfähige Erschliessung des Gewerbegebiet Aesch-Nord (Arbeitsplatzgebiet von kantonalen Bedeutung) und Entlastung des nachgeordneten Strassennetzes und der Wohn- und Dorfkerngebiete vom Durchgangsverkehr.

Nachdem nun ein Vorprojekt für den Zubringer Pfeffingerring vorliegt, gilt es in einem nächsten Schritt das Bauprojekt und den Umweltverträglichkeitsbericht auszuarbeiten und das Plangenehmigungsverfahren durchzuführen. Zusammen mit dem dafür erforderlichen Projektierungskredit soll gleichzeitig auch der Baukredit für die Realisierung des Projektes eingeholt werden. Die Kosten für die Projektierung und Realisierung des Zubringers Pfeffingerring belaufen sich auf CHF 22.44 Mio. (+/- 20%).

1.1. Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
1.1.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Rechtliche Grundlagen	5
3.	Begründung / Bedarf	5
3.1.	Einbindung in Planung	5
3.2.	Heutige Situation	7
3.3.	Künftige Situation und Ziele	7
3.4.	Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte	8
3.5.	Anpassung des kantonalen Richtplans	9
4.	Das Projekt	10
4.1.	Grundsätzliche Verkehrsführung	10
4.2.	Dimensionierungsgrundlage Knoten	10
4.3.	Strassenbau	10
4.4.	Kunstbauten	11
4.5.	Parzelle 3979	11
4.6.	Kantonale Radroute	11
4.7.	West-Ost-Spange	12
5.	Raum- und Umweltaspekte	12
5.1.	Umweltverträglichkeitsprüfung	12
5.2.	Lärmschutz	12
5.3.	Hydrogeologie / Grundwasserschutz	13
5.4.	Rodungen	13
6.	Landerwerb	14
7.	Termine	14
8.	Kosten und Finanzierung	15
8.1.	Investitionskosten	15
8.2.	Projektfinanzierung / Beiträge Dritter	16
8.3.	Folgekosten	16
9.	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	17

10.	Parlamentarische Vorstösse	18
10.1.	Postulat 2010/362 von Christine Koch (SP): Der Durchstich	18
10.2.	Beurteilung	18
11.	Antrag	19

2. Rechtliche Grundlagen

Bund:

- Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 19. Dezember 1958
- Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG) vom 07. Oktober 1983
- Eidgenössische Lärmschutz-Verordnung vom 1. April 1987

Kanton Basel-Landschaft:

- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft, Beschluss vom 26. März 2009
- Strassengesetz vom 24. März 1986
- Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) vom 27. Oktober 1998
- Umweltschutzgesetz (USG BL) vom 27. Februar 1991

3. Begründung / Bedarf

3.1. Einbindung in Planung

Ausgangslage / Vorgeschichte

Der Zubringer Pfeffingerring in Aesch (neue Verbindungsstrasse zwischen der Kantonsstrasse Pfeffingerring und dem Anschluss an die H18) ist seit den 1970er Jahren Bestandteil des geplanten kantonalen Strassennetzes (Festsetzung im kantonalen Richtplan). Das Projekt wurde zwar bis zu einem rechtskräftigen Bauprojekt entwickelt, jedoch nie ausgeführt. Aufgrund der geringen Auslastung in der Vergangenheit war die Notwendigkeit einer Realisierung des Zubringers jedoch auch nicht gegeben. Im Zusammenhang mit der Projektierung des Vollanschluss Aesch sowie der dynamischeren Entwicklung im Gewerbegebiet Aesch-Nord in den letzten Jahren drängt sich der Bedarf nach einer Realisierung des Zubringers Pfeffingerring wieder deutlich auf. Im Rahmen der Landratsvorlage für den Projektierungskredit für den Vollanschluss Aesch wurde aus diesem Grund ein entsprechender Projektierungskredit für Vorstudie und Vorprojekt eingeholt. Auch diverse politische Vorstösse verlangen eine umgehende Realisierung.

Regionale Einbettung von Vorhaben

Der Zubringer Pfeffingerring stellt ein Puzzle-Teil im übergeordneten Strassennetz im südlichen Birseck dar. Gegenwärtig wird auch mit dem Vollanschluss Aesch sowie dem Zubringer Dornach an der Weiterentwicklung des Strassennetzes gearbeitet. Dabei werden u.a. die folgenden generellen Ziele verfolgt:

- Verbesserung der Zubringerstrecken zur H18
- Entlastung der Ortsdurchfahrten (insbesondere von Schwerverkehr)
- Verbesserung der Anbindung der Arbeitsplatzgebiete von kantonaler Bedeutung

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/Gempenplateau (Osten). Dabei handelt es sich um die klassischen Pendlerströme.
- Anbindung der Gewerbegebiete Aesch Nord, Widen (Aesch und Dornach) und teilweise auch Kägen
- Entlastung von parallelen Achsen (vornehmlich Arlesheimer- und Dornacherstrasse) und Ortsdurchfahrten in Aesch und Dornach, womit die Voraussetzungen für Verkehrsberuhigungen geschaffen werden.

Aufgrund dieser Neukonzeption des Strassennetzes werden auch Anpassungen im kantonalen Strassennetz notwendig. Unter Kapitel 3.5 werden die Anpassungen, welche im Zusammenhang mit dem Zubringer Pfeffingerring stehen, aufgezeigt. Die entsprechenden Richtplananpassungen erfolgen in einem separaten Verfahren.

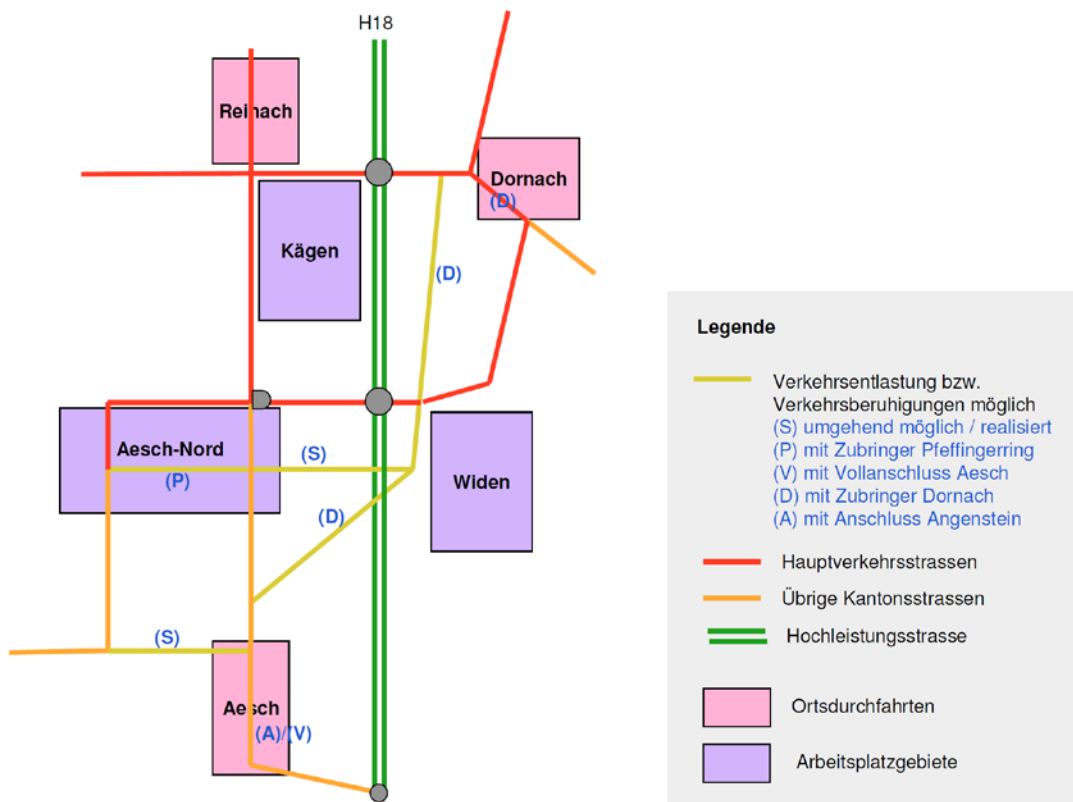


Abbildung: Strassennetz im Raum Aesch – Reinach – Dornach mit einer durchgehenden Ost-West-Spange auf Höhe des Vollanschlusses Aesch und den entlasteten Strecken.

Der Vollanschluss Aesch nimmt für diese Ost-West-Spange eine zentrale Funktion ein, wobei gerade ein Zubringer Pfeffingerring unabhängig vom Vollanschluss Aesch realisiert werden kann. Diverse Projektziele (Entlastung, Verbesserung Verkehrsfluss, Erreichbarkeit) können in Kombination der beiden Projekte jedoch deutlich besser erreicht werden. Umgekehrt bedingt die Realisierung des Vollanschlusses Aesch eine massgebliche Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Zubringerstrecke in Aesch Nord und somit einen Zubringer Pfeffingerring.

Im Rahmen der Modellierung 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 Zubringer Pfeffingerring konnte gezeigt werden, dass dieser gemeinsam mit dem Vollanschluss Aesch und einer Verkehrsberuhigung der Ettingerstrasse innerorts zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrt Aesch (Höhe Tramenschlaufe der Linie 11) von ca. 3'000 Fahrten pro Werktag führt. Dieser Effekt bleibt auch für spätere Zustände mit stärkerer allgemeiner Verkehrsentwicklung (2030) bestehen.

3.2. Heutige Situation

An den beiden Strassenknoten H18 Anschluss Aesch – Hauptstrasse und Hauptstrasse – Arlesheimerstrasse staut sich der Verkehr in Spitzenstunden. Es wird eine genügende respektive mangelhafte Verkehrsqualität gemessen. Bei einer leichten Erhöhung der Verkehrsmenge verschiebt sich die Leistungsfähigkeit in Richtung mangelhaft resp. ungenügend.

3.3. Künftige Situation und Ziele

Mit dem Projekt Zubringer Pfeffingerring werden die folgenden Ziele verfolgt:

1. Der Verkehrsfluss soll für den heutigen und zukünftigen Zustand (mit Entwicklung „Aesch-Nord“ sowie Realisierung Vollanschluss Aesch) verbessert werden.
2. Das Gewerbegebiet Aesch-Nord (Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung) ist leistungsfähig zu erschliessen. Die Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandorts ist zu verbessern.
3. Entlastung: Das nachgeordnete Strassennetz, Wohn- und Dorfkerngebiete sind von Durchgangsverkehr zu entlasten, damit die Aufenthaltsqualität verbessert sowie die Umweltbelastungen reduziert werden können.
4. Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine Bündelung des MIV auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen.
5. Hohe Kosten-Wirksamkeit
6. Die Qualität im ÖV und Langsamverkehr soll verbessert werden.
7. Ortseingangssituation soll klarer ausgeformt werden (Städtebau / Landschaft). Das Strassenprojekt und zukünftig benachbarte Hochbauten bieten entsprechende Gestaltungsmöglichkeiten.

Die Ziele 1, 2 und 7 haben für die Gemeinde Aesch vorrangige Bedeutung. Neben den Projektzielen sind zusätzlich die massgeblichen Randbedingungen zu beachten. Diese sind für eine Lösung zwingend einzuhalten:

- I. Kein Neuverkehr: Die Lösung sollte keinen Neuverkehr aus Richtung Ettingen induzieren, weil damit die gewünschte Erreichbarkeit von Aesch-Nord wieder reduziert würde und die Gefahr besteht, dass von Anwohnern entlang des bestehenden Pfeffingerrings Widerstand gegen das Projekt entsteht.
- II. Die attraktive Führung des vorhandenen Geh- und Velowegs in Richtung Reinach entlang des Tramtrassees sollte nicht beeinträchtigt werden.
- III. Abhängigkeiten von Entwicklungen im Umfeld sowie Projektrisiken sind zu minimieren.
- IV. Der Verkehrsfluss muss für einen Zustand mit einem 3.75'-Takt auf der Tramlinie 11 genügend bis gut sein.

Mit der vorliegenden Lösung können die obenstehenden Randbedingungen eingehalten werden. In Bezug auf allfälligen Neuverkehr konnte mit den Verkehrsmodellierungen kein nennenswerter Effekt nachgewiesen werden. Trotzdem sollen zumindest auf strategischer Ebene Vorkehrungen getroffen werden: Der heute bestehende Pfeffingerring wird auf eine übrige Kantonsstrasse abklassiert. Die alte Klassierung rührt noch von der ursprünglichen Idee her, den Pfeffingerring als westliche Umfahrung von Aesch bis nach Pfeffingen zu führen.

Die Problemanalyse der beiden massgeblichen Strassenknoten im Herbst 2011 zeigte, dass der Knoten "Zubringer H18-Hauptstrasse" eine ausreichende Leistungsfähigkeit (Verkehrsqualitätsstufe C) und der Knoten "Hauptstrasse-Arlesheimerstrasse" eine mangelhafte bis ungenügende Leistungsfähigkeit (Verkehrsqualitätsstufe E) ausweist. Der Handlungsbedarf aus Sicht der Verkehrsqualität liegt folglich vornehmlich in der zu erwartenden Entwicklung in Aesch Nord sowie der Zunahme der verkehrlichen Belastung durch die verlagerten Verkehrsströme mit der Realisierung des Vollanschlusses Aesch. Für die Lösungsentwicklung sowie die Leistungsfähigkeitsberechnungen wurde deshalb von einem Zustand mit einem realisierten Vollanschluss Aesch sowie einer Vollaussnutzung der Parzellen in Aesch Nord und somit maximalen Verkehrserzeugung ausgegangen. Die Leistungsfähigkeiten wurden an Hand einer Mikrosimulation (fahrzeugscharfe Modellierung) nachgewiesen.

3.4. Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte

Neue Standards, ein verändertes Umfeld und neue Zielsetzungen liessen es nicht zu, das Projekt aus den 1970er Jahren telquel zu realisieren. Aus diesem Grund wurden die Grundlagen neu erhoben und die Zielsetzungen definiert. Gleichzeitig wurde auch der Variantenfächer nochmals geöffnet, um die Lösung zu erhalten, welche die heute gestellten Zielsetzungen am besten erfüllt. Nach Abschluss des Vorstudiums konnten zwei Varianten eruiert werden, welche in der ersten Phase des Vorprojekts vertieft untersucht wurden. Da die beiden Lösungen in der Detailbewertung praktisch gleichwertig waren, wurde der Gemeinde Aesch der Entscheid über die Variante überlassen. Die gewählte Lösung ist ein teil-niveaufreier Halbanschluss von Osten (H18) her an die Hauptstrasse. Diese Variante entspricht in der Anschlusskonzeption weitgehend der Lösung aus dem 1970er Jahren.

Die alternative Lösung wäre ein Knoten à-niveau an die Hauptstrasse gewesen, bei welcher alle Verkehrsbeziehungen über diesen Knoten geführt würden. Der Knoten befände sich in Tieflage analog zum bisherigen Zubringer zum H18 Anschluss Aesch. Aufgrund der hohen und ungleichmässigen Auslastung der verschiedenen Äste des Knotens müsste dieser als Lichtsignalanlage (und nicht als Kreisel) gelöst werden. Verkehrlich funktional liegt der Hauptunterschied bei der alternativen Variante darin, dass der Verkehr von und nach Reinach

über den Zubringer Pfeffingerring fahren kann. Dies ist bei der jetzt gewählten Lösung nicht möglich und dieser Verkehr muss wie heute über die Arlesheimerstrasse fahren. Die entsprechende Entlastungswirkung auf der Arlesheimerstrasse ist mit der gewählten Lösung zwar kleiner, jedoch handelt es sich nicht um ein Verkehrsvolumen, welches in Bezug auf den Verkehrsfluss problematisch wäre. Da mit der alternativen Varianten eine Lösung vorlag, mit welcher alle Verkehrsströme auf den Zubringer Pfeffingerring konzentriert werden können und somit die Aufnahme der Arlesheimerstrasse ins Kantonsstrassennetz sich erübrigt hätte, wurde mit der Gemeinde Aesch vereinbart, dass auch bei der Wahl des teil-niveaufreien Halbanchlusses als Lösung die Arlesheimerstrasse im Gemeindestrassennetz verbleiben würde.

3.5. Anpassung des kantonalen Richtplans

Bei der Erarbeitung der Vorstudie und des vertieften Variantenvergleichs hat sich gezeigt, dass sich einige Anpassungen in der Kategorisierung des Strassennetzes aufdrängen: Die heute bestehende Kantonsstrasse Pfeffingerring (zwischen Arlesheimerstrasse und Ettingerstrasse) sollte auf eine übrige Kantonsstrasse abklassiert werden. Die bisherige Klassierung rührt noch von der ursprünglich geplanten Umfahrung bis nach Pfeffingen her und wurde nie korrigiert. Die zweite Anpassung betrifft den neuen Zubringer Pfeffingerring bis zur H18. Diese Strasse ist heute als kantonale Hochleistungsstrasse klassiert. Mittelfristig wird diese Strassenachse für den Raum Aesch - Dornach - Reinach die Funktion einer zweiten West-Ost-Querspange übernehmen (voraussichtlich nach Dornach verlängert). Die folgenden Anpassungen des Kantonalen Richtplans werden in einem separaten Verfahren angestrebt:

Objektblatt V 2.2 Kantonsstrassennetz

Streckenabschnitt	Anpassung
Arlesheimerstrasse (zwischen Hauptstrasse und Pfeffingerring)	Definitive Nicht-Aufnahme ins kantonale Strassennetz
Pfeffingerring (zwischen Arlesheimerstrasse und Vollanschluss Aesch)	Umklassierung von kantonaler Hochleistungsstrasse in kantonale bzw. nationale Hauptverkehrsstrasse
Pfeffingerring (zwischen Arlesheimerstrasse und Ettingerstrasse)	Umklassierung von Hauptverkehrsstrasse in übrige Kantonsstrasse

4. Das Projekt

4.1. Grundsätzliche Verkehrsführung

Der bestehende Zubringer von der Hauptstrasse Aesch zur H18 wird mit einem Durchstich unter der Hauptstrasse und dem BLT-Trasse zu einem Zubringer ab dem Kreisel Butthollen an die H18 ausgebaut. Der Zubringer bleibt auf einem Grossteil der Strecke in Tieflage. Die Hauptstrasse bleibt mit einem Halbanchluss an den neuen Zubringer verbunden.

Die vorgesehene Verkehrsführung kann grösstenteils innerhalb der bereits ausgeschiedenen Strassenparzelle realisiert werden. Eine Ausnahme bildet die streifenförmige Verbreiterung der Hauptstrasse Aesch in östlicher Richtung im Knotenbereich. Im nördlichen Teil wird Landwirtschaftsland, im südlichen Teil Bauland tangiert.

Der Anschluss des neuen Zubringers Pfeffingerring an die Hauptstrasse erfolgt mit Rampenbauwerken, welche vom Zubringer mit Stützmauern getrennt sind, um den Landbedarf möglichst gering zu halten. Der Anschluss wird mit einem zweigeteilten T-Knoten ausgeführt und mit einer LSA gesteuert.

Der Zubringer Pfeffingerring wird als nicht richtungstrennte 2-spurige Hauptverkehrsstrasse ausgebildet und blau signalisiert.

4.2. Dimensionierungsgrundlage Knoten

Als Dimensionierungsgrundlage der Knoten wird der „Planfall Maximal, 2020“ des modularen Erschliessungskonzeptes Aesch Nord verwendet [Vorstudium Anschluss Pfeffingerring Aesch, Bericht I: Grundlagenermittlung, RappTrans, 18.02.2011]. Dieses Szenarium beinhaltet den Vollanschluss H18 sowie eine Vollaussnutzung aller Parzellen Aesch Nord im oberen Bereich des Entwicklungsspektrums. Eine Mikrosimulation des Verkehrs hat gezeigt, dass insgesamt ein flüssiger Verkehrsablauf zu erwarten ist. Die Verkehrsqualität auf den kommunalen Strassen hängen massgeblich von den sich einstellenden Nutzungen ab, welche zum heutigen Zeitpunkt im Detail noch nicht bekannt sind.

4.3. Strassenbau

Der Zubringer Pfeffingerring wird 2-spurig mit Schwarzbelag ausgeführt. Die Spurbreiten betragen im Normalprofil 3.50 m. Die Strasse verläuft ab der Überführung Fiechtenweg in Tieflage unter der Hauptstrasse und dem BLT-Trasse hindurch und steigt erst kurz vor dem Anschluss an den Kreisel Butthollen auf das heutige Terrain an. Die Ausfahrtsrampe auf die Hauptstrasse wird mit 2 Spuren ausgeführt (je eine in Richtung Aesch und Reinach). Auf der Hauptstrasse werden Einspurstrecken für den Linksabbieger von Reinach Richtung H18 und für den Rechtsabbieger von Aesch Richtung H18 vorgesehen.

4.4. Kunstbauten

Die Strassenführung erfordert diverse neue Kunstbauten. Für den Durchstich unter der Hauptstrasse und dem BLT-Trasse ist ein Unterführungsbauwerk in Stahlbeton erforderlich. Auf der Ostseite der Hauptstrasse werden zwischen den Ein- und Ausfahrtsrampen und dem Zubringer Pfeffingerring in der Höhe variable Stützmauern vorgesehen. Am nordseitigen Strassenrand wird im Bereich der Grundwasserschutz zonen 2 und 3 eine Leitmauer erstellt, welche das Spritzwasser aufhalten und so eine Verschmutzung des Grundwassers verhindern soll. Auf der Westseite der Hauptstrasse wird im Bereich, wo der Zubringer Pfeffingerring in Tieflage verläuft, die Höhendifferenz zwischen Strasse und Terrain südlich der Strasse mit einer Stützmauer realisiert.

4.5. Parzelle 3979

Die Parzelle 3979 in der Ecke zwischen Hauptstrasse Aesch und Zubringer Pfeffingerring ist momentan noch unbebaut. Verschiedene Studien für eine Überbauung wurden bereits getätigt. Geometrisch wäre eine direkte Anbindung der Parzelle an die Hauptstrasse Aesch möglich. Die Anbindung der Parzelle an das öffentliche Strassennetz sollte jedoch stufengerecht über das untergeordnete Strassennetz (St. Jakobsstrasse – Arlesheimerstrasse) erfolgen.

Momentan sind im Projekt Lärmschutzmassnahmen gegen das südlich des Zubringers gelegene Siedlungsgebiet vorgesehen. Im Bereich der Parzelle 3979 sind ohne Berücksichtigung von allfälligen Überbauungsprojekten keine Massnahmen vorgesehen. Bei einer später realisierten Bebauung der Parzelle muss diesem Umstand in der Projektierung der Überbauung Rechnung getragen werden. Die notwendigen Lärmschutzmassnahmen sind dann zumal mit dem Überbauungsprojekt zu realisieren.

4.6. Kantonale Radroute

Infolge der neuen Strassenführung des Zubringers Pfeffingerring erfolgt eine Verkehrsentslastung der Arlesheimerstrasse West. Dies führt zu einer Verbesserung der kantonalen Radroute zwischen Aesch und Reinach in punkto Qualität und Sicherheit im Bereich der Querung Arlesheimerstrasse.

4.7. Verkehrslenkung via H18-Ausfahrt Aesch und Zubringer Pfeffingerring

Die Lichtsignalanlage Anschluss Reinach-Süd sowie der Kreisel Kägen sind zu Spitzenstunden stark ausgelastet. Zu deren Entlastung sowie Erhöhung der Verkehrssicherheit (u.a. Reduktion des Rückstaus auf die H18 bis in den Tunnel Reinach) wurde als eine mögliche Optimierungsmassnahme die Verkehrslenkung via H18-Ausfahrt Aesch und Zubringer Pfeffingerring geprüft und als zweckmässig beurteilt. Entscheidend für die Attraktivität und somit Nutzung der ca. 2 Kilometer längeren Umleitungsrouten ist, dass diese Strecke vortrittsberechtigt und gefühlsmässig staufrei befahren werden kann. Deshalb wird der Rechtsabbieger beim Zubringer Pfeffingerring nicht in die Lichtsignalanlage integriert, sondern kreuzungsfrei mit einem Beschleunigungstreifen in die Hauptstrasse geführt.

Die Gemeinde Reinach begrüsst die vorgesehene Massnahme und erhofft sich dadurch eine abflusswirksame Verkehrsführung zur Entlastung der Ausfahrt Reinach-Süd in Richtung Reinach und Gewerbegebiet Kägen.

4.8. West-Ost-Spange

Der bestehende Zubringer von der Hauptstrasse Aesch zur H18 wird mit einem Durchstich unter der Hauptstrasse und dem BLT-Trasse zu einem Zubringer ab dem Kreisel Butthollen an die H18 ausgebaut. Der Zubringer bildet als West-Ost-Spange den nördlichen Abschluss des Siedlungsgebietes von Aesch und zugleich den südlichen Abschluss des ökologisch wichtigen Siedlungstrenngürtels zwischen Aesch und Reinach. Nördlich des Zubringers wird ein ökologischer West-Ost-Korridor mit den südexponierten Böschungen (Magerwiesen) und angrenzenden Ökoflächen/Grünstreifen erstellt. Mit den neuen Grünelementen und einem Kleintierdurchlass unter der Hauptstrasse und dem BLT-Trasse werden die Anliegen des Landschaftsentwicklungskonzeptes des Siedlungstrenngürtels betreffend einer Lebensraumvernetzung unterstützt.

5. Raum- und Umweltaspekte

5.1. Umweltverträglichkeitsprüfung

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

Im Rahmen der Erarbeitung des Vorprojektes wurden für den Lärmschutz und den Grundwasserschutz Vorabklärungen getroffen und die im Projekt Vollanschluss Aesch vorgesehenen Massnahmen teilweise übernommen. Der Hauptbericht über die Umweltverträglichkeit (UVB) muss zusammen mit dem Bauprojekt erstellt werden.

5.2. Lärmschutz

Im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Bauprojektes Vollanschluss Aesch wurden für die Wohnzone südlich der Verbindungsstrasse zwischen dem neuem Kreisel unter der H18 und der Hauptstrasse Lärmberechnungen gemacht.

Der Abschnitt Fiechtenweg bis Hauptstrasse ist, was den Lärmschutz betrifft, bereits im UVB für den Vollanschluss Aesch behandelt worden. Die Änderungen an der Anlage des Zubringers für

den Pfeffingerring werden die Immissionen bei Erweiterung der Schutzmassnahmen an den benachbarten Empfangspunkten tendenziell eher verbessern. Dies muss im kommenden UVB verifiziert werden.

Der eigentlich neue Anlagenteil ist der Abschnitt von der Unterführung unter Hauptstrasse und Tram bis zum Kreisel Butthollen. Dieser Abschnitt verläuft erst in westlicher Richtung in Tieflage und steigt dann aus der Linkskurve heraus auf das Niveau der Arlesheimerstrasse an. Die Tieflage bildet einen Teil des Lärmschutzes. Dieser kann bei Bedarf durch die Verkleidung der Stützmauer am südlichen Rand mit schallabsorbierenden Elementen und im aufsteigenden Abschnitt durch niedrige Schallschutzwände ergänzt werden. Die Pegel der Emissionen und die Immissionen an den lärmempfindlichen Empfangspunkten der bestehenden Bauten und der unbebauten Grundstücke (Empfindlichkeitsstufe 3 des Gewerbegebietes) sind im UVB zu verifizieren.

Aufgrund der Entlastungswirkung des Pfeffingerrings ist mit einer Abnahme des Verkehrs auf der Hauptstrasse zu rechnen, wodurch sich keine wahrnehmbar stärkeren Lärmimmissionen einstellen dürften. Dies ist auf der Grundlage aktualisierter Verkehrszahlen ebenfalls im UVB zu verifizieren.

5.3. Hydrogeologie / Grundwasserschutz

Der bestehende Zubringer ab Hauptstrasse Aesch zur H18 liegt über dem Grundwasserstrom des Birstals im östlichsten Teil in der Grundwasserschutzzone S2 (engere Schutzzone), sonst in der Grundwasserschutzzone S3 (weitere Schutzzone). Der mittlere Grundwasserspiegel liegt im Projektperimeter bei rund 279 m.ü.M. und somit rund 25 m unter heutigem Terrain des Einschnittes. Das Grundwasser wird von keinem Bauteil erreicht.

Gemäss GSchV, Anhang 4, Ziffer 222 ist das Erstellen von Anlagen in einer Grundwasserschutzzone S2 nicht zulässig, die Behörde kann aus wichtigen Gründen Ausnahmen gestatten, wenn eine Gefährdung der Trinkwassernutzung ausgeschlossen werden kann. Gemäss GSchV, Anhang 4, Ziffer 221, darf nur nicht verschmutztes Wasser innerhalb einer Grundwasserschutzzone S3 versickert werden. Eine Gefährdung der Trinkwassernutzung kann ausgeschlossen werden, wenn die Strasse komplett entwässert und das Abwasser aus den Grundwasserschutzzonen geführt wird. Mit Hochborden wird sichergestellt, dass kein Wasser über die Schulter entwässert.

Während der Bauphase muss das Grundwasser überwacht werden, um bei allfälligen Havarien die Trinkwassernutzung im Pumpwerk Kägen einstellen zu können. Das Grundwassermonitoringkonzept muss erarbeitet und durch das AUE, Fachstelle Grundwasser, genehmigt werden. Durch die Realisierung des Projektes muss das Piezometer 11.R.3 rückgebaut werden. Die Messstelle muss in der Nähe neu erstellt werden. Die Kosten für die Neuerstellung der Messstellen werden auf ca. CHF 25'000.- geschätzt.

5.4. Rodungen

Die bestehenden Böschungen zwischen heutigem Zubringer und Siedlungsgebiet sind stark bewachsen (Buschwerk). Infolge Verbreiterung der Strasse Richtung Süden und der Erfordernis

eines Unterhaltsweges hinter der am südlichen Strassenrand angeordneten Lärmschutzwand müssen die Böschungen gerodet und in der Neigung angepasst werden. Die Böschungen werden anschliessend wieder bepflanzt.

6. Landerwerb

Das vorliegende Projekt kann nicht vollständig innerhalb des sich im Besitz des Kantons befindenden Landes realisiert werden. Für das Bauvorhaben ist rund 1'200 m² Areal, vorwiegend Kultur- (ca. 700m²) und Bauland (ca. 500m²), zu erwerben.

7. Termine

Das Projekt „Zubringer Pfeffingerring“ ist für den Kanton Basel-Landschaft ein Schlüsselprojekt, entsprechend dringlich wird es seitens Tiefbaumt behandelt. Es soll baldmöglichst ein Bau angestrebt werden. Daher wurde die Terminplanung ohne die üblichen Pufferzeiten erstellt. Daraus ergeben sich folgende Meilensteine:

Landratsbeschluss (Projektierung und Realisierung)	Sommer 2014
Erarbeitung Bauprojekt (inkl. UVB) und Durchführung kantonale Planaufgabe	3. Quartal 2015
Zielsetzung Spatenstich für Bauarbeiten	Herbst 2016
Zielsetzung Beginn Hauptarbeiten	Frühjahr 2017
Voraussichtliche Inbetriebnahme	2019

8. Kosten und Finanzierung

8.1. Investitionskosten

Die Gesamtkosten für den Zubringer Pfeffingerring belaufen sich auf CHF 22.44 Mio. (Stand Vorprojekt, Kostengenauigkeit +/- 20%, Preisbasis April 2013).

Beschreibung		Gesamtkosten
Tief- und Strassenbau	CHF	14'900'000
Umgebungsarbeiten (u.a. Garten- und Landschaftsbau)	CHF	500'000
Lärmschutzwände	CHF	1'000'000
Prüfungen, Untersuchungen, Überwachungen (u.a. Grundwassermonitoring)	CHF	500'000
Signalisierung und Markierung	CHF	300'000
Honorare (u.a. Projektierung, Bauleitung)	CHF	2'500'000
Diverses und Unvorhergesehenes	CHF	800'000
Zwischentotal	CHF	20'500'000
Mehrwertsteuer (8%)	CHF	1'640'000
Landerwerb	CHF	300'000
Gesamtkosten	CHF	22'440'000

Die Kosten gehen vollumfänglich zu Lasten des Kantons Basel-Landschaft und betragen insgesamt **CHF 22'440'000.-- (inkl. MwSt.)**.

Zusätzlich zur Kreditsumme werden nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis April 2013 bewilligt. Massgebend dafür ist der Baupreisindex Tiefbau Nordwestschweiz.

Kontierung		
IM Position	Innenauftrag	Kostenart

2301.152	701042	50100010
----------	--------	----------

Die Kosten sind im Investitionsprogramm 2015 bis 2024 enthalten.

8.2. Projektfinanzierung / Beiträge Dritter

Die Investitionen für den Zubringer Pfeffingerring trägt gemäss Strassengesetz vollumfänglich der Kanton.

Eine objektbezogene Beteiligung an den Investitionskosten durch den Bund ist ausgeschlossen. Ein Beitrag an den Zubringer Pfeffingerring kann ebenfalls seitens des Agglomerationsprogramms Basel ausgeschlossen werden.

8.3. Folgekosten

Zusammenfassung Folgekosten

in CHF

		10/2019	2020	2021	2022	2023
1	Zusätzliche Mitarbeiter	0	0	0	0	0
2	Nettoinvestitionen	22'440'000				
3	Betriebskosten	0	0	0	0	0
	Unterhaltskosten	8'333	50'000	50'000	50'000	50'000
	Abschreibungen	92'250	553'500	553'500	553'500	553'500
	Zinskosten	60'775	364'650	364'650	364'650	364'650
	Folgekosten	161'358	968'150	968'150	968'150	968'150
4	Folgertrag	0	0	0	0	0
3 - 4	Folgekosten netto	161'358	968'150	968'150	968'150	968'150

Die Folgekosten sind im Finanzplan berücksichtigt.

9. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Von der **Gemeinde Aesch** wurde folgende Stellungnahme zur Vorlage abgegeben:

Der Gemeinderat Aesch ist sehr erfreut, dass Bewegung in das bereits lange vorgesehene Projekt kommt. Dieses Projekt ist für die Weiterentwicklung von Aesch und insbesondere des Gewerbegebiets „Aesch Nord“, welches von kantonaler Bedeutung ist, von grösster Wichtigkeit. Es bringt verkehrliche Vorteile für das ganze Birstal und Teile des Birsigtals. So ist auch anzunehmen, dass der Autobahnanschluss Reinach Süd und die Bruggstrasse ins Gewerbegebiet Kägen entlastet wird. Im Weiteren steht fest, dass die täglichen Staus rund um den Knoten Arlesheimer-/Hauptstrasse in Aesch eliminiert werden. Was insbesondere für die Gewerbebetriebe aus Aesch und der ganzen Umgebung und für die internationale Schule eine enorme Entlastung bringen wird. Die wirtschaftliche Entwicklung dieser Region braucht den so genannten Durchstich. Dieses Projekt leistet einen wichtigen Beitrag zur Wirtschaftsförderung, was sich in den künftigen Steuererträgen des Kantons und der Gemeinden niederschlagen wird. Entsprechend legt der Gemeinderat Aesch grossen Wert auf eine schnelle Weiterbearbeitung und die prioritäre Realisierung. Wir fordern deshalb mit Nachdruck, dass spätestens Anfang 2016 die Bauarbeiten beginnen. Ein früherer Baubeginn ist nach Möglichkeit anzustreben.

Die Erwartungshaltungen des Gemeinderates und auch der Bevölkerung bedingen nebst einem frühen Beginn auch eine rasche Umsetzung, so dass der Zubringer möglichst bald in Betrieb gehen kann. Wir hoffen, dass die kantonalen Behörden und Stellen alles daran setzen, das Projekt schnellstmöglich umzusetzen und den Zeitplan entsprechend prioritär ausgestalten. Uns scheint der aufgezeigte Zeitplan stark auf mögliche äussere Einflüsse (Bsp. Einsprachen) ausgerichtet. Eine Inbetriebnahme müsste aus unserer Sicht bereits ab 2018 möglich sein.

Wir gehen deshalb davon aus, dass eventuelle Zeitgewinne umgehend zu Gunsten einer früheren Inbetriebnahme genutzt werden.

Die vorgeschlagenen rund CHF 21 Mio. scheinen uns raisonabel für dieses bedeutende kantonale Projekt und hoffen, dass keine weiteren Forderungen das Projekt verteuern.

Der Gemeinderat bedankt sich für die zügige Weiterbearbeitung dieses anspruchsvollen sowie qualitativ hochstehenden und für Baselland äusserst wichtigen Projektes.

Der Gemeinderat ist überzeugt, dass Landrat, Regierungsrat und Tiefbauamt den Wunsch des Gemeinderates und der Bevölkerung nach einer fließenden und reibungslosen Ausführung bekräftigt und unsere Bemühungen bezüglich eines früheren Baubeginns mitträgt.

Von der **Gemeinde Reinach** wurde folgende Stellungnahme zur Vorlage abgegeben:

Wir begrüssen den Ausbau des Anschlusses Pfeffingerring in Aesch und stellen nachfolgenden Antrag:

Zur Erleichterung des Verkehrsabflusses ist bei der Einmündung der Ausfahrt H18/Hauptstrasse ein direkter Bypass in Richtung Reinach vorzusehen. Wir erhoffen uns dadurch eine abflusswirksame Verkehrsführung zur Entlastung der Ausfahrt Reinach-Süd in Richtung Reinach und Gewerbegebiet Kägen.

Von der **BLT Baselland Transport AG** wurde folgende Stellungnahme zur Vorlage abgegeben:

Wir sind mit der Vorlage einverstanden und haben keine Bemerkungen.

10. Parlamentarische Vorstösse

10.1. Postulat 2010/362 von Christine Koch (SP): Der Durchstich

Am 28. Oktober 2010 reichte Christine Koch (SP) die Motion [2010/362](#) ein, welche vom Landrat am [29. Juni 2011](#) als Postulat überwiesen wurde, ein:

Aesch Nord ist im übergeordneten kantonalen Richtplan als Arbeitsplatzgebiet von kantonalem Interesse festgelegt. 100'000m² Gewerbeland in einer wirtschaftlich lebendigen Gewerbezone stehen zur Verfügung und werden genutzt werden. Das Gewerbeland liegt direkt an der Autobahn H18 und ist verbunden mit allen Wirtschaftszentren der Schweiz und mit dem angrenzenden Ausland. Der „Durchstich“ wird aus den folgenden Gründen dringend benötigt:

- Unterstützung der dynamischen Wirtschaftsentwicklung im für den Kanton strategischen Entwicklungsgebiet Aesch Nord
- Entlastung des Aescher Dorfzentrums von unnötigem und die Lebensqualität beeinträchtigendem Durchgangsverkehr

„Durchstich“, so wird die Verkehrslösung für die direkte Erschliessung des Gewerbegebietes genannt. Der „Durchstich“ führt den Verkehr von der H18 kommend direkt unter dem Tram durch ins Gewerbegebiet.

Die Planung für den Durchstich ist programmgemäss mit einer weiteren Tranche im kantonalen Budget 2011 berücksichtigt. Das ist eine gute Entscheidung der Regierung. Der Baubeginn für das Strassenstück soll aber erst im 2015 sein. Die Entwicklung vom Gewerbegebiet Aesch Nord findet aber jetzt statt.

Der Regierungsrat wird beauftragt, den Bau des Anschlusses Pfeffingerring, den „Durchstich“, so zu planen, dass Baubeginn im 2012 ist.

10.2. Beurteilung

Mit dem in dieser Landratsvorlage beschriebenen Projekt und künftig vorgesehenen Planungsschritten, wird dem Begehren im Grundsatz entsprochen. Mit dem erforderlichen Planungs- und Genehmigungsschritten war ein Baubeginn 2012 nicht möglich. Somit kann mit der Bewilligung des Verpflichtungskredits für den Bau durch den Landrat, das Postulat 2010/362 als erfüllt abgeschrieben werden.

11. Antrag

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

Liestal, 13. Mai 2014

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Urs Wüthrich-Pelloli

der Landschreiber:

Peter Vetter

Beilagen

- ⌘ Entwurf eines Landratsbeschlusses (gemäss den Angaben der Landeskanzlei und des Finanzhaushaltgesetzes)
- ⌘ Übersichtsplan (A3-Format), Zubringer Pfeffingerring, Vorprojekt,

Landratsbeschluss

über die Projektgenehmigung und Bewilligung eines Verpflichtungskredits für die Projektierung, und die Realisierung des Zubringer Pfeffingerring in der Gemeinde Aesch.

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

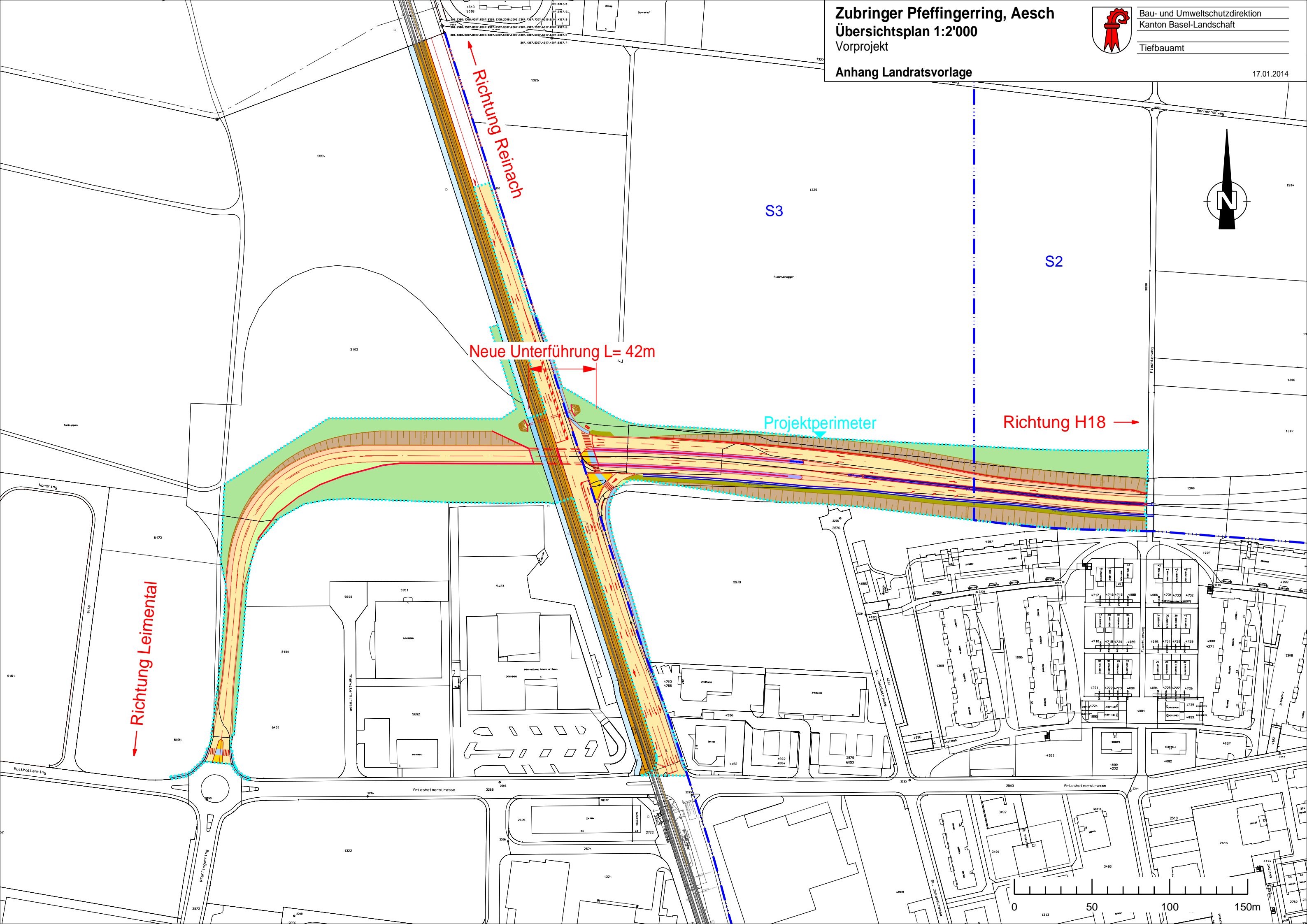
1. Das Generelle Projekt des Zubringer Pfeffingerring in Aesch wird unter gleichzeitiger Erteilung des Enteignungsrechts beschlossen.
2. Der für die Ausarbeitung des Bauprojekts inkl. Umweltverträglichkeitsbericht und die Realisierung betreffend Zubringer Pfeffingerring in der Gemeinde Aesch erforderliche Verpflichtungskredit von CHF 22'440'000 inkl. Mehrwertsteuer (von zur Zeit 8,0 Prozent) wird bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis April 2013 werden bewilligt.
3. Ziffer 1 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe a der Kantonsverfassung in Verbindung mit §14 Absatz 6 des kantonalen Strassengesetzes der fakultativen Volksabstimmung.
4. Die Ziffer 2 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.
5. Die als Postulat überwiesene Motion [2010/362](#) von Christine Koch, SP-Fraktion: „Der Durchstich“, wird abgeschrieben.

Liestal,

Im Namen des Landrates

die Präsidentin:

der Landschreiber:



Neue Unterführung L= 42m

Richtung Reinach

Richtung Leimental

Projektperimeter

Richtung H18

