

Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Beantwortung Interpellation 2008/347 von Landrat Rolf Richterich
betreffend: H18 Muggenberg: Beschleunigte Realisierung dank
weitgehend offener Linienführung?

Datum: 3. Februar 2009

Nummer: 2008-347

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](#)



2008/347

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

Beantwortung Interpellation 2008/347 von Landrat Rolf Richterich betreffend: H18 Muggenberg: Beschleunigte Realisierung dank weitgehend offener Linienführung?

vom 3. Februar 2009

Am 11. Dezember 2008 reichte Landrat Rolf Richterich die obengenannte Interpellation 2008 / 347 ein. Die [Interpellation](#) 'H18 Muggenberg: Beschleunigte Realisierung dank weitgehend offener Linienführung?' lautet wie folgt:

Zweifellos bildet der Angenstein auch im 21. Jahrhundert ein Hindernis. Davon zeugen tägliche Staumeldungen im Radio; nicht erstaunlich, gehört dieser Abschnitt doch zu den am höchst belasteten Abschnitten des Kantonsstrassennetzes. In jüngster Zeit werden zudem neue Nutzungen an diesen Abschnitt angeschlossen, was die Konfliktsituation zusätzlich verschärft.

Seit Jahrzehnten bestehen Pläne für einen Muggenbergtunnel. Dieser sieht eine Verbindung zwischen der bestehenden H18 bei Aesch und dem Eggfluehtunnel vor. Mit dem Regierungsprogramm ist der Regierungsrat verpflichtet worden, bis spätestens 2011 ein baureifes Projekt vorzulegen. Nun stellt sich die Frage, ob das fehlende Strassenstück in weitgehend offener Linienführung einfacher und rascher realisiert werden kann. Dabei könnte die bestehende H18 zu einer Autostrasse ausgebaut werden und parallel dazu eine Erschliessungsstrasse gebaut werden, die bei Aesch Süd und (falls notwendig) beim Eggfluehtunnel an die H18 angebunden werden kann.

Im Zusammenhang mit dem Strassenabschnitt steht auch der Anschluss Aesch Süd. Dieser ist zwingend als Vollanschluss auszugestalten. Nur so bringt er vollen Nutzen für die Gemeinde Aesch. Andernfalls entsteht Mehr- und Umwegverkehr im Zentrum von Aesch.

Fragen an den Regierungsrat

Dürfen wir den Regierungsrat um schriftliche Beantwortung der folgenden Fragen bitten:

1. Wann ist mit einer Vorlage zum Muggenbergtunnel zu rechnen?
2. Prüft der Regierungsrat im Rahmen dieser Vorlage auch eine weitgehend oberirdische Führung entlang der bestehenden Linienführung der H18 zwischen Aesch-Süd und dem Eggfluehtunnel?
3. Inwieweit beschleunigt eine weitgehend offene Linienführung die Realisierung?
4. Wie verändert sich das Projektrisiko bei einer offenen Linienführung (Risiko Geologie Muggenberg)?
5. Welche Kosteneinsparung liesse sich durch einen Verzicht auf eine (unter Umständen) aufwändige Tunnellösung erwarten?
6. Wie ist die Haltung der Regierung zu einem Vollanschluss Aesch-Süd?
7. Welche Varianten bestehen für einen Vollanschluss Aesch Süd?
8. Wie lässt sich ein Vollanschluss mit der offenen Linienführung kombinieren?
9. Welche Möglichkeiten sieht der Regierungsrat, dass dieses fehlende Strassenstück in den nächsten fünf Jahren realisiert wird?

Antwort des Regierungsrates

Allgemeines

In den letzten fünfzehn Jahren hat der Strassenverkehr auf der H18 im Raum Angenstein stark zugenommen (1990: 17'800 Mfz/Tag, 1995: 19'100 Mfz/Tag, 2000: 22'800 Mfz/Tag, 2005: 24'370 Mfz/Tag, 2008: 24'450 Mfz/Tag). Der Verkehrsfluss ist namentlich am Angenstein regelmässig ungenügend. Dieser Engpass akzentuiert sich auch dadurch, dass keine echten alternativen Routen zur Verfügung stehen. Einzig die Strasse via Röschenz - Challhöhe – Metzlerlen/SO – Flüh/SO verbindet das Laufental ebenfalls mit der Kernagglomeration Basel. Befindet sich der Strassenabschnitt zwischen dem Eggfluetunnel und Angenstein in ausgelastetem Zustand, können schon kleinste Störungen den Verkehrsfluss massiv beeinträchtigen.

Neben dem Verkehrsfluss bestehen am Angenstein auch Verkehrssicherheitsprobleme. Der Linksabbieger von Grellingen her nach Aesch bzw. ins Leimental stellt dabei das Hauptproblem dar. Diese Verzweigung wurde in den vergangenen Jahren mit kleineren Massnahmen punktuell optimiert. Eine nachhaltige Lösung liegt jedoch nur in der Realisierung eines Vollanschlusses im Norden von Aesch (vgl. die zur Zeit bei der landrätlichen BPK in Beratung stehende Landratsvorlage). Damit könnte für Motorfahrzeuge theoretisch auf den Linksabbieger bei Angenstein verzichtet werden, da die Verkehrsbeziehungen zwischen dem Laufental und dem Leimental neu über den Vollanschluss Aesch ermöglicht werden. Da eine Aufhebung von der Gemeinde Aesch nicht erwünscht ist und die genauen Auswirkungen noch nicht bekannt sind, wird dieser Aspekt im Rahmen des Bauprojekts des Vollanschluss Aesch genauer abgeklärt werden.

In den 1970er Jahren wurde das Projekt Muggenbergtunnel entwickelt, welches die Weiterführung der H18 als kantonale Hochleistungsstrasse vorgesehen hat. Es handelt sich um einen rund 800 m langen Tunnel, der im kantonalen Richtplan (ehemals regionaler Strassennetzplan Laufental) als Festsetzung enthalten ist. In den letzten dreissig Jahren hat sich die Siedlung im vorderen Laufental und im südlichen Birseck stark entwickelt, was zu einer erhöhten Verkehrsnachfrage geführt hat. Des Weiteren bestehen im betroffenen Raum diverse spezifische Anforderungen an einen Muggenbergtunnel und das umgebende Strassennetz (z.B. Kantonsstrasse von/nach Duggingen). Aufgrund dieser Ausgangslage wird nun in einem ersten Schritt ein Anschlusskonzept für den Muggenbergtunnel und das nachgelagerte Strassennetz erarbeitet. Der entsprechende Auftrag ist im kantonalen Richtplan (Objektblatt Verkehr V2.2, Verkehrsinfrastruktur, Kantonsstrassennetz, D. Beschlüsse) als Planungsanweisung enthalten: "Der Kanton überprüft im Raum Aesch-Duggingen-Grellingen das Anschlusskonzept für die H18".

Bevor das ursprüngliche Projekt Muggenberg überarbeitet wird, ist somit ein neues Anschlusskonzept zu erarbeiten. Eine entsprechende Vorstudie ist seit Mitte 2008 in Arbeit und soll bis im Sommer 2009 abgeschlossen werden. Da ein Muggenbergtunnel in der vorliegenden Form hohe Kosten verursachen würde, wird auch eine offene Linienführung inkl. möglicher Anschlussbereiche untersucht.

Die H18 soll gemäss Vorschlag des Bundes ins Nationalstrassennetz übernommen werden. Da die Vorlage des Bundes vom Kanton Basel-Landschaft insbesondere in Bezug auf die finanziellen Konsequenzen in der heutigen Form nicht akzeptiert werden kann, ist der Ausgang dieses Geschäftes ungewiss. Trotzdem werden alle H18-Strassenprojekte so ausgearbeitet, dass die Lösungen mit den Anforderungen des Bundesamtes für Strassen kompatibel sind. Bei einer offenen Linienführung ist es schwieriger, diese Anforderungen zu erfüllen. Das Projekt Muggenberg muss also für zwei Szenarien eine Lösung anbieten können. Gegebenenfalls ist auch eine Etappierung denkbar. Dafür muss aber der Endzustand bekannt sein. Der Bund hat signalisiert, dass er im Grundsatz nur rechtskräftige Projekte direkt übernimmt. Liegt kein rechtskräftiges Projekt vor, behält sich der Bund vor, das Projekt wieder von Neuem zu beginnen. Aus diesem Grund beabsichtigt der Regierungsrat, möglichst bald ein rechtskräftiges Projekt zu erlangen, weil damit die Interessen des Kantons optimal in ein allfälliges Nationalstrassenprojekt einfließen können.

Der aktuelle Terminplan für den Muggenbergtunnel sieht wie folgt aus:

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
H18, Muggenberg									
- Anschlusskonzept (Vorstudie)	■	■							
- Überarbeitung Vorprojekt		■	■						
- LRB Projektierungskredit			■	■					
- Bauprojekt / UVB / Genehmigung				■	■	■	■		
- LRB Baukredit (optional)							■	■	
- Mögliche Realisierung / Bau									■

Antworten zu den einzelnen Fragen

1. Wann ist mit einer Vorlage zum Muggenbergtunnel zu rechnen?

Es ist voraussichtlich im Jahr 2011 mit einer Landratsvorlage zu rechnen. Inhalt wird ein Projektierungskredit für das Bauprojekt sowie gegebenenfalls eine Anpassung des kantonalen Richtplans aufgrund eines neuen Anschlusskonzepts sein.

2. Prüft der Regierungsrat im Rahmen dieser Vorlage auch eine weitgehend oberirdische Führung entlang der bestehenden Linienführung der H18 zwischen Aesch Süd und dem Eggfluehtunnel?

Ja. Im Zusammenhang mit der Vorstudie "Anschlusskonzept Muggenberg" werden auch die Möglichkeiten einer weitgehend (verkürzter Tunnel) und einer gänzlich oberirdischen Linienführung untersucht. Die Resultate liegen allerdings erst im Sommer 2009 vor.

3. Inwieweit beschleunigt eine weitgehend offene Linienführung die Realisierung?

Eine offene Linienführung ist tendenziell billiger und die Bauarbeiten sind grundsätzlich einfacher zu bewerkstelligen. Aufgrund der engen räumlichen Verhältnisse beim Angenstein - bedingt durch die Topographie (Gelände und Birs) sowie den Nutzungen entlang der bestehenden H18 - ist der Handlungsspielraum für eine offene Linienführung nicht besonders gross bzw. könnten grosse Abhängigkeiten und hohe Kosten entstehen. Eine Tunnellösung mag zwar teuer sein und das Projektrisiko Geologie beinhalten, steht aber kaum in Konflikt mit der heutigen H18 und den bestehenden Nutzungen. Wie stark der Tunnel verkürzt und ob damit die Realisierung beschleunigt werden kann, muss ein entsprechender Variantenvergleich im Rahmen des vorerwähnten Erschliessungskonzepts zeigen.

4. Wie verändert sich das Projektrisiko bei einer offenen Linienführung (Risiko Geologie Muggenberg)?

Das technische Projektrisiko kann mit einer offenen Linienführung tendenziell verringert werden. Hingegen entstehen durch Nutzungskonflikte, Landerwerb, Auswirkungen auf die Umwelt, etc. neue Projektrisiken. Genauere Aussagen hierzu sind ebenfalls erst nach Abschluss der Vorstudie im Sommer 2009 möglich.

5. Welche Kosteneinsparung liesse sich durch einen Verzicht auf eine (unter Umständen) aufwändige Tunnellösung erwarten?

Baulich lassen sich vermutlich wesentliche Einsparungen erzielen. Dies ist der Hauptgrund, weshalb im Anschlusskonzept auch offene Linienführungen untersucht werden. Bei einer offenen Linienführung entstehen aber andere umfangreiche Neukosten wie Landerwerb, Neubau von der

sekundären Strassenachse, Umweltauswirkungen, verlängerte Strecke, etc. Genauere Aussagen hierzu sind erst mit Abschluss des Vorstudie im Sommer 2009 möglich.

6. Wie ist die Haltung der Regierung zu einem Vollanschluss Aesch-Süd?

Diese Option wird im Rahmen der Planungsstudie "Anschlusskonzept Muggenberg" genauer untersucht. Das bisherige Projekt ging nicht von einem Anschluss im Raum Aesch-Süd aus. Die Gemeinde Aesch ist im Raum Angenstein an einem zusätzlichen Halbanchluss in Richtung Basel interessiert. Damit soll insbesondere die Ortsdurchfahrt von Aesch vom Verkehr von und nach Pfeffingen entlastet werden. Allfällige neue Anschlüsse müssen zweckmässig und untereinander abgestimmt sein. Der Abschnitt zwischen dem Eggfluetunnel und der Umfahrung Aesch ist rund 2 km lang. Ein Vollanschluss ist für normalerweise ein umfangreiches Bauwerk von rund 700 m Länge. Ein Halb- oder Voll-Anschluss Aesch-Süd muss folglich abgestimmt sein auf den Halbanchluss beim Ostportal des Eggfluetunnels.

7. Welche Varianten bestehen für einen Vollanschluss Aesch-Süd?

Zum heutigen Zeitpunkt liegen nur erste konzeptionelle Überlegungen für zwei Eckvarianten (mit Muggenbergtunnel und mit vornehmlich offener Linienführung) vor, welche noch vertieft und diversifiziert werden müssen.

8. Wie lässt sich ein Vollanschluss mit der offenen Linienführung kombinieren?

Dies ist Gegenstand der aktuellen Untersuchungen.

9. Welche Möglichkeiten sieht der Regierungsrat, dass dieses fehlende Strassenstück in den nächsten fünf Jahren realisiert wird?

Die Chancen sind relativ gering (vgl. Terminplan). Nur schon die Erarbeitung eines rechtskräftigen Projekts und das Einholen der notwendigen Kredite dauern zusammen über fünf Jahre. Prioritäres Ziel ist aus Sicht des Regierungsrates, dass möglichst rasch ein rechtskräftiges Projekt vorliegt, um auch für eine allfällige Realisierung durch den Bund bereit zu sein.

Liestal, 3. Februar 2009

Im Namen des Regierungsrates
der Präsident:

Ballmer

der Landschreiber:

Mundschin