

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Reigoldswil, Erneuerung und Ausbau der Kantonsstrasse Unterbiel und Gewässerkorrektur der Hinteren Frenke, Ausgabenbewilligung für die Realisierung

2018/1004

vom 29. April 2019

1. Ausgangslage

Das vorliegende Ausführungsprojekt enthält zwei Bestandteile: einerseits die Sanierung und den Ausbau der Kantonsstrasse Unterbiel und andererseits die Gewässerkorrektur der Hinteren Frenke inklusive Hochwasserschutz.

Das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen auf der Kantonsstrasse Unterbiel beträgt 2'300 Fahrzeuge (2010), zudem verkehrt dort die Buslinie 70 (AAGL) mit 50 Kursen pro Tag und Richtung. Gemäss kantonalem Richtplan verläuft auf dieser Strasse auch eine kantonale Radroute sowie ein Wanderweg im Abschnitt Adlenbergweg bis Dorfplatz. Die Strasse befindet sich in einem sehr schlechten baulichen Zustand. Die Strassenentwässerung ist mangelhaft und erneuerungsbedürftig. Die Bachmauer ist in einem sehr kritischen Zustand (Einsturzgefahr) und muss ebenfalls dringend erneuert werden.

Mit der Landratsvorlage 2012/066 wurde für die Erarbeitung des Vor- und Bauprojekts ein Projektierungskredit von CHF 900'000.- (inkl. MwSt.) beantragt. Der Landrat hat den Kredit am 14. Juni 2012 genehmigt.

Mit dem nun vorgesehenen Ausbau und der Erneuerung der Kantonsstrasse soll die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere für Fussgänger und Velofahrer verbessert werden. Für den öffentlichen Verkehr muss sichergestellt werden, dass der Begegnungsfall Bus / Bus (bzw. Bus / Lastwagen) möglich ist. Die Bushaltestellen sind normgerecht auszubilden und den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) anzupassen. Ebenso wird dem Lärmschutz Rechnung getragen. Die Lösung besteht in einer Kernfahrbahn mit beidseitigen Radstreifen und Trottoirs.

Ziel des Hochwasserschutzes ist es, vom Dorfplatz bis zum Siedlungsende die Liegenschaften vor einem Hochwasserereignis HQ₁₀₀ zu schützen, jenem Ereignis, welches statistisch alle 100 Jahre einmal auftritt.

Gemäss Chroniken erlebt das hintere Frenkental mit guter Regelmässigkeit in jedem Jahrhundert zwei Hochwasser. Weiter zeigt die 2011 erstellte Naturgefahrenkarte «Wasser», dass mehrere Liegenschaften im Projektperimeter in einem mittleren oder hohen Gefahrenbereich liegen.

Die Schutzbauten sollten im Überlastfall robust reagieren, d.h. dazu beitragen, dass die Schäden kleiner sind als ohne solche Bauten. Für die Umsetzung des Hochwasserschutzes wurden zahlreiche Varianten geprüft; der klassische Gerinneausbau erwies sich als die robusteste Variante mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis. Von den 14 Brücken, die sich im Projektperimeter befinden, werden drei nicht mehr erstellt.

Die Kosten für die Ausführung betragen insgesamt CHF 20,7 Mio. (inkl. MwSt.), wobei CH 13 Mio. auf die Kantonsstrasse und CHF 7,7 Mio. auf den Hochwasserschutz entfallen. Die erforderlichen finanziellen Mittel sind im Investitionsprogramm eingestellt. Der Baubeginn ist für 2020 vorgesehen.

Zudem wird der Abwasserkanal durch das AIB saniert. Diese Instandstellung wird gemäss Finanzhaushaltsgesetz (FHG) als gebundene Ausgabe abgerechnet und ist daher nicht Bestandteil der Vorlage. Es erfolgt aber eine gemeinsame und koordinierte Realisierung aller drei Projekte.

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

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Kommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 21. Februar und 28. März 2019 beraten. Begleitet wurde sie von Regierungsrätin Sabine Pegoraro, BUD-Generalsekretärin Katja Jutzi, Kantonsingenieur Drangu Sehu, Axel Mühlemann, Leiter Projektmanagement, und Jonas Woermann, Verantwortlicher Gewässerplanung.

2.2. Eintreten

Eintreten war in der Kommission nicht bestritten.

2.3. Detailberatung

2.3.1 Ersatz von Brücken

Seitens Kommission stellte sich die Frage, ob noch weitere Brücken aufgehoben werden könnten respektive weshalb dies nicht möglich ist. Die BUD hielt fest, dass einige Grundeigentümer eine Erschliessung ihrer Grundstücke über die Brücken der Erschliessung über die parallel zum Bach verlaufende Strasse vorziehen würden. Die Grundeigentümer übernehmen zudem die Kosten für den Ersatz der privaten Brücken selber.

Ein weiteres Thema war eine Brücke, die unter Denkmalschutz steht und nicht ersetzt werden kann. Die Mehrkosten, die aufgrund der erforderlichen baulichen Massnahmen entstehen, sind nach Auskunft der Verwaltung noch nicht bekannt, da Untersuchungen erst erfolgen, wenn die Arbeiten beginnen.

2.3.2 Gewässerkorrektion der Hinteren Frenke

Ein Teil der Kommission zeigte sich erstaunt, dass mehrere Varianten von Entlastungsstollen geprüft wurden. Diese würden dem Gewässerschutzgesetz widersprechen, das offen fliessende Gewässer vorsieht. Dazu führte die BUD aus, dass es sich bei einem Entlastungsstollen um eine Abflussleitung für den Fall eines Hochwassers handelt. Das Wasser wird erst getrennt, wenn eine gewisse Wassermenge erreicht ist. Der Bach bleibt auch bei einem solchen Stollen weiterhin in seinem Bett.

Beim vorliegenden Projekt ist ein Entlastungsstollen allerdings gar nicht möglich, weshalb eine Verbreiterung des Abflussquerschnitts aus Hochwasserschutzgründen unumgänglich ist. Das Freibord von einem halben Meter basiert auf einer Empfehlung einer Fachkommission; diese Dimension bietet eine gute Reserve bei einem Hochwasser.

2.3.3 Kosten und Bauzeit

Ein Teil der Kommission störte sich an der langen Bauzeit von vier Jahren. Diese ergibt sich dadurch, so die Verwaltung, dass jeweils nur kurze Abschnitte gebaut werden könnten. Somit muss der Verkehr auf der ohnehin schmalen Strasse nur über kurze Abschnitte einspurig geführt werden.

Ein Kommissionsmitglied wies darauf hin, dass der Anteil für Honorare beim Strassenbau prozentual tiefer sei als beim Wasserbau. Die Verwaltung erläuterte, dass die grössere Anzahl an Spezialisten, die es für den Wasserbau braucht, zu höheren Kosten führe. Damit das Projekt Bundessubventionen erhält, müssen dessen strenge Vorgaben eingehalten und bestimmte Themen im Technischen Bericht abgehandelt werden.

2.3.4 Einzelfragen

Ein Kommissionsmitglied fragte nach der Einigung mit den Grundeigentümern in Bezug auf den Landerwerb und ob zusätzlichen Kosten entstehen würden. Die BUD hielt fest, es bestehe nur mit zwei Parteien noch keine Einigung. Es sollte keine Mehrkosten geben.

Eine weitere Frage betraf die Stützmauer, die neu gebaut werden muss. Die heutige Stützmauer müsse aufgrund des schlechten Zustands erneuert werden, wie die BUD ausführte. Sie ist nicht durch den Wasserbau bedingt.

3. Antrag an den Landrat

Die Kommission empfiehlt dem Landrat einstimmig, mit 12:0 Stimmen ohne Enthaltungen, dem unveränderten Landratsbeschluss zuzustimmen.

29.04.2019 / ps

Bau- und Planungskommission

Urs Kaufmann, Präsident

Beilage/n

- Landratsbeschluss (unveränderter Entwurf)

Landratsbeschluss

betreffend Reigoldswil, Erneuerung und Ausbau der Kantonsstrasse Unterbiel und Gewässerkorrektur der Hinteren Frenke, Ausgabenbewilligung für die Realisierung

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für die Realisierung der Erneuerung und Ausbau der Kantonsstrasse Unterbiel und die Gewässerkorrektur der Hinteren Frenke in Reigoldswil wird die erforderliche neue einmalige Ausgabe von CHF 20'700'000 inkl. Mehrwertsteuer beschlossen.
2. Von der in Aussicht gestellten Beteiligung Dritter (Bund und Anstösser) an den Hochwasserschutz von voraussichtlich CHF 3'530'000 inkl. Mehrwertsteuer wird Kenntnis genommen.
3. Ziffer 1 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal,

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: