

Vorlage an den Landrat

**Reigoldswil, Erneuerung und Ausbau der Kantonsstrasse Unterbiel und Gewässerkorrektion der Hinteren Frenke, Ausgabenbewilligung für die Realisierung
2018/1004**

vom 11. Dezember 2018



1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

Die Kantonsstrasse Unterbiel ist eine Verbindungsstrasse nach Ziefen, Bretzwil (Lauwil), Titterten und Liedertswil. Sie weist einen durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von 2'300 Fahrzeugen (2010) auf. Die Buslinie 70 (AAGL) verkehrt auf dieser Strasse. Gemäss Kantonalem Richtplan verläuft auf der Kantonsstrasse Unterbiel auch eine kantonale Radroute sowie ein Wanderweg im Abschnitt Adlenbergweg bis Dorfplatz.

Die Strasse befindet sich in einem sehr schlechten baulichen Zustand. In den letzten Jahren musste sie mit grösseren und aufwendigen Reparaturen unterhalten werden, damit die Tragfähigkeit gewährleistet werden konnte. Die Strassenentwässerung ist mangelhaft und erneuerungsbedürftig. Die Bachmauer ist in einem sehr kritischen Zustand (Einsturzgefahr) und muss dringend erneuert werden. Im Planungssperimeter befindet sich zudem ein Hauptsammelkanal (HSK) des Amtes für Industrielle Betriebe (AIB). Dieser befindet sich ebenfalls in einem sanierungsbedürftigen Zustand, so dass die Arbeiten koordiniert erfolgen sollen. Die Instandstellung des Kanals wird gemäss Finanzhaushaltsgesetz (FHG) als gebundene Ausgabe abgerechnet und ist daher nicht Bestandteil dieser Vorlage.

Gemäss Chroniken erlebt das hintere Frenkental mit guter Regelmässigkeit in jedem Jahrhundert zwei Hochwasser. Letztmals ist die Hintere Frenke in Reigoldswil im Jahre 1997 über die Ufer getreten und hat entlang der Kantonsstrasse mehrere Liegenschaften überschwemmt. Des Weiteren zeigt die 2011 erstellte Naturgefahrenkarte „Wasser“, dass mehrere Liegenschaften im Projektperimeter in einem mittleren oder hohen Gefahrenbereich liegen. Untersuchungen belegen eine bestehende Abflusskapazität von lediglich der halben Wassermenge eines berechneten HQ₁₀₀, was einer Wiederkehrperiode von ungefähr 20 Jahren entspricht.

Das Schadenpotenzial bei einem hundertjährigen Ereignis wurde für die Gebiete Rüschel und Unterbiel im Rahmen der Vorstudie abgeschätzt. Das Schadenpotential beträgt ca. CHF 9 Mio.

Im Rahmen der Aktualisierung des bislang bestehenden Bauprojektes (Projektstart im 2003; Projektstand 2006 → kurz: Bauprojekt 2006) wurde klar, dass verschiedene Randbedingungen neu definiert werden müssen:

- Aufgrund der neuen Richtlinien des Tiefbauamtes soll für diese Strasse die Strassenbreite von 6.00 auf 6.50 m vergrössert werden.
- Die Lücke der fehlenden Velomassnahmen auf der kantonalen Radroute vom nördlichen Dorfeingang bis zum Dorfplatz soll geschlossen werden.
- Im Zuge der Erstellung der Gefahrenkarte wurden die Hochwassermengen der Gewässer neu berechnet. Dabei haben sich für die Hintere Frenke und den Rüschelbach grössere Abflussmengen ergeben.
- Die technischen Anpassungen aufgrund der einzelnen Randbedingungen führen jeweils zu zusätzlichem Raumbedarf. Dieser zusätzlich benötigte Raum soll aber mit einem möglichst geringen Landerwerb bei den privaten Liegenschaften erfolgen.

Aus diesem Grund wurde das Projekt 2006 einer Gesamtüberprüfung unterzogen. Es wurden Lösungsansätze betreffend der Verkehrssituation, wie auch der Hochwassersicherheit untersucht und verglichen. Als Bestvariante hat sich für die Strasse eine Kernfahrbahn mit beidseitigem Radstreifen erwiesen. Seitens des Hochwasserschutzes sollen eine Absenkung der bestehenden Sohle und zwei seitliche Stützmauern die erforderliche Abflusskapazität des bestehenden Gerinnes sicherstellen. Die unterschiedlichen Ziele (Kantonsstrasse und Gewässer) wurden jeweils aufeinander abgestimmt und im vorliegenden Bauprojekt berücksichtigt.

Die Kosten für die Ausführung betragen CHF 20'700'000 (inkl. MwSt.), aufgeteilt auf die Kantonsstrasse und den Hochwasserschutz. Die erforderlichen finanziellen Mittel sind im Investitionsprogramm eingestellt. Der Baubeginn ist für 2020 vorgesehen.

1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Bericht	4
2.1.	Ausgangslage	4
2.1.1.	Begründung Bedarf	4
2.1.2.	Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte	5
2.2.	Ziel der Vorlage	6
2.3.	Erläuterungen	7
2.3.1.	Alternativen	7
2.3.2.	Gewählte Lösung	8
2.3.3.	Projekt	9
2.3.4.	Termine	11
2.4.	Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm	11
2.5.	Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum	11
2.6.	Finanzielle Auswirkungen	12
2.6.1.	Investitionskosten	12
2.6.2.	Folgekosten	15
2.6.3.	Projektfinanzierung / Beiträge Dritter	15
2.6.4.	Weitere Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen	17
2.7.	Finanzrechtliche Prüfung	18
2.8.	Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens	18
3.	Anträge	18
3.1.	Beschluss	18
4.	Anhang	18

2. Bericht

2.1. Ausgangslage

Die Kantonsstrasse Unterbiel ist eine Verbindungsstrasse nach Ziefen, Bretzwil (Lauwil), Titterten und Liedertswil. Sie weist einen durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV 2015) von 2'700 Fahrzeugen auf. Die Buslinie 70 (AAGL) verkehrt mit ca. 50 Kursen pro Tag und Richtung (Werktags) auf dieser Strasse. Die Strasse ist nicht nur eine Verbindungsstrasse in die umliegenden Gemeinden sondern eine nummerierte Hauptstrasse (Nr. 272) gemäss eidgenössischer Durchgangsstrassenverordnung.

Die Hintere Frenke entspringt im Wasserfallengebiet und wird von diversen Seitenbächen gespiesen. In Reigoldswil fliesst die Hintere Frenke bis zum Dorfplatz in ihrem natürlichen Bachbett. Die Querung des Dorfplatzes erfolgt in einem Durchlassbauwerk. Der Abschnitt zwischen Dorfplatz und Seewenstrasse ist geprägt durch eine starke Kanalisierung der Hinteren Frenke. Die Kantonsstrasse als prägendes Element verläuft auf weiten Strecken parallel zum rechten Ufer. Zur Sicherung des Strassenkörpers verläuft auf der rechten Uferseite eine Stützmauer.

2.1.1. Begründung Bedarf

Kantonsstrasse

Gemäss Kantonalem Richtplan verläuft auf der Kantonsstrasse Unterbiel eine kantonale Radroute sowie auf dem Abschnitt Adlenbergweg bis Dorfplatz ein Wanderweg. In einem Abschnitt von 240 m Länge besteht die Strasse heute lediglich aus einer Fahrbahn von ca. 5.50 m Breite. Aufgrund des Fehlens eines Trottoirs, müssen Fussgänger die Strasse benützen. Im gesamten Projektperimeter sind weder Radstreifen noch ein separater Radweg vorhanden. Da die Strasse für ca. 90 - 100 Sekundarschüler aus Ziefen sowie viele Reigoldswiler Schüler als Schulweg dient, wird von Seiten der Gemeinde Reigoldswil eine Lösung in Bezug auf den Radverkehr gefordert. Die Strasse befindet sich in einem sehr schlechten baulichen Zustand. In den letzten Jahren musste sie mit aufwendigen Reparaturen unterhalten werden, damit die Tragfähigkeit und Werkmangelfreiheit gewährleistet werden konnte. Die Strassenentwässerung ist mangelhaft und erneuerungsbedürftig. Die Bachmauer ist in einem sehr kritischen Zustand und muss dringend erneuert werden. Auch der Durchlass beim Wolbächli musste wegen ungenügender Tragfähigkeit im Jahr 2005 provisorisch ersetzt werden.

Hochwasserschutz

Die Hintere Frenke in Reigoldswil weist im Hochwasserschutz Defizite auf. Ein Bedarf an Massnahmen zeigen einerseits die Hochwasserereignisse in der Vergangenheit und andererseits die Naturgefahrenkarte Basel-Landschaft. Für die hydrologische Hochwasserabschätzung von 2006 wurden die vergangenen Hochwasserereignisse erfasst und deren Häufigkeit, Grösse und Verlauf zusammengetragen. In den vergangenen 400 - 500 Jahren sind fünf grössere Hochwasserereignisse bekannt, in den Jahren 1689, 1817, 1881, 1924 und 1997 kam es in Reigoldswil zu Überschwemmungen. Hinzu kommt, dass die Hintere Frenke im letzten Jahrhundert stark verbaut und eingeengt wurde. Dadurch steigt die Gefahr von Überschwemmungen zusätzlich. Dies zeigt die 2011 erstellte Naturgefahrenkarte „Wasser“, die für mehrere Liegenschaften einen mittleren Gefahrenbereich aufzeigt. Weiter befinden sich zwei Liegenschaften und die Kantonsstrasse Unterbiel im hohen Gefahrenbereich. Durch bauliche Massnahmen an der Hinteren Frenke wird im ganzen Projektperimeter ein genügend grosses Abflussprofil bereitgestellt, so dass es nach der Realisierung des Hochwasserschutzprojektes nur noch bei Hochwasserereignissen über dem festgelegten Schutzziel (Hochwasserereignis HQ₁₀₀) zu Überschwemmungen kommen sollte.



Bild 2: Gemeindeverwaltung Reigoldswil, nach dem Hochwasser vom 10.7.1997

AIB-Kanal

Im Bereich der vorgesehenen Strassenkorrektur verläuft der AIB-Kanal in der Kantonstrasse parallel zur Hinteren Frenke. Der 50-jährige Abwasserkanal (Durchmesser 600 mm bis 700 mm) ist in diesem Bereich undicht und soll zusammen mit den Strassenbauarbeiten koordiniert saniert werden.

2.1.2. Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte

In den Jahren 2000 bis 2006 wurde in mehreren Planungsschritten das Bauprojekt 2006 ausgearbeitet. In die Planung involviert waren Vertreter der Gemeinde, sowie diverser Amtsstellen (Natur und Landschaft, Denkmalpflege) und des Tiefbauamtes (Verkehr und Wasserbau). Das Sanierungsprojekt des AIB-Kanals wurde koordiniert auf Stufe Bauprojekt mitentwickelt.

Am 4. Mai 2006 genehmigte die Bau- und Umweltschutzdirektion das Bauprojekt 2006. Im Anschluss an die Planaufgabe wurden die Verhandlungen der Einsprachen sowie des Landerwerbes aufgenommen. Diese Verhandlungen zogen sich allerdings in die Länge ohne Abschluss sämtlicher Fälle. Das Projekt erlangte deshalb bisher keine Rechtsgültigkeit.

Das Bauprojekt 2006 wurde einer Gesamtüberprüfung unterzogen, da sich zwischenzeitlich verschiedene Randbedingungen geändert hatten:

- Aufgrund der damals neuen Richtlinien des Tiefbauamtes soll für diese Strasse die Strassenbreite von 6.00 auf 6.50 m vergrössert werden.
- Die Lücke der fehlenden Velomassnahmen auf der kantonalen Radroute vom nördlichen Dorfeingang bis zum Dorfplatz soll geschlossen werden. Ausserdem wurde vom Gemeinderat mit Nachdruck ein Radstreifen verlangt.
- Im Zuge der Erstellung der Gefahrenkarte wurden die Hochwassermengen der Gewässer neu berechnet. Dabei haben sich für die Hintere Frenke und den Rüschelbach grössere Abflussmengen ergeben.

- Die technischen Anpassungen aufgrund der einzelnen Randbedingungen führen jeweils zu zusätzlichem Raumbedarf. Dieser zusätzlich benötigte Raum soll aber mit einem möglichst geringen Landerwerb bei den privaten Liegenschaften erfolgen.

Ab 2009 wurde gemeinsam (Strassen- und Wasserbau) als erster Planungsschritt eine Machbarkeitsstudie durchgeführt. Dabei wurde auf Seite Strasse Varianten bezüglich der Strassenbreite und auf Seite Wasserbau die Varianten bezüglich Hochwasserentlastungskanal oder Gerinneverbreiterung untersucht. Aufgrund der Ergebnisse aus der Machbarkeitsstudie wurde die [Landratsvorlage 2012/066](#) vom 6. März 2012 ausgearbeitet und den Projektierungskredit für Erneuerung und Ausbau der Kantonsstrasse Unterbiel, Gewässerkorrektur der Hinteren Frenke und Ersatz des Abwasserkanals in Reigoldswil beantragt.

Mit dieser Landratsvorlage (LRV 2012/066) wurde für die Erarbeitung des Vor- und Bauprojektes ein Projektierungskredit von CHF 900'000 (inkl. MwSt.) beantragt. Vom Landrat wurde der Kredit am 14. Juni 2012 beschlossen (LRB 2012/614).

Nachdem diese Landratsvorlage beschlossen wurde, wurde ab Herbst 2012 mit der Projektierung begonnen. Aufgrund der Erfahrungen vom Bauprojekt 2006 wurden während der Projektierung zwei Anwohnerworkshops durchgeführt. Die dort platzierten Anregungen wurden umgesetzt oder begründet abgewiesen. Während der Projektierung wurde mit einer grossen Begleitgruppe gearbeitet, da im Projekt sehr viele Interessen bezüglich Strasse und Gewässer berücksichtigt werden müssen.

Am 10. Juni 2015 genehmigte die Bau- und Umweltschutzdirektion das aktuelle Bauprojekt; in der Folge wurde das Projekt vom 23. November bis 22. Dezember 2015 öffentlich aufgelegt. Im Anschluss an die Planaufgabe wurden die Verhandlungen der Einsprachen aufgenommen. Im September 2017 wurden die verbleibenden Einsprachen mit dem RBB Nr. 1246 vom 12. September 2017 abgewiesen. Gegen diesen RRB sind beim Kantonsgericht drei Beschwerden eingegangen. Das Kantonsgericht hat zwei dieser drei Beschwerden mit dem Urteil vom 17. Oktober 2017 aus formellen Gründen abgelehnt. Die verbliebene Beschwerde wurde am 16. Mai 2018 vor dem Kantonsgericht behandelt, die Beschwerde wurde abgewiesen. Das schriftliche Kantonsgerichtsurteil wurde der BUD am 2. Oktober 2018 vorgelegt, dagegen wurde keine Beschwerde erhoben. Das Bauprojekt wurde am 19. November 2018 für rechtskräftig erklärt.

2.2. Ziel der Vorlage

Kantonsstrasse

Mit dem 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.

Mit der Sanierung der Kantonsstrasse wird dem Lärmschutz Rechnung getragen.

Die Brücken über die Hintere Frenke werden so ausgebildet, dass die Zufahrt zu den Seitenstrassen und Privatparzellen, unter Berücksichtigung der entsprechenden Schlepplängen, möglich ist. Durch eine koordinierte Ausführung mit der Sanierung des AIB-Kanals werden finanzielle Ressourcen geschont und der Eingriff in den Strassenverkehr minimiert.

Hochwasserschutz:

Ziel des Hochwasserschutzes ist es, vom Dorfplatz bis zum Siedlungsende die Liegenschaften vor einem Hochwasserereignis HQ_{100} zu schützen, jenes Ereignis, welches statistisch alle einhundert Jahre einmal auftritt. Als weitere Bedingung muss während dem Hochwasserereignis HQ_{100} ein Freibord von 0.5 m eingehalten werden. Das Freibord bezeichnet den Abstand zwischen dem Wasserspiegel HQ_{100} und der Oberkante des Ufers. Des weiteren sollten die Schutzbauten im

Überlastfall robust reagieren. Das heisst, dass im Überlastfall die Schäden aufgrund der Schutzbauten kleiner sein müssen als ohne.

Während der Projektierung wurden gemeinsam mit der Fachstelle Natur und Landschaft sowie dem Jagd- und Fischereiwesen folgende Zielarten definiert: Bachforelle, Dohlenkrebs, Bergstelze und Wasseramsel. Mit gezielten baulichen Massnahmen werden diese Zielarten gefördert und die Biodiversität der Hinteren Frenke verbessert. Des weiteren sollen zudem die Vernetzungsmöglichkeiten für etliche Tierarten erleichtert werden.

2.3. Erläuterungen

2.3.1. Alternativen

Kantonsstrasse

Im Innerortsbereich sind weder Radstreifen noch ein separater Radweg vorhanden. Von Seiten der Gemeinde Reigoldswil werden für den Veloverkehr vom Kanton Massnahmen gefordert. In der Machbarkeitsstudie wurden die folgenden Varianten geprüft:

Da im Rahmen des Gesamtprojektes Strasse / Bach aufgrund der örtlichen Verhältnisse nur ein beschränkter Gesamtquerschnitt vorhanden ist, wurden verschiedene Querschnittsvarianten als mögliche Optionen entworfen:

- Regelquerschnitt mit separatem Radweg: (2.0 T / 6.5 FB / 0.3 B = 8.8m, Radweg = 3.0m)
- Beidseitige Radstreifen (2.0 T / 1.25 RS / 6.0 FB / 1.25 RS / 0.3 B = 10.8m)
- Einseitiger Radstreifen bergwärts: (2.0 T / 6.0 FB / 1.5 RS / 0.3 B = 9.8m)
- Kernfahrbahn (2.0 T / 1.25 RS / 4.75 FB / 1.25 RS / 0.3 B = 9.55m)
- Einseitige Kernfahrbahn (2.0 T / 5.25 FB / 1.50 RS / 0.3 B = 9.05m)
 (T = Trottoir / RS = Radstreifen / FB = Fahrbahn / B = Bankett; in Klammern sind die jeweiligen Breiten in der Abfolge des Strassenquerschnittes aufgeführt).

Betrachtet man die für das Projekt zur Verfügung stehende Breite für den Gesamtquerschnitt und den Bedarf für den Hochwasserabfluss, kann die Variante „beidseitiger Radstreifen“ als nicht machbar bezeichnet werden. Die beiden Varianten mit einseitigem Radstreifen machen in der Regel nur bei Strassen mit starkem Längsgefälle als Steighilfe Sinn, was bei der Strasse Unterbiel nicht der Fall ist. Aus diesem Grund wurden diese drei Varianten der Machbarkeitsstudie früh verworfen.

Da ein separater Radweg direkt entlang der Strasse platztechnisch nicht realisierbar ist und eine Führung über Nebenstrassen zu viele Umwege (Risiko: fehlende Akzeptanz) bedeutet hätte, wurde die Kernfahrbahn mit beidseitigem Radstreifen als geeignete Führungsform ausgewählt.

Hochwasserschutz

In der Machbarkeitsstudie wurden 6 Varianten geprüft, wobei die Varianten 2 bis 4 in je zwei Untervarianten gegliedert sind:

- Variante 1: Bau eines Entlastungstollens: Der Einlauf befindet sich oberhalb des Dorfplatzes im Bereich Oberbiel und verläuft bis zur Tankstelle auf der Parzelle Nr. 1113. Für den Rüschelbach ist ein Zwischeneinlauf vorgesehen. Zusätzlich wird die Abflusskapazität der Hinteren Frenke auf einer Länge von 900 m ausgebaut.
- Variante 2 a/b: Bau eines Entlastungstollens: Der Einlauf befindet sich unmittelbar nach dem Zusammenfluss mit dem Rüschelbach im Bereich der Gemeindeverwaltung. Die Rückgabe erfolgt unterhalb der Tankstelle auf der Parzelle Nr. 1113. Zusätzlich wird die Abflusskapazität der Hinteren Frenke auf einer Länge von 900 m ausgebaut. Im Vergleich zur Variante 2a verfügt die Variante 2b zusätzlich über einen Einlauf für den Rüschelbach oberhalb der Mehrzweckhalle.

- Variante 3 a/b: Bau eines Entlastungstollens: Der Einlauf befindet sich unmittelbar nach dem Zusammenfluss mit dem Rüschelbach im Bereich der Gemeindeverwaltung. Die Rückgabe erfolgt bereits unterhalb der Seewenstrasse-Brücke. Beim Wolbächli besteht ein Zwischeneinlauf. Die Abflusskapazität der Hinteren Frenke wird zusätzlich auf einer Länge von 900 m ausgebaut.
Der Einlauf der Variante 3b liegt oberhalb des Dorfplatzes im Gebiet Oberbiel.
- Variante 4 a/b: Bau eines Entlastungstollens unter dem Trasse der Kantonsstrasse: Der Einlauf befindet sich unterhalb des Dorfplatzes, die Rückgabe erfolgt nach der Tankstelle auf der Parzelle Nr. 1113. Der Abflussquerschnitt der Hinteren Frenke wird zusätzlich auf einer Länge von 900 m ausgebaut.
Die Variante 4b verfügt im Vergleich zur Variante 4a über einen weiteren Einlauf für den Rüschelbach (unterhalb der Mehrzweckhalle).
- Variante 5: Bau eines Entlastungskanals im Bereich der Stützmauer: Der Einlauf befindet sich im Bereich der Gemeindeverwaltung, die Rückgabe erfolgt nach der Seewenstrasse-Brücke. Auf dem Abschnitt Unterbiel muss der Abflussquerschnitt der Hinteren Frenke auf einer Länge von 525 m moderat ausgebaut werden. Zwischen Seewenstrasse-Brücke und der Tankstelle auf der Parzelle Nr. 1113 wird das Gerinne für die gesamte Abflussmenge ausgebaut.
- Variante 6: Der Hochwasserschutz wird durch den Ausbau des Abflussquerschnitts vom Dorfplatz bis zur Tankstelle auf der Parzelle Nr. 1113 sichergestellt.

Die Variante eines Hochwasserrückhaltebeckens wurde schon früh während der Machbarkeitsstudie verworfen, da der erforderliche Rückhalteraum im Bereich der Hinteren Frenke oberhalb von Reigoldswil nicht vorhanden ist.

2.3.2. Gewählte Lösung

Kantonsstrasse:

Aus vorangehend beschriebenen Überlegungen wird der Machbarkeitsstudie für das Gesamtprojekt die Querschnittsvariante „Kernfahrbahn“ für sämtliche Varianten zu Grunde gelegt. Zudem ist die Erstellung eines durchgehenden Trottoirs (zumindest einseitig) vorgesehen, damit die Sicherheit für die Fussgänger ebenfalls verbessert werden kann.

Hochwasserschutz:

Das Tiefbauamt hat sich aufgrund der besten Bewertung hinsichtlich der gewählten Kriterien (Machbarkeit, Überlastfall, Umwelt, Kosten-Nutzen (Kosten Hochwasserschutzmassnahmen gegenüber Schadenspotential)) sowie den tiefsten Gesamtkosten für die Ausarbeitung der Variante 6 (Ausbau Abflussquerschnitt; kein Entlastungskanal bzw. –stollen) entschieden.

Auf Stufe Vorprojekt wurde unter Anregung der Öffentlichkeit, der kantonalen Denkmalpflege sowie dem Amt für Umwelt und Energie erneut geprüft, ob ein Entlastungskanal im Bereich der Stützmauer nicht doch die beste Möglichkeit darstellt (Variante 4a der Machbarkeitsstudie). Dabei wurden zwei mögliche Ausführungstypen (offener und geschlossener Kanal) untersucht. Um das Wasser in diesen Entlastungskanal zu leiten, wäre ein Streichwehr notwendig. Im Bereich der Gemeindeverwaltung ist aber dafür nicht genügend Raum vorhanden. Der Entlastungskanal würde im Vergleich zum Ausbau des Gerinnes zu Mehrkosten in Höhe von ca. CHF 2.0 Mio. führen. Aus ökologischer Sicht ist die Lösung mit Kanal deutlich schlechter, da die Quer- und Längsvernetzung nicht gewährleistet werden kann. Der Kanal verursacht zudem unzählige Konflikte mit bestehenden Werkleitungen im Bereich der Kantonsstrasse und dem AIB-Kanal.

Um den Landbedarf im Gesamtprojekt möglichst klein zu halten, sah man bis zum Vorprojekt an der Betonstützmauer zur Kantonsstrasse hin eine Auskrägung von bis zu 70cm vor. Die Fachstelle Oberflächengewässer (Amt für Umweltschutz und Energie), die Fachstelle Natur & Landschaft und die Fachstelle Jagd und Fischerei hielten eine Teilüberdeckung des Wasserlaufs für nicht genehmigungsfähig, da sie aus gestalterischer (Ortsbild) und ökologischer Sicht eine zu starke

Einschränkung des Fliessgewässers darstellt und gemäss Art. 38 Abs. 1 GSchG nicht gesetzeskonform ist. Die erwähnten Fachstellen haben sich dazu schriftlich und in der Begleitgruppe geäussert. Mit der Begleitgruppe wurde dann die Kompromisslösung „Strassenseitige Betonmauer ohne Auskragung und linksufrige Bruchsteinmauer“ ausgearbeitet und beschlossen.

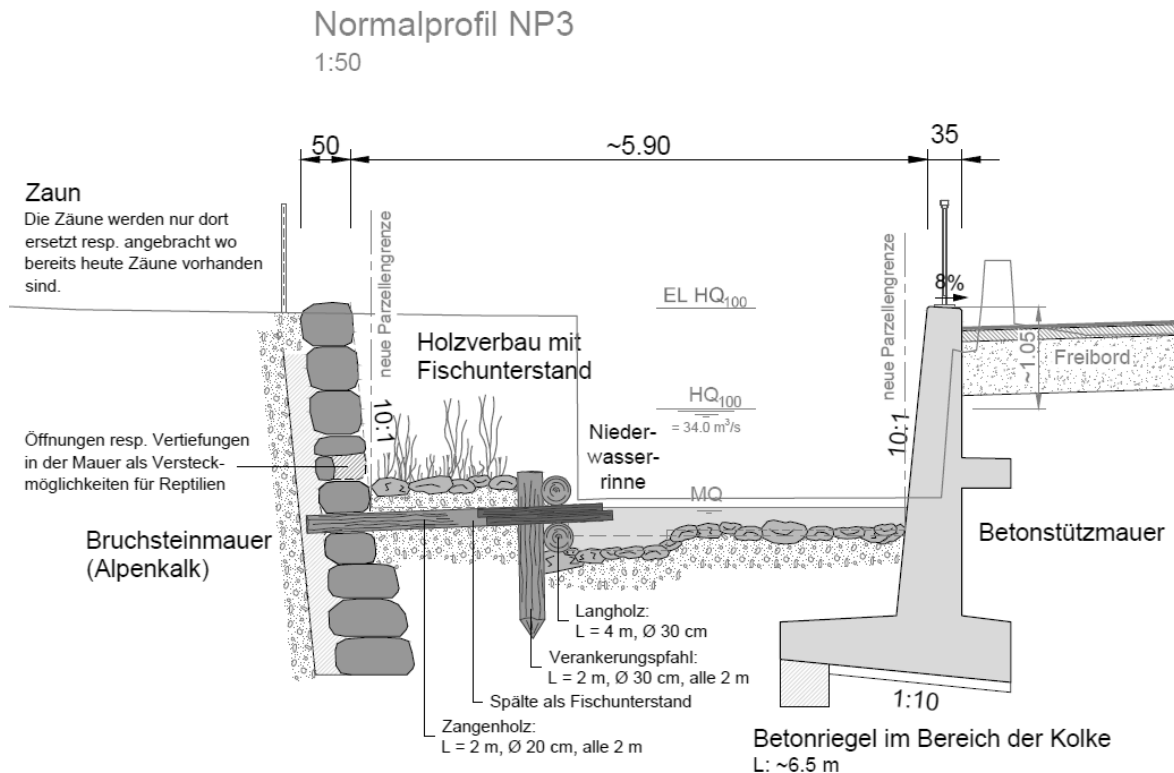


Abbildung 1: Normalprofil Hintere Frenke, „Strassenseitig Betonmauer ohne Auskragung und linksufrig Bruchsteinmauer“

AIB-Kanal

Die Sanierung wurde gesamtheitlich unter einer Kosten/Nutzen-Betrachtung in das Gesamtprojekt eingearbeitet. Neben der eigentlichen Sanierung wird daher eine Querung des AIB-Kanal unter der Frenke bachaufwärts verschoben.

2.3.3. Projekt

Kantonsstrasse:

Der Strassenverlauf folgt dem neuen Bachbett der Hinteren Frenke. Bach und Strasse bilden von Süden ab der Offenlegung des Baches bei der Bachstrasse bis zur Seewenbrücke eine Einheit.

Grundlage für das Normalprofil der Strasse bilden die für die örtliche Verkehrsmenge (DTV < 5000 Fz) geeigneten Breiten einer Kernfahrbahn (1.40 / 4.60 / 1.25). Der bergwärts führende Radstreifen wird mit einer etwas grösseren Breite erstellt, zum einen wegen der leichten Steigung und des eingeschränkten Bewegungsspielraums infolge der seitlichen Bachstützmauer. Die Trottoirbreite wird im Ortskernbereich mit 2.0m angesetzt. Aufgrund der vorhandenen Bebauung und der abnehmenden Anzahl der Fussgänger Richtung Norden wird das Trottoir nördlich Adlenbergweg auf eine Breite von 1.50m reduziert.

Der Übergang vom Strassenquerschnitt ausserorts auf die Kernfahrbahn erfolgt mit einer Mittelinsel, welche ca. 110m unterhalb der Seewenbrücke liegt.

Die Anzahl der heute bestehenden vier Bushaltestellen bleibt erhalten. Alle Haltestellen werden wie bisher als Fahrbahnhaltestellen ausgebildet. Die Haltestelle „Gemeindezentrum“ wird

behindertengerecht mit einer Haltekantenhöhe von 22cm ausgeführt. In Fahrtrichtung Dorf wird sie auf Höhe der neuen Rüschelbachbrücke verlegt. In Fahrtrichtung Ziefen kommt sie künftig auf Höhe der Hausnummer 36 zu liegen. Bei der Haltestelle „Linde“ wird in Fahrtrichtung Dorf auf einer Länge von 10m neu eine Haltekante mit einer Höhe von 16cm angeboten. Die Länge der Haltekante wird durch die Einmündung der Seewenstrasse begrenzt. In Fahrtrichtung Ziefen wird die Haltestelle gegenüber heute um ca. 15m in Richtung Dorf verschoben. Dies ermöglicht, dass die Haltekante durchgehend eine Höhe von 12cm aufweist. Die Erhöhung auf 16cm ist aufgrund von diversen Zufahrten nicht möglich.

Im Rahmen der Baumassnahmen werden alle Kandelaber erneuert und einheitlich auf der Ostseite entlang dem durchgehenden Trottoir erstellt.

Hochwasserschutz:

Der Hochwasserschutz wird durch einen Ausbau des Bachprofils vom Dorfplatz bis zur Tankstelle auf der Parzelle Nr. 1113 sichergestellt. Im oberen Abschnitt, Dorfplatz bis Seewenstrasse, erfolgt der Ausbau des Gerinnes im Rahmen einer Korrektur des Gesamtquerschnittes Kantonsstrasse und Bach. Im unteren Abschnitt weist die Hintere Frenke eine eigenständige Linienführung aus und verläuft nicht direkt entlang der Strasse. Der notwendige Ausbau bezieht sich daher nur auf das Bachprofil.

Um die geforderte Sicherheit im Hochwasserschutz zu erreichen, wird eine Verbreiterung des Abflussquerschnitts angestrebt. Dies ist in Kombination mit einer Absenkung der Sohle notwendig, damit das erforderliche Freibord unterhalb von Brücken erreicht wird. Die rechtsufrige Stützmauer zwischen Bach und der Kantonsstrasse wird erneuert und gemäss den Vorgaben aus dem Vorprojekt ohne Auskragung ausgeführt. Linksufrig wird ab dem Durchlass Dorfplatz bis zur Feuerwehrbrücke eine Beton-Stützmauer erstellt. Ab der Feuerwehrbrücke bis zur Seewenstrassenbrücke wird eine Bruchsteinmauer erstellt. Wo die lokalen Gegebenheiten es zulassen, wird anstelle der Bruchsteinmauer eine Böschung erstellt.

Unterhalb der Seewenstrasse wird das Gerinne gezielt revitalisiert. Die Hintere Frenke wird verbreitert und die Ufersicherung mittels Böschungen sichergestellt. Im Bereich der Kantonsstrasse wird wiederum rechtsufrig eine Betonstützmauer erstellt.

Im Bereich sämtlicher Brücken und Durchlässe wird das Freibord für das Bemessungshochwasser sichergestellt. Dazu ist entweder ein Neubau der Brücken notwendig oder die bestehenden Übergänge werden ersatzlos abgebrochen. Eine Ausnahme stellt die Brücke der Seewenstrasse dar. Die Brücke ist denkmalgeschützt und darf nicht abgerissen und neugebaut werden. Geplant ist, die Bachsohle unter der Brücke abzusenken und die Brückenwiderlager zu unterfangen. Dies ist in Absprache mit der kantonalen Denkmalpflege eine Massnahme, die trotz Schutzstatus umgesetzt werden kann.

Durch diese Massnahmen kann das Bachprofil der Hintere Frenke soweit vergrössert werden, dass das Schutzziel HQ₁₀₀ inklusive einem Freibord von 0.5m überall eingehalten werden kann.

Um den Lebensraumansprüchen der definierten Zielarten gerecht zu werden sind folgende Massnahmen geplant:

- Die Bachsohle wird komplett aus Kies ausgebildet und die Querbauwerke zur Sohlensicherung weisen eine geringere Absturzhöhe als 20cm auf.
- Durch diverse Wasserbauelemente (Breitenvariabilität, Steinschwellen, Störsteine, Holzkasten und Wurzelstöcke) weist das Gerinne eine vielfältige Struktur mit variablen Strömungsbereichen, schnell und langsam fliessende Abschnitte, auf.
- Zusätzlich werden Nistkästen für Wasseramseln und Bergstelzen unter den Brücken oder einzelne Baumwurzeln in Ufernähe angebracht.

2.3.4. Termine

Es wird mit folgendem Ablauf für die Ausführung der Erneuerung und des Ausbaus der Kantonsstrasse Unterbiel, der Gewässerkorrektur der Hinteren Frenke in Reigoldswil gerechnet:

Landratsbeschluss Ausgabenbewilligung	1. Q. 2019
Ausführungsprojekt:	2019
Submission Baumeister	2020
Baubeginn:	2020
Bauende:	2023

2.4. Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm

Kantonsstrasse

Im kantonalen Richtplan ist die Kantonsstrasse in Reigoldswil als Strasse der Kategorie "Übrige Kantonsstrassen" (UKS) klassiert. Die kantonale Radroute durch Reigoldswil ist im Richtplan festgesetzt. Gemäss Ausbauplanung kantonale Radroute ist die Realisierung von Massnahmen für den Veloverkehr zusammen mit den Anpassungsarbeiten der Kantonsstrasse und dem Hochwasserschutz der Hinteren Frenke vorgesehen.

Hochwasserschutz

Dieses erforderliche Projekt zum Hochwasserschutz in Reigoldswil (Nr. 134, hohe Priorität) ist bereits im durch den Regierungsrat genehmigten Wasserbaukonzept des Kantons Basel-Landschaft enthalten. Das Wasserbaukonzept richtet sich dabei nach den kantonalen und eidgenössischen Gesetzen, Strategien und Weisungen. Der Bund sieht gemäss Wegleitung „Hochwasserschutz an Fliessgewässer“ von 2001 das Schutzziel HQ₁₀₀ für geschlossene Siedlungen vor.

2.5. Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum

- Bundesgesetz vom 21.06.1991 über den Wasserbau (SR 721.100, Wasserbaugesetz, WBG, Stand 01.01.2011)
- Verordnung vom 02.11.1994 über den Wasserbau (SR 721.100.1, Wasserbauverordnung, WBV, Stand 01.01.2016)
- Bundesgesetz vom 24.01.1991 über den Schutz der Gewässer (SR 814.20, Gewässerschutzgesetz, GSchG, Stand 01.01.2017)
- Gewässerschutzverordnung vom 28.10.1998 (SR 814.201, Gewässerschutzverordnung, GSchV, Stand 01.06.2018)
- Bundesgesetz vom 22.06.1979 über die Raumplanung (SR 700, Raumplanungsgesetz, RPG, Stand 01.01.2018)
- Raumplanungsverordnung vom 28.06.2000 (SR 700.1, RPV, Stand 01.01.2016)
- Strassenverkehrsgesetz vom 19.12.1958 (SR 741.01, SVG, Stand 01.01.2018)
- Durchgangsstrassenverordnung vom 18.12.1991 (SR 741.272, Stand 01.01.2016)
- Bundesgesetz vom 07.10.1983 über den Umweltschutz (SR 814.01, Umweltschutzgesetz, USG, Stand 01.01.2018)
- Lärmschutz-Verordnung vom 15.12.1986 (SR 814.41, LSV, Stand 01.04.2018)
- Strassengesetz vom 24.03.1986 (SGS 430, Stand 01.02.2017)

- Gesetz vom 01.04.2004 über den Wasserbau und die Nutzung der Gewässer (SGS 445, Wasserbaugesetz, WBauG, Stand 01.07.2014)
- Wasserbauverordnung vom 14. 04.2015 (SGS 445.11, WBauV, Stand 1.05.2015)
- Gesetz vom 19.06.1950 über die Enteignung (SGS 410, Stand 01.01.2015)
- Raumplanungs- und Baugesetz vom 08.01.1998 (SGS 400, RBG, Stand 01.10.2018)
- Verordnung vom 27.10.1998 zum Raumplanungs- und Baugesetz (SGS 400.11, RBV, Stand 01.01.2018)
- Gesetz vom 12.01.2017 über die Prävention vor Schäden durch Brand- und gravitative Naturgefahren (SGS 761, Brand- und Naturgefahrenpräventionsgesetz, BNPG, Stand 01.01.2018)

2.6. Finanzielle Auswirkungen

2.6.1. Investitionskosten

Die Gesamtkosten für die Erneuerung und Ausbau der Kantonsstrasse Unterbiel und Hochwasserschutz an der Hinteren Frenke belaufen sich auf CHF 21'525'000 (inkl. MwSt.). Sie werden wie folgt auf die Kantonsstrasse und den Hochwasserschutz aufgeteilt:

Kantonsstrasse:

Leistung		Total
	Tief- und Strassenbauarbeiten	9'400'000.00
	Markierung und Signalisierung, Schlosser- und Gärtnerarbeiten	650'000.00
	Beleuchtung	350'000.00
	Diverses (Sperrungen, Massnahmen Kommunikation, Rekultivierungen etc.)	100'000.00
Total Bauarbeiten		10'500'000.00
	Honorare	1'670'000.00
Total exkl. MwSt.		12'170'000.00
	Mehrwertsteuer 7.7 %	940'000.00
Total inkl. MwSt.		13'110'000.00
	Landerwerb, Geometer, Inkonvenienzen	290'000.00
Gesamtkosten inkl. MwSt.		13'400'000.00

Für die Erneuerung und Ausbau der Kantonsstrasse Unterbiel wurden mit LRB 2012/614 (LRV 2012/066) vom 14. Juni 2012 für die Erarbeitung des Vor- und Bauprojektes eine Ausgabenbewilligung von CHF 400'000 inkl. MwSt. bewilligt. Diese Honorarkosten können von den gesamten Projektkosten abgezogen werden. Somit müssen über die zu beantragende Ausgabenbewilligung folgende Kosten finanziert werden:

Total Bauarbeiten	10'500'000.00
Honorare	1'300'000.00
Total exkl. MwSt.	11'800'000.00
Mehrwertsteuer 7.7%	910'000.00
Total inkl. MwSt.	12'710'000.00
Landerwerb, Geometer, Inkonvenienzen	290'000.00
Total Ausgabenbewilligung inkl. MwSt.	13'000'000.00

Die Verdoppelung der Kosten bezüglich der Kostenschätzung von CHF 6 Mio. in der LRV 2012/066 beruht daher, dass sich bei der Erarbeitung des Bauprojekt gezeigt hat, dass die gesamte Stützmauer der Strasse zur Frenke hin ersetzt und neugebaut werden muss. Der Neubau der Stützmauer kann nicht in einem Stück erfolgen, was die Arbeiten zusätzlich verteuert. Der etappenweise Bau der Stützmauer hat auch eine teure Wasserhaltung zu folge.

Die Kosten sind im Investitionsprogramm 2019-2028 enthalten und gliedern sich in folgende Jahrestanchen:

- 2019: CHF 500'000
- 2020: CHF 1'000'000
- 2021: CHF 4'500'000
- 2022: CHF 3'500'000
- 2023: CHF 3'500'000

Kontierung		
IM-Position	Innenauftrag	Kostenart
2301.172	701329	50100010

Hochwasserschutz

Leistung	Total
Vorbereitungsarbeiten und Wasserhaltung	1'250'000.00
Erdarbeiten	1'280'000.00
Hartverbauungen und Betonarbeiten	2'540'000.00

	Brücken(Privat und Gemeinde)	550'000.00
	Ökologische Massnahmen	100'000.00
	Diverses (Seitengerinne, Rekultivierung etc.)	200'000.00
Total Bauarbeiten		5'920'000.00
	Honorare	1'235'000.00
Total exkl. MwSt.		7'155'000.00
	Mehrwertsteuer 7.7%	550'000.00
Total inkl. MwSt.		7'705'000.00
	Landerwerb, Geometer, Inkonvenienzen	420'000.00
Gesamtkosten inkl. MwSt.		8'125'000.00

Für die Gewässerkorrektur der Hinteren Frenke wurden mit LRB 2012/614 (LRV 2012/066) vom 14. Juni 2012 für die Erarbeitung des Vor- und Bauprojektes ein Projektungskredit von CHF 425'000.- inkl. MwSt. bewilligt. Diese Honorarkosten können von den gesamten Projektkosten abgezogen werden.

Somit müssen über die zu beantragende Ausgabenbewilligung folgende Kosten finanziert werden:

Total Bauarbeiten		5'920'000.00
	Honorare	840'000.00
Total exkl. MwSt.		6'760'000.00
	Mehrwertsteuer 7.7%	520'000.00
Total inkl. MwSt.		7'280'000.00
	Landerwerb, Geometer, Inkonvenienzen	420'000.00
Total Ausgabenbewilligung inkl. MwSt.		7'700'000.00

Die Kosten sind im Investitionsprogramm 2019-2028 enthalten und gliedern sich in folgende Jahrestanchen:

- 2019: CHF 300'000
- 2020: CHF 3'000'000
- 2021: CHF 3'000'000
- 2022: CHF 1'000'000

- 2023: CHF 400'000

Kontierung		
IM-Position	Innenauftrag	Kostenart
2303.019	701338	50200000

Die einmalige Ausgabe für die Erneuerung und den Ausbau der Kantonsstrasse Unterbiel und die Gewässerkorrektur der Hinteren Frenke in Reigoldswil beläuft sich somit auf **CHF 20'700'000 inkl. MwSt.** Zusätzlich werden die allfälligen Preisänderungen (Teuerung) gemäss dem Baupreisindex Tiefbau Nordwestschweiz gegenüber der Preisbasis Oktober 2015 bewilligt.

Die Kosten zur Ertüchtigung des AIB-Kanals belaufen sich auf CHF 1'000'000 exkl. MwSt. (inkl. Unvorhergesehenes und Honorare, KV auf Stufe Bauprojekt). Diese Arbeiten müssen unabhängig der hier behandelten Landratsvorlage ausgeführt werden und werden daher als gebundene Ausgabe budgetiert respektive abgerechnet. Diese Arbeiten sind nicht Bestandteil der hier behandelten Vorlage an den Landrat.

2.6.2. Folgekosten

Zusammenfassung Folgekosten

in CHF

		12/2023	2024	2025	2026	2027
1	Zusätzliche Mitarbeiter	0	0	0	0	0
2	Nettoinvestitionen	17'995'000				
3	zusätzliche Betriebskosten	0	1	1	1	1
	zusätzliche Unterhaltskosten		0	0	0	0
	Abschreibungen		449'875	449'875	449'875	449'875
	kalkulatorische Zinskosten 4%		359'900	359'900	359'900	359'900
	Folgekosten	0	809'776	809'776	809'776	809'776
4	Folgertrag		0	0	0	0
3-4	Folgekosten netto	0	809'776	809'776	809'776	809'776
5	Rückbaukosten ca. Jahr - Jahr (soweit voraussehbar)		-			

2.6.3. Projektfinanzierung / Beiträge Dritter

Kantonsstrasse

Reigoldswil liegt ausserhalb des Perimeters des Agglomerationsprogramms Basel und bekommt darum vom Bund keine finanziellen Mittel.

Hochwasserschutz

Das Hochwasserschutzprojekt wird durch Bund, Kanton und Anstösser finanziert. Als Anstösser gelten nach kantonalem Gesetz über den Wasserbau und die Nutzung der Gewässer (WBauG) § 4 diejenigen Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen, deren Parzellen an das Gewässer grenzen.

Gemäss der Bundesverordnung über den Wasserbau (WBV) Art. 2 Absatz 3 beteiligt sich der Bund an den Bruttoinvestition abzüglich der Werkeigentümergebühren mit rund 35%. Das entspricht einem Beitrag von CHF 2'845'000 inkl. MwSt.

Gemäss § 26 WBauG ist der Eigentümer einer Brücke verpflichtet, sein Bauwerk auf eigene Kosten zu unterhalten und allenfalls anzupassen, wenn ein öffentlicher Gewässereingriff neue Verhältnisse schafft. Aufgrund des Hochwasserschutzprojektes wird die Bachsohle der Hinteren Frenke breiter, was eine Anpassung sämtlicher Brücken unumgänglich macht. Die Bauherrschaft übernimmt das gesamte Projektmanagement wie Planung, Koordination der Bauausführung und Kontrolle der Bauwerke für die Eigentümer. Dadurch kann der Bauablauf optimiert werden, was sich positiv auf das Terminprogramm auswirkt. Die Kosten für die Bauausführung der privaten Brücken werden den Eigentümern nach Abschluss der Bauarbeiten abzüglich der Bundes-subventionen in Rechnung gestellt. Das entspricht einem Beitrag von CHF 385'000 inkl. MwSt.

Gemäss WBauG § 19 müssen die beitragspflichtigen (Ufer-)Anstösser an die Frenke insgesamt rund CHF 1'050'000 inkl. MwSt. beisteuern. Gemäss § 17 WBauG können die Anstösser einen angemessenen Uferstreifen an den Kanton abtreten, womit sie von der Beitragspflicht und der Pflicht zum Uferunterhalt entbunden werden. Von dieser Möglichkeit haben während den freihändigen Landerwerbgesprächen bereits ein Grossteil der Anstösser im Projektperimeter Gebrauch gemacht. Weiter zählt die Kantonsstrasse Unterbiel linksufrig über eine lange Strecke selbst als Anstösser. Aus diesen Gründen werden maximal CHF 300'000 von Dritten (Gemeinde und Private) als betroffene Anstösser beigesteuert, die restlichen CHF 750'000 werden durch den Kanton als Anstösser übernommen.

Bruttoinvestitionen	8'125'000.00
Beitrag Bund (Bundessubventionen 35%)	- 2'845'000.00
Beiträge Brückeneigentümer (Private und Gemeinde)	- 385'000.00
Beiträge Anstösser	- 300'000.00
Nettoinvestitionen Kanton	4'595'000.00

Abzüglich der Beiträge des Bundes und Dritter (CHF 3'530'000) muss der Kanton netto **CHF 4'595'000 inkl. MwSt.** in die Hochwasserschutzmassnahmen im Bereich Unterbiel in der Gemeinde Reigoldswil investieren.

Somit belaufen sich die **Nettokosten** des Kantons Basel-Landschaft am Gesamtprojekt auf **CHF 17'995'000 inkl. MwSt.**

2.6.4. Weitere Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen

Kantonsstrasse:

Die Kantonsstrasse Unterbiel hat durch das Alter, den Verkehr und die vielen Aufgrabungen der Werkleitungen sehr gelitten. Insbesondere die Stützmauer zum Bach droht in nächster Zeit zusammen zu brechen. Daher ist der Erhaltungsbedarf dieser Strasse sehr gross (Werterhaltung als Aufgabe bzw. Ziel des Regierungsrates).

Der grösste Teil der anfallenden Kosten sind somit Ohnehinkosten, die für die Instandsetzung und Erneuerung des bestehenden Strassenkörpers und der Stützmauer zur Frenke sowieso anfallen würden.

Die Zusatzkosten für den Ausbau des Strassenquerschnittes zur Erstellung eines durchgehenden Trottoirs und für die Radstreifen lassen sich wie folgt qualitativ begründen:

- Durch den breiteren Strassenquerschnitt können Busse und Lastwagen ohne Ausweichen auf das Trottoir kreuzen → höhere Verkehrssicherheit. Dadurch kann z.B. auch das Risiko eines notwendigen plötzlichen Bremsmanövers eines Linienbusses reduziert werden. Solche Bremsmanöver stellen für die Buspassgiere ein erhebliches Unfallrisiko dar (Sturzgefahr vor allem von älteren Passagieren).
- Mit dem Aufheben von Schulstandorten bzw. dem Auffüllen von Klassen müssen Schüler vermehrt pendeln. Für das Schulwesen ergeben sich dadurch Einsparungen; da aber vermehrt Schüler mit dem Velo unterwegs sind, muss eine entsprechende Infrastruktur bereitgestellt werden, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Unter diesem Hintergrund hat die Gemeinde Reigoldswil die Erstellung von Radstreifen verlangt.
- Mit dem Bau eines durchgehenden Trottoirs in einer angemessenen Breite kann die Sicherheit für die Fussgänger verbessert werden d.h. allfällige Unfallkosten können reduziert werden.

Der Ausbau des Strassenverkehrs dient somit vor allem der Verkehrssicherheit, was letztlich zu einer Reduktion der Unfallkosten führt. Eine qualitative (finanzielle) Wirtschaftlichkeitsbetrachtung mit Wahrscheinlichkeiten eines Unfalls etc. ist mit zu grossen Unsicherheiten behaftet, als dass eine seriöse Berechnung durchgeführt werden kann.

Hochwasserschutz:

Um die Wirtschaftlichkeit von Schutzmassnahmen gegen Naturgefahren schweizweit zu vergleichen, stellt der Bund ein standardisiertes Berechnungstool zur Verfügung. Mithilfe von „EconoMe“ lässt sich das Schadensausmass vor und nach den Massnahmen ermitteln. Stellt man diese Schadensreduktion den Kosten gegenüber, können Aussagen über die Wirtschaftlichkeit einzelner Massnahmen getroffen werden. Das Schadensausmass wurde mit CHF 5.8 Mio. berechnet, bei einer Bruttoinvestition CHF 8'125'000 ergibt sich eine Wirtschaftlichkeit von 0.70 nach EconoMe. Dabei wird aber nur die Schadensreduktion durch die Schutzmassnahmen abgebildet. Dass die Stützmauer zur Kantonsstrasse hin, sowie die linksufrige Uferverbauung am Ende ihrer Lebensdauer sind und eine Sanierung zwingend notwendig ist, wird bei dieser Betrachtung mittels „EconoMe“ nicht berücksichtigt.

Dem Bund wurde das Bauprojekt zur Stellungnahme unterbreitet und dabei auch auf die tiefe Wirtschaftlichkeit gemäss „EconoMe“ hingewiesen. Bezüglich der Wirtschaftlichkeit kam folgende Rückmeldung:

Die Nachhaltigkeitsaspekte wurden bei der Planung des vorliegenden Projektes berücksichtigt. Es wurde eine umsichtige Planung, unter Einbezug der sozialen-, ökonomischen und ökologischen Aspekte, innerhalb des zu Verfügung stehenden Raumes vorgenommen. Die ausgewiesene knappe Wirtschaftlichkeit des Projektes liegt innerhalb der Berechnungsgenauigkeit der Projektkosten und wird in diesem Sinne als wirtschaftlich akzeptiert.

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 der **Gemeinde Reigoldswil** wurde folgende Stellungnahme abgegeben:

Es gibt seitens Gemeinde Reigoldswil keine Einwände und auch keine neuen Erkenntnisse betr. der Ausführung des gesamten Projekts. Wir haben daher mit grossem Interesse davon Kenntnis genommen, dass der Erhaltungsbedarf des Strassenabschnitts von der BUD als sehr gross bezeichnet wird. Auf Grund der Verkehrssicherheit halten wir die Realisierung des Projekts - insbesondere für Schülerinnen und Schüler - als sehr dringend. Der Ausbau als Kernfahrbahn mit Trottoir darf nicht mehr länger verzögert werden. Der Bau einer behindertengerechten Bushaltestelle „Gemeindezentrum“ mit der Höhe einer Haltekante von 22 cm ist uns ebenfalls wichtig für eine künftig mögliche Arealentwicklung in diesem Gebiet des Dorfes. Der Gemeinderat steht dem vorliegenden Projekt sehr positiv gegenüber und hofft, dass der Realisierung ab 2021 künftig nichts mehr im Wege stehen wird.

3. Anträge

3.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

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, 11. Dezember 2018

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin: Monica Gschwind

Die Landschreiberin: Elisabeth Heer Dietrich

4. Anhang

- Entwurf Landratsbeschluss
- Situationsplan
- Schnitte

Landratsbeschluss

Über die Ausgabenbewilligung für die Realisierung der Erneuerung und Ausbau der Kantonsstrasse Unterbiel und die Gewässerkorrektion der Hinteren Frenke in Reigoldswil

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für die Realisierung der Erneuerung und Ausbau der Kantonsstrasse Unterbiel und die Gewässerkorrektion 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, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrates

Die Präsidentin:

Die Landschreiberin: