

Projekt "Erneuerung Rheinstrasse Pratteln-Liestal", Bauprojekt Entwurf vom 26.07.2024 Mitwirkungsbericht

Öffentliches Mitwirkungsverfahren vom 26. August bis zum 27. September 2024

Inhalt:

1. Gesetzliche Grundlage	3
2. Gegenstand der öffentlichen Mitwirkung.....	3
3. Durchführung des Mitwirkungsverfahrens	3
4. Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben und Stellungnahmen des Tiefbauamts (TBA) 4	
5. Mitwirkungseingaben.....	6
5.1. Thema 1 Würdigung Projekt	6
5.2. Thema 2: Bushaltestellen.....	9
5.3. Thema 3: Parkplätze, Zufahrten	15
5.4. Thema 4: Gehwege	22
5.5. Thema 5: Fussgängerquerungen, Mittelinseln	25
5.6. Thema 6: Radstreifen, Veloverkehr	27
5.7. Thema 7: Mehrzweckstreifen.....	31

5.8. Thema 8 Knoten Kittler	32
5.9. Thema 9 Neuer Knoten Flachsacker	34
5.10. Thema 10: Bepflanzungen, Bäume	38
5.11. Thema 11 Tempo 30	45
5.12. Thema 12 Verkehrsumlagerung auf die A22	47
5.13. Thema 13 Landerwerb	48
5.14. Thema 14: Bauphasen, Bauetappierungen, Installationsplätze	50
5.15. Thema 15 Inbetriebnahme dreispuriger Notfallbetrieb und Bedarfseinfahrt A22	55
5.16. Thema 16 Sperrung beider Tunnelröhren	60
5.17. Thema 17 Informationsfluss.....	62
6. Genehmigung Bericht	63
7. Beilage	64

1. Gesetzliche Grundlage

Gestützt auf § 7 des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG) vom 8. Januar 1998 wurde durch den Kanton Basel-Landschaft das öffentliche Mitwirkungsverfahren zur Erneuerung Rheinstrasse Pratteln-Liestal durchgeführt.

Die Bevölkerung konnte im Rahmen dieses Verfahrens zum Entwurf Stellung nehmen, Einwendungen erheben und Vorschläge einreichen, welche bei der weiteren Planung berücksichtigt werden, sofern sie sich als sachdienlich erweisen. Das Mitwirkungsverfahren dient dazu, bereits in einer frühen Planungsphase allfällige Problempunkte zu erkennen.

2. Gegenstand der öffentlichen Mitwirkung

Folgende Dokumente waren Bestandteil der öffentlichen Mitwirkung, welche zur Beurteilung und Stellungnahme aufgelegt wurden:

- Pläne und Berichte Bauprojekt Entwurf «H2 Pratteln-Liestal, Rheinstrasse Erneuerung 2.0» vom 26.07.2024 mit Vermerk «Mitwirkung».
- Pläne und Berichte Bauprojekt Entwurf der Bedarfseinfahrt A22 vom 26.07.2024 mit Vermerk «Mitwirkung».

3. Durchführung des Mitwirkungsverfahrens

Das Mitwirkungsverfahren im Sinne von Art. 4 RPG zur Erneuerung Rheinstrasse Pratteln-Liestal fand vom 26. August bis zum 27. September 2024 statt.

Das Mitwirkungsverfahren wurde im kantonalen Amtsblatt Nr. 67 vom 26. August 2024, in der Oberbaselbieter Zeitung vom 27. Juni in den Amtsblättern Frenkendorf und Füllinsdorf vom 28. Juni und im Liestal aktuell vom 8. August 2024 publiziert.

Während der ganzen Mitwirkungsdauer konnten die Unterlagen zur Erneuerung Rheinstrasse Pratteln-Liestal auf den Gemeindeverwaltungen in Frenkendorf und Füllinsdorf und der Stadtverwaltung Liestal oder unter www.baselandschaft.ch eingesehen werden.

Weiter fanden am 20. und 21. August 2024 öffentliche Informationsveranstaltungen statt. Am 20. August wurde die Grundeigentümer-/Firmen-/Anwohnerinformation und am 21. August 2024 die Bevölkerungsinformation durchgeführt.

Insgesamt wurden 34 schriftliche Eingaben beim Tiefbauamt eingereicht.

4. Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben und Stellungnahmen des Tiefbauamts (TBA)

Thema 1 Würdigung Projekt:

Der überwiegende Anteil der Mitwirkenden unterstützt das Projekt. Es sei ausgewogen und berücksichtige alle Verkehrsteilnehmer.

Mit dem Projekt wird die Verkehrsführung verbessert und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht. Die Strasse wird umweltfreundlicher gestaltet.

Einige Mitwirkenden sehen jedoch noch Verbesserungspotential und haben ihre Vorschläge eingebracht. Diese wurden vom Tiefbauamt auf ihre Zweckmässigkeit überprüft und werden womöglich im Bauprojekt-Auflageplan eingearbeitet.

Nachfolgend sind die wichtigsten Themen in der Reihenfolge der Häufigkeit der Anträge aufgelistet.

Thema 10 Bepflanzungen, Bäume (11 Anträge):

Die Mitwirkenden sind mit den vorgeschlagenen Baumstandorten hauptsächlich auf ihrem Privatland nicht einverstanden. Die Bäume hindern die Sicht bei den Liegenschaftsausfahrten auf die Verkehrsteilnehmer und verdecken die Schaufenster, Ausstellflächen oder Firmenbeschriftungen.

Die projektierten Baumstandorte bei den Zufahrten halten die erforderlichen Sichtfelder zum Gehweg und zur Strasse gem. Merkblatt «Sichtverhältnisse bei Knoten und Grundstückszufahrten» ein.

Die definitiven Baumstandorte auf Privatland sowie deren Anzahl, Baum- und Kronenart werden an der Begehung der Landerwerbsverhandlungen besprochen und vereinbart.

Thema 14 Bauphasen, Bauetappierungen, Installationsplätze (11 Anträge):

Die Mitwirkenden gehen davon aus, dass die Zufahrten zu den jeweilig betroffenen Grundstücken während der Bauzeit entweder über das rückwärtige Strassennetz oder provisorische Zufahrten ab der Rheinstrasse sichergestellt und dass die Bauphasen mit den Betroffenen vor Baubeginn besprochen werden.

Die Rheinstrasse bleibt während den Bauarbeiten hauptsächlich im Zweirichtungsverkehr offen, in Abschnitten mit beengten Platzverhältnissen wird der Verkehr mit Lichtsignalanlagen gesteuert. Grundsätzlich sind die Liegenschaften während der Bauzeit der jeweiligen Etappen über die Rheinstrasse oder rückwärtigen Umleitungen erreichbar.

Das Tiefbauamt wird die Bauetappierungen mit den Gemeinden und lokalen Vertretern der KMU vor der Unternehmenssubmission abstimmen.

Vor Baubeginn werden die direkt betroffenen Anstösser über die Bauabläufe und den vorgesehenen Zufahrtsprovisorien informiert.

Thema 3 Parkplätze, Zufahrten (9 Anträge):

Die Mitwirkenden führen auf, dass die bestehenden Zufahrten und Parkplätze uneingeschränkt zu erhalten sind. Jede Beeinträchtigung wirkt sich auf die Kundenfrequenz aus.

Für bewilligte Parkplätze gilt die Bestandsgarantie. Sie werden im Auflageprojekt berücksichtigt.

Die im Projekt anzupassenden Zufahrten berücksichtigen die heutige Zufahrtsfunktion (u.a. für Lastwagen oder Ausnahmetransporte).

Thema 6 Radstreifen, Veloverkehr (8 Anträge):

Ein Teil der Mitwirkenden schlägt vor, dass entlang der Rheinstrasse eine durchgängige und sichere Veloinfrastruktur zu prüfen wäre.

Ein weiterer Teil der Mitwirkenden schlägt vor, dass der Kreisel Liestalerstrasse in Zukunft veloverkehrsfreundlich ausgebildet werden soll.

Neue Radstreifen sind in Abschnitten vorgesehen, wo ein konkreter Bedarf besteht, der notwendige Platz vorhanden ist und keine räumlich nahe Alternativen vorhanden sind.

Eine kantonale Radroute verläuft in unmittelbarer Nähe der Rheinstrasse parallel auf der Tunnelüberdeckung Schönthal (Parkweg), welche an mehreren Stellen an die Rheinstrasse angebunden ist.

Der Kreisel Liestalerstrasse hat für den Veloverkehr keine massgebliche Bedeutung. Dieser soll nicht «aktiv» unmittelbar über einen Autobahnanschluss-Knoten geführt werden.

Thema 2 Bushaltestellen (7 Anträge):

In diesem Thema gibt es gegenteilige Meinungen und Vorschläge der Mitwirkenden.

Zum einen soll ein kohärentes und flächendeckendes Busbuchten-Konzept an jeder Haltestelle entlang der Rheinstrasse umgesetzt werden. Zum anderen sollen auf Busbuchten verzichtet und Fahrbahnhaltestellen eingerichtet werden.

Einen Verzicht auf Busbuchten widerspricht dem Strassengesetz § 43d. Die Haltestellen für den öffentlichen Verkehr sind so zu realisieren, dass sie mit dem 3-spurigen Verkehrsfluss verträglich sind.

Thema 9 Neuer Knoten Flachsacker (7 Anträge):

Die Mitwirkenden gaben hauptsächlich Vorschläge zur Signalisierung und technischen Ausgestaltungen ein, welche grösstenteils in das Projekt übernommen werden können.

Einige Mitwirkende gaben ein, dass der Schwerverkehr weiterhin ausschliesslich über die bestehende Mifa-Kreuzung zu führen sei.

Aus Sicht des Kantons und der Gemeinde Frenkendorf ist die Nutzung der neuen Kreuzung auch von Lastwagen erwünscht, um einen Teil des Verkehrs möglichst direkt vom und zum Anschluss in der Hülften zu führen.

Dies führt zur besseren Verteilung des Lastwagen-Verkehrs, zu kürzere Transportwegen und sichererer Abwicklung von der Gemeindestrasse auf die Kantonsstrasse und umgekehrt.

Thema 15 Inbetriebnahme dreispuriger Notfallbetrieb und Bedarfseinfahrt A22 (7 Anträge):

Mehrere Mitwirkenden schlagen vor, Massnahmen zu prüfen und entsprechend zu planen, damit der Notfallbetrieb nach der Tunnelsperrung der A22 innerhalb von drei Tagen (anstelle von 5 bis 7 Tagen) erfolgen kann.

Schon alleine die Beurteilung des Schadenausmasses und anschliessenden Entscheid zur Einrichtung des dreispurigen Notfallbetriebes beanspruchen 2 Tage.

Anschliessend sind unter Verkehr die geklebten Inseln zu entfernen, provisorische Signalisationen und Markierungen anzubringen sowie provisorische Fussgängerübergänge mit Lichtsignalanlagen einzurichten. Dies beansprucht mindestens 3 Tage.

Eine Inbetriebnahme der temporäre 3-spurige Verkehrsführung kann somit frühestens 5 Tage ab dem Zeitpunkt des Schadenereignisses erfolgen.

5. Mitwirkungseingaben

Text grau hinterlegt = Antrag

Jede Eingabe wird thematisch bzw. nach Abschnitten mit der Zeilennummer referenziert.

5.1. Thema 1 Würdigung Projekt

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
1.	1	Ich bedanke mich für die ausführliche Projektpräsentation. Das Projekt ist ausgewogen. Die Präsentation kam meines Erachtens gut an.	zur Kenntnisnahme
2.	8	Grundsätzlich unterstützen wir das Projekt Rheinstrasse und befindet die Pläne der Mitwirkung für gut.	zur Kenntnisnahme
3.	11	Wir freuen uns sehr, dass das Projekt Umbau Rheinstrasse nun endlich vorangetrieben wird.	zur Kenntnisnahme
4.	13,14,15,16,20,21,22,23,25,28,33,34	Die Rheinstrasse bildet das Rückgrat eines bedeutenden Gewerbegebiets, das zahlreiche Unternehmen, vom regionalen Mittelstand bis hin zu international agierenden Firmen, miteinander verbindet. Hier sind umsatzstarke Unternehmen ansässig, wie das Lackerli Huus, die Swissterminal AG, die Garage Keigel, die Ziegler AG, die Amag AG, die Proietto AG und viele weitere. Einige dieser Firmen operieren weltweit, während alle massgeblich zur regionalen Wirtschaft beitragen. Ihre Geschäftstätigkeit hängt entscheidend von einer zuverlässigen Verkehrsanbindung ab, um sowohl lokale als auch internationale Märkte reibungslos bedienen zu können. Wir begrüssen die Ziele des Projekts und betrachtet den aktuellen Entwurf überwiegend als gelungen. Wir äussern jedoch auch Bedenken und bringt vor allem im Rahmen dieses Mitwirkungsprozesses noch Optimierungsvorschläge ein, die zur Verbesserung des Vorhabens beitragen sollen.	zur Kenntnisnahme

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
5.	24	Die Rheinstrasse ist für den Velo- und Fussverkehr eine wichtige Achse, insbesondere für den Ziel- und Quellverkehr von und zu den Gewerbe- und Wohnnutzungen entlang der Strasse. Die Rheinstrasse muss daher auch für den Veloverkehr sicher und attraktiv gestaltet werden. Im vorliegenden Projekt sehen wir leider nur wenige Bemühungen in diese Richtung, die Strasse bleibt allzu einseitig auf den MIV ausgerichtet.	zur Kenntnisnahme
6.	27,32	Immerhin folgten auf das letzte Mitwirkungsverfahren marginale Verbesserungen.	zur Kenntnisnahme
7.	30	Bei unserem Studium der Projektunterlagen ist uns rasch aufgefallen, dass es sich um ein Strassenprojekt handelt, das sich einseitig am Autoverkehr orientiert. Die gesetzten Ziele (Kapitel 1.2 Ziele, Synthesebericht) werden nur in Teilen erreicht und vor allem dann, wenn es den Autoverkehr betrifft. Besonders beim Lärm erkennen wir, dass das Projekt der Umweltschutzgesetzgebung nicht genügt, geschweige denn dem Anspruch, die Gesundheit der Anwohner:innen zu schützen. Das Projekt ist deshalb in seiner jetzigen Form nicht bewilligungsfähig. Mit Tempo 30 wäre eine kostengünstige und einfach umzusetzende Massnahme vorhanden, die ohne Begründung nicht geprüft oder ergriffen wird.	Der Antrag des Mitwirkenden zur Temporeduktion auf 30 km/h ist im Kapitel 5.11 unter Zeile 59 aufgeführt und vom Tiefbauamt beantwortet.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
8.	31	Wir befürworten nachdrücklich die Erneuerung der Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal, da diese Verkehrsachse für die ansässigen Unternehmen, die auf einen reibungslosen Ablauf ihrer Geschäftsprozesse angewiesen sind, von zentraler Bedeutung ist. Darüber hinaus spielt die Strasse eine wichtige Rolle bei der Erschliessung der umliegenden Gemeinden. Die Bedeutung dieser Verkehrsachse zwischen Liestal und Pratteln reicht jedoch über die unmittelbaren Anrainer hinaus: Staus auf dieser Strecke haben weitreichende negative Auswirkungen auf das gesamte regionale Verkehrssystem. Um Staus zu vermeiden und den Zugang zu den Unternehmen sicherzustellen muss die Rheinstrasse so ausgebaut werden, dass die Mobilitätsbedürfnisse der Unternehmen erfüllt werden und Verkehrsbeeinträchtigungen minimiert bleiben. Eine leistungsfähige Rheinstrasse ist zentral, um die Region wirtschaftlich zu stärken und wettbewerbsfähig zu halten.	zur Kenntnisnahme
9.	31	Das vorgestellte Projekt enthält zahlreiche positive Ansätze, weist jedoch in entscheidenden Bereichen noch erhebliche Schwächen auf. Bei der Überarbeitung muss der Bedeutung der Verkehrsachse zwischen Liestal und Pratteln ein deutlich höheres Gewicht beigemessen werden, während gleichzeitig unnötige Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses vermieden werden sollten.	zur Kenntnisnahme

5.2. Thema 2: Bushaltestellen

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
10.	1	Mit dem Projekt wird unser lang ersehntes Anliegen «Verschieben der Haltestelle Ringwald» erfüllt. Die heutige Situation ist für uns (Liegenschaft Rheinstrasse 125, Liestal) nicht tragbar. Wartende ÖV-Nutzer benutzen unseren Garten und lassen ihren Abfall liegen. Wir hoffen, dass das Projekt zur neuen Lage der Haltestelle nicht mehr geändert wird. Die gleichen Bemerkungen treffen auch für die Liegenschaft Ringwaldstrasse 2, Liestal zu.	Aus geometrischen Gründen der Fahrbahnachse und den Gegebenheiten der Vorplätze und Gartenanlagen ist die projektierte Busbuchtanordnung auf Höhe Ziegler AG beizubehalten.
11.	4	Durch die neue Position der Bushaltestelle befürchte ich erhebliche Beeinträchtigungen der Lebensqualität für meine Familie und mich. Vor allem folgende Punkte bereiten uns Sorgen: 1.) Lärm- und Emissionsbelastung: Die direkte Nähe einer Bushaltestelle führt erfahrungsgemäß zu einer erhöhten Lärmbelastung durch an- und abfahrende Busse sowie durch wartende Passagiere. Zusätzlich befürchten wir eine Zunahme von Abgasen in unserem Garten, der bisher ein Rückzugsort für uns war. 2.) Verminderung der Privatsphäre: Eine Bushaltestelle in unmittelbarer Nähe unseres Gartens könnte unsere Privatsphäre stark einschränken. Insbesondere bei schönem Wetter halten sich Menschen oft lange an Haltestellen auf, was uns das Gefühl der Unruhe und Beobachtung vermitteln könnte. 3.) Wertminderung der Immobilie: Durch die Nähe der Haltestelle befürchten wir eine negative Auswirkung auf den Wert unserer Immobilie. Dies stellt für uns einen erheblichen Nachteil dar. 4.) Fehlende Transparenz bei langfristiger Planung:	Die Autobus AG wird im Verlaufe der nächsten 10 Jahre ihre Fahrzeugflotte sukzessive mit Elektrobusse ersetzen. Die Abgas- und Lärmemissionen durch Busse werden in den nächsten Jahren stark reduziert. Der erwähnte Sichtschutz verläuft entlang der Rheinstrasse und somit entlang der Parzelle 1482, welche im Eigentum des Kantons ist. Zwischen dem neuen Gehweg und der Privatparzelle sind Bäume und eine bestockte Grünfläche geplant. Die Bäume dienen mittelfristig auch als Sichtschutz. Zudem kann der bestehende Sichtschutz auf die Parzellengrenze versetzt werden, womit eine begrünte und eine bauliche Trennung vorhanden sein wird. Derzeit ist die Sicht im Bereich des Buswartehäuschens auf die Privatparzelle gegeben. Mit der neuen Situation wird diese Sicht unterbunden und eine Verbesserung erzielt. Die Details dazu können am anstehenden Landerwerbgespräch vereinbart werden.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
		Letztes Jahr haben wir in gutem Glauben einen Sichtschutz an unserem Grundstück errichtet, da uns damals von offizieller Seite zugesichert wurde, dass in den kommenden zehn Jahren keine Bauarbeiten an der Rheinstrasse stattfinden würden. Hätten wir gewusst, dass solche Bauarbeiten bevorstehen, hätten wir sicherlich andere Entscheidungen bezüglich unserer Grundstücksgestaltung getroffen. Wir möchten Sie noch darauf hinweisen, dass die Bus Haltestelle gegenüber auch keine Einbiegung hat. Uns ist bewusst, dass solche Bauvorhaben meist notwendig sind, um den Verkehr und die Infrastruktur zu verbessern. Dennoch bitte ich Sie eindringlich, unsere Einwände in Ihre Planungen miteinzubeziehen und gegebenenfalls alternative Lösungen zu prüfen, die sowohl die Bedürfnisse der Anwohner als auch die der öffentlichen Verkehrsplanung berücksichtigen.	Die unmittelbare Nähe zu den beiden Haltestellen der Buslinien 80 und 81 haben bezüglich der Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz eine positive Auswirkung auf den Marktwert einer Immobilie. Ein anderer Standort der Bushaltestelle oder eine Fahrbahnhaltestelle sind aus verkehrlichen Gründen und aus Platzgründen nicht möglich. Beschluss TBA: Nach eingehender Prüfung des Antrags können wir diesen nicht in Erwägung ziehen.
12.	8	Die Bushaltestelle vor unserer Liegenschaft wird «Flachsacker» genannt. Wir wünschen einen passenden Namen der neuen Haltestelle wie 2015 in Aussicht gestellt (gemäss Schreiben Bau- und Umweltschutzdirektion vom 02.02.2015)	Gemäss Rücksprache mit dem Amt für Raumplanung (Öffentlicher Verkehr) werden vom Bundesamt für Verkehr (Eingabe Haltestellenamen durch die AutoBus AG, Liestal) keine firmenspezifische Namen bewilligt. Eine Möglichkeit zur Haltestellen- Namensgebung der Firma besteht darin, die heutige Stichstrasse Flachsacker mit vorgängiger Bewilligung der Gemeinde umzubenennen und anschliessend im Grundbuchkataster einzutragen. Die formelle Anfrage an die Gemeinde ist vom Eigentümer der Firma zu stellen. Das BAV bewilligt Haltestellenamen mit offiziellen Strassennamensgebungen. Beschluss TBA:

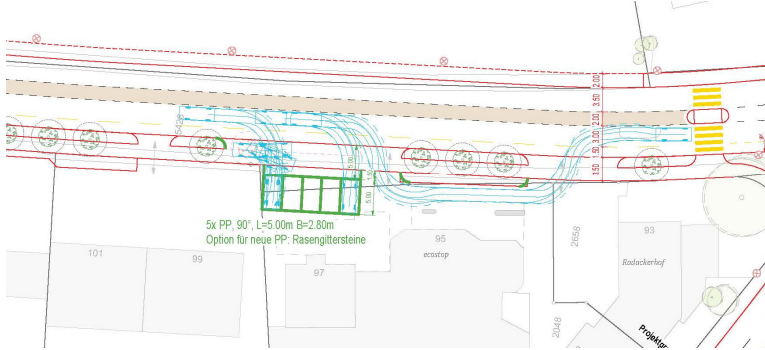
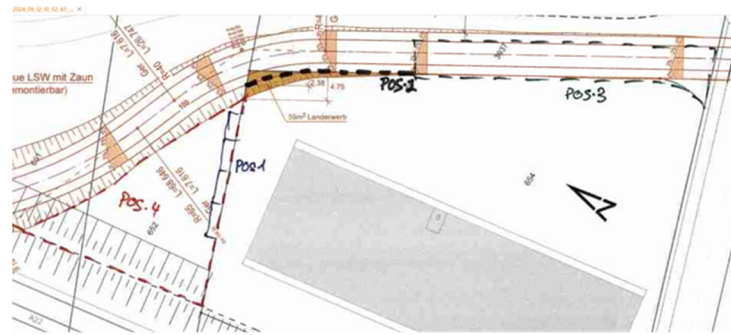
	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
			Eintreten im Sinne der Erwägung. Das Gesuch zur Änderung des Strassennamens ist vom Mitwirkenden bei der Gemeinde einzureichen.
13.	12	Falls die Herstellung der geplanten Bushaltestelle vor der Tankstelle in Fahrtrichtung Liestal-Pratteln die Sicht auf dem bestehenden Totem (Preismast) behindern würde, wäre das Totem gegebenenfalls auf Kosten des Verursachers entsprechend zu versetzen.	Das bestehende Totem liegt im Bereich der geplanten Busbucht. Das Totem wird zulasten Kanton in Richtung Liestal versetzt. Beschluss TBA: Eintreten im Sinne der Erwägung. Der neue Standort wird im freihändigen Landerwerb zusammen mit dem Mitwirkenden festgelegt.
14.	13,14,15,16,20,21,22,23,25,28,31,33,34	Das Projekt sieht die Modernisierung der Bushaltestellen inklusive barrierefreier Einstiege sowie den Bau von Busbuchten vor. Allerdings sind diese Buchten nicht an allen Haltestellen entlang der Rheinstrasse geplant. Während bei den Haltestellen «Flachsacker», «Kittler», «Schönthal», «Ringwald» und «Radacker» (Richtung Pratteln) entsprechende Massnahmen vorgesehen sind, fehlen Busbuchten an wichtigen Stellen, wie bei der Haltestelle «Ebene» in Richtung Liestal sowie bei der Haltestelle «Radacker» in Richtung Liestal. Wir fordern deshalb ein kohärentes und flächendeckendes Busbuchten-Konzept, das an jeder Haltestelle entlang der Rheinstrasse umgesetzt wird. Die Haltestelle «Ebene» liegt an einem verkehrstechnisch kritischen Punkt. Ohne Busbucht würde der Bus, besonders in Stosszeiten, den Verkehrsfluss erheblich behindern. Der geplante Fussgängerübergang könnte zusätzlich zu Staus und Zeitverlusten führen, was die Erreichbarkeit der ansässigen Unternehmen beeinträchtigt. Für die KMU entlang der Rheinstrasse sind solche Verzögerungen problematisch. Ein reibungsloser Verkehrsfluss ist entscheidend, um Kunden, Lieferanten und Mitarbeitende rechtzeitig zu erreichen.	Nach Strassengesetz §43d sind die Haltestellen für den öffentlichen Verkehr so zu realisieren, dass sie mit dem 3-spurigen Verkehrsfluss verträglich sind. Die heutige Fahrbahnhaltestelle «Ebene» Richtung Liestal ist optimal im Siedlungsschwerpunkt gelegen. Aus Platzgründen kann keine Bushaltebucht angeordnet werden. Die nächste Strasseneinmündung (Kornackerstrasse) hinter dem Fahrbahnhof liegt ca. 210 Meter von der Haltestelle entfernt, der kürzere Rückstau hinter dem Fahrbahnhof führt somit nicht zu einem «blockieren» der Strasseneinmündung. Am nachfolgenden Knoten Baslerstrasse ist der Bus und der nachfolgende Fahrzeugpulk vortrittsberechtigt und kann dementsprechend in Richtung Liestal unbeeinträchtigt abfliessen. Bei der projektierten Fahrbahnhaltestelle «Radacker» Richtung Liestal entstehen für den motorisierten Individualverkehr in den Spitzenstunden die gleichen Wartezeiten, unabhängig ob dieser hinter dem Bus auf dem Fahrbahnhof «Radacker» oder vor dem Bus im Rückstau der Zufahrt zum Kreisel Schauenburgerstrasse steht.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
		Fehlende Busbuchten könnten die betriebliche Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen erheblich stören. Als positives Beispiel sollte der Bauplan für die Haltestelle «Schönthal» dienen, der am 21. August vom BUD vorgestellt wurde. Diese Haltestelle zeigt, wie durchdachte und verkehrsfreundliche Planungen aussehen können, die den Verkehrsfluss erhalten und gleichzeitig den Bedürfnissen der Busnutzenden gerecht werden. Ein vergleichbares Konzept sollte daher entlang der gesamten Rheinstrasse angewendet werden.	Die Haltestelle «Radacker» liegt rund 310 Meter vor dem Kreisel Schauenburgerstrasse, welcher zusammen mit dem nachfolgenden Knoten Schild in den Spitzenstunden regelmässig überlastet sind und sich dort längere Rückstaukolonnen bilden. Der Kreisel im ASTRA-Perimeter (Zuständigkeit = Bund) liegt ausserhalb des Projektperimeters. Somit bleibt die dortige Problematik im Kreiselzulauf mit sich langsam bewegenden Rückstaukolonnen unverändert. Mit der Fahrbahnhaltestelle bildet sich während des Haltestellenaufenthalts vor dem Bus eine Lücke, welche die Zufahrt zum Kreisel dann vereinfacht (Bus als Pulkführer). Der dem Bus nachfolgende Verkehr wird zwar während des Haltestellenaufenthalts von ca. 30 Sekunden aufgehalten, kann aber dann dem Bus in die genannte Lücke nachfolgen. Von einer wesentlichen zusätzlichen Beeinträchtigung des Verkehrsflusses durch die projektierte Fahrbahnhaltestelle kann somit nicht gesprochen werden. Die Beeinträchtigung erfolgt überwiegend vom nachfolgenden Kreisel Schauenburgerstrasse her. Beschluss TBA: Nach eingehender Prüfung des Antrags können wir diesen nicht in Erwägung ziehen.
15.	27,32	Der Busbetrieb und die Wartemöglichkeiten werden verbessert, was erfreulich ist. Die aktuellen Metallbänke sind im Sommer sehr heiss und im Winter extrem kalt. <u>Holzbänke</u> reagieren weniger stark auf Temperaturen.	Die Bänke aus verrohrten Chrom-Nickel-Stahl sind robust aber reagieren dementsprechend auf die Temperaturverhältnisse. In der separaten Ausschreibung der Busunterstände Typ Shelter (Velo) sind Kundenwünsche zu den Sitzbänken möglich. Für die Sitzfläche wird wetterresistenten Kambala Holz angefordert. Beschluss TBA: Eintreten im Sinne der Erwägung. Zusammen mit der Beschaffung der Busunterstände werden Sitzbänke aus Holz ausgeschrieben.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
16.	30	An mehreren Haltestellen sind Busbuchten geplant. Diese verbrauchen viel Fläche, welche für andere Zwecke deutlich sinnvoller eingesetzt werden kann. Auf Grund des vergleichsweise lockeren Takts der Busverbindungen der Linien 80 und 81 sind haltende Busse keine übermässige Behinderung für den Autoverkehr. Zudem wird der Vortritt der Busse beim Ausfahren aus der Haltestelle oft nicht beachtet, was die Busse zusätzlich verzögert. Bereits heute ist die Fahrplanstabilität auf dem Abschnitt schlecht, weshalb der umweltfreundliche und effiziente öV bevorzugt werden soll. Wir verlangen deshalb, dass auf Busbuchten verzichtet wird und die Erkenntnisse des Pilotprojekts dazu berücksichtigt werden.	Den Verzicht auf Busbuchten widerspricht dem Strassengesetz § 43d. Die Haltestellen für den öffentlichen Verkehr sind so zu realisieren, dass sie mit dem 3-spurigen Verkehrsfluss verträglich sind. Die Anordnung von ausschliesslich Fahrbahnhalten stören den Verkehrsfluss erheblich. Das erwähnte Pilotprojekt bezieht sich auf die Fahrplanstabilität welche nicht mit dem motorisierten Individualverkehr gewichtet wurde und kann somit nicht mit der Rheinstrasse verglichen werden. Beschluss TBA: Nach eingehender Prüfung des Antrags können wir diesen nicht in Erwägung ziehen.
17.	31	Im Rahmen des Bauprojekts zur Erneuerung der Rheinstrasse ist die Modernisierung der Bushaltestellen, inklusive barrierefreier Einstiege und Busbuchten, vorgesehen. Diese Massnahmen sind jedoch nicht flächendeckend geplant. An kritischen Punkten wie den Haltestellen «Ebene» und «Radacker» in Richtung Liestal fehlen in der Projektplanung Busbuchten, was den Verkehrsfluss ohne Not empfindlich stören würde. Vereinzelte Fahrbahnhaltestellen entlang des gesamten Streckenabschnitts können unmöglich dazu dienen, die Fahrplanstabilität des Busses zu sichern. Vielmehr liegt die Vermutung nahe, dass diese Fahrbahnhaltestellen aus einer politisch motivierten Absicht zur systematischen Behinderung des Autoverkehrs ins Projekt einfliessen. Besonders an der Haltestelle «Ebene» mitsamt der zusätzlich geplanten Fussgängerüberquerung würde der Verkehr unnötig behindert.	Die heutige Fahrbahnhaltestelle «Ebene» Richtung Liestal ist optimal im Siedlungsschwerpunkt gelegen. Aus Platzgründen kann keine Bushaltebuchte angeordnet werden. Die nächste Strasseneinmündung (Kornackerstrasse) hinter dem Fahrbahnhalt liegt ca. 210 Meter von der Haltestelle entfernt, der kürzere Rückstau hinter dem Fahrbahnhalt führt somit nicht zu einem «blockieren» der Strasseneinmündung. Am nachfolgenden Knoten Baslerstrasse ist der Bus und der nachfolgende Fahrzeugpulk vortrittsberechtigt und kann dementsprechend in Richtung Liestal unbeeinträchtigt abfliessen. Bei der projektierten Fahrbahnhaltestelle «Radacker» Richtung Liestal entstehen für den motorisierten Individualverkehr in den Spitzenstunden die gleichen Wartezeiten, unabhängig ob dieser hinter dem Bus auf dem Fahrbahnhalt «Radacker» oder vor dem Bus im Rückstau der Zufahrt zum Kreisel Schauenburgerstrasse steht.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
			Die Haltestelle «Radacker» liegt rund 310 Meter vor dem Kreisel Schauenburgerstrasse, welcher zusammen mit dem nachfolgenden Knoten Schild in den Spitzenstunden regelmässig überlastet sind und sich dort längere Rückstaukolonnen bilden. Der Kreisel im ASTRA-Perimeter (Zuständigkeit = Bund) liegt ausserhalb des Projektperimeters. Somit bleibt die dortige Problematik im Kreiselzulauf mit sich langsam bewegenden Rückstaukolonnen unverändert. Mit der Fahrbahnhaltestelle bildet sich während des Haltestellenaufenthalts vor dem Bus eine Lücke, welche die Zufahrt zum Kreisel dann vereinfacht (Bus als Pulkführer). Der dem Bus nachfolgende Verkehr wird zwar während des Haltestellenaufenthalts von ca. 30s aufgehalten, kann aber dann dem Bus in die genannte Lücke nachfolgen. Von einer wesentlichen zusätzlichen Beeinträchtigung des Verkehrsflusses durch die projektierte Fahrbahnhaltestelle kann somit nicht gesprochen werden. Die Beeinträchtigung erfolgt überwiegend vom nachfolgenden Kreisel Schauenburgerstrasse her. Beschluss TBA: Nach eingehender Prüfung des Antrags können wir diesen nicht in Erwägung ziehen.

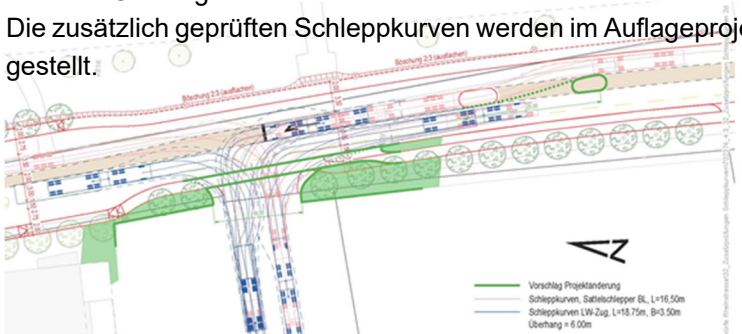
5.3. Thema 3: Parkplätze, Zufahrten

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
18.	1	Probleme sehe ich vor allem in Baumreihen vor Gewerbebetrieben (Bsp: Bäckerei Ziegler). Da muss möglicherweise im Detail noch aufgezeigt werden, wie die Zu- und Wegfahrt weiterhin gewährleistet wird und wie die bestehenden Parkplätze weiter genutzt werden können.	Grundsätzlich sind die bestehenden und bewilligten Parkplätze bei der Bäckerei Ziegler AG für den Kundenverkehr beizubehalten. Beschluss TBA: Eintreten im Sinne der Erwägung. Die rechtwinklig angeordneten Parkfelder ermöglichen eine Zufahrt von beiden Richtungen. 
19.	7	Wir bitten um Klärung folgender entlastender Massnahmen, die durch die A22 Bedarfseinfahrt der Rigo GmbH entstehen:  POS1:	Zu Pos 1: Die vorgeschlagene Ersatzmassnahme auf der Parzelle 652 befindet sich ausserhalb der Bauzone und würde landwirtschaftliche Nutzfläche beanspruchen. Die Standortgebundenheit im öffentlichen Interesse ist nicht gegeben und kann nicht bewilligt werden. Beschluss TBA: Nach eingehender Prüfung des Antrags können wir diesen nicht in Erwägung ziehen. Zu Pos. 2: Mit der Anordnung einer Stützmauer hinter dem Bankett (zusätzlich als Sichtberme im Innenkurvenbereich) im nordöstlichen Bereich der

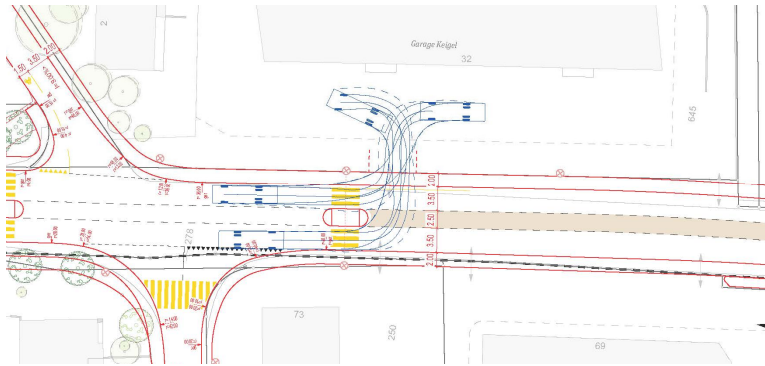
	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
		Bitte prüfen Sie eine Ersatzlandmassnahme für 4 Parkplätze auf der Parzelle 652. POS 2: Bitte prüfen eine Entlastung einer Zwangslandabtretung durch eine Stützmauer. POS3: Bitte prüfen Sie eine mögliche weitere Nutzung eines Teilabschnittes der Parzelle 3937, welcher innert einer festgelegten kurzen Frist geräumt werden muss. Im Moment besteht eine Gebrauchsleihe, die ersten 30m stehen als öffentliche Parkplätze für die Naherholungszone der Ergolz zur Verfügung (Vertrag im Anhang). POS4: Bitte prüfen Sie eine mögliche Landabtretung, oder Gebrauchsleihe des anstossenden Landes von Parzelle 652 an der Grenze zu Parzelle 654 der Rigo GmbH. Ggf. kann die Rigo GmbH eine Dienstbarkeit für den Zugang auf Parzelle 652 über die Parzelle 654 anbieten.	Parzelle verringert sich der Flächenbedarf auf dem Parkplatz von 38 m² auf 12 m²). Die neue Stützmauer befindet sich in der Bauzone. Beschluss TBA: Eintreten im Sinne der Erwägungen. Die beiden Parkfelder im nordöstlichen Ecke der Parzelle können gem. VSS Norm markiert werden. Durch die Anpassung des Rollstuhlparkplatzes kann die Kurve mit einem Kastenwagen befahren werden.  Zu Pos 3: Im Gebrauchsleihevertrag vom 12.09.23 sind die Abstellflächen der Parkplätze geregelt. Der erste Drittel der Parzelle ab der Wölferstrasse dient als öffentlicher Parkplatz für die Nutzer des Naherholungsgebietes. Die Parzelle muss für den Verleiher (Kanton) zu jeder Zeit frei verfügbar sein. Der Gebrauchsleihevertrag ist vor Erstellung der Bedarfseinfahrt anzupassen. Nach eingegangener Information des Verleihers muss der Entlehner die Parzelle innerhalb von 24 Stunden räumen.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
			Mit den projektierten Breiten der Bedarfseinfahrt (3.9 m + 1.5 m) ist neu eine Längsparkierung inkl. Fahrgasse (1.9 m + 3.5 m Breite) anzuordnen. Die Unterhaltszufahrt zu den Parzellen 651 und 652 muss zwingend über den Parkplatz der Parzelle 654 möglich sein und ist mit einer Dienstbarkeit zu regeln. Beschluss TBA: Eintreten im Sinne der Erwägungen. Zu Pos 4: Die Parzelle 652 liegt ausserhalb der Bauzone. Auf eine Landabtretung oder eine Gebrauchsleihe für Parkplätze kann nicht eingetreten werden, weil die Standortgebundenheit im öffentlichen Interesse nicht gegeben ist. Beschluss TBA: Nach eingehender Prüfung des Antrags können wir diesen nicht in Erwägung ziehen.
20.	13,14,15,16,20,21,22,23,25,28,31,33,34	Das Projekt sieht eine umweltfreundliche Aufwertung der Rheinstrasse vor, einschliesslich eines neuen Gestaltungs- und Begrünungskonzepts, das die Pflanzung von mindestens 190 Bäumen und die Schaffung zusätzlicher Grünflächen umfasst. Für die lokal ansässigen KMU ist es von entscheidender Bedeutung, dass diese Massnahmen nicht zu Einschränkungen bei den Zufahrten zu ihren Grundstücken oder bei den vorhandenen Parkflächen führen. Die Rheinstrasse bleibt eine zentrale Verkehrsader, die für den reibungslosen Betriebsablauf sowie die Erreichbarkeit von Kunden und	Bei den projektierten neuen Bäumen im Privatland handelt es sich nicht um «Pflichtbäume» gem. UVB (Umweltverträglichkeitsbericht) und können nicht verfügt werden. Grundsätzlich wurden in der Standortbestimmung der Bäume im Privatland die Zufahrten und Parkmöglichkeiten berücksichtigt. Separate gemeldete Konflikte während dem freihändigen Landerwerb werden geprüft und Optimierungen oder Verzicht der Bäume im Privatland werden ins Projekt aufgenommen. Beschluss TBA: Eintreten im Sinne der Erwägungen.

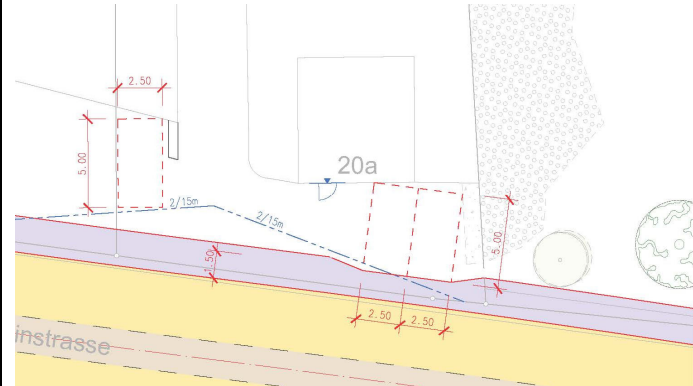
	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
		Lieferanten an dieser für das Gewerbe bedeutenden Verkehrsader unerlässlich ist. Auch wenn wir uns nicht gegen das Begrünungskonzept und die bessere Erschliessung für die Fussgänger und den Langsamverkehr wehren, darf es nicht auf Kosten der Erreichbarkeit der Unternehmen umgesetzt werden. Zufahrten und Parkmöglichkeiten müssen uneingeschränkt erhalten bleiben, da jede Beeinträchtigung sich unmittelbar auf die betriebliche Effizienz und die Kundenfrequenz auswirken könnte. Ein ausgewogener Kompromiss zwischen den ökologischen und verkehrspolitischen Zielen des Projekts und den wirtschaftlichen Bedürfnissen der ansässigen Unternehmen ist daher unabdingbar.	
21.	14	Wir lassen Ihnen ergänzend zu unserem Mitwirkungsschreiben im Anhang einige Planskizzen zukommen, auf denen wir die folgenden Problematiken für einzelne, spezifische Gewerbetriebe wie folgt eingetragen haben: - Zu- und Wegfahrten. - Wegfall Parkplätze. Bitte beachten Sie, dass die angehängten Dateien keinen Anspruch auf Vollständigkeit haben. Wir bitten Sie sinngemäss alle Liegenschaften im Projektperimeter zu überprüfen.	Im Bauprojekt Entwurf der Mitwirkung wurden grundsätzlich die bestehenden Zu- und Wegfahrten sowie bestehenden Parkplätze übernommen. Skizze 1 (Höhe Kornackerstrasse): Die dargestellten Bäume auf Privatreal wurden dem Quartierplan Bärenfels entnommen und werden nur realisiert, falls der Quartierplan umgesetzt wird (Realisierung durch Quartierplan). Skizze 2 (Höhe Baslerstrasse / Ringstrasse): Diese Zufahrten wurden berücksichtigt. Skizze 3 (Höhe Trülliweg): Zur Gewährleistung der Kundenparkplätze wird der Gehweg lokal verschmälert. Skizze 4 (Höhe Haltestelle Schönthal): Die geplanten Bäume wurden aus dem privaten Bauvorhaben übernommen. Die Grünrabatte passt sich an dieses Bauvorhaben an und wird nur realisiert, wenn dieses umgesetzt wird. Die zweite skizzierte Zufahrt liegt nicht an dieser Stelle, die bestehende Zufahrt wird weiterhin gewährleistet. Skizze 5 (Höhe Frenkendörferstrasse): Optimierungen wurden geprüft und werden ins Projekt aufgenommen.

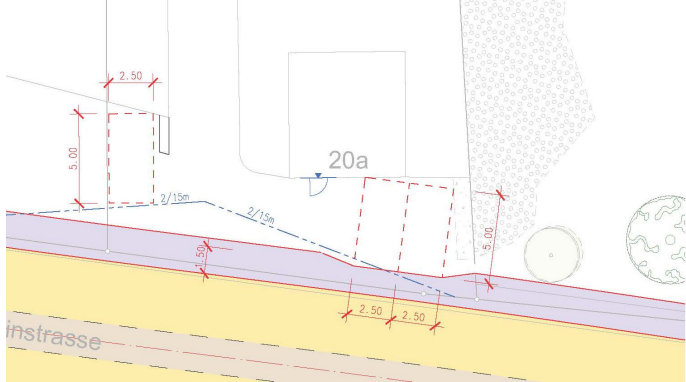
	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
			Skizze 6 (Knoten Kittler): Die Zufahrt zur Coop Tankstelle entspricht dem Bestand. Bei der Zufahrt zur SABAG wurden die bereits vorhandenen Rabatten berücksichtigt. Die Befahrbarkeit und allfällige Optimierungen werden nochmals geprüft. Beschluss TBA: Teilweise Eintreten im Sinne der Erwägungen.
22.	17	Anpassung der Planung für die Zu- und Wegfahrt von Anhängerzügen bis zu 18.75 Meter: In der zur Mitwirkung aufgelegten Planung werden bei den wichtigsten Knoten die Schleppkurven für Lastwagen bis zu einer Länge von 16.50 Meter dargestellt. Bei der Einspurstrecke zum Abzweiger in den Werkhof auf dem Plan Nr. 4/5 sind jedoch keine Schleppkurven dargestellt, es ist daher nicht klar, ob diese Planung für die genutzten Fahrzeuge ausreichend ist. Hinzu kommt, dass wie erwähnt auch Anhängerzüge mit einer Gesamtlänge von 18.75 Meter und 3.50m Breite sowie einem Überhang von 6.00m einsetzen, welche regelmässig zum Werkhof fahren (<i>Sonderbewilligung siehe Beilage</i>). Entsprechend müssen die Strassenverhältnisse auch auf diese Grösse ausgelegt sein. Dies führt zu folgenden Überlegungen: Wir gehen davon aus, dass die geplante massiv verkleinerte Ein- bzw. Ausfahrt zum Werkhof zu erheblichen Verkehrsproblemen führen würde. Heute hat die Zufahrt eine Breite von rund 34 Meter und ermöglicht es so, dass Fahrzeuge und insbesondere Lastwagen aus beiden Fahrtrichtungen kommend in den Werkhof einfahren können, auch wenn bereits ein anderes Fahrzeug in der Einfahrt steht. Mit der massiv verkleinerten Einfahrt, welche gemäss Vermessung im Plan noch gerade 13.3 Meter betragen würde (vgl. Abbildung unten), wäre dies nicht mehr möglich.	Breite der Ein- und Ausfahrt: Damit alle Begegnungsfälle (inkl. Anhängerzug gemäss Sonderbewilligung) möglich sind, werden Optimierungen ins Projekt aufgenommen. Die Zufahrt wird auf 16 Meter Breite angepasst, ergänzend werden die Rabatten und die Gehwegüberfahrt angepasst, damit ein spurgeetreues Rechtseinmünden in die Rheinstrasse möglich wird (Verbesserung gegenüber heute). Eine zusätzliche Aufweitung ist nicht erforderlich und würde sich nachteilig auf die Sicherheit der Fussgänger auf dem Gehweg auswirken. Die zusätzlich geprüften Schleppkurven werden im Auflageprojekt dargestellt.  Gehwegüberfahrt: Die Randabschlüsse im Bereich der Überfahrt werden verstärkt ausgeführt, um die Dauerhaftigkeit aufgrund der Belastungen zu verbessern.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
		 Ein in der Ein- bzw. Ausfahrt stehendes Fahrzeug würde künftig die Einfahrt weiterer Fahrzeuge verhindern und so insbesondere in Fahrtrichtung Liestal einen Rückstau auf der Rheinstrasse verursachen. Dies gilt es zu vermeiden und die Ein- bzw. Ausfahrt bei einer Breite von mindestens 25 Meter zu belassen. Dies kann bspw. erreicht werden, indem auf den linkerhand geplanten sehr kleinen und isolierten Grünstreifen verzichtet wird. Im Zusammenhang mit der Trottoirüberfahrt ist zudem zu beachten, dass die wohl zu erstellenden Randabschlüsse durch die vielen teils schwer beladenen Lastwagenfahrten besonders stark beansprucht werden. Dies sollte bei der Planung und gegebenenfalls bei der Materialauswahl berücksichtigt werden. Wir können für diese Beanspruchung im gesetzlich zulässigen Rahmen keine Verantwortung übernehmen. Weiter muss davon ausgegangen werden, dass die in Fahrtrichtung Frenkendorf vorgesehene Länge der Einspurstrecke von 35.3 Metern, ab Verkehrsinsel gemessen (vgl. Abbildung oben), wohl bereits für gewöhnliche Lastwagen, aber vor allem für Anhängerzüge von bis zu 18.75 Meter nicht genügen wird, um die Fahrspur für den nachfolgenden Verkehr vollständig freizugeben. Dies umso mehr, als dass der Mehrzweckstreifen nur eine Breite von 3 Metern aufweist. Wenn die Strasse nicht vollständig freigegeben werden kann, kommt es	Länge Aufstellfläche Linksabbieger: Die Mittelinsel wird um ca. 25 Meter zurückverschoben, zudem wird die Geometrie der Mittelinsel optimiert, damit die Ausfahrt auf die Linksabbiegespur verbessert wird. Mit dieser Optimierung können sich beispielsweise zwei Sattelschlepper spurgetreu aufstellen, ohne die Fahrspur Richtung Pratteln zu blockieren. In diesem Abschnitt liegt für Linksabbieger eine Verkehrsqualitätsstufe A vor, was ca. 4 Sekunden Wartezeit entspricht. Somit wird die Situation verkehrlich als wenig Problematisch beurteilt. Beschluss TBA: Teilweise Eintreten im Sinne der Erwägungen.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
		auch hier -insbesondere wenn bereits ein anderes Fahrzeug in der Einfahrt steht - zu Rückstaus und langen Wartezeiten. Dies kann am ehesten verhindert werden, indem die Einspurstrecke verlängert (auf mind. 50 Meter) und die geplante Verkehrsinsel in Richtung Liestal zurückverschoben wird.	
23.	29	Unsere beiden Standorte sind die Hauptstandorte im Kanton Basel-Land für die von uns vertretenen Marken Renault und Dacia (Füllinsdorf) und Alfa Romeo, Fiat und Jeep (Frenkendorf). An diese Standorte werden alle Neuwagen zum Verkauf und alle Ersatzteile für die Wartung und den Unterhalt dieser Marken angeliefert. Ebenso werden diese Standorte von den Kunden für alle Serviceleistungen für die Fahrzeuge dieser Marken intensiv frequentiert. Und am Standort Frenkendorf betreiben wir eine öffentliche Tankstelle. Diese einzelnen Betriebsbereiche führen an beiden Standorten zu einer hohen Frequenz von täglichen Zu- und Wegfahrten zu unseren Standorten. Und mehrmals wöchentlich werden mit LKW's die Neufahrzeuge angeliefert. Es ist daher von grösster Wichtigkeit, dass alle bestehenden Zufahrten zu unseren beiden Standorten in der heutigen Form beibehalten werden. Aus den Planunterlagen ist nicht ersichtlich, dass das auch so geplant ist. 	Die vom Mitwirkenden in der Planbeilage vermerkten bestehenden Zufahrten wurden im Bauprojekt-Entwurf in der heutigen Form und Funktionalität beibehalten. Die angeordnete Fussgängerquerung mit Mittelinsel lässt auch bei der nächstgelegene Ein- und Ausfahrt die Befahrbarkeit mit Lastwagen zu.  Gem. Rücksprache mit dem Mitwirkenden erfolgen die Fahrzeuglieferungen mit Sattelschlepper aus Richtung Liestal. Der Sattelschlepper hält für ca. 5 Minuten auf dem Gehweg entlang der Parzelle 645, damit die Fahrzeuge entladen und einzeln auf die Parzelle 645 gefahren werden. Die Zufahrten sind somit für Personenwagen und nicht für Lastwagen dimensioniert und werden nicht ausgebaut. Beschluss TBA: Kenntnisnahme

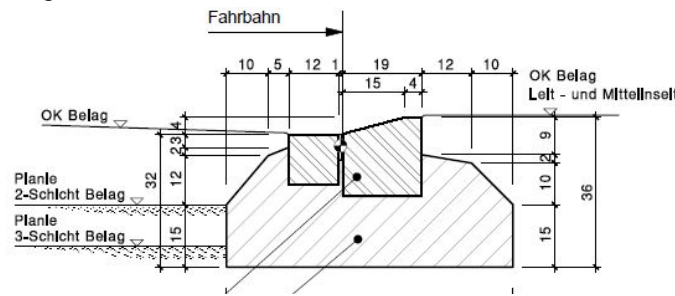
5.4. Thema 4: Gehwege

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
24.	2,6,9	Wir sind die Inhaber der Rheinstrasse 20-22. Wie auch schon mündlich mitgeteilt, sehen wir nicht ein, wieso man beidseitig ein Trottoir von 2 Metern erstellt. Wie Sie auf dem Plan schon sehen, greift es in unser Grundstück.  Wir und alle die darauf das Geschäft haben, brauchen die Zufahrt ohne Absätze für Lieferanten und Kunden! Der Gehweg wird auf dem Trülliweg hinter der Rheinstrasse rege genutzt. Was wiederum auch zur Sicherheit der Fussgänger führt!	Ein Gehweg ist notwendig (u.a. auch wegen der Verbindung zur Bushaltestelle Schönthal). Die Regelbreite beträgt 2,0 Meter. Mit Rücksprache der Gemeinde, welche für das Fusswegnetz zuständig ist, kann auf kurzen Abschnitten der Gehweg auf 1,5 Meter verschmälert werden. Damit die beiden Parkplätze vor der Textilreinigung ohne Einschränkung weiter benutzt werden können, wird der Gehweg örtlich auf 1,5 Meter verschmälert.  Die Ausbildung des Randabschlusses mit leichtem Anschlag gemäss Typenplänen des Tiefbauamtes stellt sicher, dass dieser einerseits überfahrbar ist und gleichzeitig den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) entspricht. Beschluss TBA: Teilweise Eintreten im Sinne der Erwägungen.
25.	3,5	Wir brauchen die Parkplätze vor unserem Haus für die Kundschaft und Lieferanten. Deshalb bitten wir Sie, kein Trottoir zu machen.	Ein Gehweg ist notwendig (u.a. auch wegen der Verbindung zur Bushaltestelle Schönthal). Die Regelbreite beträgt 2,0 Meter.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
			Mit Rücksprache der Gemeinde, welche für das Fusswegnetz zuständig ist, kann auf kurzen Abschnitten der Gehweg auf 1,5 Meter verschmälert werden. Damit die beiden Parkplätze vor der Textilreinigung beim Haus Nr. 20 ohne Einschränkung weiter benutzt werden können, wird der Gehweg örtlich auf 1,5 Meter verschmälert. Die Parkplätze vor dem Haus Nr. 22 werden durch den neuen Gehweg nicht tangiert.  Beschluss TBA: Teilweise Eintreten im Sinne der Erwägungen.
26.	13,14,15,16,20, 21,22,23,25,28, 33,34	Zudem sollen an einigen Orten neue Trottoirs erstellt werden, obwohl dort auch in Zukunft kein Fussgängerverkehr sein wird. Für die lokal ansässigen KMU ist es von entscheidender Bedeutung, dass diese Massnahmen nicht zu Einschränkungen bei den Zufahrten zu ihren Grundstücken oder bei den vorhandenen Parkflächen führen.	In Zukunft ist mit noch mehr Fussgängerverkehr infolge Neuüberbauungen (Quartierpläne) und Siedlungsverdichtung auf beiden Seiten der Rheinstrasse zu rechnen, welche auch eine wichtige Erschliessungsfunktion zu den Bushaltestellen haben. Die Einfahrten über die Gehwege werden überfahrbar ausgestaltet und die Mindestsichtweiten bereitgestellt. In Konflikt mit Parkflächen werden die Gehwegbreiten in kurzen Abschnitten auf 1,5 Meter reduziert.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
			Beschluss TBA: Eintreten im Sinne der Erwägungen.
27.	30	Für den Fussverkehr sind verhältnismässig schmale Trottoirs vorgesehen, die nicht attraktiv sind. Für den Auto- und Lastwagenverkehr hingegen werden gute bis sehr gute Bedingungen geschaffen. Die Trottoire sind mit 2 m eher schmal, angesichts der vielen Autos und Lastwagen und des hohen Tempos. Entlang von schnellem Auto- und Lastwagenverkehr zu laufen, ist so mindestens unangenehm.	Die Regelbreite für Gehwege innerorts entlang von Hauptverkehrsstrassen mit signalisierter Geschwindigkeit von 50 km/h beträgt 2,0 Meter. Die Gehwege verlaufen hauptsächlich entlang der Vorplätze und offenen Gelände (Wiese, Acker). Im Abschnitt Ringwald-Schauenburgerkreisel lassen es die Platzverhältnisse zu, dass zwischen der Strasse und dem westlichen Gehweg einen Grünstreifen angeordnet werden kann. Baumgruppen entlang der Gehwege verbessern die Aufenthaltsqualität. Insgesamt werden die neuen Gehwege attraktiver ausgestaltet. Gemäss Strassengesetz §43d ist die geforderte Strassenbreite festgehalten: <i>«Ab dem Knoten Rheinstrasse/Wölferstrasse südwärts bis zum Kreisel Schauenburgstrasse hat die Fahrbahn eine Gesamtbreite von mindestens 9 Metern einzuhalten».</i> Beschluss TBA: Nach eingehender Prüfung des Antrags können wir diesen nicht in Erwägung ziehen.

5.5. Thema 5: Fussgängerquerungen, Mittelinseln

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
28.	10	Gibt es einen zwingenden Grund, weshalb die «Stolperfallen» bei den Fussgängerstreifen zwingend eingebaut werden müssen? Für gehbeeinträchtigte Menschen (wie mich) ist das nämlich nicht ganz ohne. Wäre es nicht möglich, dieses Problem mit grossen kugelförmigen Betonelementen, grossen schweren Blumenkübeln oder Pollern, versenkbar oder fix, zu lösen, die wären im Notfall nämlich auch rascher und kostengünstiger beseitigt?	Um das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) einhalten zu können wird bei allen Fussgängerstreifen und Fussgängerquerungen ein abgeschrägter Stein von 13-16 cm Breite und 4 cm Niveaudifferenz eingebaut.  Diese Randabschluss-Anordnung ist für Menschen mit Sehbehinderung spürbar und für Personen mit Rollstuhl oder mit Rollator überwindbar. Beschluss TBA: Wird umgesetzt. Bei den Fussgängerstreifen und Fussgängerquerungen werden im Bereich des Mehrzweckstreifens Mittelinseln angeordnet. Bei den Mittelinseln wird ebenfalls ein abgeschrägter Stein von 13-16 cm Breite und 4 cm Niveaudifferenz eingebaut. Die Mittelinseln werden mit beidseitig erhöhten Inselköpfen und reflektierenden Inselstutzpfosten ausgebildet. Beschluss TBA: Nach eingehender Prüfung des Antrags können wir diesen nicht in Erwägung ziehen.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
29.	30	Leider sind nur wenige gesicherte Querungsmöglichkeiten für Fussgänger:innen im Projektperimeter. Durch die hohe Geschwindigkeit der Fahrzeuge ist ausserdem das Queren trotz Mittelstreifen nicht für alle Personen sicher. Zwischen den Knoten Basler-/Ringstrasse und Kittler sind keinerlei vortrittsberechtigte Querungen für Fussgänger:innen vorgesehen. Gerade für Kinder, ältere und beeinträchtigte Menschen ist damit die Trennung gleich wie heute. Die geplanten Inseln sind ein ungenügender Ersatz für eine sichere Querungsstelle. Bei Tempo 50 in der Mitte des vorbeirauschenden Auto- und Lastwagenverkehrs zu stehen, ist für viele nicht zumutbar.	Die Anzahl der markierten Fussgängerquerungen wurde mit der Polizei festgehalten. Damit Fussgängerstreifen vom Autofahrer akzeptiert werden, muss der Übergang eine bestimmte Mindestfrequenz aufweisen. Fussgängerstreifen werden bei den Lichtsignalanlagen, Bushaltestellen und höher frequentierten Übergängen bei der Baslerstrasse und Frenkendörferstrasse angeordnet. Zwischen den Knoten Basler-/Ringstrasse und Kittler sind die Frequenzen der Fussgängerquerungen untergeordnet. Nicht markierte Fussgängerquerungen werden sicherheitstechnisch gleich ausgebildet wie Fussgängerstreifen (Anhaltesichtweiten für 50 km/h innerorts und Beleuchtung, so dass das Queren für alle Personen sicher ist). Beschluss TBA: Nach eingehender Prüfung der Anträge können wir diese nicht in Erwägung ziehen.

5.6. Thema 6: Radstreifen, Veloverkehr

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
30.	2,6,9	Was uns zum zweiten Punkt führt; dem Vorgesehenen Veloweg, der Ebenfalls nicht weit weg von der Rheinstrasse, hintenrum mit viel Platz und wenig Verkehr und mehr Sicherheit für die Velofahrer, führt!	Wo es die Platzverhältnisse zulassen, werden abschnittsweise Radstreifen zur Ergänzung des kantonalen Radroutennetzes angeordnet. Die sinnvollen Ergänzungen befinden im Abschnitt Radroutenquerung Baslerstrasse-Neue Kreuzung Flachsackerstrasse als Anschluss der Gewerbegebiete für Pendler sowie im Abschnitt Ringwald-Radacker für die Bewohner der Quartiere.
31.	24	Das Fehlen einer durchgehenden Veloinfrastruktur, z.B. in Form durchgehender, breiter Velostreifen. Die Baslerstrasse und Ringstrasse fungieren als wichtige Querungsspannen zwischen Frenkendorf und Füllinsdorf einerseits und den beiden Nord-Süd-Veloachsen. Eine sichere Querung der Rheinstrasse ist vorliegend nicht gegeben, insbesondere nicht für	Die Radstreifen werden dort vorgesehen, wo ein konkreter Bedarf besteht, der notwendige Platz vorhanden ist und keine räumlich nahe Alternativen vorhanden sind. In unmittelbarer Nähe der Rheinstrasse verläuft parallel eine komfortable kantonale Radroute auf der Tunnelüberdeckung Schönthal (Parkweg), welche an mehreren Stellen an die Rheinstrasse angebunden ist und als örtliche Hauptachse für den Veloverkehr im Perimeter Rheinstrasse dient. Zudem gibt es im Ergolzthal zwei weitere ortsnahe kantonale Radrouten (entlang SBB sowie via Ergolz-/ Fraumattstrasse), welche einen Grossteil des regionalen Veloverkehrs bedienen. Beschluss TBA: Nach eingehender Prüfung des Antrags können wir diesen nicht in Erwägung ziehen. Bei der Kreuzung Basler-/ Ringstrasse kann im Schatten der vorhandenen Fussgängerstreifen-Mittellinien gequert werden (v.a. Richtung Frenkendorf) oder die ganz unsicheren Velofahrenden können ohne grosse Umwege das Velo über einen der Fussgängerstreifen stossen.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
		weniger sichere Velofahrende. Der Mittelstreifen, der auch von abbiegenden Motorfahrzeugen mitbenutzt würde, bietet schlicht zu wenig Orientierung und Sicherheit. Der geplante Bypass beim Kreisel Liestalerstrasse ist nicht velogericht. Auch dieser Knoten hat für den Veloverkehr (Verbindung der beiden Nord-Süd-Velorouten, Verbindung der beiden Dörfer, Ziel-/Quellverkehr Rheinstrasse) eine wichtige Bedeutung. Sowohl bei der Ein- als auch bei der Ausfahrt des Kreisels brächte der geplante Bypass zusätzliche gefährliche Konfliktpunkte. Zur gewünschten Verflüssigung des Busverkehrs müssen daher andere Lösungen gefunden werden.	Beschluss TBA: Nach eingehender Prüfung des Antrags können wir diesen nicht in Erwägung ziehen. Der Kreisel Liestalerstrasse hat für den Veloverkehr keine massgebliche Bedeutung. Für die Nord-Süd-Richtung steht der kantonale Radweg auf der Tunnelüberdeckung Schönthal (Parkweg) zur Verfügung mit mehreren Anbindungen zur Rheinstrasse. Die Verbindung zwischen Füllinsdorf und Frenkendorf ist in erster Linie über den Parkweg und Niederschönthalstrasse gewährleistet. Generell ist der Veloverkehr nicht "aktiv" unmittelbar über einen Autobahnanschluss-Knoten zu führen. Beschluss TBA: Nach eingehender Prüfung des Antrags können wir diesen nicht in Erwägung ziehen.
32.	27,32	Ein durchgehender Velostreifen erscheint uns unverzichtbar. Eine Velofahrt nach Liestal gleicht sonst noch immer einem Hindernisparcours!	Die Radstreifen werden dort vorgesehen, wo ein konkreter Bedarf besteht, der notwendige Platz vorhanden ist und keine räumlich nahe Alternativen vorhanden sind. In unmittelbarer Nähe der Rheinstrasse verläuft parallel eine komfortable kantonale Radroute auf der Tunnelüberdeckung Schönthal (Parkweg), welche an mehreren Stellen an die Rheinstrasse angebunden ist und als örtliche Hauptachse für den Veloverkehr im Perimeter Rheinstrasse dient. Zudem gibt es im Ergolzthal zwei weitere ortsnahe kantonale Radrouten (entlang SBB sowie via Ergolz-/ Fraumattstrasse), welche einen Grossteil des regionalen Veloverkehrs bedienen. Beschluss TBA:

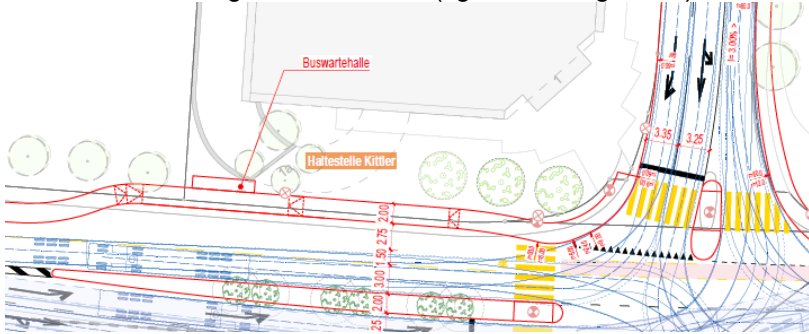
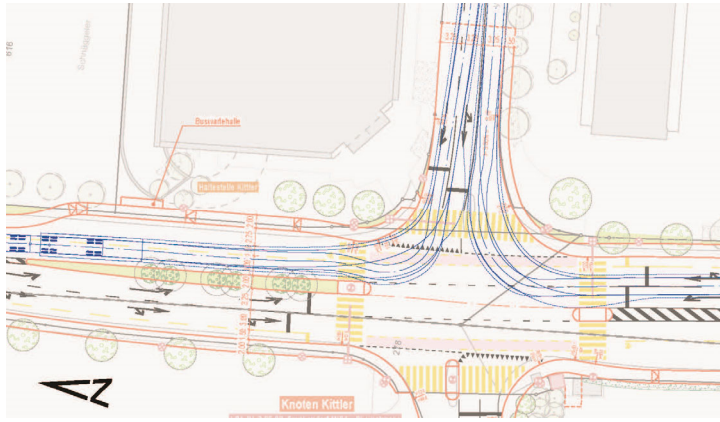
	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
			Nach eingehender Prüfung des Antrags können wir diesen nicht in Erwägung ziehen.
33.	30	Gemäss § 43d Abs. Strassengesetz ist den Bedürfnissen des Langsamverkehrs Rechnung zu tragen. Dies sehen wir im vorliegenden Projekt höchstens teilweise erfüllt. Der Langsamverkehr, speziell der Veloverkehr erhält keinen eigenen und geschützten Raum auf der erneuerten Rheinstrasse.	In unmittelbarer Nähe der Rheinstrasse verläuft parallel eine komfortable kantonale Radroute auf der Tunnelüberdeckung Schönthal (Parkweg), welche an mehreren Stellen an die Rheinstrasse angebunden ist und als örtliche Hauptachse für den Veloverkehr im Perimeter Rheinstrasse dient. In erster Linie werden Velomassnahmen auf kantonalen Radrouten realisiert oder dort, wo keine kleinräumig nahe Alternative zur Verfügung steht und ein hoher Bedarf für eigene Massnahmen besteht. Dies sehen wir im vorliegenden Projektperimeter nur teilweise als notwendig an. Sinnvollen Ergänzungen zum bestehenden kantonalen Radroutennetz befinden im Abschnitt Radroutenquerung Baslerstrasse-Neue Kreuzung Flachsackerstrasse als Anschluss der Gewerbegebiete für Pendler sowie im Abschnitt Ringwald-Radacker für die Bewohner der Quartiere. Beschluss TBA: Nach eingehender Prüfung des Antrags können wir diesen nicht in Erwägung ziehen.
34.	30	Entlang der Rheinstrasse soll eine durchgängige und sichere Veloinfrastruktur geprüft werden.	Die Radstreifen werden dort vorgesehen, wo ein konkreter Bedarf besteht, der notwendige Platz vorhanden ist und keine räumlich nahe Alternativen vorhanden sind. In unmittelbarer Nähe der Rheinstrasse verläuft parallel eine komfortable kantonale Radroute auf der Tunnelüberdeckung Schönthal (Parkweg), welche an mehreren Stellen an die Rheinstrasse angebunden ist und als örtliche Hauptachse für den Veloverkehr im Perimeter Rheinstrasse dient.

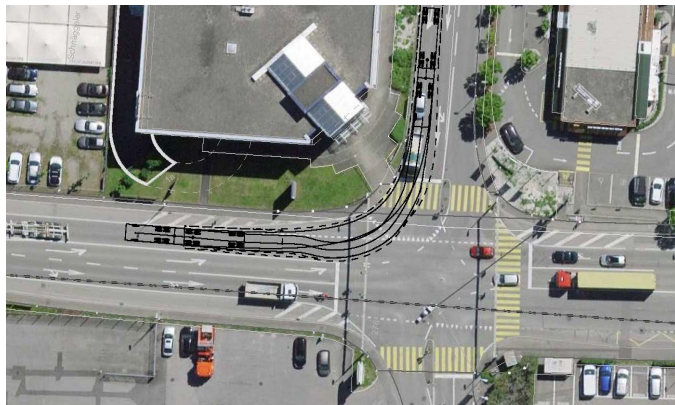
	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
		Beim Knoten Basler-/Ringstrasse wird die Rheinstrasse von einer kantonalen Radroute gekreuzt. Dennoch ist keinerlei durchgängige Veloführung erkennbar. Das verunmöglicht weniger geübten Velofahrenden das sichere Queren der Rheinstrasse. Wir fordern eine sichere, durchgängige und den Anforderungen der kantonalen Radroute genügende Querungsmöglichkeit für Velofahrende beim Knoten Basler-/Ringstrasse. Der Bypass beim Kreisel Liestalerstrasse ist für Velofahrende nicht sicher. Die Spurreduktion nach dem Bypass und der Kreisel selbst sind für Velofahrende, besonders angesichts der Geschwindigkeiten der Autos, nicht geeignet. Wir fordern, dass der Kreisel Liestalerstrasse insgesamt für Velofahrende sicher gestaltet wird.	Zudem gibt es im Ergolzthal zwei weitere ortsnahe kantonale Radrouten (entlang SBB sowie via Ergolz-/ Fraumattstrasse), welche einen Grossteil des regionalen Veloverkehrs bedienen. Beschluss TBA: Nach eingehender Prüfung des Antrags können wir diesen nicht in Erwägung ziehen. Bei der Kreuzung Basler-/ Ringstrasse kann im Schatten der vorhandenen Fussgängerstreifen-Mittelinseeln gequert werden (v.a. Richtung Frenkendorf) oder die ganz unsicheren Velofahrenden können ohne grosse Umwege das Velo über einen der Fussgängerstreifen stossen. Beschluss TBA: Nach eingehender Prüfung des Antrags können wir diesen nicht in Erwägung ziehen. Der Kreisel Liestalerstrasse hat für den Veloverkehr keine massgebliche Bedeutung. Für die Nord-Süd-Richtung steht der kantonale Radweg auf der Tunnelüberdeckung Schönthal (Parkweg) zur Verfügung mit mehreren Anbindungen zur Rheinstrasse. Die Verbindung zwischen Füllinsdorf und Frenkendorf ist in erster Linie über den Parkweg und Niederschönthalstrasse gewährleistet. Generell ist der Veloverkehr nicht "aktiv" unmittelbar über einen Autobahnanschluss-Knoten zu führen. Beschluss TBA: Nach eingehender Prüfung des Antrags können wir diesen nicht in Erwägung ziehen.

5.7. Thema 7: Mehrzweckstreifen

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
35.	12	Auch über die gesamte Fläche des Mehrzweckstreifens dürfen keine Hindernisse gebaut werden (<i>im Bereich Tankstelle</i>).	Die beiden Fussgängermitteinseln sind vor der Einfahrt und nach der Ausfahrt der Tankstelle angeordnet und stellen keinen Konflikt mit den Schleppkurven dar. Beschluss TBA: Nach eingehender Prüfung des Antrags können wir diesen nicht in Erwägung ziehen.
36.	13,14,15,16,20, 21,22,23,25,28, 31,33,34	Es ist zudem richtig, dass der Mehrzweckstreifen in der Mitte der Rheinstrasse nicht als Grünfläche geplant ist, da dies den Zugang zu Gewerbeflächen erheblich einschränken und die Strasse für überbreite Transporte unbrauchbar machen würde.	zur Kenntnisnahme
37.	13,14,15,16,20, 21,22,23,25,28, 33,34	Derzeit ist die durchgängige Dreispurigkeit nur zwischen dem Knoten Mifa und dem Knoten Schild geplant. Im ersten Abschnitt der Rheinstrasse zwischen der Brücke Hülften und dem Knoten MIFA soll die Rheinstrasse nur zweispurig geführt werden. Mit dem Knoten Flachsacker, der neu geschaffen wird, wird die Rheinstrasse dort neuen (vor allem Schwerverkehr) aufnehmen müssen. Um einen bestmöglichen Verkehrsfluss gewährleisten zu können, sollte die Rheinstrasse bereits ab diesem Knoten (<i>neuer Knoten Flachsacker</i>) dreispurig ausgestaltet werden. Der Abschnitt Hülftenbrücke bis Knoten Flachsacker kann zweispurig bleiben.	Gemäss Strassengesetz §43d ist der Abschnitt für die geforderte Strassenbreite für den dreispurbetrieb im Notfall festgehalten: « <i>Ab dem Knoten Rheinstrasse/Wölferstrasse südwärts bis zum Kreis Schauenburgstrasse hat die Fahrbahn eine Gesamtbreite von mindestens 9 Metern einzuhalten</i> ». Ein zusätzlicher Mehrzweckstreifen als dritte Fahrspur hätte in diesem Abschnitt keine Funktion, da beidseitig der Rheinstrasse die Gewerbebezonen rückwärtig erschlossen sind. Bei einer evtl. späteren Gewerbeüberbauung auf den Parzellen 369 und 370 (Swissterminal AG) sind diese wie heute rückwärtig über die Flachsackerstrasse zu erschliessen. Beschluss TBA: Nach eingehender Prüfung des Antrags können wir diesen nicht in Erwägung ziehen.

5.8. Thema 8 Knoten Kittler

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
38.	17	Im Industriegebiet Wölfer, Frenkendorf, besteht zudem noch ein weiterer Standort von uns, an welchem Material antransportiert, zwischengelagert, aufbereitet, sortiert und mit den Lastwagen an eine neue Verwendungsstelle gebracht wird. Auch die Zu- und Wegfahrt zu diesem Standort muss weiterhin mit allen erforderlichen Fahrzeugen von uns wie deren Partner gewährleistet sein (<i>Anhängerzüge mit einer Gesamtlänge von 18.75 Meter und 3.50m Breite sowie einem Überhang von 6.00m</i>). Aus dem Gewerbeareal Wölfer kommend, erscheint nach der aktuellen Planung im Schleppkurvenplan (Plan 2/5) ein Abzweigen in die Rheinstrasse in Richtung Muttenz/Autobahnanschluss bereits für Fahrzeuge mit einer Länge von 16.5 Metern sehr knapp bemessen bzw. die Überhangkurve der dargestellten Schleppkurve ragt selbst bei einem genauen Fahren entlang des seitlichen Fusswegs bereits leicht über die mittige Verkehrsinsel (vgl. Abbildung unten).  Der Fussweg macht an dieser Stelle neu eine unnatürliche Ausbuchtung, welche wohl dazu dienen soll, künstlich die Bucht für die Haltestelle Kittler abzugrenzen. Durch ein Verschieben dieser Haltestelle bzw. der Bucht in Fahrtrichtung Muttenz wäre es möglich, den Radius der Abzweigung grösser zu belassen und auch ein Befahren mit grösseren Fahrzeugen von bis zu 18.75 Metern sicher zu ermöglichen.	Für Lastwagen, Anhängerzüge und Sattelschlepper ist ein spurge-treues Abbiegen gewährleistet. Ein Versatz der Haltestelle sowie das Weglassen der Ausbuchtung ist nicht erforderlich, der für die Schleppkurve relevante Bereich liegt vor der Ausbuchtung. Zudem verkürzt die Ausbuchtung die Querungsdistanz auf dem Fussgängerstreifen. Die Befahrbarkeit für den genannten Anhängerzug (mit Sonderbewilligung, mit 6 m Überhang hinten) wurde geprüft. Die Befahrbarkeit ist gegeben, jedoch schwenkt der Überhang auf die Geradeausspur aus. Der Anhängerzug (mit Sonderbewilligung, mit 6 m Überhang hinten) muss sich in der Wölferstrasse mittig aufstellen. Damit kann das Abbiegen inkl. Ausschwenken des Überhangs gemäss Tiefbauamt-Verkehrstechnik und der Polizei akzeptiert werden.  Dieselbe Situation ist auch im Ist-Zustand vorhanden. Der Anhängerzug (mit Sonderbewilligung, mit 6 m Überhang hinten) muss sich in der Wölferstrasse ebenfalls mittig aufstellen.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
		Die Abzweigung Wölferstrasse in Fahrtrichtung Basel ist entsprechend der vergrösserten Schleppkurve anzupassen, d.h. das geplante Trottoir und/ oder die geplante Haltestelle Kittler zurückzusetzen.	 Beschluss TBA: Nach eingehender Prüfung des Antrags können wir diesen nicht in Erwägung ziehen. Die Wölferstrasse wird in Zukunft von noch längeren Ausnahmetransporte der ARAG AG und der Welti AG befahren. Eine Jahresbewilligung wird von der Polizei nicht in Aussicht gestellt. Die überlangen Ausnahmetransporte sind mit Polizeibegleitung zu fahren. Bei Bedarf kann auf die Gegenfahrbahn ausgewichen werden. Diesbezüglich wird bei der projektierten Zufahrt Wölferstrasse-Kreuzung Kittler auf die Anordnung einer Mittelinsel verzichtet. Die Lichtsignalanlage wird neu mit einem Winkelmast angeordnet. Beschluss TBA: Wird umgesetzt.

5.9. Thema 9 Neuer Knoten Flachsacker

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
39.	8	Wir haben heute eine bestehende Werbetafel und möchte diese neu erstellen.	Die Bauarbeiten für die Fundamente einer neuen Werbetafel können während den Bauarbeiten der Rheinstrasse gemeinsam koordiniert werden. Die Eigentümerin muss für die neue Werbetafel auf ihrer Privatparzelle vorgängig eine Bewilligung beim Kanton einholen. Beschluss TBA: Wird umgesetzt.
40.	8	Bei der Kreuzung Kittler besteht heute für Kunden eine Wegweisung zu unserer Liegenschaft. Mit der Öffnung der Flachsackerstrasse wünschen wir eine neue Wegweisung an der neuen Kreuzung Flachsacker.	Vor Genehmigung des Signalisierungs- und Markierungsplan klärt das Tiefbauamt mit der Polizei (Genehmigungsbehörde) ab, ob der aufzuhebende Wegweiser bei der Lichtsignalanlage Kittler ohne erneute Gesuchreicherung bei der neuen Kreuzung Flachsacker montiert werden kann. Beschluss TBA: Wird umgesetzt.
41.	8	Heute parkieren von den angrenzenden Firmen viele LKW in der Flachsackerstrasse. Dies soll nach Fertigstellung des neuen Projektes Rheinstrasse verhindert werden, damit die Ausfahrt vor unserer Liegenschaft frei ist, z.B. mit einem Halteverbot.	Mit Inbetriebnahme der neuen Kreuzung wird die heutige «Sackgasse» welche zum seitlichen Parkieren animiert, aufgehoben. Sollte sich während dem Betrieb mit Durchgangsverkehr zeigen, dass vor der Liegenschaft parkiert wird, ist bei der Gemeinde Frenkendorf eine Halteverbotsignalisation anzufordern. Beschluss TBA: Teilweise Eintreten im Sinne der Erwägung.
42.	8	Wir haben Bedenken, dass es mit der Fertigstellung der neuen Kreuzung Flachsackerstrasse zu mehr LKW-Stau kommt.	Verkehrsberechnungen zeigen auf, dass in den massgebenden Morgen- und Abendspitzenstunde die Verkehrsqualität mit Stufe C zufriedenstellend ist und die max. Rückstaulänge auf der Flachsackerstrasse 30 bis 40 Meter beträgt.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
			Von Seite Tiefbauamt kann nach Inbetriebnahme der Lichtsignalanlage mit der Steuerung der Lichtsignalanlage allenfalls eine Optimierung vorgenommen werden. Beschluss TBA: Teilweise Eintreten im Sinne der Erwägung.
43.	11	Platzierung Steuerkabine: Die Steuerkabine für die Lichtsignalanlage ist direkt vor unserem Showroom und unserer Ausstellungsfläche verortet. Mit Ihrer Höhe von rund 2.5 m verdeckt sie die Sicht auf unsere Fahrzeuge und den Ausstellungsraum massiv. Diese wirkt (obwohl sie sich auf tieferem Strassenniveau befindet) vor unserem modernen und schönen Gebäude als äusserst «störend» und unpassend. Wie bereits bei der Begehung von mir geäussert bitten wir darum, einen anderen Platz (z.B. auf der gegenüberliegenden Strassenseite) hierfür zu verwenden. Sollte das Thema Parkierung Servicefahrzeug ein Thema sein, sind wir für Gespräche bezüglich z.B. der vorübergehenden Parkierung des Servicefahrzeuges auf unserer Parzelle während Servicearbeiten offen.	Die Steuerkabine und der Unterhaltsparkplatz werden auf die gegenüberliegende Strassenseite versetzt. Die Anlagen werden zwischen der Rheinstrasse und der Schneckelerstrasse angeordnet. Beschluss TBA: Eintreten im Sinne der Erwägung.
44.	11	Durchfahrt/Zufahrt auf unsere Parzelle / «Verbindungsstrasse»: Um gute Arbeitsprozesse innerhalb unseres Unternehmens sicherzustellen und sowohl die Parzelle Nr. 415 wie auch die Parzelle Nr. 375(416) auf dem Areal gut zu erschliessen, haben wir die kleine Verbindungsstrasse zwischen der Flachsackerstrasse und unseren Parzellen auf unserer Parzelle erstellt. Mit der neuen Grünfläche ist die Zufahrt somit nicht mehr sichergestellt und unsere Arbeitsprozesse werden dadurch massiv behindert.	Durch die geplante Anbindung der Flachsackerstrasse an die Rheinstrasse ist die heutige Fahrbeziehung der kleinen Verbindungsstrasse zukünftig über die neue lichtsignalgesteuerte Kreuzung zur Tankstelleneinfahrt weiterhin gewährleistet. Der parallele Weiterbetrieb der kleinen Verbindungsstrasse ist nicht möglich. Sie steht in Konflikt mit dem Haltebalken der Lichtsignalanlage, Fussgängerstreifen und Wartebereich des Fussgängerstreifens.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
		Daher schlagen wir vor, eine für uns überfahrbare Grünfläche oder eine Abtrennung mittels einer Durchfahrtsstrasse zu gestalten, damit beide Parzellen nach wie vor von der Flachsackerstrasse her erschlossen sind.	Zudem besteht die Gefahr, dass diese private Verbindung als Umfahrung der Lichtsignalanlage genutzt wird. Beschluss TBA: Nach eingehender Prüfung des Antrags können wir diesen nicht in Erwägung ziehen.
45.	13,14,15,16,20,21,22,23,25,28,31,33,34	Es muss zudem sichergestellt werden, dass die neue Einfahrt beim «Flachsacker» so ausgeschildert wird, dass ausschliesslich die Kundinnen, Kunden und Mitarbeitenden der dort direkt ansässigen Unternehmen Läcknerlihuus und Swissterminal Zufahrt erhalten. Der Schwerverkehr soll weiterhin ausschliesslich über die bestehende Mifa-Kreuzung geleitet werden.	Das der Schwerverkehr weiterhin ausschliesslich über die bestehende Mifa- Kreuzung geführt werden soll, steht im Widerspruch zur Feststellung im gleichen Mitwirkungsschreiben unter Thema 7 (Zif. 37): «<i>Mit dem Knoten Flachsacker, der neu geschaffen wird, wird die Rheinstrasse dort neuen (vor allem Schwerverkehr) aufnehmen müssen</i>». Im Workshop vom 4. Dezember 2012 u.a. mit Teilnehmern vom Gewerbegebiet Flachsacker wurde die Frage kontrovers diskutiert, ob die Ausfahrt aus der Flachsackerstrasse Nord für Lastwagen möglich sein soll oder nicht. Eine betroffene Firma war dagegen (Rückstauproblematik könnte zu Erschwernissen bei Ein-/Ausfahrt Betriebsareal). Einige Teilnehmende wollten Kapazitäten für Lastwagen auf beiden Knoten (Flachsacker Nord und Wölferstrasse) nutzen können. Die übrigen Teilnehmenden legten sich nicht fest. Die neue Kreuzung Flachsacker führt zur besseren Verteilung des Lastwagen-Verkehrs, zu kürzere Transportwegen und sichererer Abwicklung des Lastwagen-Verkehrs von der Gemeindestrasse auf die Kantonsstrasse und umgekehrt. Aus Sicht des Kantons ist die Nutzung auch durch Lastwagen erwünscht, um einen Teil des Verkehrs möglichst direkt vom und zum Anschluss in der Hülften zu führen.

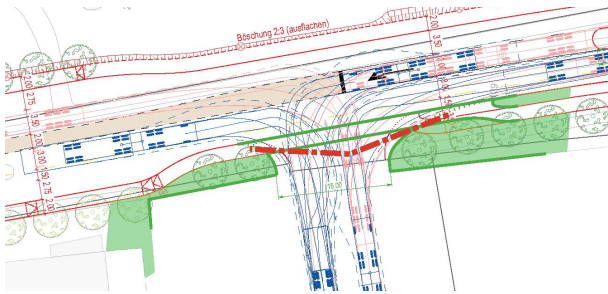
	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
			Der Ausschluss eines Teils des Verkehrs würde den Nutzen des neuen Anschlusses verringern und somit würde sich die Frage nach der Verhältnismässigkeit stellen. Ein Teil des Schwerverkehrs soll deshalb auch über die neue Kreuzung erfolgen, dies wird von der Gemeinde Frenkendorf unterstützt. Beschluss TBA: Nach eingehender Prüfung des Antrags können wir diesen nicht in Erwägung ziehen.

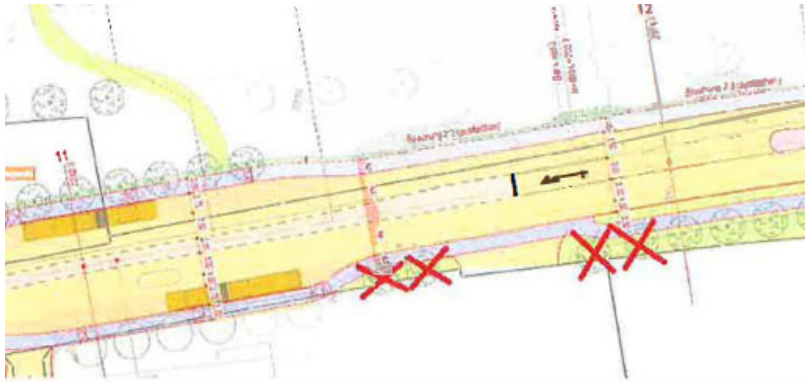
5.10. Thema 10: Bepflanzungen, Bäume

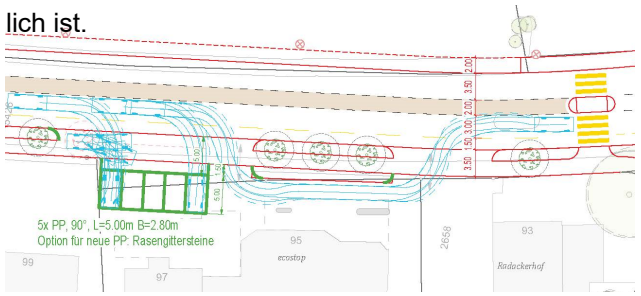
	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
46.	2,6,9	Wir möchten auch Nachträglich keine Bepflanzung von Bäumen weder Inseln vor der Liegenschaft!	Im Bauprojekt-Entwurf sind im betroffenen Abschnitt weder Bäume noch Grünrabbatten vorgesehen, weder auf Privat- noch auf der Kantonstrassenparzelle. Nachträglich vor der Projektauflage können Bäume auf Privatland ebenfalls nur nach Absprache mit den Grundeigentümern vorgesehen werden. Beschluss TBA: Eintreten im Sinne der Erwägung.
47.	3,5	Auch bitten wir Sie zu berücksichtigen, dass wir keine Bäume und Inseln vor unserem Geschäft haben können.	Im Bauprojekt-Entwurf sind im betroffenen Abschnitt weder Bäume noch Grünrabbatten vorgesehen, weder auf Privat- noch auf der Kantonstrassenparzelle. Nachträglich vor der Projektauflage können Bäume auf Privatland ebenfalls nur nach Absprache mit den Grundeigentümern vorgesehen werden. Beschluss TBA: Eintreten im Sinne der Erwägung.
48.	8	In der Flachsackerstrasse sind im Bereich unserer Liegenschaft Bäume geplant. Diese kommen im Bereich des Ladeneinganges zu liegen. Wir würden wegen der Sichtbarkeit für Kunden keine oder nur kleine Bäume bevorzugen.	In der Landerwerbsverhandlung werden die Anzahl der Bäume und Standorte sowie der Unterhalt mit der Mitwirkenden und der Gemeinde zusammen festgelegt. Mit der Artenwahl geeigneter Bäume (Kronenform) sowie der Höhe des Kronenansatzes könnte eine optimierte Lösung gefunden werden. Ein alternativer Standort könnte bei der bestehenden Rabatte weiter südlich in Betracht gezogen werden. Beschluss TBA: Teilweise Eintreten im Sinne der Erwägung.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
49.	11	Grundsätzlich begrüssen wir die Ausgestaltung der Rheinstrasse und der kantonalen oder gemeindlichen Parzellen mittels Grünflächen. Im vorliegen Plan verdecken jedoch die eingezeichneten Bäume unser Fassadenbild und auch die Einsicht zu unserem Showroom sehr stark. Wir möchten nicht, dass unsere (doch exklusiven Fahrzeuge in einem hohen Preisniveau) z.B. durch Blütenstaub etc. beschädigt werden könnten. Dies würde zu stetigen Diskussionen führen. Wir schlagen vor, diese Grünflächen zu überdenken und allenfalls d.h. maximal mit tiefen Sträuchern bis Höhe max. 80 cm ab Boden zu bepflanzen. Nicht zu vernachlässigen ist zudem der Unterhalt durch Kanton und Gemeinde dieser Grünflächen. Ein sauberes und gut gepflegtes Bild an dieser Stelle ist für uns unausweichlich. Wir haben uns in den letzten 30 Jahren selber sehr stark hierfür eingesetzt und unsere Flächen fortlaufend sehr gut unterhalten.	In der Landerwerbsverhandlung werden die Anzahl der Bäume und Standorte sowie der Unterhalt mit der Mitwirkenden und der Gemeinde zusammen festgelegt. Mit der Artenwahl geeigneter Bäume (Kronenform und Blütenart), deren Anzahl und Gruppierung sowie der Höhe des Kronenansatzes könnte eventuell eine optimierte Lösung gefunden werden. Beschluss TBA: Teilweise Eintreten im Sinne der Erwägung.
50.	12	Für uns hat die Sichtbarkeit der Tankstelle sowie die direkte Zu- und Wegfahrt über den Mehrzweckstreifen aus beiden Fahrtrichtungen für den Betrieb der Tankstelle erste Priorität und die Sicherheit ist somit gewährleistet. Aus Sicherheitsgründen darf auch in Zukunft keine Baumallee zwischen der Rheinstrasse und der Tankstelle geplant werden.	Im Bauprojekt-Entwurf sind entlang der Tankstelle weder Bäume noch Grünrabatten vorgesehen, weder auf Privat- noch auf der Kantonstrassenparzelle. Nachträglich vor der Projektauflage können Bäume auf Privatland ebenfalls nur nach Absprache mit den Grundeigentümern vorgesehen werden. Die beiden geplanten Bäume, welche eventuell das Tankstellenlogo verdecken könnten, sind evtl. in Richtung Parkweg zu verschieben. Die definitiven Baumstandorte werden an der Begehung für den Landerwerb festgelegt. Beschluss TBA: Eintreten im Sinne der Erwägung.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
51.	14	Wir lassen Ihnen ergänzend zu unserem Mitwirkungsschreiben im Anhang einige Planskizzen zukommen, auf denen wir die folgenden Problematiken für einzelne, spezifische Gewerbetriebe wie folgt eingetragen haben: - Verdeckung Showrooms mit Bepflanzung. Bitte beachten Sie, dass die angehängten Dateien keinen Anspruch auf Vollständigkeit haben. Wir bitten Sie sinngemäss alle Liegenschaften im Projektperimeter zu überprüfen.	Die Bepflanzung dient dem Orts- und Strassenbild, der Aufenthaltsqualität sowie der Förderung von Biodiversität und Klimaanpassung. Die Baumstämme befinden sich auf Augen-/ Autohöhe. Die Baumkronen verdecken punktuell Schriftzüge an Fassaden. Mit der Artenwahl geeigneter Bäume (Kronenform) und der Höhe des Kronenansatzes kann eine optimierte Lösung gesucht werden. Skizze 1 (neue Kreuzung Flachsacker): Stellungnahme westseitige Bäume siehe Zeilen-Nr. 48 und 49. Die ostseitigen Bäume befinden sich auf der Gemeindeparzelle und werden nur in Absprache mit der Gemeinde umgesetzt. Die Bäume sind so angeordnet, dass die hinter der Gemeindestrasse liegende Firma weiterhin sichtbar ist. Skizze 2 (Knoten Baslerstrasse): Im skizzierten Bereich sind keine Bäume geplant, weder auf Privat- noch auf Kantonsland. Skizze 3 (Höhe Trülliweg): Im skizzierten Bereich sind keine Bäume geplant, weder auf Privat- noch auf Kantonsland. Skizze 4 (Höhe Seidenweg): Die geplanten Bäume befinden sich auf Kantonsland. Mit der Artenwahl geeigneter Bäume (Kronenform) und der Höhe des Kronenansatzes kann eine optimale Lösung gefunden werden. Skizze 5 (Höhe Frenkendörferstrasse): Die geplante Baumrabatte mit zwei Bäumen entfällt zugunsten der bestehenden Kundenparkplätze. Die drei Bäume am Strassenrand vor der Tankstelle schränken die Sichtbarkeit auf den Laden nicht massgeblich ein. Sie erhöhen die Aufenthaltsqualität und Attraktivität der Umgebung. Skizze 6 (Knoten Kittler):

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
			Die geplanten Bäume befinden sich auf Kantonsland. Mit der Artenwahl geeigneter Bäume (Kronenform) und der Höhe des Kronenansatzes kann eine optimale Lösung gefunden werden. Die definitiven Baumstandorte auf Privatland sowie deren Anzahl, Baum- und Kronenart werden mit allen betroffenen Eigentümern an der Begehung der Landerwerbsverhandlungen besprochen und vereinbart. Beschluss TBA: Teilweise Eintreten im Sinne der Erwägung.
52.	17	Wir haben zur Kenntnis genommen, dass entlang des gesamten Werkhofs unmittelbar angrenzend eine ganze Baumreihe gepflanzt werden soll. Es gilt dabei in jedem Fall zu beachten, dass diese Bäume den Betrieb auf dem Werkhof nicht einschränken dürfen und dass der Kanton für den laufenden Unterhalt und die Pflege verantwortlich bleibt. Im Bereich der Ein- bzw. Ausfahrt stellen diese Bäume aber ein erhebliches Risiko dar, da sie wohl potenziell die Sichtweiten einschränken, wobei unklar ist, wie gross bzw. hoch diese Bäume sein werden. Während an anderer Stelle mit Bauverbots- und Pflanzverbotsdienstbarkeiten die Sichtweiten geschützt werden sollen, werden sie hier durch den Einsatz von Bäumen unmittelbar neben der Einfahrt bewusst verschlechtert. Während bei einem PW die Sicht meist nur durch den Stamm beeinträchtigt wird, sitzen die Lastwagenfahrer deutlich höher und dürften daher je nach Grösse der Bäume und deren Krone stärker durch die Baumkrone in ihrer Sicht eingeschränkt sein. Entsprechend wird aus Sicherheitsüberlegungen vorgeschlagen, dass unmittelbar links und rechts neben der Ausfahrt auf je zwei der	Infolge der Projektanpassung der Zufahrt (siehe Zeilen-Nr. 22) kann vor der Gehwegüberfahrt die geforderte Sichtdistanz von 15 Meter eingehalten werden. Die geplanten Bäume und deren Baumkronen stehen nicht im geforderten Sichtfeld bis 3,0 Meter über der Fahrbahn.  Die Bepflanzung dient dem Orts- und Strassenbild, der Aufenthaltsqualität sowie der Förderung von Biodiversität und Klimaanpassung. Die geplante Baumreihe entlang der asphaltierten Strasse und des asphaltierten Abstellplatzes wirkt durch die Schatteneinwirkung dem Hitzeinseleffekt entgegen.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
		geplanten Bäume verzichtet wird (vgl. Abbildung unten). Diese könnten soweit ersichtlich auch ohne Verlust auf der gegenüberliegenden Seite in Fortsetzung der dort bereits geplanten Baumreihe gepflanzt werden. 	Beschluss TBA: Nach eingehender Prüfung des Antrags können wir diesen nicht in Erwägung ziehen.
53.	18	Die vorgesehenen Baumpflanzungen auf unserer Parzelle, unserem Eigentum, werden nicht akzeptiert. Bei den Flächen handelt es sich um den gepflegten Garten unseres Mehrfamilienhauses, welcher durch die Mieter genutzt wird. Zudem sind bereits ältere Bäume auf diesen Flächen vorbestehend (siehe Fotos im Anhang). Die vorgesehenen neuen Baumpflanzungen sind deshalb nicht erforderlich und auch nicht verhältnismässig und würden die Nutzung der Gartenflächen wie auch des Mehrfamilienhauses selbst einschränken (Beeinträchtigung der Sicht und Blattwurf). Die vorgesehenen Baumpflanzungen sind deshalb zu unterlassen und geeignete Massnahmen sind zu ergreifen, damit die Bepflanzungen und die Bäume auf unserer Parzelle aufgrund der vorgesehenen Arbeiten keinen Schaden nehmen.	Die eingezeichneten neuen Bäume nehmen Bezug auf den Quartierplan Bärenfels und werden nur gepflanzt, wenn der Quartierplan umgesetzt wird. Die bestehenden Bäume und deren Baumwurzeln werden von der Baustelle nicht tangiert. Die Hecke und deren Wurzeln wird durch die Randabschlussarbeiten tangiert. Ein Pflanzenschutzbeauftragter wird den Zustand vor Baubeginn aufnehmen und Schutzmassnahmen während den Bautätigkeiten anordnen (z.B. Zurückschneiden und evtl. Montage Schutzzaun). Beschluss TBA: Teilweise Eintreten im Sinne der Erwägung.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
54.	19	Wir mussten feststellen, dass bei uns an der Rheinstrasse die Bepflanzung von Bäumen geplant sind. Speziell an der Rheinstrasse vor dem Geschäft ist die dadurch geplante Aufhebung der Kundenparkplätze an der Rheinstrasse ein grosses wirtschaftliches Risiko für uns, wenn nicht gar ein «Geschäftskiller». Auf diese Kundenparkplätze an der Front sind wir angewiesen. Ebenfalls wird durch diese geplante Baumbepflanzung die Sichtbarkeit unseres Ladens eingeschränkt.	Die geplante Baumrabatte mit zwei Bäumen entfällt zugunsten der bestehenden Kundenparkplätze. Die 5 Kundenparkplätze werden neu angeordnet (senkrechte Parkplätze, 1,5m Sicherheitsabstand), damit das Manövrieren auf der Gehwegfläche gewährleistet ist und keine rückwärts-Ausfahrt auf die Rheinstrasse und den Radstreifen erforderlich ist.  Die Parkplätze könnten als Option mit Rasengittersteinen ausgeführt werden. Die Rabatten werden für eine bessere Zufahrt zur Tankstelle optimiert. Die Restfläche der Strassenparzelle könnte von der Privatparzelle übernommen werden und ist in den Landerwerbsverhandlungen zu besprechen. Beschluss TBA: Eintreten im Sinne der Erwägung.
55.	19	Durch den ergänzten und vorgesetzten Grünstreifen wird die Zufahrt zum Laden und der Tankstelle an der Rheinstrasse beeinträchtigt und bildet durch die stetige Zu- und Wegfahrt ein zusätzliches Unfallrisiko für die Personen auf dem Gehweg. Wir denken nicht das dies für die zahlreichen Passanten und unsere Kunden förderlich sein würde.	Die drei Bäume am Strassenrand im Grünstreifen schränken die Sichtbarkeit auf die Tankstelle und den Laden nicht massgeblich ein. Sie erhöhen die Aufenthaltsqualität und Attraktivität der Umgebung. Die Grünfläche auf Höhe der Tankstelle wird geometrisch optimiert, entspricht jedoch grundsätzlich der heutigen Trenninsel. Die Zu- und Wegfahrt erfolgt neu als Gehwegüberfahrt und entspricht dem Standard (1. Prüfung Sicht auf Gehweg, 2. Vorfahrt auf Gehweg, 3. Sicht auf Strasse). Die heutige Situation ohne erkennbaren Gehweg

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
			und ohne eindeutige Regelung der Vortrittsberechtigung ist für die Verkehrssicherheit negativ zu beurteilen und wird durch das Projekt deutlich verbessert. Beschluss TBA: Nach eingehender Prüfung des Antrags können wir diesen nicht in Erwägung ziehen.
56.	27,32	Unseres Erachtens sollte die umweltfreundliche Aufwertung stärker vorangetrieben werden. Die Hitze stellt sich zunehmend als ein ernst zunehmendes Problem dar, dem mit Begrünung entgegengewirkt werden kann.	Das Projekt beinhaltet die Bepflanzung von 174 zusätzliche Bäumen entlang der Rheinstrasse auf öffentlichem Grund. Zusätzlich könnten nach Absprache mit den betroffenen Grundeigentümern bis zu 133 Bäume auf privatem Grund gepflanzt werden. Gegenüber dem heutigen Zustand wird eine erhebliche gestalterische, stadtklimatische und ökologische Aufwertung erzielt. Weitere Begrünungsmassnahmen in Zukunft entlang der Rheinstrasse werden im Rahmen von Quartierplänen sichergestellt. Zudem ist die Ausarbeitung eines regionalen Begrünungskonzepts im Zusammenhang mit dem «Zukunftsbild Schöndal» der Gemeinde und dem Amt für Raumplanung eingeleitet. Beschluss TBA: Kenntnisnahme.

5.11. Thema 11 Tempo 30

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
57.	13,14,15,16,20, 21,22,23,25,28, 33,34	Ebenso wird der Verzicht auf eine Tempo-30-Zone begrüsst, da eine solche Regelung zu einer trügerischen Sicherheit führen und den Busfahrplan destabilisieren könnte.	zur Kenntnisnahme
58.	31	Auch der Verzicht auf eine Tempo-30-Zone ist richtig. In diesem logistikintensiven Umfeld ist eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur entscheidend.	zur Kenntnisnahme
59.	30	Auch nach der Erneuerung und trotz lärm minderndem Belag werden weiterhin viele Anwohner:innen der Rheinstrasse zu viel Strassenlärm ausgesetzt sein. Dies widerspricht dem der Umweltschutzgesetzgebung. Es ist deshalb unverständlich, wieso bei diesem Projekt auf Tempo 30 verzichtet wird und somit viele Anwohner:innen weiterhin gesundheitsschädlichem Lärm ausgesetzt sein werden. Die Begründungen auf der Webseite dazu unter «Häufige Fragen» sind weder sinnvoll noch nachvollziehbar. Als Strasseneigentümer und -betreiber ist der Kanton Basel-Landschaft in der Verantwortung, die Umweltauswirkungen an der Quelle zu begrenzen. Der «Zeitverlust» ist zu verantworten, weil im Normalbetrieb niemand die Rheinstrasse in ihrer ganzen Länge durchfahren muss. Es existiert mit der A22 eine Alternative. Die meisten fahren also kürzere Strecken auf der Rheinstrasse als der Projektperimeter und werden zudem mehrfach von Fussgänger:innen und Lichtsignalanlagen aufgehalten. Das Bundesgericht hat im Urteil 1C_513/2022 dargelegt, dass die Charakterisierung als Hauptverkehrsstrasse oder verkehrsorientierte Strasse der Einführung von Tempo 30 nicht widerspricht.	TBA V-PM; MK: Tempo 30 aus Lärmschutzgründen ist vorzusehen, wenn die Verhältnismässigkeit nachgewiesen ist. Die noch nicht durchgeführte Verhältnismässigkeitsbeurteilung über die «Lärmmasse» wird untersucht und die Ergebnisse im Umweltverträglichkeits- und Prüfbericht der Planaufgabe mitgeteilt. Beschluss TBA: Eintreten im Sinne der Erwägung.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
		Mit dem Einsatz von lärmmindernden Belägen wird der Lärm zwar hörbar reduziert, allerdings ist dies eine teure Massnahme, die angesichts der hohen Verkehrsbelastung bald wieder Sanierungen erfordert. Wir verlangen, dass auf der Rheinstrasse im Bereich der Wohnnutzungen Tempo 30 eingeführt wird, um so den Lärmschutz zu gewährleisten. Wir fordern eine Begründung für den Verzicht auf Tempo 30 und den Verzicht auf die Prüfung von Tempo 30.	
60.	30	Wir gehen davon aus, dass die Lärmsanierung der Rheinstrasse in der Vergangenheit durch den Kanton auf dem Papier mittels einer Sanierungserleichterung erfolgte. Damit verzichtete der Kanton Basel-Landschaft als Strassenbesitzer auf Massnahmen, die den Lärm tatsächlich reduzierten und zu denen er gemäss Art. 11 Umweltschutzgesetz (USG) verpflichtet ist. In den letzten Jahren hat sich sowohl die Technologie der lärmmindernden Beläge als auch die Praxis bei Tempo 30 stark weiterentwickelt. Deshalb ist erforderlich, dass die bisherigen Erleichterungen nochmals neu beurteilt werden. Wegen den vielen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte müssen für mehrere Liegenschaften sogenannte Erleichterungen erlassen werden. Wir weisen darauf hin, dass nach dem Bundesgerichtsurteil 1C_574/2020 vom 9. März 2023 (Kriens) auch bereits «sanierte» Strassen nachgebessert werden müssen (siehe URP 2023 392, S. 400 ff.). Grundsätzlich lehnen wir Erleichterungen ab, weil sie die Lärmbelastung und damit die Auswirkungen auf die Gesundheit der Betroffenen keineswegs abmildern.	Die Erleichterungsanträge basieren auf eine Neuberechnung mit dem Berechnungsprogramm CadnaA, Version 2024. In den Berechnungen wurde ein lärmmindernder Belag vom Typ SDA 4-12 (Belagskennwert -3 dB) berücksichtigt. Die Wirtschaftlichkeit bei den möglichen Lärmschutzwänden wurde überprüft. Tempo 30 aus Lärmschutzgründen ist vorzusehen, wenn die Verhältnismässigkeit nachgewiesen ist. Die noch nicht durchgeführte Verhältnismässigkeitsbeurteilung über die «Lärmmasse» wird untersucht und die Ergebnisse im Umweltverträglichkeits- und Prüfbericht der Planaufgabe mitgeteilt. Beschluss TBA: Teilweise Eintreten im Sinne der Erwägung.

5.12. Thema 12 Verkehrsumlagerung auf die A22

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
61.	30	Durch die Eröffnung der A22 wurde viel Auto- und Lastwagenverkehr von der Rheinstrasse genommen. Gleichzeitig zog die freigewordene Kapazität auf der Rheinstrasse neuen Autoverkehr an. Insgesamt gibt es auf der Achse der A22 und der Rheinstrasse deutlich mehr Autoverkehr, als es vor der Eröffnung der A22 der Fall war. Im Vergleich mit dem Bevölkerungswachstum wuchs die Verkehrsleistung des Autoverkehrs überproportional. Die gemäss Projektzielen angestrebte Verlagerung ist durch das vorliegende Projekt nicht gewährleistet. Es ist auch nicht erkennbar, welche Massnahmen im Projekt die Verkehrsverlagerung auf die A22 bewirken sollen. Im technischen Bericht ist sogar die Aussage zu finden, dass «im Normalbetrieb keine grossräumigen Verkehrsverlagerungen zu erwarten» sind (Kapitel 4.2 Verkehrsführung MIV im Normalbetrieb, Technischer Bericht). Die Verlagerung des Autoverkehrs auf die A22 muss durch konkrete und wirksame Massnahmen erfolgen.	Nach Inbetriebnahme der A22 ist die Rheinstrasse von insgesamt 3 Fahrstreifen auf 2 Fahrstreifen pro Richtung «zurückmarkiert» worden. Somit wurden die zur A22 parallelen Strassenkapazitäten reduziert. Aus verschiedenen Gründen erfolgte der schon damals geplante «bauliche Rückbau» auf 2 Fahrstreifen pro Richtung nicht. Dieser «bauliche Rückbau» wird im vorliegenden Projekt nachgeholt. Für den Durchgangsverkehr wird mit der Erneuerung die Rheinstrasse nicht attraktiver gestaltet und nicht ausgebaut. Die heutigen «überbreiten» Fahrspuren von 4,5 bis 5,0 Meter werden auf 3,0 bis 3,5 Meter reduziert. Die Knoten an den Anschlüssen der A22 sind so ausgelegt, dass eine Nutzung der A22 auch bei fortschreitender Entwicklung attraktiv bleibt und die Siedlungsgebiete entsprechend umfahren werden. Mit den weiterhin lichtsignalgesteuerten Knoten Flachsacker und Kittler ist es zudem möglich, die ins Siedlungsgebiet einfahrende Verkehrsmenge bei Bedarf zu steuern. Der vom Mitwirkenden nicht vollständig zitierte Satz im Technischen Bericht Kapitel 4.2 lautet: «Gemäss früheren Abklärungen im Bauprojekt 2014 sind durch die gewählte Verkehrsführung im Normalbetrieb keine grossräumigen Verkehrsverlagerungen zu erwarten». Dabei ist gemeint, dass durch die obengenannten Massnahmen kein zusätzlicher Verkehr auf der Rheinstrasse generiert wird. Die Rheinstrasse wird somit auch in Zukunft nicht als Durchgangsstrasse, sondern für den Ziel- und Quellenverkehr benutzt. Der Busbetrieb wird an den Lichtsignalanlagen bevorzugt. Beschluss TBA: Kenntnisnahme.

5.13. Thema 13 Landerwerb

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
62.	17	Gemäss Landerwerbsplan Nr. 4/5 soll vom Grundstück Nr. 117, GB Liestal, zwischen der Einfahrt Ringwaldstrasse und der heute bestehenden Einfahrt ein schmaler Streifen Land für die Schaffung des geplanten Fusswegs erworben werden. Im Gegenzug scheint es, dass die Einfahrt bis zur Trottoirkante mitsamt Unterhaltsverpflichtung neu dem Grundstück Nr. 117, GB Liestal, zugeschlagen werden soll. Diesbezüglich ist bereits an dieser Stelle festzuhalten, dass wir grundsätzlich kein Land verkaufen. Es wird daher beantragt, dass der Fussweg auf der bereits bestehenden Strassenparzelle erstellt wird und soweit erforderlich der zusätzliche Strassenraum auf der gegenüberliegenden Strassenseite auf dem ohnehin dem Kanton gehörenden Grundstück Nr. 2816 bzw. dem offenbar vollständig zu erwerbenden Grundstück Nr. 2785 geschaffen wird. Es ist nicht ersichtlich, dass die geplante Beanspruchung zwingend erforderlich ist.	Mit der geplanten Landabtretung und Landzuteilung kann ein Flächentausch vorgesehen werden. Die Abtretung (ca. 17 m²) ist deutlich kleiner als die Zuteilung (ca. 49 m²). Aufgrund vom Verlauf der heutigen Strassenparzelle resultiert dieser lokal erforderliche, geringe Landabtausch. Mit der vom Mitwirkenden vorgeschlagene leichte Verschiebung der Strassenachse nach Osten hat einen ungleich höheren Landverbrauch auf der Parzelle 2816 (Eigentumsübertrag an ASTRA) welche als ökologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen der A22 ausgeschieden wurde, zur Folge. Heute liegt ein Teil des asphaltierten Warteraumes auf Privatland des Mitwirkenden. Mit dem Projekt wird der Warteraum in den durchgängigen Gehweg integriert und vollständig in die Strassenparzelle integriert. Der heutige Gehwegrand wird gemäss Projekt bis um 0,5 Meter vom Gebäude weg in Richtung Osten verschoben. Beschluss TBA: Nach eingehender Prüfung des Antrags können wir diesen nicht in Erwägung ziehen.
63.	18	Zur vorübergehenden Beanspruchung der Parzelle: Die Fläche, welche vorübergehend beansprucht werden soll, ist mit einer hochwertigen und gepflegten, einheimischen Hecke bepflanzt, welche durch die Beanspruchung der Fläche beschädigt würde und bei Wiederherstellung mehrere Jahre benötigt, bis der gleiche Bewuchs wieder erreicht werden kann. Die vorübergehende Beanspruchung dieser Fläche ist deshalb zu vermeiden und für blosse Baustelleninstallationen auch nicht verhältnismässig, da diese an anderen Orten erfolgen können, respektive	Die Hecke wird bestmöglich geschützt und soll erhalten bleiben. Die ausgewiesene vorübergehende Beanspruchung betrifft hier nur die Erstellung des Randabschlusses auf Hinterkante Gehweg. Es ist nur eine Beanspruchung am Rand entlang der Privatparzelle vorgesehen, damit der Randabschluss auf der Parzellengrenze erstellt werden kann. Beschluss TBA: Eintreten im Sinne der Erwägung.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
		die zwingende Erforderlichkeit nicht aufgezeigt ist (sie Fotos im Anhang).	
64.	19	An der Rheinstrasse 91 gehören uns ein paar m2 Land welche vom Kanton genutzt werden (Gehweg). Und im Gegenzug an der Rheinstrasse 95 ein paar m2 Land welche dem Kanton gehören und von uns genutzt werden. Frage: Wäre es nicht möglich da einen Landabtausch vorzunehmen?	Parzelle 128 (Rheinstrasse 91): Gemäss Projekt wird der heutige Gehweg verschoben und die Privatparzelle nicht mehr beansprucht. Der geplante Gehweg wird an die Parzellengrenze angepasst. Somit können diese Restflächen durch den Eigentümer neu genutzt werden. Im Bereich der Liegenschaftszufahrt entspricht die zukünftig Hinterkante Gehweg der heutigen Parzellengrenze (kein Landerwerb durch Kanton möglich). Im Bereich der geplanten Baumrabatte könnte der Kanton die kleine Restfläche bis zur heutigen Gehweghinterkante erwerben, um die Grünfläche geringfügig zu vergrössern. Parzelle 2048 (Rheinstrasse 95): Die gesamte Restfläche (Kundenparkplätze) könnte vom Privaten übernommen werden. Der Landabtausch kann am anstehenden Landerwerbsgespräch vereinbart werden. Beschluss TBA: Eintreten im Sinne der Erwägung.

5.14. Thema 14: Bauphasen, Bauetappierungen, Installationsplätze

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
65.	1	Weiter aus Bemerkungen von Anwesenden war zu hören, dass die Bauphasen mit den Betroffenen vor Baubeginn besprochen werden sollten. Ich konnte meinen Gesprächspartnern vermitteln, dass dieses Vorgehen zum ordentlichen Bauablauf gehört.	Von Seite Tiefbauamt wird der Bauablauf mit den Gemeinden und lokalen Vertretern der KMU Verbände vor der Unternehmenssubmission abgestimmt. Vor Baubeginn werden die direkt betroffenen Anstösser über die definitiven Bauabläufe und den vorgesehenen Zufahrtsprovisorien informiert. Die Details zu den Provisorien werden mit den betroffenen Anstössern und der Bauleitung jeweils vor Ort und vor der Umsetzung besprochen. Beschluss TBA: Eintreten im Sinne der Erwägung.
66.	8	Der Verkehr soll während den Bauarbeiten, wenn möglich, immer mit 2 Spuren durch die Baustelle geführt werden.	Vom Tiefbauamt wird der Bauablauf mit den Gemeinden, lokale Vertretern der KMU Verbände und den Direktbetroffenen vor der Unternehmenssubmission abgestimmt. Gem. aktueller Bauphasenplanung ist während der gesamten Bauzeit an der neuen Kreuzung Flachsacker die Rheinstrasse zweispurig befahrbar. Der rückwärtige Zugang zur Liegenschaft des Mitwirkenden jederzeit über die Lichtsignalanlage Kittler und Flachsackerstrasse gewährleistet. Beschluss TBA: Eintreten im Sinne der Erwägung.
67.	8	Wir sind infolge der Lebensmittelproduktion auf saubere hygienische Luft angewiesen. Neben unserer Liegenschaft ist vom Tiefbauamt für die Bauarbeiten ein Installationsplatz vorgesehen. Muss dieser Installationsplatz auf unserer Parzelle eingerichtet werden?	Der Installationsplatz in der Mitte der Bauetappe 1 ist ideal gelegen und angrenzende Landwirtschaftszone wird nicht tangiert. Der Installationsplatz soll ausschliesslich als Material-Lagerfläche verwendet werden und nicht als Material-Umschlagplatz wegen der befürchteten Staubentwicklung.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
			Allenfalls können befahrene Flächen in temporärem Belag ausgeführt werden. Details zur Miete und Zeck der Nutzung des Installationsplatzes folgen in einer Vereinbarung zwischen dem Tiefbauamt und dem Eigentümer in der Phase freihändiger Landerwerb. Beschluss TBA: Eintreten im Sinne der Erwägung.
68.	13,14,15,16,20,21,22,23,25,28,31,33,34	Die Bauzeit ist ab 2027 auf drei Jahre angesetzt. Für die durch den Umbau betroffenen Gewerbebetriebe ist eine kurze Bauphase mit minimalen Einschränkungen – wie es auch vom Kanton zugesichert wurde - unabdingbar. Positiv ist, dass der Kanton eine Vollsperrung während der Bauphase ausschliesst. Diese Garantie ist für alle betroffenen Unternehmen und Anwohnerinnen und Anwohner von zentraler Bedeutung. Wir fordern daher ausdrücklich, dass diese Zusage während der gesamten Bauzeit strikt eingehalten wird, da eine Vollsperrung unzumutbar wäre. Um den Verkehrsfluss so reibungslos wie möglich zu gestalten und die Belastungen für Betriebe und Anwohnende zu minimieren, sind die geplanten Massnahmen – wie die Einteilung in Bauabschnitte sowie die Steuerung des Verkehrs durch Lichtsignalanlagen – von wesentlicher Bedeutung. Die Zufahrt zu den jeweilig betroffenen Grundstücken soll entweder über das rückwärtige Strassennetz oder provisorische Zufahrten sichergestellt werden, sodass die bestmögliche Erreichbarkeit zu jeder Zeit gewährleistet bleibt. Besonders wichtig ist zudem eine frühzeitige und transparente Kommunikation mit den Anwohnern und Gewerbetreibenden. Rechtzeitige Informationen über die Bauphasen und provisorischen Massnahmen sind unerlässlich, um Planbarkeit zu gewährleisten und	Die Bauetappierungen sind so gewählt, dass mit Ausnahme von Deckbelagsarbeiten (vorgesehen an Wochenenden und in mehreren Etappen) keine Vollsperrung der Rheinstrasse notwendig ist. Beschluss TBA: Eintreten im Sinne der Erwägung. Vom Tiefbauamt wird der Bauablauf mit den Gemeinden, lokale Vertretern der KMU Verbände und den Direktbetroffenen vor der Unternehmenssubmission abgestimmt. In Abhängigkeit der Bauphasen und örtlichen Gegebenheiten werden die Grundstückszufahrten direkt von der Rheinstrasse oder über das rückwärtige Gemeindestrassennetz und mit Provisorien sichergestellt. Beschluss TBA: Eintreten im Sinne der Erwägung. Von Seite Tiefbauamt wird der Bauablauf mit den Gemeinden und lokalen Vertretern der KMU Verbände vor der Unternehmenssubmission abgestimmt.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
		das Verständnis der Bevölkerung sowie der lokalen Wirtschaft sicherzustellen.	Vor Baubeginn werden die direkt betroffenen Anstösser über die definitiven Bauabläufe und den vorgesehenen Zufahrtsprovisorien informiert. Die Detailumsetzung der Provisorien werden mit den betroffenen Anstössern und der Bauleitung jeweils vor Ort und vor der Umsetzung besprochen. Beschluss TBA: Eintreten im Sinne der Erwägung.
69.	17	Wir haben zur Kenntnis genommen, dass gemäss dem Arbeitsplan Bau- und Verkehrsphasen, Abschnitt 7, Phase 2, die Ein- und Ausfahrt zum Werkhof auch während der Bauphase gewährleistet bleibt. Dies muss auch so bleiben. Nur der Vollständigkeit halber ist darauf hinzuweisen, dass eine Ausfahrt über das Grundstück 2516, GB Liestal, und die Frenkendörferstrasse für grössere Fahrzeuge auch gar nicht möglich wäre. Die Ein- und Ausfahrt muss also über die Rheinstrasse erfolgen können.	Das Tiefbauamt wird die Zufahrtsprovisorien ab der Rheinstrasse mit dem Direktbetroffenen vor der Unternehmersubmission besprechen. Zusammen sind die notwendigen Unteretappen und deren Provisorien im Bereich der heutigen Zufahrt festzulegen. Beschluss TBA: Eintreten im Sinne der Erwägung.
70.	19	Am Auweg haben wir die Zufüllstutzen für das Mehl-Silo. Dieses wird regelmässig mit einem grösseren Lastwagen gefüllt. Laut aufgelegten Plänen ist der Auweg mit einem Einbahnverkehr während der Bauzeit belegt. Ein 3 oder 4 Achs-Lastwagen kann die Quartierstrasse Erlenstrasse/Auweg nicht befahren da die Kurven zu eng ausgelegt sind. Es geht einfach darum, dass die Zufahrt für diese Transporte während der Bauphase gewährleistet bleibt.	Die Detailumsetzung der Provisorien werden mit den betroffenen Anstössern und der Bauleitung jeweils vor Ort und vor der Umsetzung besprochen. Die geplanten Anlieferungen werden mit den örtlichen Bauabläufen bei der Zufahrt Auweg koordiniert. Ausnahmsweise Rückwärtsfahrten in die Rheinstrasse werden von einer bereit gestellten Hilfsperson (Verkehrsdienst) begleitet. Beschluss TBA: Eintreten im Sinne der Erwägung.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
71.	19	Im Weiteren bitten wir Sie in der Bauplanung die Abschnitte so zu planen, dass während den Bauphasen die Zufahrt zu unserer Bäckerei, wie auch der Tankstelle und der Autogarage an der Rheinstrasse 91 und 95 jederzeit (wenn auch beschränkt) gewährleistet bleibt.	Das Tiefbauamt wird die Zufahrtsprovisorien ab der Rheinstrasse mit dem Direktbetroffenen vor der Unternehmenssubmission besprechen. Zusammen sind die notwendigen Unteretappen und deren Provisorien im Bereich der heutigen Ein- und Ausfahrten festzulegen. Beschluss TBA: Eintreten im Sinne der Erwägung.
72.	26	Obwohl die Zufahrt zur Liegenschaft von der Rheinstrasse während der Bauphase laut Bauprogramm sichergestellt bleibt, ist die Erschliessungs- und Parkplatzsituation nochmals zu prüfen (u.a. auch die Situation des Landerwerbs in Zusammenhang mit der Bushaltestelle). Auch ist die temporäre Grundstücknutzung für Baustelleninstallationen näher zu klären, insbesondere ob diese Nutzung auf den eingezeichneten Bereich beschränkt ist oder zusätzliche Auswirkungen hat. Das Erschütterungspotential, welches durch die dreijährigen Arbeiten ausgelöst werden könnte, muss ebenfalls noch analysiert werden.	TBA V-PM; MK: Im Zusammenhang einer neuen Ladestation für Elektroautos hat die Vertretung des Mitwirkenden am 14.01.2025 entschieden, die heutige Parkplatzmarkierung entlang des Gehwegs der Rheinstrasse aufzuheben und neu entlang der Gebäudefront zu markieren. Somit entsteht kein Konflikt mit dem projektierten Gehweg. Die Anordnung einer Rabatte zwischen dem neuen Gehweg und Vorplatz ist möglich. Die Ausbildung der Rabatte wird im anstehenden Landerwerbsgespräch festgelegt. Beschluss TBA: Kenntnisnahme. Die temporäre Grundstücknutzung entspricht dem im Landerwerbsplan ausgewiesenen Perimeter des Installationsplatzes E. Eine zusätzliche Inanspruchnahme in Richtung Norden ist infolge der bestehenden Hecke nicht möglich. Beschluss TBA: Kenntnisnahme. Nach Hinweis des Mitwirkende ist das Gebäude als erhöht erschütterungsempfindlich.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
			Damit die max. Amplitude gemäss VSS Norm 40 312 nicht überschritten wird, werden im Bereich vom Gebäude zusätzliche Massnahmen in der Ausführung getroffen (oszillierende Walzen und statische Verdichtung). Die Arbeiten in diesem Abschnitt werden mit permanenten Erschütterungsmessungen überwacht. Beschluss TBA: Eintreten im Sinne der Erwägung.

5.15. Thema 15 Inbetriebnahme dreispuriger Notfallbetrieb und Bedarfseinfahrt A22

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
73.	7	Weiter ersuchen wir Sie um eine Stellungnahme über die gesetzliche Regelung der In- und Ausserbetriebsetzung der Bedarfseinfahrt A22.	Im Strassengesetz §43d (Bauprojekt Rückbau der Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal) ist die In- und Ausserbetriebnahme der Bedarfseinfahrt bei länger dauernden Sperrungen der A22 infolge Schadenereignisse als temporäre Massnahme festgehalten: <i>Abs. 2: «Die 2-spurige Fahrbahn mit einem Mehrzweckstreifen in der Mitte und die Knoten sind so auszugestalten, dass bei voraussichtlich länger dauernden Sperrungen der A22, insbesondere der Sperrung einer oder beider Tunnelröhren wegen Schadenereignissen, eine <u>temporäre</u> 3-spurige Verkehrsführung innert weniger Tage eingerichtet werden kann».</i> <i>Abs. 4: «Ab dem Knoten Rheinstrasse/Wölferstrasse ist vorsorglich eine <u>temporäre</u> Einfahrt in die A22 in Richtung Basel zu realisieren (als Ergänzung des Halbanschlusses Frenkendorf/Füllinsdorf Nord)».</i> Beschluss TBA: Kenntnisnahme.
74.	13,14,15,16,20, 21,22,23,25,28, 31,33,34	Das Bauprojekt hat zum Ziel, bei einer längerfristigen Schliessung einer Röhre des Schönthaltunnels den Dreispurbetrieb rasch zu aktivieren, um den Verkehr der gesperrten Röhre vorübergehend zweispurig auf der Rheinstrasse führen zu können. Der geplante Notbetrieb soll jedoch erst bei einer Sperrung von mindestens 14 Tagen und nach einer 7-tägigen Umstellungsphase beginnen. Dies stellt eine erhebliche Belastung für die ansässigen KMU dar. Wir fordern daher Massnahmen zu prüfen und entsprechend zu planen, um eine schnellere Umstellung – idealerweise innerhalb von drei Tagen – zu ermöglichen.	Das Einrichten des 3 Spurbetriebs hängt vom Ausmass eines Ereignisses bzw. den dadurch entstandenen Schäden an der Infrastruktur ab. Nach der Bewältigung durch die Ereignisdienste nimmt die Beurteilung des Schadenausmasses 24 bis 48 Stunden in Anspruch. Auf Basis dieser Beurteilung erfolgt der Entscheid bzgl. Einrichtung des 3-Spurbetriebs. Erst ab diesem Zeitpunkt kann die technische Einrichtung beginnen. Eine technische Einrichtzeit von innerhalb 48 Stunden ist nicht möglich, weil die Einrichtung der temporären 3-spurigen Verkehrsführung auf der Rheinstrasse unter Verkehr mit einer gesperrten Tunnelröhre auf der A 22 erfolgen muss. Unter Verkehr sind die geklebten Inseln zu entfernen, provisorische Signalisationen und Markierungen anzubringen sowie provisorische

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
		Dies ist notwendig, um die Achse Pratteln-Liestal als eine zentrale Verkehrsader schnellstmöglich wieder möglichst voll nutzbar zu machen und wirtschaftliche Schäden, Staus sowie Kundenverluste zu verhindern. Ein längerer Umstellungsprozess könnte zu Lieferverzögerungen und zusätzlichen Kosten führen, die die betriebliche Effizienz der KMU erheblich beeinträchtigen würden. Auch die betroffene Anwohnerschaft ist zwingend auf eine rasche Lösung angewiesen, da der Verkehr ansonsten in die Quartiere ausweichen wird, was zu erheblichen Belastungen führt.	Fussgängerübergänge mit Lichtsignalanlagen einzurichten. Bei den Kreuzungen Baslerstrasse und Frenkendörferstrasse sind ebenfalls provisorischen Lichtsignalanlagen einzurichten. Die Einrichtungszeit der aufgeführten Arbeiten beanspruchen mindestens 3 Tage. Parallel dazu wird die Bedarfseinfahrt für die Umleitung eingerichtet (Demontage der Lärmschutzwandelemente und Belagseinbau). Für diese Arbeiten Die Inbetriebnahme der temporäre 3-spurige Verkehrsführung kann frühestens 5 Tage ab dem Schadenereignis erfolgen. Beschluss TBA: Nach eingehender Prüfung des Antrags können wir diesen nicht in Erwägung ziehen.
75.	27,32	Dem kaum eintretenden Notfall wird sehr viel Raum gegeben. Zu viele Ressourcen werden damit gebunden.	Der vom Stimmvolk gutgeheissene §43d im Strassengesetz ist als Auftrag in der Projektierung umzusetzen. Das bereit zu stellende Notfallregime bei einer Sperrung der Tunnelröhren der A22 mit einer temporären 3-spurige Verkehrsführung auf der Rheinstrasse ist im obengenannten Strassengesetzartikel festgelegt und umzusetzen.
76.	31	Die Annahme der Regierung, wonach die Reparaturen an den Betriebs- und Sicherheitsanlagen innerhalb von zehn Tagen provisorisch abgeschlossen werden könnten und dies keinen Anlass für die Aktivierung des Dreispurbetriebs biete, ist in keiner Weise nachvollziehbar. Es drängt sich die Frage auf, warum der Dreispurbetrieb nicht parallel zu diesen Arbeiten in Betrieb genommen werden kann.	Als Notfallsituation (Einrichtung eines 3-spur Betriebes auf der Rheinstrasse) wird bezeichnet, wenn aufgrund eines Ereignisses wie Brand oder Explosion eine mehr als 14-tägige Sperrung des Schönthaltunnels A22 (Sperrung einer Tunnelröhre) notwendig ist, um den Tunnel wieder instand zu setzen. Planbare Unterhaltsarbeiten in den Tunnelröhren gelten dagegen nicht als Notfallsituation.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
		Wir vertreten hier eine klare Position: Neben den Unfallszenarien im Tunnel sind es genau diese planbaren und regelmässig stattfindenden Tunnelwartungen, bei denen eine Umstellung auf den Dreispurbetrieb angezeigt ist. Andernfalls droht das wiederholte Eintreten jener chaotischen Zustände, die bereits vor einigen Jahren aufgrund der tagsüber durchgeführten Tunnelreinigungen entstanden sind. Die damalige Entscheidung des Tiefbauamts, diese Massnahmen aus Spargründen am Tag vorzunehmen, führte zu erheblichen Verkehrsbehinderungen und musste folglich rasch rückgängig gemacht werden. Dass der Regierungsrat offenbar gewillt ist, solche Situationen regelmässig herbeizuführen, zeugt von einer mangelhaften Weitsicht. Gerade bei planbaren Ereignissen sollten die gewonnenen Erfahrungen in die jetzige Planung einfliessen, um gravierende Störungen des regionalen Verkehrs zu verhindern, die die wirtschaftliche Stabilität entlang der Rheinstrasse massiv gefährden würden. Wir fordern daher eindringlich eine drastische Verkürzung der Umstellungszeit auf den Notfallbetrieb auf maximal drei Tage. Alles andere ist nicht akzeptabel, da nur so der Verkehrsfluss auf der Rheinstrasse schnell wiederhergestellt und langfristige Beeinträchtigungen vermieden werden können. Eine konsequente und enge Abstimmung zwischen Behörden und Unternehmen ist unerlässlich, um den Dreispurbetrieb effizient zu organisieren. Transparente Kommunikation und eine vorausschauende, rigorose Planung müssen Priorität haben.	Die Unterhaltsarbeiten im Schönthaltunnel A22 werden von der ASTRA in Randzeiten (Nachtarbeit) durchgeführt, um den Verkehrsfluss auf der Rheinstrasse aufrecht erhalten zu können. Beschluss TBA: Nach eingehender Prüfung des Antrags können wir diesen nicht in Erwägung ziehen. Nach der Bewältigung durch die Ereignisdienste nimmt die Beurteilung des Schadenausmasses 24 bis 48 Stunden in Anspruch. Auf Basis dieser Beurteilung erfolgt der Entscheid bzgl. Einrichtung des 3-Spurbetriebs. Erst ab diesem Zeitpunkt kann die technische Einrichtung beginnen. Unter Verkehr sind die geklebten Inseln zu entfernen, provisorische Signalisationen und Markierungen anzubringen sowie provisorische Fussgängerübergänge mit Lichtsignalanlagen einzurichten. Bei den Kreuzungen Baslerstrasse und Frenkendörferstrasse sind ebenfalls provisorischen Lichtsignalanlagen einzurichten. Die Einrichtungszeit der aufgeführten Arbeiten beanspruchen mindestens 3 Tage. Die Inbetriebnahme der temporäre 3-spurige Verkehrsführung kann frühestens 5 Tage ab dem Schadenereignis erfolgen. Beschluss TBA: Nach eingehender Prüfung des Antrags können wir diesen nicht in Erwägung ziehen. Vor Inbetriebnahme der erneuerten Rheinstrasse wird ein Handbuch für die Organisation und Umsetzung der temporären 3-spurigen Verkehrsführung infolge längeren Tunnelsperrung von über 14 Tagen ausgearbeitet.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
			Beschluss TBA: Eintreten im Sinne der Erwägungen.
77.	31	Die aktuelle Planung der BUD sieht vor, den Dreispurbetrieb an der neuen Kreuzung Flachsacker enden zu lassen, was den Verkehrsfluss und die Erreichbarkeit der Unternehmen beeinträchtigen. Der Kanton begründet dies mit Platzmangel und plant stattdessen eine Bedarfseinfahrt beim Halbanschluss Frenkendorf/Füllinsdorf Nord, die im Notfall aktiviert wird. Diese Lösung wird jedoch als ineffizient angesehen, da sie nur selten genutzt würde. Eine bauliche Weiterführung des Dreispurbetriebs ab der neuen Kreuzung Flachsacker bis zum Hülften-Kreisel wäre wirtschaftlich sinnvoller und würde den Verkehrsfluss dauerhaft verbessern und Engpässe vermeiden, weshalb diese Variante geprüft werden soll. Die von Jauslin & Stebler am 14. August 2024 vorgelegte Kostenschätzung, welche die geplanten Ausgaben für die Bedarfseinfahrt auf rund 2,2 Millionen Franken beziffert, wirft die Frage auf, ob diese Investition im Verhältnis zum tatsächlichen Nutzen steht. Die Bedarfseinfahrt soll nur im Notfall aktiviert werden. Die Wirtschaftskammer hinterfragt deshalb, ob die 2,2 Millionen Franken nicht effizienter für eine bauliche Verlängerung des Dreispurbetriebs ab der Flachsacker-Kreuzung eingesetzt werden sollen. Ein durchgehender Dreispurbetrieb würde dauerhaft den Verkehrsfluss verbessern und Engpässe vermeiden, anstatt nur im Notfall zum Einsatz zu kommen. Zudem wäre die Zufahrt zur Bedarfseinfahrt über die einspurige Wölferstrasse problematisch und würde Staus verursachen. Wir fordern daher eine Analyse, ob der durchgehende Dreispurbetrieb ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis bietet und langfristig die Infrastruktur optimiert.	Im Strassengesetz §43d ist festgehalten, dass beim Halbanschluss Frenkendorf/Füllinsdorf Nord eine Bedarfseinfahrt A22 in Richtung Pratteln einzurichten sei, damit ein durchgehender Dreispurbetrieb im Notfall eingerichtet werden kann. Ab der Kreuzung Kittler kann keine zusätzliche Fahrspur infolge Autobahnüberführung der A22 (Engstelle) zum Kreisel Hülften eingerichtet werden. Die Autobahnüberführung der A22 weist eine Fahrbahnbreite von 8 Meter auf, für den dreispurigen Notfallbetrieb ist eine Mindestbreite von 9 Meter gefordert. Der östlich angeordnete Gehweg ist mit einer Kragplatte ausgebildet und für durchgehenden Lastwagenverkehr nicht ausreichend dimensioniert. Zudem könnte aus Kapazitätsgründen der Kreisel Hülften nicht mit einer zusätzlichen Fahrspur ab der Kreuzung Kittler belastet werden. Die Ausfahrt ab dem Kreisel Hülften zur Einleitung A22 in Richtung Anschluss A2 heute ist einspurig angeordnet. Beschluss TBA: Nach eingehender Prüfung des Antrags können wir diesen nicht in Erwägung ziehen. Die Verkehrsbelastung auf der Rheinstrasse nördlich des Knotens Flachsacker beträgt im Betriebszustand 2030 (z.B. normaler Verkehrszustand) in der massgebenden Abendspitze maximal 760 Fahrzeuge/Stunde pro Fahrtrichtung.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
			Ein permanenter 3-Spurbetrieb wird zur Sicherstellung des Verkehrsflusses auf dem Streckenabschnitt ausserhalb des Siedlungsgebietes nicht benötigt. Ein durchgehender Dreispurbetrieb wird im Normalbetrieb auf der gesamten Rheinstrasse nicht eingerichtet, um eine Verkehrsumlagerung von der A22 zur Rheinstrasse zu unterbinden. Die genannte Thematik betrifft nur den seltenen Notfallbetrieb. Die Vorbereitung der Bedarfseinfahrt beim Halbanschluss Frenkendorf/Füllinsdorf Nord ist dabei eine verhältnismässig einfache und zweckmässige Lösung, um die Verkehrsmengen im Notfallbetrieb bewältigen zu können. Beschluss TBA: Nach eingehender Prüfung des Antrags können wir diesen nicht in Erwägung ziehen.

5.16. Thema 16 Sperrung beider Tunnelröhren

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
78.	13,14,15,16,20,21,22,23,25,28,33,34	Der aktuelle Entwurf des Tiefbauamtes berücksichtigt nur die Sperrung einer Tunnelröhre, etwa durch Unfall oder Explosion, mit einer Wahrscheinlichkeit von einmal in 40 Jahren. Ein gravierenderes Szenario, die gleichzeitige Sperrung beider Röhren, wird jedoch übersehen. Naturkatastrophen wie Erdbeben, die im Raum Basel ein reales Risiko darstellen, könnten dies erforderlich machen. Eine solche Sperrung hätte gravierende Folgen für alle Anstösser entlang der Rheinstrasse, als zentrale Verkehrsader für den Warentransport sowie die Erreichbarkeit der Liegenschaften und Geschäfte der Anstösser. Störungen im Betriebsablauf, längere Transportwege und Lieferkettenunterbrechungen könnten zu erheblichen wirtschaftlichen Schäden führen. Auch die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze wäre eingeschränkt, was die Produktivität stark beeinträchtigen könnte. Ein umfassendes Notfallkonzept, das auch die gleichzeitige Sperrung beider Tunnelröhren einbezieht, ist daher unerlässlich, um die Funktionsfähigkeit der Rheinstrasse in Extremsituationen sicherzustellen und die Interessen der KMU zu schützen. Eine frühzeitige Berücksichtigung dieser Risiken kann schwerwiegende Störungen verhindern und Verlässlichkeit dieser Region als Wirtschaftsstandort sicherstellen.	Bei einer Naturkatastrophe handelt es sich um eine Einwirkung höherer Gewalt welche in einem grösseren Gebiet die Infrastruktur beschädigt. Die Tunnel und Kunstbauten der A22 wurden unter Berücksichtigung der Erdbebengefährdungszone Z2 (mittleres bis hohes Gefährdungs- und Schadensrisiko) der Bauwerksklasse II (Anlagen von erheblicher Bedeutung) einsturz sicher dimensioniert. Damit wird primär der Personenschutz beachtet. Weitere Schutzziele wie Erhalten der Gebrauchstauglichkeit und Verhindern von Schäden an der Infrastruktur sind wegen der Aussergewöhnlichkeit des Ereignisses sekundär. Ob die Rheinstrasse nach einem Erdbeben wieder schneller durchgehend befahrbar ist als die A22 hängt auch von der Anzahl und Schwere der beschädigten Gebäude und Werkleitungen entlang der Rheinstrasse ab. Solch ausserordentliche Ereignisse müssen auf übergeordneter Ebene aufgrund einer konkreten Lagebeurteilung angegangen werden. Beschluss TBA: Nach eingehender Prüfung des Antrags können wir diesen nicht in Erwägung ziehen.
79.	31	Eine gleichzeitige Sperrung beider Röhren wird geradezu fahrlässig ignoriert, obwohl diese keineswegs auszuschliessen ist und weitreichende Auswirkungen auf den gesamten regionalen Verkehr hätte. Unzählige Menschen und Unternehmen wären mit erheblichen Mobilitätseinschränkungen konfrontiert.	Gegenüber einer Sperrung einer Tunnelröhre nach einem Brand oder Explosion (Eintretenswahrscheinlichkeit einmal in 40 Jahren) ist eine vollständige Sperrung beider Tunnelröhren rund 10 Mal unwahrscheinlicher und demzufolge nicht massgebend. Solch ausserordentliche Ereignisse müssen auf übergeordneter Ebene aufgrund einer konkreten Lagebeurteilung angegangen werden.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
		Es ist daher erforderlich, ein umfassendes Konzept zu entwickeln, das auch eine vollständige Sperrung beider Tunnelröhren berücksichtigt und der zentralen Bedeutung der Verkehrsachse zwischen Liestal und Pratteln gerecht wird. Die Nutzung der Rheinstrasse betrifft weit mehr als die blosse Erschliessung für Anwohner und Unternehmen. Ihre Funktionsfähigkeit ist von entscheidender Bedeutung für das gesamte regionale Verkehrssystem, das bereits an seiner Belastungsgrenze operiert und auf kleinste Störungen äusserst empfindlich mit Megastaus reagiert. Es ist unerlässlich, dass die Planung zur Umgestaltung der Rheinstrasse diese Tatsache in vollem Umfang einbezieht.	Beschluss TBA: Nach eingehender Prüfung des Antrags können wir diesen nicht in Erwägung ziehen.

5.17. Thema 17 Informationsfluss

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
80.	13,14,15,16,20,21,22,23,25,28,33,34	Für die weiteren Projektschritte fordern wir, dass die betroffenen Akteure, insbesondere die ansässigen KMU, frühzeitig in den weiteren Planungs- und Optimierungsprozess einbezogen werden. Auch Institutionen und Entscheidungsträger anderer Verkehrsprojekte sollten berücksichtigt werden. Eine transparente Kommunikation ist entscheidend, um Lösungen und Verbesserungen zu entwickeln, die den verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Anforderungen gerecht werden. Nur durch enge Zusammenarbeit kann sichergestellt werden, dass das Projekt nachhaltig gestaltet und langfristig von Unternehmen und Bevölkerung bestmöglich mitgetragen wird.	Vor Auflage des Bauprojekts werden mit den betroffenen Liegenschaftsbesitzern Gespräche im Zuge des freihändigen Landerwerbs durchgeführt. Vor Beginn der Auflage wird die Bevölkerung an einer öffentlichen Veranstaltung informiert. Von Seite Tiefbauamt wird der Bauablauf mit den Gemeinden und lokalen Vertretern der KMU Verbände vor der Unternehmenssubmission abgestimmt. Anschliessend werden die direkt betroffenen Anstösser über die definitiven Bauabläufe und den vorgesehenen Zufahrtsprovisionen informiert. Beschluss TBA: Eintreten im Sinne der Erwägung.

6. Genehmigung Bericht

Genehmigung des Mitwirkungsberichts

Beschluss des Tiefbauamtes Basel-Landschaft vom 15. August 2025

Tiefbauamt Basel-Landschaft



Axel Mühlemann
Leiter Geschäftsbereich Verkehrsinfrastrukturen a.i.



Micha Kolman
Projektleiter

Liestal, 15. August 2025

7. Beilage

Keine