

Ziefen Erneuerung Hauptstrasse

Entwurf Kantonalen Nutzungsplan

Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept (VBG)



Bericht

Impressum

Projekt

Gemeinde Ziefen, Erneuerung und Gestaltung Hauptstrasse
Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept

Bauherrschaft

Tiefbauamt Basel-Landschaft
Kreis 2, Patrick Bärenfaller
Frenkendörferstrasse 17
4410 Liestal

Bearbeitung

Gestaltung
pg landschaften GmbH
Gerbegässlein 1
CH-4450 Sissach

Verkehr & Betrieb
Glaser Saxer Keller AG
Ingenieure und Architekten
Birsigstrasse 10
CH-4103 Bottmingen

Ausgabe

Mai 2025

Vorbemerkung

Gender-Hinweis

Zur besseren Lesbarkeit wird in diesem Bericht das generische Maskulinum verwendet. Die darin verwendeten Personenbezeichnungen beziehen sich - sofern nicht anders kenntlich gemacht - auf alle Geschlechter.

Zusammenfassung

Der Kanton Basel-Landschaft plant in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Ziefen eine umfassende Erneuerung der Hauptstrasse. Das Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept (VBG) verfolgt das Ziel, die Verkehrssicherheit zu verbessern, die gestalterische Qualität des historischen Dorfkerns zu erhalten und die Massnahmen zum Hochwasserschutz der Hinteren Frenke zu integrieren.

Der aktuelle Zustand der Hauptstrasse ist sanierungsbedürftig, mit unzureichenden Fusswegen, gefährlichen Querungen und wachsendem Verkehrsaufkommen, was die Lebensqualität der Anwohner beeinträchtigt. Das Projekt sieht ein optimiertes Strassenprofil mit einer Mindestbreite von 6,20 Metern, zusätzlichen Fussgängerüberwegen und barrierefreien Bushaltestellen vor. Gleichzeitig wird das geschützte Ortsbild berücksichtigt, indem bestehende Vorplätze erhalten, neue Begrünungen integriert und ortsbildverträgliche Materialien eingesetzt werden.

Ein zentraler Aspekt des Projekts ist die enge Abstimmung mit den parallel laufenden Planungen, dem Hochwasserschutzprojekt und der Entwicklung des Dorfkerns (Plan Guide). Der partizipative Planungsprozess stellt sicher, dass sowohl die Bedürfnisse der Bevölkerung als auch die fachlichen Anforderungen berücksichtigt werden.

Der Abschluss der Planungsphase ist für 2025 vorgesehen, gefolgt von einer gestaffelten Umsetzung. Das Projekt soll langfristig die Funktionalität, Sicherheit und Lebensqualität im Dorfzentrum von Ziefen nachhaltig verbessern.

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage, Ziele & Auftrag	5
1.1 Ausgangslage	5
1.2 Ebene Kanton - Strasse & Hochwasserschutz	6
1.3 Ebene Gemeinde	6
1.4 Zielsetzung	7
1.5 Auftrag	8
2. Grundlagen	9
2.1 Normen und Richtlinien	9
2.2 Funktioneller Art	9
2.3 Technischer Art	9
2.4 Randbedingungen	9
2.5 Verkehrsmengen/ Geschwindigkeiten	10
3. Beteiligte, Vorgehensweise & Ablauf	11
3.1 Beteiligte in der Planung	11
3.2 Partizipativer Prozess	11
3.3 Prozessablauf	12
4. Projektumfang und Eingrenzung	15
4.1 Projektperimeter	15
4.2 Verkehr	16
4.3 Betrieb	18
4.4 Gestaltung & Grundsätze	19
4.5 Weitere relevante Planungen	22
5. Konzept	25
5.1 Verkehr	25
5.2 Betrieb	28
5.3 Gestaltung	29
5.4 Kostenschätzung	33
6. Weiteres Vorgehen	34
7. Anhang	35

1. Ausgangslage, Ziele & Auftrag

1.1 Ausgangslage

Ziefen ist ein klassisches Strassendorf in einer weiten, offenen Mulde, geschützt am Südfuss von steilen Rebhängen des Baselbieter Tafeljuras. Prägend für das lang gezogene Dorf ist die Hintere Frenke, welche im offenen Bett parallel zur Hauptstrasse fliesst. Die historische Bachzeilenbebauung blieb bis heute weitgehend erhalten und gibt heute noch dem Dorf seinen Charakter. Aufgrund dieser räumlichen Qualitäten im ganzen Hauptstrassenraum wurde Ziefen in das Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) aufgenommen.

Im November 2020 traf der Gemeinderat im Rahmen einer Klausurtagung den Entscheid, die Ortskernentwicklung zu starten. Unter dem Leitsatz „Das Dorf neu denken“ wurde eine Projektstudie mit drei Architekturbüros lanciert.

Die Gemeinde strebt an, durch eine gezielte Entwicklung die Strasse als Lebensraum für das Dorf zurückzugewinnen. Nach Abschluss der Projektstudien wurde im November 2021 von der Einwohnergemeinde eine Kommission Ortskernentwicklung gewählt. Gemeinsam mit Fachexperten wertete die Kommission die Projektideen der Architekturbüros aus und verfasste das Papier „Grundlagen für Entwicklungskonzept Ortskerngestaltung“. Aus der Bevölkerung wurden im Rahmen der Ortskernentwicklung Petitionen eingereicht, um die Verkehrssituation im Zentrum zu verbessern.

Parallel zur Planung der Gemeinde startete das Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft das Projekt Sanierung der Hauptstrasse, welches auch die Thematik „Hochwasserschutz“ beinhaltet.

Um die Entwicklung des Dorfkerns aktiv voranzutreiben, die vielen Ideen und Anregungen zu bündeln und die Anforderungen an die beiden Planungen des Kantons (Erneuerung Hauptstrasse und Hochwasserschutz) aus Sicht der Gemeinde koordinieren zu können, wurde ein „Plan Guide“ als informelles, zukunftsweisendes Planungsinstrument erarbeitet.

Um eine allen Anforderungen (Denkmalschutz, Dorfkernentwicklung, Sicherheit, Hochwasserschutz, etc.) gerecht werdende Erneuerung der Hauptstrasse erreichen zu können, wurden Glaser Saxer Keller AG zusammen mit pg landschaften vom Tiefbauamt Basel-Landschaft mit der Erstellung eines Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzepts (kurz VBG) beauftragt. Dieses soll in einem partizipativen Prozess erarbeitet werden und dem historischen Dorfkern Rechnung tragen. Es behandelt somit auch den gestalterischen Umgang mit den Vorplätzen und Vorzonen und kümmert sich aktiv um die Schnittstellen zum Gewässer.

1.2 Ebene Kanton - Strasse & Hochwasserschutz

Die letzte Gesamterneuerung der Hauptstrasse erfolgte in den frühen 90er Jahren. Der bauliche Zustand der Strasse ist schlecht, der Aufwand für den Bauunterhalt nimmt laufend zu. Aus diesem Grund sieht sich das kantonale Tiefbauamt Basel-Landschaft gezwungen, die Ziefener Hauptstrasse in den nächsten Jahren zu erneuern.

Eine Überprüfung der Hochwassersituation der Hinteren Frenke hat ergeben, dass heute sowohl die Abflusskapazität des Gerinnes wie auch die Abflussquerschnitte bei sämtlichen Brücken in Ziefen nicht für ein hundertjähriges Hochwasser ausgelegt sind. Bei einem HQ_{100} würde die Hintere Frenke über die Ufer treten und strukturelle Schäden verursachen. Ein Grossteil der Brücken weist bereits bei einem Hochwasserereignis mit einer Wiederkehrperiode von 30 Jahren ein Defizit auf. Um den Hochwasserschutz zu verbessern, müssen sowohl die Abflusskapazität des Gerinnes sowie die Abflussquerschnitte bei den Brücken deutlich erhöht werden. Aufgrund der baulichen Dichte im Siedlungsgebiet und der unmittelbaren Nähe von Strasse, Bachbett und Bachzeilen müssen die drei Projekte (Strassensanierung, Hochwasserschutz und Dorfkernentwicklung) gut aufeinander abgestimmt werden.

1.3 Ebene Gemeinde

Die heutige Verkehrssicherheit ist für die Bevölkerung nicht zufriedenstellend. Die Trottoirs sind zu schmal oder gar nicht vorhanden und es fehlen übersichtliche Stellen, wo die Hauptstrasse sicher überquert werden kann, worunter besonders Kinder und ältere Menschen leiden. Zudem beeinträchtigt der stetig zunehmende Verkehr sowohl die Lebensqualität wie auch das Erscheinungsbild des Dorfes.

Im Hinblick auf die geplante Strassenerweiterung wurde aus der Bevölkerung eine Petition eingereicht, welche die Gemeinde dazu auffordert, dafür zu sorgen, dass der Verkehr entschleunigt wird. Zudem fordert die Bevölkerung sichere und durchgängige Trottoirs und eine koordinierte Planung zusammen mit dem Kanton, um die Kernzone aufzuwerten und Lebensqualität zurückzugewinnen.

Bei der durchgeführten Projektstudie zur Dorfkernentwicklung mit drei Architekturteams zum Thema «Das Dorf neu denken» war die Beteiligung aus der Bevölkerung und die Rückmeldungen zu den Projekten umfangreich und vielfältig.

Um diesen Rückmeldungen zu den erarbeiteten Projektstudien gerecht werden zu können, wurde eine Dorfkernkommission gebildet und ein Architekturbüro mit der Erarbeitung eines „Plan Guide“ beauftragt. Dieser soll als informelles Planungsinstrument der Gemeinde, als Zusammenfassung und Sammlung der diversen Entwicklungsimpulse dienen und dabei wichtige Punkte der Gemeinde im Bezug auf die Koordination des Projektes mit dem Kanton (TBA, ARP) abbilden. Ausführliche Info zum Planguide folgt in Kapitel 4.5.

1.4 Zielsetzung

Ziel des Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzepts VBG ist es, eine gemeinsame Basis zu definieren und die Leitplanken zu setzen, auf welcher die künftige Detailplanung von Seiten Kanton (TBA, ARP) und Gemeinde aufgebaut werden kann.

1.4.1 Partizipative Ziele

Die Petitionen und die Rückmeldungen zu den Projektstudien aus der Bevölkerung haben gezeigt, dass grosses Interesse der Ziefenerinnen und Ziefenern besteht, das Dorf gemeinsam zu entwickeln. Das VBG soll den aktuellen und künftigen Bedürfnissen sämtlicher Verkehrsteilnehmenden Rechnung tragen und die Inputs aus der Bevölkerung aufnehmen.

Dadurch soll eine Planungssicherheit für die Phasen Vorprojekt/Bauprojekt erreicht werden. Basierend auf einem gemeinsamen Verständnis und belastbaren Vereinbarungen soll die Erneuerung der Hauptstrasse schliesslich effizient projektiert und umgesetzt werden.

1.4.2 Gestalterische Ziele

Basierend auf einem Grundverständnis für die historischen Qualitäten des Strassendorfs, soll die Erneuerung als Chance genutzt werden, um den gesamten Strassenraum bis zu den angrenzenden Fassaden gestalterisch aufzuwerten. Aktuell reichen mehrere Vorplatzsituationen von historisch bedeutenden Gebäuden an die Strasse. Durch die sensible Integration von neuen Elementen (Bushaltestellen, usw.) und dem bewussten Einsatz von ortsverträglichen Materialien soll auf den historischen Kontext reagiert und den unterschiedlichen Qualitäten des Strassendorfs Rechnung getragen werden. Weiter soll der visuelle Bezug zur Hinteren Frenke gewahrt und die Positionierung von markanten Einzelbäumen geprüft werden.

1.4.3 Verkehrstechnische und betriebliche Ziele

Mit der Sanierung der Hauptstrasse sollen mit dem VBG folgende Ziele erreicht werden:

- Optimierung Verkehrssicherheit
- Einhalten von Sichtweiten
- Behindertengerechte Anlagen (u.a. Bushaltestellen)
- Befestigte Trottoirs
- Reduktion des Strassenlärms mit lärm minderndem Belag (sofern Grenzwerte überschritten sind)
- Verdeutlichung von Engstellen

1.5 Auftrag

Im Herbst 2023 beauftragte das Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft Glaser Saxer Keller AG und pg landschaften GmbH mit der Ausarbeitung eines Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept (VBG) für die Ortsdurchfahrt von Ziefen unter Berücksichtigung der parallellaufenden Projekte Hochwasserschutz und Ortskernentwicklung.

Das VBG dient als Grundlage für das anschliessende Vorprojekt. In diesem Konzept sollen die unterschiedlichen Ansprüche an die Kantonsstrasse einfließen und Kompromisse geschlossen werden.

1

2

3

4

5

6

7

2. Grundlagen

2.1 Normen und Richtlinien

1. Projektierungsrichtlinie für Strassenbau
2. Projektierungshandbuch für Ingenieure (PHI)
3. Richtlinie Strassenbeleuchtung
4. Typenpläne des Tiefbauamtes BL
5. Normen und Richtlinien der Fachverbände SIA, VSA, VSS, etc.
6. Kantonaler Richtplan

2.2 Funktioneller Art

8. Strassenkategorie nach TBA-Typenplan T-002 wichtige übrige Kantonsstrasse, Kategorie 3
9. Regelquerschnitte nach TBA-Typenplan T-001
10. Bushaltestellen nach TBA-Typenplan T-972
11. Weitere relevante TBA-Typenpläne
12. Verkehrsbelastung des kantonalen Strassennetzes, DTV 2015: Bubendorf - Ziefen 5'700
Ziefen - Reigoldswil 2'700
13. Mitwirkung Gemeinde und kantonalen Fachstellen

2.3 Technischer Art

14. Grundbuch- und Leitungskatasterdaten
15. Zuordnung der Strassenkategorien
16. Standards Kantonsstrassen- Arbeitshilfe, Tiefbauamt Kt. Bern, Jan.2011

2.4 Randbedingungen

17. ÖV-Linien: Buslinien

2.5 Verkehrsmengen/ Geschwindigkeiten

Aus der Verkehrserhebung vom 9. bis 16. Januar 2023 wurden im Ortskern und im Bereich Hofmatt folgende Verkehrszahlen und Geschwindigkeiten ermittelt:

Durchschnittlicher Tagesverkehr DTV:

Ortskern:	4'100 Fz/Tag
Hofmatt:	3'600 Fz/Tag

Durchschnittlicher Werktagsverkehr DWV:

Ortskern	4'500 Fz/Tag
Hofmatt	3'900 Fz/Tag

Geschwindigkeit:

Ortskern:	$v_{85} = 42 \text{ km/h}$
Hofmatt:	$v_{85} = 50 \text{ km/h}$

1

2

3

4

5

6

7

3. Beteiligte, Vorgehensweise & Ablauf

3.1 Beteiligte in der Planung

Am partizipativen Prozess waren diverse Vertreter des Kantons, der Gemeinde sowie verschiedene Planungsbüros involviert. Je nach Arbeitsfortschritt wurden die unterschiedlichen Beteiligten jeweils in den Planungsprozess eingebunden.

3.1.1 Projektleitung

- TBA Kanton Basel-Landschaft, Kreis 2: Patrick Bärenfaller

3.1.2 Projektbearbeitung

- Glaser Saxer Keller AG (Verkehr/Betrieb): Andreas Wunderlin, Stephan Glutz
- pg landschaften GmbH (Gestaltung): Pascal Gysin, Anita Willers, Carina Kohler

3.1.3 Begleitgruppe

- Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft, Wasserbau: Ph. Meier, J. Gysin
- Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft, Verkehrstechnik: Stefan Roana, Roman Bergamin
- Polizei Basel-Landschaft, Verkehrssicherheit: Hans-Ulrich Dreier
- Amt für Raumplanung Kanton Basel-Landschaft, öff. Verkehr: Dominic Wyler
- Kantonale Denkmalpflege Basel-Landschaft, Ortsbildpflege: A.-D. Herbort, Ph. Allemann
- Gemeinderat Ziefen: Lukas Geering, Laura Bodenmann
- Bau- und Planungskommission Ziefen
- Salathé Architekten: F. Frei

3.1.4 Organisationen

- Procap: S. Burnell

3.2 Partizipativer Prozess

Die Ausgangslage in Ziefen ist aufgrund der verschiedenen parallellaufenden Planungen herausfordernd. Zudem ist die Gemeinde enorm engagiert und fordert ihrerseits eine enge Zusammenarbeit. Dem Auftraggeber ist es daher wichtig, von Anfang an alle Projektbeteiligten in einen Dialogprozess zu integrieren. Somit wird sichergestellt, dass alle Stimmen gehört werden und sich alle aktiv einbringen können.

3.3 Prozessablauf

3.3.1 Ortskernentwicklung 22.03.2021 (GR Ziefen, Planer)

Mittels einem Workshop wurden die Inhalte, Ziele und der Zeitplan gemeinsam erarbeitet und festgelegt

3.3.2 Ortskernentwicklung 01.09.2021 (Begleitgruppe, Planer)

Die Planer stellen ihre Ergebnisse vor.

3.3.3 Ortskernentwicklung 09.09.2021 (Begleitgruppe)

Die Begleitgruppe trifft sich ohne die Planer mit dem Juror Kees Christiaanse, em. Prof. am Institut für Städtebau ETH Zürich zur Auswertung und Würdigung der Arbeiten.

3.3.4 Ortskernentwicklung 23.09.2021 & 18.09.2021 (GR Ziefen, Begleitgruppe, Planer)

Die Begleitgruppe Ziefen arbeitet mit dem Projektleiter und GR Lukas Geering die Fragestellung für die Ausstellung (Whiteboard-Fragen) aus. Es wird vorgeschlagen, vom Filmmacher Joel Sames einen Film als Animationsbotschaft für die Bedeutung des Projekts drehen lassen. Der Vorschlag wird, wie auch die Idee, die Vernissage in Bild und Ton aufzunehmen, vom Gesamtgemeinderat gutgeheissen.

3.3.5 Projekt-Startsitzung Nr. 01 | 20.10.2022 (TBA, Gemeinde, Planer)

Die Projektsitzung vom 20.10.2022 diente als Kick-off in das Projekt mit allen Beteiligten. Im Rahmen der Sitzung wurden die Projektziele und die zu erarbeitenden Konzepte definiert.

3.3.6 Ortskernentwicklung 25.11.2021 (EGV)

Die Wahl der Kommission Ortsentwicklung mit dem Auftrag: Schwerpunkte und Zeitplan erarbeiten, unter Beizug erforderliche Fachpersonen wurde getätigt.

3.3.7 Projektsitzung Verkehrstechnik 01 | 13.12.2022 (TBA, Polizei, Planer)

Die bisher erarbeiteten Varianten zu den einzelnen problematischen Stellen in Ziefen wurden besprochen und grundlegende Entscheidungen aus Sicht der Verkehrssicherheit getroffen.

3.3.8 Projektsitzung Verkehrstechnik 02 | 11.01.2023 (TBA, Polizei, Planer)

Weitere Projektsitzung, um die vorhanden verkehrstechnischen Probleme aufzuzeigen (u.a. durch diverse Schlepplinien) und in Hinsicht auf die Verkehrssicherheit/Verkehrstechnik zu besprechen.

3.3.9 Projekt-Sitzung Nr. 02 | 19.01.2023 (TBA, ARP, Gemeinde, Planer)

Im Rahmen der zweiten Projektsitzung wurden die Projektziele geschärft und erste Erkenntnisse von Seiten Verkehr präsentiert und diskutiert.

3.3.10 Projekt-Sitzung Nr. 03 | 27.04.2023 (TBA, ARP, Gemeinde, Planer)

Im Rahmen der dritten Projektsitzung wurde der aktuelle Entwurf des Verkehrs- und Betriebskonzepts vorgestellt. Erste Inputs von Seiten Gemeinde, Architekten, Landschaftsarchitekten und Ortsbildpflege wurden bereits bestmöglich berücksichtigt.

3.3.11 Projektsitzung Behindertengerechtigkeit | 30.05.2023 (TBA, Procap, Planer)

Das Projekt wurde der Procap vorgestellt und besprochen. Dabei wurden die örtlichen Probleme aufgezeigt und Kompromisse aus Sicht der Behindertengerechtigkeit beschlossen.

3.3.12 Projekt-Sitzung Nr. 04 | 22.08.2023 (TBA, ARP inkl. ÖV, Gemeinde, Planer)

Im Rahmen der vierten Projektsitzung wurden unterschiedliche Varianten in Bezug auf die Bushaltestellen präsentiert und diskutiert. Zudem wurde ein kurzes Update in Bezug auf den Hochwasserschutz gegeben.

3.3.13 Projektsitzung ÖV/Haltestellen | 13.09.2023 (TBA, Gdekommission, Planer)

Der Stand der Arbeiten wurde der Gemeindekommission vorgestellt und besprochen.

3.3.14 Projekt-Sitzung Nr. 05 | 14.11.2023 (TBA, ARP, Gde, Planer)

Vorgelagert zur Projektsitzung wurde durch die Kommission Dorfkernentwicklung ein Variantenentscheid zu den Bushaltestellen getroffen: die Anzahl der heutigen Bushaltestellen soll beibehalten werden (keine Reduktion). Seitens Planer wurde die definitive Variante vorgestellt und diskutiert.

3.3.15 Projekt-Sitzung Nr. 06 | 23.01.2024 (TBA, ARP, Gde, Planer)

Im Rahmen der sechsten Projektsitzung wurde der aktuelle Stand der Planung der Gestaltung präsentiert und diskutiert. Es wurden zwei Varianten in Bezug auf die Materialisierung vorgestellt mit der Synthese, dass eine kombinierte Variante vertieft wird.

3.3.16 Projekt-Sitzung Nr. 07 | 05.03.2024 (TBA, ARP, Gde, Planer)

Im Rahmen der siebten Projektsitzung wurde der aktuelle Stand des Betriebs- und Gestaltungskonzepts präsentiert, der Terminplan zum Hochwasserschutz-Projekt besprochen und das weitere Vorgehen definiert.

3.3.17 Präsentation HWS | 16.04.2024 (TBA, ARP, Gemeinde, Planer)

Die Abteilung Wasserbau des Tiefbauamtes stellte den aktuellen Stand der Abklärungen und die ersten Erkenntnisse vor.

3.3.18 Präsentation VBG | 30.04.2024 (TBA, Polizei, ARP inkl. ÖV, Gemeinde, Planer)

Damit sämtliche Beteiligte wieder auf dem neusten Stand sind, wurde hier breit informiert. Unter anderem waren an dieser Sitzung wieder die Polizei sowie die Verkehrstechnik anwesend. Das Projekt wurde den Anwesenden mitgegeben mit der Bitte, dieses nochmals zu prüfen und ihr entsprechendes Feedback abzugeben.

3.3.19 Präsentation HWS | 11.06.2024 (TBA, ARP, Gemeinde, Planer)

Die Abteilung Wasserbau stellte die ersten Erkenntnisse bezüglich der erstellten Simulationen vor. Dabei wurden unter anderem die Brücken und die Durchleitungsmengen untersucht und beurteilt.

3.3.20 Präsentation VBG | 12.08.2024 (TBA, Gemeinde, Planer)

Das Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept wurde in der Bau- und Planungskommission vorgestellt.

3.3.21 Präsentation HWS | 11.09.2024 (TBA, ARP, Gemeinde, Planer)

Das TBA W informiert über den aktuellen Stand in Sachen Hochwasserschutz

1

2

3

4

5

6

7

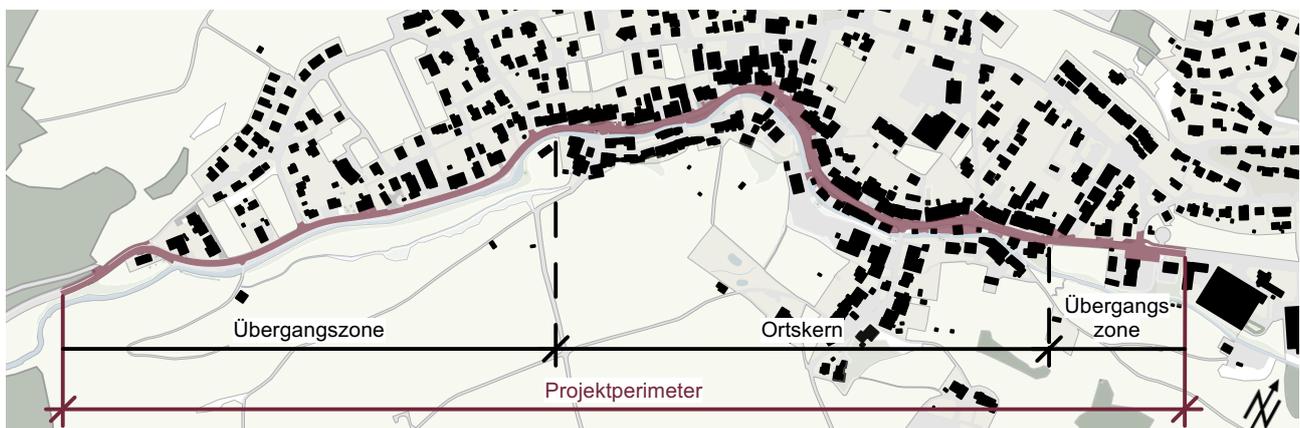
4. Projektumfang und Eingrenzung

Das Konzept wurde von einem Team aus Verkehringenieuren und Landschaftsarchitekten erarbeitet. Die beiden Fachbereiche weisen bewusst unterschiedliche Sichtweisen und Schwerpunkte auf, welche in ihrem Zusammenwirken die zentralen Inhalte des VBG abbilden.

In einem ersten Schritt erstellten beide Fachpersonen unabhängige Bestandsaufnahmen mit unterschiedlichen Herangehensweisen. Im Rahmen von Besprechungen wurde eine gemeinsame Synthese definiert und gemeinsame Haltungen zu den verschiedenen Inhalten entwickelt.

4.1 Projektperimeter

Das VBG beinhaltet die Kantonsstrasse in Ziefen sowie die Vorplätze der direkten Anlieger. Dabei verläuft der Perimeter von dem Knoten Hauptstrasse/Steinenbüel im Osten bis zum Knoten Hauptstrasse/Holzbergstrasse im Westen. In den Abschnitten wird unterschieden zwischen dem Ortskern und zwei Übergangszonen im Nordosten sowie Südwesten. Im Zuge des Vorprojekts wird geprüft, inwiefern die beiden Knoten Hauptstrasse/Holzbergstrasse und Hauptstrasse/Steinenbüel miteinbezogen werden. Das VBG betrachtet den Strassenraum von Fassade bis Fassade/Gewässerraum und behandelt Fahrbahn, Trottoir, Bushaltestellen sowie die angrenzenden (Vor)plätze und Bachmauern.



4.2 Verkehr

4.2.1 Bestehende Defizite

Die Ortsdurchfahrt weist heute diverse Defizite auf. Folgende Mängel wurden abgesehen vom baulichen Zustand festgestellt:

- eingeschränkte Sichtweiten bei den Fussgängerstreifen
- Fussgänger (u.a. Schulkinder) müssen mit zwei Ausnahmen ohne Querungshilfen oder Fussgängerstreifen die Strasse queren (d.h. vortrittsbelastet und teilweise mit langen Wartezeiten)
- die Strassenbreite entspricht an diversen Stellen weder den kantonalen Richtlinien für eine Kantonsstrasse Kat. 3 noch der VSS-Norm (der Strassenraum ist heute zu schmal)
- Grosse Fahrzeuge (Lastenzüge/Sattelschlepper) können teilweise nicht innerhalb ihrer Fahrspuren fahren.
- ein Kreuzen des motorisierten Individualverkehrs ist teilweise nicht möglich, es muss aufs Trottoir/neben die Fahrbahn ausgewichen werden (Sicherheitsrisiko für die Fussgänger)
- kein durchgängiges, weitgehend nur einseitiges und teilweise zu schmales Trottoir vorhanden (unbefestigtes Trottoir ist unterhaltsintensiv)
- keine der Bushaltestellen ist behindertengerecht (nach BehiG) ausgebaut
- Porphyrt-Pflästerungen sind nicht dauerhaft frostbeständig

4.2.2 Bestehende Strassengeometrie / Strassenbreite / Befahrbarkeit

Die Lage der Hauptstrasse in Ziefen ist aufgrund der Häuserzeile auf der einen Seite und des Bachlaufs der Hinteren Frenke eigentlich gegeben. Ohne massiven Eingriff auf der einen oder anderen Seite kann nicht viel geändert werden. In Anbetracht, dass solche Eingriffe aber weder erwünscht sind noch zur Diskussion stehen, beschränkt sich der künftige Verlauf der Strasse mehr oder weniger auf die bestehende Lage. Dort, wo aber Handlungsspielraum besteht, wird dieser zu Gunsten der Verkehrssicherheit genutzt.

Im Verlauf der Diskussionen in der Arbeitsgruppe wurde festgehalten, dass die Strassengeometrie künftig nicht zum schnelleren Fahren verleiten soll (d.h. nicht breiter sein soll), aber auch nicht so schmal sein darf, dass der Verkehr im Begegnungsfall durch zum Beispiel künstliche Engstellen zum Stillstand kommt. Aus diesen Überlegungen hat sich das TBA BL bereit erklärt, in Ziefen eine Strassenbreite von 6.20 m (= Minimalbreite für eine Strasse dieses Typs) zuzulassen (siehe Kapitel 5.1.1). Diese Breite reicht aus, dass sich zwei Lastwagen in der Geraden mit reduzierter Geschwindigkeit kreuzen können. In Kurven benötigen die Fahrzeuge, insbesondere die (Gelenk-) Busse und Lastwagen, aber mehr Platz/mehr Breite.

Auf Basis dieser Überlegungen wurde die neue Strassengeometrie festgelegt. Vor und in den Kurven wurde die Strasse – wo möglich – so verbreitert, dass einerseits die Anhaltesichtweiten vergrössert oder ein Kreuzen ermöglicht werden kann. Dies löste in der Arbeitsgruppe die Frage aus: Weshalb funktioniert es denn heute ohne diese Verbreiterungen? Die Antwort lautet: weil die Fahrzeuge bei Bedarf aufs Trottoir ausweichen! Genau dies gilt es aber zu vermeiden, da sonst die Fussgänger auf „ihrem Trottoir“ nicht mehr sicher sind.

4.2.3 Trottoir

Heute besteht nur abschnittsweise ein ausgewiesenes Trottoir, vielerorts geht man über die privaten Vorplätze. Grundsätzlich wäre es im Interesse des TBA BL, mindestens ein durchgehendes, wenn möglich 2 m breites Trottoir auf einer Strassenseite zu haben und dieses nach den Vorgaben des TBA zu materialisieren. Dies hat aber zur Folge, dass zahlreiche Vorplätze künftig zu klein sein werden, um darauf ein Auto abstellen zu können. Im Zuge der Verhandlungen mit den Grundeigentümern wird sich zeigen, ob die Absicht des Kantons umgesetzt werden kann.

4.2.4 Fussgängersicherheit

Aufgrund des kommunalen Fusswegnetzes wurde seitens Gemeinde der Wunsch nach zusätzlichen Querungsstellen laut. Neu soll die Hauptstrasse an vier Stellen überquert werden können, wobei an diesen Stellen Fussgängerstreifen markiert werden sollen, womit die Fussgänger gegenüber dem fahrenden Verkehr Vortritt geniessen. Solche Querungsstellen können aber nur angeboten werden, wenn die Normen eingehalten sind:

- der Fussgängerstreifen muss erkennbar sein
- die Sichtweiten müssen eingehalten sein (auch dann, wenn ein Bus an einer benachbarten Haltestelle steht)
- Warteräume müssen vorhanden und einsehbar sein
- eine ausreichende Ausleuchtung der Querungsstelle und der Warteräume muss gewährleistet sein
- die Warteräume selbst sollten nicht, oder nicht ständig, überfahren werden
- zudem sollten diese Querungsstellen auf der Fussgänger-Wunschlinie liegen

Auf Basis dieser Randbedingungen wurde schliesslich geprüft, wo diese ganz oder weitgehend eingehalten werden können. Im Plan sind diese Standorte dargestellt.

4.2.5 Veloverkehr

Aufgrund der Tatsache, dass die Hauptstrasse im Ortskern und der Übergangszonen zu schmal ist, wurde die kantonale Radroute bereits vor vielen Jahren von der Kantonsstrasse ins Quartier verlegt, wo sie nördlich der Hauptstrasse via Untere Eienstrasse – Eienstrasse – Lupsingerstrasse – Hintermattstrasse – Bündtenackerweg den Ortskern umgeht.

4.3 Betrieb

4.3.1 Buslinie / Haltestellen

In Ziefen gibt es heute fünf Bushaltestellen, die vier Haltestellen «Diegmatt», «Zentrum», «Mühlengasse» und «Hofmatt» liegen im Bereich Ortskern/Übergangszone. Die Haltestelle «Zentrum» weist Busbuchten auf, die übrigen drei sind Fahrbahnhaltestellen. Keine der Haltekanten ist heute behindertengerecht ausgebaut.

Das Gesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG) verlangt, dass die Haltekanten auf 22 cm bzw. mind. 16 cm erhöht werden müssen. Diese Haltekantenhöhe hat Auswirkungen auf die Geometrie für das An- und Wegfahren der Busse. Es muss also so geplant werden, dass die Busse solch hohen Ränder nicht überstreichen müssen. Das bedeutet, dass die Haltekanten nicht in Kurven liegen können. Somit wird klar, dass die bestehenden Haltekanten, welche in Kurvenbereichen liegen, lagemässig verschoben werden müssen.

Die Anordnung der Bushaltestellen hat Einfluss auf die übrige Strassengeometrie und schafft Abhängigkeiten, so dass schnell klar wurde, dass diese Detailplanung bereits im Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept vorgenommen werden müssen.

Da die Platzierung der Haltestellen sich aufgrund der kurvigen Strassenführung durch Ziefen nicht ganz einfach gestaltet, wurde auch geprüft, ob eine Reduktion der Bushaltestellen möglich ist.

4.4 Gestaltung & Grundsätze

«Eindrucklichstes Bachzeilendorf im Kanton mit mehrfach gewundenem, von der Hinteren Frenke durch flossenem Strassenraum. Interessanter Kontrast zwischen den mächtigen Gehöften und den Kleinbauten am Bach.» (ISOS)

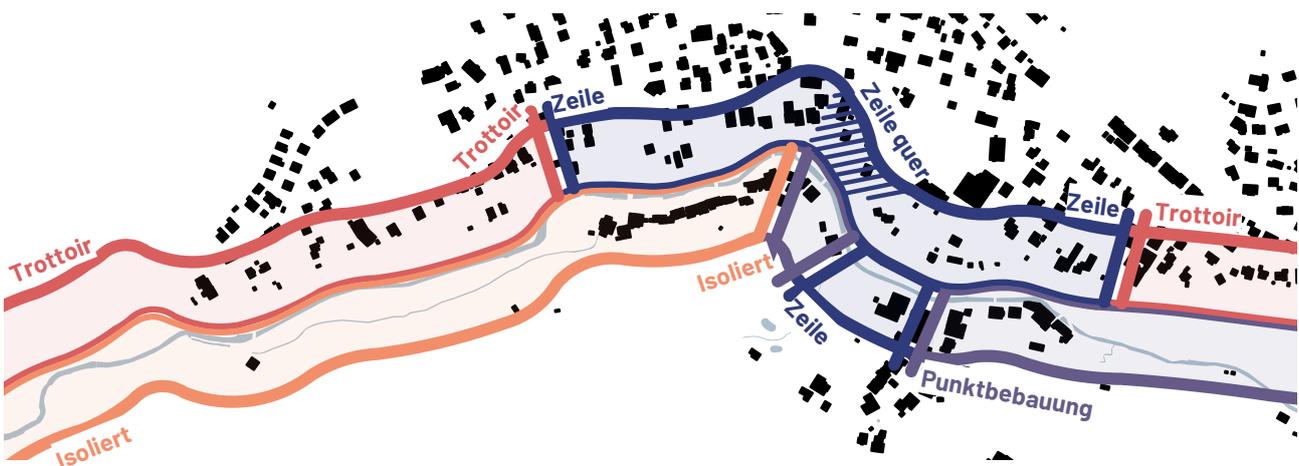
«Äusserst kompakter Strassenraum entlang mehrfach gewundenen Gewässers, bestehend aus zwei- bis dreigeschossigen traufständigen Mehrzweckbauten, Wohnhäusern und Scheunen, E. 17.-19. Jh.» (ISOS)

Wie die Beschreibung im ISOS eindrücklich erläutert, zeichnet sich Ziefen durch einen äusserst kompakten Strassenraum aus, welcher im engen Dialog mit der Hinteren Frenke zu verstehen ist. Die Wohnhäuser und Scheunen formen eine prägende Zeile, welche unterschiedliche räumliche Situationen zum Strassenraum entstehen lässt. Die Zone zwischen Bach und Strasse wird weitgehend von einzelnen Kleinbauten geprägt. Eine Ausnahme bildet die Bachzeile im Dorfzentrum.

Gestalterisch gilt es die Charakteristik des Bachzeilendorfes zu erfassen, sie wo möglich zu erhalten und die noch vorhandenen gestalterischen Elemente an die heutigen Anforderungen einer zeitgemässen Hauptstrasse anzupassen.

4.4.1 Abschnitte und Strukturen

Der Siedlungskörper lässt sich entlang der Hauptstrasse in verschiedene Abschnitte gliedern:



Einteilung Abschnitte

- Am südwestlichen Ortsteingang wird die Strasse einseitig von dichter, heckenartiger Ufervegetation begleitet. Der Abschnitt kann als **isoliert** betrachtet werden. Die gegenüberliegende Strassenseite weist vereinzelte, häufig von der Strasse zurückversetzte Punktbauten auf, so dass das **Trottoir** als prägendes und verbindendes Element in den Fokus tritt. Die gleiche Situation ist am nördlichen Ortseingang anzutreffen.
- Im zentralen Bereich treten die Gebäude als traufständige **Zeile** in Erscheinung welche klare Vorplatzsituationen zur Hauptstrasse bilden. Der Wechsel zwischen Wohngebäuden und Scheunen bildet sich auch in den Vorplätzen ab. Die Parzellenstruktur rhythmisiert den Strassenraum prägend. Das vis à vis bildet eine Abfolge von kleineren Gebäuden, zum Teil solitär, zum Teil in kleinen Zeilen stehend. Sie können zum Teil als **Ensemble** mit Brunnen und Baum gelesen werden.
- Die lateralen Bereiche zeichnen sich durch markante **Punktbauten** aus, welche zum Teil klar vom Strassenraum abrücken und Vorgartensituationen ausformulieren.



Beispiele für sogenannte Ensemble

1

2

3

4

5

6

7

4.4.2 Eigenheiten und Charakter

Der zentrale Abschnitt der Hauptstrasse zeichnet sich durch die gut erhaltene Substanz der Strassenzeile aus. Die Abfolge von Wohnhäusern und Ökonomiegebäuden gliedert die Zeile regelmässig. Die Struktur lässt sich auch auf den Vorplätzen gut ablesen. Die Zeilenbauten und Abfolgen von Platzsituationen wird nur durch Einmündungen von **Querstrassen** oder **Zugänge** in die Hofstadt unterbrochen.

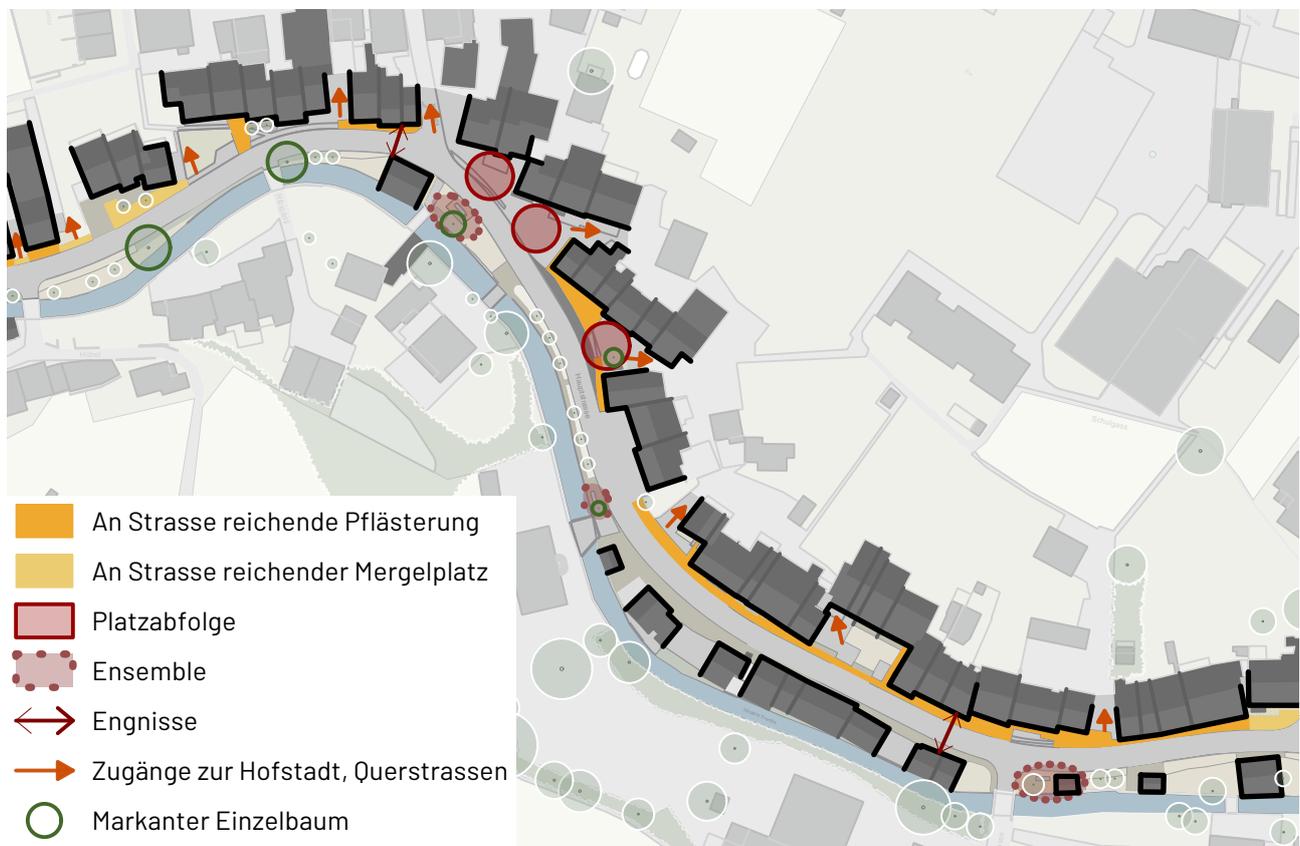
Einige **Vorplatzsituationen** sind noch in der ursprünglichen Form als "Mergelplätze" vorhanden.

Zusammen mit dem Bach, welcher im Strassenraum im ganzen Dorf prägend ist, sowie den daran gegliederten charakteristischen Kleinbauten mit den Katzenkopfpflästerung und den Ensembles erhält Ziefen sein einzigartiges Erscheinungsbild.

Markante Punkte bilden unter anderem das Engnis im Bereich der **Bachzeile** und der "**Schmitti-Rank**", sowie die Platzabfolge (Liegenschaften Nr.104 bis 116), welche durch die Querstellung der Gebäude gebildet wird.

Punktuell werden die Zeilen im Ortskern visuell durch markante **Einzelbäume** unterbrochen, welche den Blick auf sich ziehen.

Ab der Alten Mühle bis zum Siedlungsende Richtung Reigoldswil bildet die Hintere Frenke mit ihrem Ufergehölz den Abschluss der Kulturlandschaft und fliesst direkt neben der Hauptstrasse.



Konzeptschema Bestand Zentrum



4.4.3 Beläge

Bei den Ortseinfahrten ist die Trottoirfläche durchgehend mit Asphalt ausgestaltet. Daran angrenzend folgen die privaten Vorplätze und Zufahrten.

Im Bereich der Zeilenbauten im Zentrum reichen die Vorplätze auch heute teilweise noch bis an die Strasse. Die Materialisierung variiert zwischen Pflästerungen, Chaussierung und Asphalt. Bei chaussierten Vorplätzen bildet häufig ein Streifen Pflästerung die Abgrenzung zum Gebäude. Die Materialisierung ist meist auf die Nutzung des Gebäudeteils zurückzuführen. So gliedern sich die Pflästerungen häufig an Wohnbauten, während sich die Mergelbeläge vor dem Ökonomieteil befinden.

Die Materialisierung bei den Platzsituationen um die Brunnen (Ensemble) unterscheidet sich ebenfalls zwischen Pflästerung und Chaussierung. Bei den Pflästerungen sind unterschiedliche Natursteine und Verlegemuster vorzufinden.

Bei gewissen Pflästerungen, wie die Katzenkopfpflästerung um die Brunnen und als Abgrenzung zum Gebäude konnte das historische Erscheinungsbild erhalten bleiben. An vielen Stellen wurden die historischen Pflästerungen durch Porphy-Beläge ersetzt.



Unterschiedliche Materialisierungen im Vorplatz- und Trottoirbereich

4.5 Weitere relevante Planungen

Beispielhaft für den Planungsprozess in Ziefen ist es, dass die grossen und das Dorfbild prägenden Planungen zeitgleich angegangen wurden.

4.5.1 Plan Guide

Angestossen durch das Projekt der Sanierung der Hauptstrasse wurde eine Petition eingereicht, welche u.a. die Erhöhung der Sicherheit und die Sicherung der Qualität im Strassenraum fordert.

Dies hat die Gemeinde Ziefen zum Anlass genommen, einen Planungsprozess anzustossen, aus dem ein „Plan Guide“ im Sinne einer informellen Masterplanung erarbeitet wurde. Dieser vereint verschiedene planungsrelevante Themen des Dorfes (Entwicklung im Kern / Fusswegnetz / Bachraum usw.) und setzt die Inhalte der Petition (08.03.2021) räumlich um.

Der Plan Guide Ziefen (05.09.2022)

- stellt ein räumliches Entwicklungskonzept für den Dorfkern dar, definiert gemeinsame räumliche Ziele und Absichten und zeigt die weitere Entwicklung im Zentrum auf.
- zeigt uns den Umgang mit Strasse, Bach, Gebäuden und ausgesuchten Orten
- bietet die Chance, die Dorf-Mitte wieder zu beleben.

Er behandelt fünf thematische und räumliche Schwerpunkte, wovon die Punkte 1-3 für das VBG relevante Themen beinhalten.

1. Bachlauf – die natürliche Lebensader

- Hochwasserschutz berücksichtigen
- Bachraum sichtbarer und teilweise zugänglicher machen
- Renaturierung in allen Abschnitten anstreben
- Anpassung Gewässerraum, um bestehende Bausubstanz weiterzuentwickeln (Planungssicherheit)
- Exemplarische Gestaltung im Bereich Gemeindehaus bis Chirchgasse

2. Hauptstrasse – eine verbindende und aktive Mitte mit Raum für FussgängerInnen

- mehr Sicherheit für FussgängerInnen
 - . der Verkehrsfluss soll gewährleistet bleiben, aber entschleunigt werden
 - . mehr sichere Strassenquerungen
 - . durchgehendes Trottoir im gesamten Dorfkern
- mehr Lebensqualität für BewohnerInnen
 - . mehr Begrünungen
 - . passende Oberflächenbeläge für Strasse und die Vorplätze in - Abstimmung mit der historischen Bausubstanz
 - . attraktive Bushaltestellen
- Gelegenheiten werden wahrgenommen, um Parkplätze zu ermöglichen

3. Wegnetz – ein komplementäres System für die BewohnerInnen zu Fuss

- Wegnetz erhalten und wo möglich ergänzen
- Querungen der Hauptstrasse mit Fussgängerstreifen sichern
- Wegcharakter beibehalten (natürlicher Belag, keine Beleuchtung)

4. Bereich Zentrum – ein belebter und bewohnter Begegnungsort

5. Bereich «Chatzetal» – Die Fusswege vernetzen

Der Plan Guide Ziefen ist eine Absichtserklärung, welcher die Bedürfnisse und Wünsche der Bevölkerung aufzeigt. Er ist ein Leitfaden mit einem gewissen verbindlichen Charakter für Behörden und Einwohner, d.h. für die Realisierung der Projekte sind weitere Beschlüsse notwendig. Es ist möglich, dass nicht alle Projekte und Ideen umgesetzt werden.

4.5.2 Hochwasserschutz

Das Hochwasserschutzprojekt bildet einen weiteren planerischen Baustein. Parallel zum VBG ist die Abteilung Wasserbau des Tiefbauamts BL daran, den künftigen Hochwasserschutz zu organisieren. Da zwischen der Kantonsstrasse und der „hinteren Frenke“ teilweise sehr wenig Platz besteht, hängen diese beide Projekten stark voneinander ab. Aufgrund des unterschiedlichen Zeithorizontes der beiden Projekte ist eine Koordination aber schwierig.

Die ersten Simulationen haben gezeigt, dass in Ziefen grosser Handlungsbedarf besteht: Keine der Brücken ist in der Lage ein 100-jähriges Hochwasser ohne Probleme durchzuleiten. Die Abteilung Wasserbau prüft nun konkrete Massnahmen zur Sicherstellung des Hochwasserschutzes in Ziefen. Dazu wurde in einem ersten Schritt eine Studie zu den Brücken durchgeführt. Darin wurde die Einbindung der einzelnen Brücken in das Verkehrsnetz analysiert und alternative Erschliessungsmöglichkeiten geprüft.

Die Studie hat ergeben, dass gewisse Brücken nicht zwingend zur Erschliessung benötigt werden oder an alternativen Standorten ersetzt werden können. Gewisse Brücken sind jedoch standortgebunden und müssen an der aktuellen Lage angepasst werden. Mögliche Anpassungsmassnahmen zur Erhöhung der Durchflusskapazität gilt es von Seiten Hochwasserschutz in einem nächsten Schritt zu prüfen.

Ausführlichere Informationen gilt es dem Bericht zu der Brücken-Studie vom 19.12.2024 „Hochwasserschutzmassnahmen Ziefen“ zu entnehmen.

Die Geometrie der Strasse im VBG ist mit dem Wasserbau koordiniert und stellt für die Massnahmen bezüglich Hochwasserschutz künftig eine verbindliche Planungsgrenze.

5. Konzept

Das Konzept setzt die Erkenntnisse aus der Analyse räumlich um und berücksichtigt die Anliegen aller relevanten Interessensvertreter. Ziel ist es, alle gestalterisch relevanten Themen im Raum abzubilden und mit den Bereichen Verkehr und Betrieb abzustimmen. Eine wichtige Rolle kommt dabei der Umsetzung ortsbild- und denkmalpflegerischer Belangen zu. In enger Zusammenarbeit mit deren Vertretern wurden Themen wie das Verhältnis der Strasse zu den Vorplätzen, die Rolle des Bachraums und Fragen zur Materialisierung früh geklärt. Dabei werden neben der Ausformulierung der Vorplätze auch Themen wie spezielle historische Situationen (Ensembles), der Umgang mit dem Regenwasser, neue Baumpflanzungen und die Materialisierung behandelt.

5.1 Verkehr

5.1.1 Strasse

Die Strassenbreite unterscheidet sich zwischen dem Ortskern und den Bereichen ausserhalb des Ortskerns (siehe Kap. 2.2).

Ortskern:

Aufgrund des von der Gemeinde geäusserten Wunsches nach „Entschleunigung des Verkehrs“ wurden Varianten mit Engstellen (u.a. in Kombination mit Fussgängerquerungen) geprüft. Die Befürchtung, dass diese Stellen zu Hindernissen verkommen, welche den Verkehr ganz zum Stehen bringen und Stausituationen schaffen können, konnte nicht ausgeschlossen werden. So war man sich in der Arbeitsgruppe einig, dass aus solche Einengungen verzichtet werden soll.

	Heute	Richtlinie Kanton BL	Gewählt im Ortskern
Strassenbreite	5.80 m	6.50 m – 7.00 m	6.20 m
Begegnungsfall LW/LW	Ausweichen über Gehbereiche nötig	mit 40 km/h möglich (kein Ausweichen nötig)	mit 30 km/h möglich (kein Ausweichen nötig)

Im Ortskern wird eine minimale Strassenbreite von 6.20 m festgelegt. Da es sich um eine sehr kurvige Strecke handelt, werden für die Befahrbarkeit und die Funktionalität der Strasse ebenfalls Kurvenverbreiterungen berücksichtigt. Zudem ist die Anfahrtsgeometrie der Busse an die beiden Bushaltestellen «Zentrum» und «Mühlegasse» massgebend für die Geometrie der Fahrbahnränder.

Vor der Engstelle «Schmitti» wird die Strasse im Bereich der heutigen Tankstelle aufgeweitet. Damit wird künftig das heute praktizierte und risikobehaftete Ausweichen auf den Gehbereich verhindert. In der Engstelle selbst bleibt das Trottoir mind. 1.20 m breit.

Übergangszonen:

Ausserhalb des Ortskerns wird die Strassenbreite auf 6.20 – 6.50 m festgesetzt. Damit die Strasse verkehrstechnisch funktioniert, wurden auch hier für den Begegnungsfall LW/LW die notwendigen Kurvenverbreiterungen berücksichtigt.

5.1.2 Trottoir

Von Seiten Gemeinde wurde ein durchgängiges Trottoir gewünscht, dies entspricht auch den kantonalen Richtlinien. Dieses kann mehrheitlich mit 1.50 bis 2.0 m Breite umgesetzt werden, punktuelle Engstellen werden auch künftig vorhanden sein.

5.1.3 Fusswegenetz

Die Gemeinde hat im Plan Guide unter anderem ihr Fusswegenetz definiert, welches an diversen Stellen die Kantonsstrasse überquert. Für diese Querungsstellen wünscht sich die Gemeinde Fussgängerstreifen, womit die Fussgänger vortrittsberechtigt werden. Aufgrund der Sichtweittennachweise wurden zwei neue Stellen eruiert, an denen die Sichtverhältnisse auch bei haltendem Bus den Normanforderungen genügen resp. wo Fussgängerstreifen möglich sind:

Zum einen ein Fussgängerstreifen auf Höhe Katzental und zum anderen im Bereich der Bushaltestelle Diegmatt. Die beiden bestehenden Fussgängerstreifen (Höhe Kirchgasse und beim Restaurant Tanne) können beibehalten werden. Aufgrund der Sichtverhältnissen beim haltenden Bus (Haltestelle „Zentrum“) muss allerdings der Fussgängerstreifen beim Restaurant Tanne etwas nach Norden verschoben werden. Damit liegt er künftig nicht mehr genau auf der Fussgängerwunschlínie. Eine Alternative mit Mittelinsel wurde aufgrund des Platzbedarfs und des Verlaufs der Strassenachse verworfen.

5.1.4 Bushaltestellen

Bushaltestellen müssen heute so ausgebaut sein, dass Personen mit körperlichen Einschränkungen autonom von und zur Haltestelle gelangen sowie in den Bus einsteigen respektive aussteigen können. Das verlangt das Behinderten-Gleichstellungsgesetz (kurz BehiG). Damit diese Vorgaben sowie die übrigen Normen eingehalten werden können, muss

- die Haltekante horizontal und vertikal auf einer Geraden liegen (damit alle Türen direkt an der Haltekante öffnen)
- die Haltekante 22 cm (mind. 16 cm) hoch sein, damit das Ein-/Aussteigen ebenerdig erfolgen kann. (Ausnahme: Die Haltekante „Mühlegasse“ in Fahrtrichtung Reigoldswil ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten auf 16 cm begrenzt).
- die Haltekante lagemässig so angeordnet sein, dass die wartenden Busse die Sicht von Fussgängerquerungsstellen nicht beeinträchtigen

Zudem hat die Gemeinde den Wunsch geäussert, dass die bestehenden Haltestellenstandorte möglichst beibehalten werden.

Da sich die Platzierung der Haltestellen aufgrund der kurvigen Strassengeometrie durch Ziefen nicht ganz einfach gestaltet, wurde im Zuge eines Variantenstudiums auch geprüft, ob eine Reduktion der Bushaltestellen im Ortskern möglich ist:

Idee: Mit einer Reduktion von vier auf drei Haltestellen werden die beiden Haltestellen «Zentrum» und «Mühlegasse» zu einer Haltestelle auf der Höhe Ribigärtli zusammengelegt. An der ÖV-Erschliessungsgüte würde sich dadurch für die Bevölkerung praktisch nichts ändern. Die Personen würden sich auf weniger Haltestellen verteilen, womit die Personenfrequenz pro Haltestelle ansteigen würde.

Die Abteilung ÖV des kantonalen Amtes für Raumplanung unterstützt die Reduktion der Haltestellen-Anzahl, zumal die Güteklasse weitgehend nicht verschlechtert würde. Bei den beiden Haltestellen «Zentrum» und «Mühlegasse» könnte die freiwerdende Fläche für die Gestaltung des Strassenraums genutzt und neue Fussgängerstreifen auf den Fussgänger-Wunschlinien angeordnet werden.

Entscheid: Für die Gemeinde ist die Haltestelle «Zentrum» sehr wichtig und ein zentraler Baustein für die Ortskernentwicklung. Da es sich bei der vorgeschlagenen Variante um eine reine Optimierung der heutigen Situation handelt und die Gemeinde Ziefen diese Variante nicht stützt, wurde entschieden, die heutige Anordnung und Anzahl der Bushaltestellen beizubehalten und die Variante Haltestelle «Ribigässli» zu verwerfen. Der Gemeinde sind die dadurch entstehenden Konsequenzen (ua. finanziell, betrieblich, etc.) bewusst. Sie akzeptiert somit ausdrücklich die lagemässige Verschiebung von Fussgängerquerungen von der Wunschlinie oder den Wegfall von gewünschten Fussgängerstreifen aufgrund der eingeschränkten Sicht bei den Bushaltestellen.

Der Ausbau der vier bestehenden Haltestellen ist wie folgt vorgesehen:

Hofmatt: Hier liegen beide Haltekanten mehr oder weniger in einer Geraden, so dass praktisch an der heutigen Lage behindertengerechte Haltekanten ausgeführt werden können.

Mühlegasse: Während die Haltekante in Fahrtrichtung Bubendorf gemäss Richtlinien ausgeführt werden kann, ist dies in der Gegenrichtung nicht möglich. In diesem Bereich sind praktisch sämtliche Vorplätze befahrbar. Eine hohe Haltekante würde ein Befahren des Vorplatzes verhindern. In Absprache mit der Procap, dem grössten Mitgliederverband von und für Menschen mit Behinderungen in der Schweiz, wurde entschieden, eine minimale (16cm), nicht autonom benutzbare Kissenlösung umzusetzen. Dies bedeutet, dass die Haltekante nur bei der zweiten Tür des Busses erhöht ist und der Buschauffeur die Rampe ausklappen muss, damit eine Person im Rollstuhl ein- oder aussteigen kann.

Zentrum: Die bestehenden Haltekanten liegen beide im Kurvenbereich. Um behindertengerechte Haltekanten anbieten zu können, muss die Lage beider Haltekanten in ein gerades Strassenstück verschoben werden. Die einzige Möglichkeit im Bereich der bestehenden Haltestellen befindet sich auf der Höhe der Liegenschaften Nr. 100/102.

Dort kann in der Fahrtrichtung Bubendorf zwischen Fahrbahn und Bachmauer ein BehiG-konformer

Perron erstellt werden. In der Gegenrichtung befinden sich befahrbare Vorplätze, welche es verunmöglichen, auf die gesamte Perronlänge eine hohe Kante zu realisieren. Auch hier wurde mit der Procap eine Kissenlösung vereinbart, durch welche die beiden vorderen Türen des Busses behindertengerecht und autonom nutzbar sind (22cm).

Diegmatt: Die Anordnung des gewünschten Fussgängerstreifens im Bereich Anschluss Steinbühl hat zur Folge, dass die Bushaltestelle so weit Richtung Ziefen Zentrum verschoben werden muss, dass die Sichtweiten nicht durch die wartenden Busse eingeschränkt werden. Da die gewählten Standorte dort aber auf einem geraden Strassenstück liegen, können beidseitig BehiG-konforme Haltekanten angeordnet werden.

5.1.5 Veloverkehr

Da auch künftig zu wenig Platz vorhanden sein wird für eine Strassenverbreiterung entfällt die Möglichkeit, Velomassnahmen auf der Hauptstrasse umzusetzen. Aus diesem Grund wird die bestehende Routenführung durchs Quartier beibehalten.

5.2 Betrieb

5.2.1 Strasse

Künftig wird der Begegnungsfall LW/LW mit 20 km/h (Engstelle «Schmitti») durchgängig abgedeckt sein, womit ein Ausweichen auf die Gehbereich nicht mehr nötig wird. Im Rahmen des Vorprojekts wird sich zeigen, ob im Ortskern auf die Mittelmarkierung allenfalls ganz verzichtet werden kann.

5.2.2 Fussgänger-Querungsstellen

Die punktuellen Verschiebungen der Bushaltestellen erfordern auch die Anpassung der Fussgänger-Querungsstellen. Damit diese Stellen für die Fussgänger sicher sind, müssen die Normvorgaben eingehalten werden, insbesondere die Sichtweiten (Fussgänger und Fahrzeuglenkende müssen sich beide rechtzeitig sehen, um entsprechend reagieren zu können). Diese Vorgabe ist auch dann einzuhalten, wenn Busse an den Haltekanten warten. Das bedeutet, dass die Querungsstellen für die Erschliessung der Bushaltestellen mancherorts nicht in unmittelbarer Nähe angeordnet werden können. Immerhin liegen die Fussgängerstreifen weitgehend auf oder nahe an den Wunschlinien des Fusswegnetzes der Gemeinde Ziefen. Immerhin: künftig können zwei zusätzliche Fussgängerstreifen angeboten werden (Diegmatt und Katzental).

5.2.3 Geschwindigkeitsregime

Es ist geplant, das vorhandene T50-Regime beizubehalten. Tempo 30 auf der Kantonsstrasse wurde im Prozess diskutiert und aufgrund folgender Punkte nicht weiterverfolgt:

Eine Messung im Ortskern hat ergeben, dass die Mehrheit der Fahrzeuge mit deutlich weniger als 50km/h unterwegs sind (auf Höhe Liegenschaft Nr. 84 wurde ein $v_{85}=42\text{km/h}$ ermittelt). Damit ist die Gemeinde davon abgekommen, Tempo 30 auf der Hauptstrasse zu wünschen.

Ohnehin sind die Voraussetzungen für Tempo 30 auf der Kantonsstrasse aktuell nicht gegeben: erst wenn auf sämtlichen anschliessenden Gemeindestrassen Tempo 30 eingeführt ist, könnte die Temporeduktion auch auf der Kantonsstrasse in Betracht gezogen werden.

5.3 Gestaltung

5.3.1 Abschnitt/Charakter/Struktur

Aus gestalterischer Sicht kann die Hauptstrasse in Ziefen in drei Abschnitte unterteilt werden.

Der Abschnitt von der Verzweigung Holzenbergstrasse bis zur Verzweigung Burenmatt wird einseitig durch Uferbewuchs begleitet. Die gegenüberliegende Strassenseite ist geprägt von zurückversetzten Ein- und Mehrfamilienhäusern, deren Gartenschicht an die Strasse grenzt. Vereinzelt gliedern sich historische Bauernhäuser mit ihren Vorplatzbereichen an den Strassenraum. Der Strassenabschnitt soll sich auch zukünftig gestalterisch vom historischen Ortskern unterscheiden.

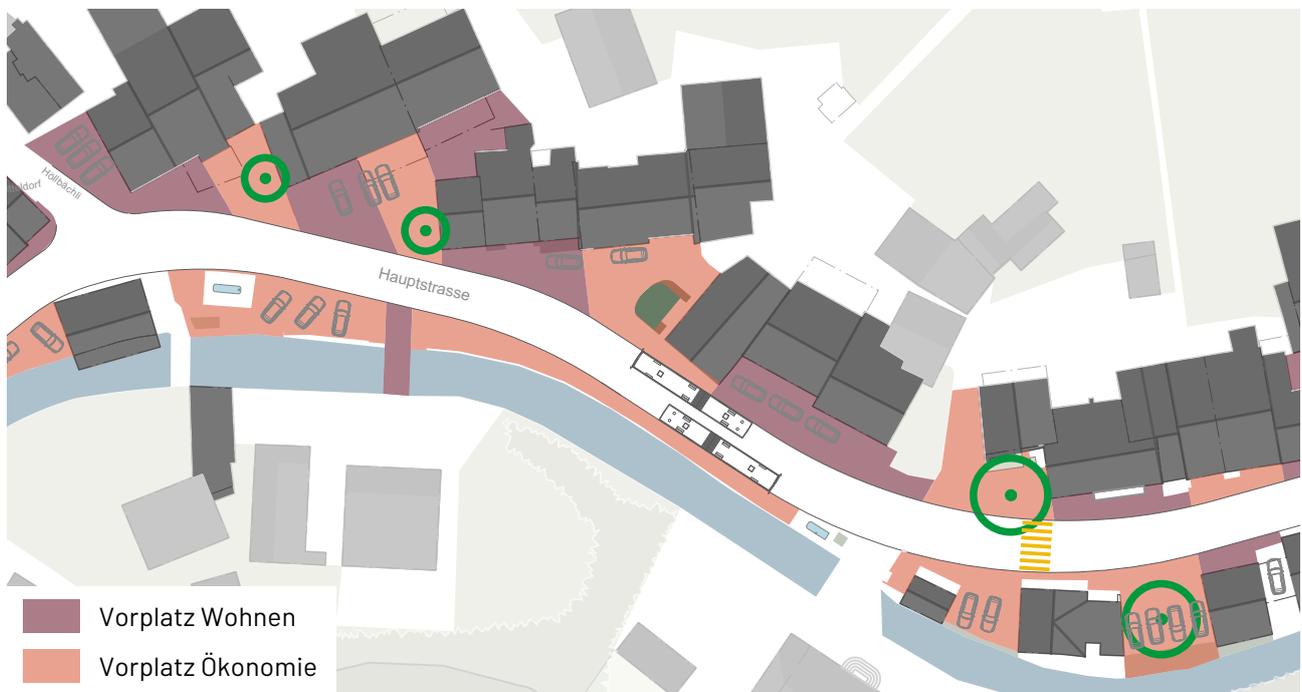
Der historische Ortskern reicht von der Burenmatt bis zum Bauernhaus an der Hauptstrasse 50. Prägend für den Abschnitt sind die Abfolge von klassischen Wohnbauten und den dazugehörigen Ökonomiegebäuden, welche sich zeilenartig entlang der Hauptstrasse gliedern und mit ihren Vorplätzen bis an den Strassenbereich reichen. Diese gestalterische Qualität, welche massgebend zum Charakter vom Ortskern beiträgt, soll auch zukünftig erhalten bleiben.

Der dritte und letzte Abschnitt, von der Hauptstrasse 50 bis zu der Verzweigung Steinenbüel gleicht dem ersten Abschnitt. Einseitig gliedern sich vereinzelt historische Wohnbauten mit ihren Vorplätzen an den Strassenraum. Dazwischen liegen zurückversetzte Einfamilienhäuser. Auf der gegenüberliegenden Strassenseite bietet die offene Wiesenfläche einen guten Blick auf die Kirche St. Blasius, welche etwas ausserhalb des Dorfes auf einem Hügel ragt. Durch die Setzung von punktuellen gestalterischen Schwerpunkten soll dieser Abschnitt zukünftig einen würdigen Auftakt zum historischen Ortskern bilden.

5.3.2 Variantenstudium

In einem ersten Schritt wurden zwei Extremvarianten erarbeitet, um diese mit allen Projektbeteiligten am Tisch zu diskutieren.

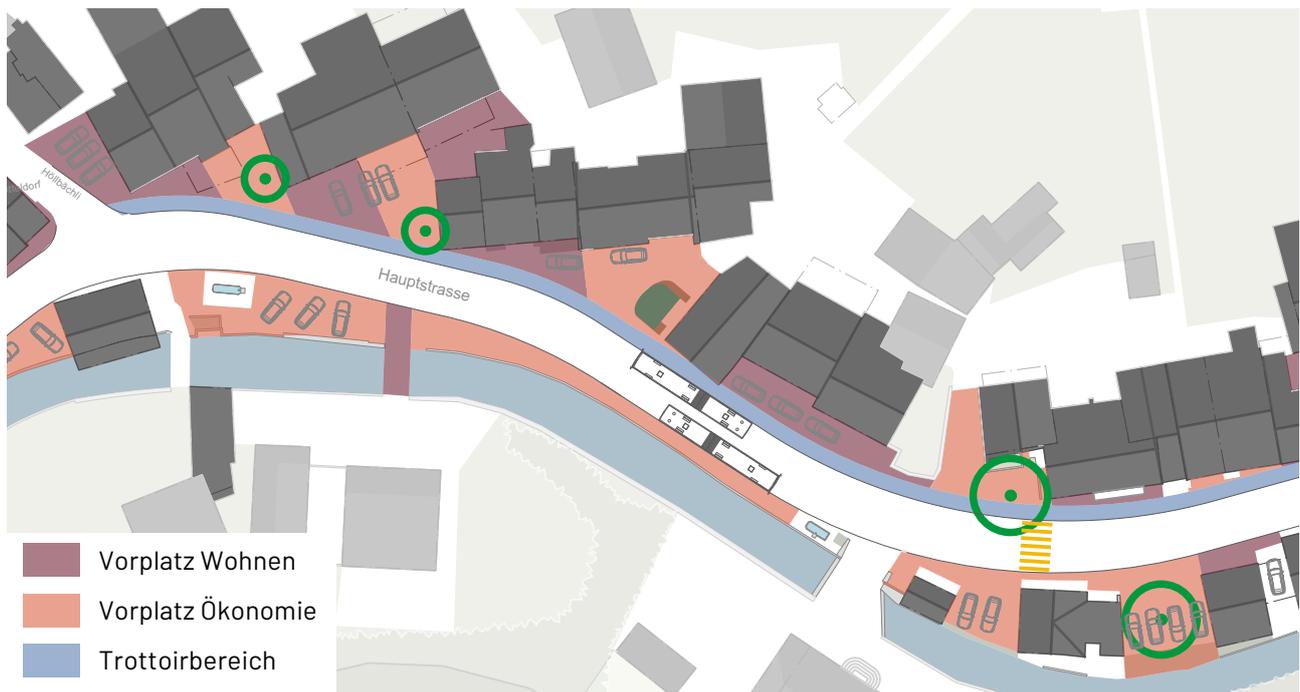
Die Variante „**Platz**“ geht davon aus, dass die Platzflächen von den Fassaden bis an den Fahrbahnrand reichen. Von der Materialisierung sollen die Plätze in Anlehnung an den Bestand mittels Pflästerungen oder Mergel ausgestaltet werden. Mergel und Pflästerungen im Trottoirbereich entsprechen jedoch nicht den Wunschvorstellungen von Procap und dem Tiefbauamt, insbesondere im Hinblick auf den Unterhalt ist das TBA bei Mergelflächen nicht bereit aufgrund des Mehraufwandes solche Flächen zu unterhalten.



Variante „Platz“ - Ausschnitt Zentrum

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7

Die Variante „Trottoir“ geht davon aus, dass auf der Dorfseite der Strasse folgend ein durchgängiges Trottoir ausgeschieden wird. Dadurch würde jedoch ein wichtiges Element des heutigen Erscheinungsbildes - die weit in den Strassenraum ragenden Vorplätze - im geschützten Dorfkern verloren gehen. Weiter wird die Linearität des Strassenraums verstärkt, was dem Bestreben, gestalterisch darauf hinzuwirken, den Verkehr zu beruhigen, entgegengewirkt. Dies entspricht nicht den Anforderungen des Denkmalschutzes und der Gemeinde.



Variante „Trottoir“ - Ausschnitt Zentrum

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7

5.3.3 Variantenentscheid

Gemeinsam mit dem Tiefbauamt, Denkmalschutz und Procap wurde entschieden, dass eine Kombination der beiden Varianten angestrebt wird. Vor historisch besonders wertvollen Gebäuden und an gestalterisch sinnvollen Orten, werden die Vorplätze bis an den Fahrbahnrand gezogen. Um den Anforderungen der Procap gerecht zu werden, werden längere, materiell zusammenhängende Abschnitte geschaffen.



Variante „Kombination“ - Ausschnitt Zentrum

5.3.4 Oberflächen/Beläge/Unterhalt

Um den Charakter des Ortes zu wahren, und die Linearität des Strassenraums nicht zusätzlich zu betonen, wird angestrebt, die Trottoirflächen materiell vom Strassenbelag abzusetzen und somit nicht wie im Kanton üblich mit Schwarzbelag auszugestalten. Die Materialisierung des Trottoirs orientiert sich an den bestehenden Ökonomiebelägen und nimmt deren Farbgebung auf, sodass sich die Trottoirflächen in das historische Ortsbild integrieren.

Mehrkosten im Vergleich zum herkömmlichen Asphalt sind zu erwarten. Die Höhe der Kosten kann noch nicht definiert werden, da der Entscheid betreffend Belagswahl noch ausstehend ist und erst in den nächsten Projektphasen getroffen wird.

Das VBG betrachtet den gesamten Strassenraum von Fassade bis Fassade. Dementsprechend wird auch die Materialisierung bis an die Fassade gedacht. Gewisse Konzeptflächen liegen daher auf privatem Grund. Die Anpassungen des Belages müssen mit den Eigentümern abgestimmt werden.

5.3.5 Vegetation

Entlang der Hauptstrasse in Ziefen gliedern sich eine Vielzahl an bestehenden Solitär-Bäumen, welche das Dorfbild massgebend prägen. Die Baumstandorte sind teilweise im Teilzonenplan „Ortskern“ festgehalten. Die bestehenden Bäume gilt es zu erhalten und sachgemäss zu pflegen. Fällungen dürfen nicht ohne zwingenden Grund durchgeführt werden und es ist für einen Realersatz möglichst am selben Standort zu sorgen.

Sofern im Rahmen der Sanierungsarbeiten erhaltenswerte Bäume ausfallen, müssen diese im Rahmen des Projekts ersetzt werden.

Zusätzlich zu den bestehenden Bäumen wurde im Rahmen des VBG potenzielle neue Baumstandorte definiert. Einige der definierten Baumstandorte liegen auf privaten Parzellen. Deren Umsetzung muss im Rahmen der Verhandlungen mit den Eigentümern besprochen werden. Ein besonderes Augenmerk ist auf die Schaffung von zukunftsfähigen Baumstandorten (Wurzelraum / ausreichende Wasserversorgung) zu legen.

5.3.6 Regenwasser

Im Bereich von bestehenden, sowie bei geplanten Bäumen gilt es, das anfallende Dach- und Vorplatzwasser der angrenzenden Liegenschaften in die Baumgruben zu leiten. Damit im Untergrund genügend Wurzelraum und Wasserspeichervolumen vorhanden ist, sind bei Neupflanzungen ein durchwurzelbarer Raum von rund 36 m³ anzustreben. Dieser kann auch im überbauten Bereich liegen und mit strukturstabilem Substrat erreicht werden. Auch bei bestehenden Bäumen gilt es, im Rahmen von Arbeiten im Wurzelbereich, die Baumgrube unterirdisch zu erweitern. Dadurch kann das Regenwasser vor Ort genutzt und zurück in den Kreislauf geführt werden. Zudem werden ideale Wachstumsbedingungen für Strassenbäume geschaffen.

5.4 Kostenschätzung

Für die Grobkostenschätzung ist mit einem Aufwand für die baulichen Massnahmen von ca. CHF 6 Mio. zu rechnen. Zum baulichen Aufwand kommen zusätzlich noch weitere Kosten, wie Honorare (Planer und Dritte), Entsorgungskosten, etc. sodass gesamthaft mit ca. CH 8 - 10 Mio. gerechnet werden muss.

Eine Ungenauigkeit von +/- 30 % ist der Planungsphase der Machbarkeitsstudie geschuldet.

6. Weiteres Vorgehen

- 21. Januar 2025 Besprechung TBA K2/PGLA, anschliessend Besprechen mit Conseil3
- Februar 2025 Startsituation mit allen beteiligten Fachstellen
- Bis März 2025 Vernehmlassung intern/extern
- Bis April 2025 allfällige Bereinigung VBG aufgrund Vernehmlassung
- Juni 2025 Infoveranstaltung/Start Mitwirkung
- Juni 2025 Abschluss Mitwirkung/Mitwirkungsbericht resp. -tabelle
- Mitte August 2025 Allfällige Bereinigung VBG-Konzept
- August 2025 «Projektgenehmigung/Beschluss»/VBG-Abschluss

1

2

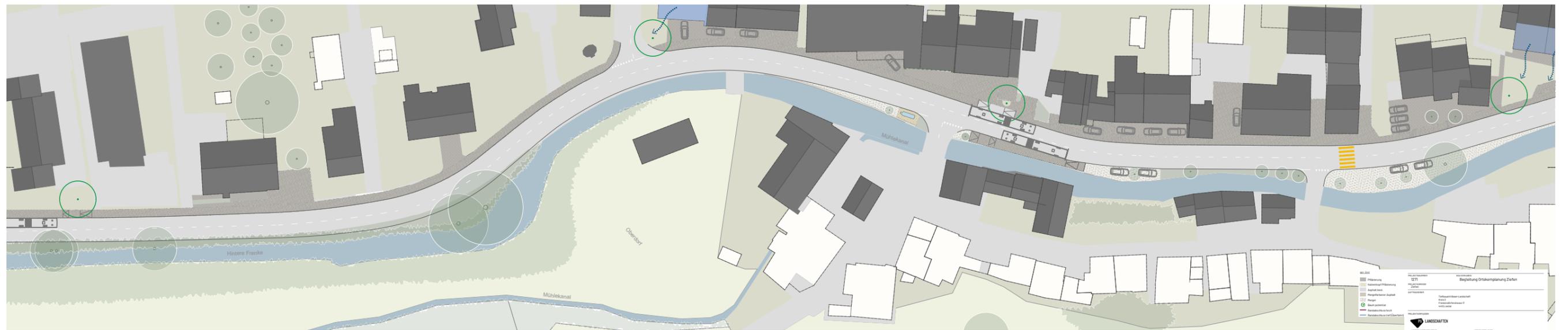
3

4

5

6

7



Gestaltungskonzept Ausschnitt 2

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7



Gestaltungskonzept Ausschnitt 3



