

Projekt "Erneuerung Hauptstrasse Ziefen" Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept Mitwirkungsbericht

Öffentliches Mitwirkungsverfahren vom 26. Mai bis zum 29. Juni 2025



Inhalt:

1. Gesetzliche Grundlage	2
2. Gegenstand der öffentlichen Mitwirkung	2
3. Durchführung des Mitwirkungsverfahrens	2
4. Mitwirkungseingaben	3
5. Genehmigung Bericht	30
6. Liste der Eingaben (Mitwirkende).....	31

1. Gesetzliche Grundlage

Gestützt auf § 7 des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG) vom 08. Januar 1998 wurde durch den Kanton Basel-Landschaft das öffentliche Mitwirkungsverfahren zur Erneuerung der Hauptstrasse in Ziefen 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:

- Verkehrs- Betriebs- und Gestaltungskonzept (VBG-Konzept) vom 23. Mai 2025

3. Durchführung des Mitwirkungsverfahrens

Das Mitwirkungsverfahren im Sinne von Art. 4 RPG zur Erneuerung Hauptstrasse Ziefen fand vom 26. Mai bis zum 29. Juni 2025 statt.

Das Mitwirkungsverfahren wurde in den Ziefner Amtsblätter vom 25. April und vom 30. Mai 2025 publiziert.
Zusätzlich wurde am 10. Mai ein Informationsschreiben an alle Ziefner Haushalte versendet.

Während der ganzen Mitwirkungsdauer konnten die Unterlagen zum Projekt unter www.bl.ch/knp-ziefen eingesehen werden.

Am 3. Juni 2025 fand eine öffentliche Informationsveranstaltung statt.

Insgesamt wurden 15 schriftliche Eingaben beim Tiefbauamt eingereicht.

4. Mitwirkungseingaben

Text grau hinterlegt = Antrag

Jede Eingabe wird thematisch bzw. nach Abschnitten durchbuchstabiert und so referenziert.

Mitwirker 1

Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
1.1	<p>Als Benützer und Grundstück Anstösser an die Hauptstrasse hätte ich ein Anliegen. Es ist nochmals zu überdenken, dass mit der geplanten Situation ohne Ausweichstellen für den Bus (Busbuchten), in den Stosszeiten ein grösseres Chaos entsteht. Z.B., wenn von Bubendorf der Bus an der Haltestelle Diegmatt nicht überholt werden kann, kann sich eine Autoschlange von bis zu 10 Auto bilden, die jeweils bei jeder Haltestell hinter dem Bus warten und anschliessen nach Reigoldswil hinterherfahren. Diese Situation ergibt keine Verkehrsberuhigung.</p>	<p>Aufgrund der Anforderungen an eine BehiG-gerechte Haltestelle ist es nicht ohne Einbussen möglich, Busbuchten zu realisieren. Es ist abzuwägen, ob und wieviel Einbussen akzeptiert werden können.</p>
1.2	<p>Im Dorfausgang Richtung Reigoldswil steht auf der linken Seite der "Gärtlibrunnen". Bei der Sanierung sollte der Wasseranschluss wieder dem original entsprechend verlegt werden, damit sich nicht immer Luft in der Zuleitung sammelt und dadurch den Wasserlauf hindert. Diese Quelle liefert auch bei Trockenheit ausreichend Wasser.</p>	<p>Kann im Rahmen des Vor- und Bauprojekts geprüft und angepasst werden.</p>

Mitwirker 2

Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
2.1	<p><u>Sichtweite bei der Bushaltestelle Diegmatt</u> Der bestehende Baum bei der Bushaltestelle Diegmatt beeinträchtigt die Sichtweite für von der Eienstrasse bzw. Steinen-bühl herkommende Fahrzeuge erheblich. Zusätzliche Beeinträchtigungen entstehen, wenn bei Abstimmungen Plakate angebracht werden. Eine sichere Einfahrt auf die Hauptstrasse ist so nicht mehr gewährleistet. Ich bitte um Prüfung und Anpassung der Situation im Sinne der Verkehrssicherheit.</p>	<p>Sichtweiten werden im Rahmen des Vor- und Bauprojekts geprüft. Sichtbehinderungen werden dann entfernt, soweit sie nicht toleriert werden können. Aufgrund der dargestellten Sichtweiten geht im Rahmen des Vor- und Bauprojekts hervor, wo keine temporären Gegenstände aufgestellt werden dürfen.</p>
2.2	<p><u>Busbucht beim Zentrum</u> Auch wenn der behindertengerechte Ausbau (BehiG) grundsätzlich unterstützt wird, sollte beim Zentrum eine Ausnahme geprüft werden. Die dortige Busbucht erfüllt nicht nur funktionale Aufgaben, sondern trägt wesentlich zur Verkehrssicherheit bei. Gerade zu Stosszeiten stauen sich lange Fahrzeugkolonnen hinter haltenden Bussen. Ein Verzicht auf die Busbucht würde die Situation weiter verschärfen. Als Vergleich nenne ich die Beispiele Lupsingen (Bushaltestelle in Kurve, keine BehiG-Ausführung) und Bubendorf, wo zumindest in Fahrtrichtung Ziefen eine Busbucht beibehalten wurde.</p>	<p>Siehe Eingabe Nr. 1.1</p>
2.3	<p><u>Fahrbahnbreite & Fahrzeugentwicklung</u> Die vorgeschlagene Verengung der Fahrbahn zugunsten eines durchgehenden Trottoirs mag nachvollziehbar sein. Dennoch hat sich die durchschnittliche Fahrzeugbreite in den letzten 30 Jahren um rund 20 cm erhöht – insbesondere durch E-Fahrzeuge und SUV. Auch vermehrt auf der Strasse fahrende Rennvelofahrer erhöhen den Bedarf an einer ausreichenden Fahrbahnbreite. Die Entwicklung spricht aus meiner Sicht klar für eine Dimensionierung nach dem geometrischen Normalprofil.</p>	<p>Die gewählte Fahrbahnbreite entspricht einerseits den Vorgaben des TBA BL (<u>Minimalbreite</u> für eine Kantonsstrasse dieser Kategorie wird eingehalten), andererseits entspricht sie dem Wunsch der Gemeinde, die Strasse nicht breiter zu machen als nötig (zugunsten der Fussgängerbereiche).</p>

Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
2.4	<p><u>Verkehrszunahme durch Bachem</u> Subjektiv scheint seit der Fertigstellung des Parkhauses der Firma Bachem in Bubendorf der Verkehr über Lupsingen und den Holzenberg deutlich zugenommen zu haben. Das gestiegene Verkehrsaufkommen spricht ebenfalls für eine solide Fahrbahnauslegung.</p>	<p>Die Strassenbreite erfüllt die Anforderungen ebenfalls auch bei grösseren Verkehrsmengen; dort wo die Fahrbahnbreite etwas enger wird, kann mit reduzierter Geschwindigkeit der Abschnitt entsprechend mit angepasster Geschwindigkeit gefahren werden. Es sind keine Engnisse (Fahrbahnbreite < 3.50m, Begegnungsfall PW/PW oder PW/LKW nicht möglich) im gesamten Projektperimeter vorgesehen.</p>
2.5	<p><u>Trottoir mit Mergel</u> Ich äussere Bedenken bezüglich der geplanten Ausführung einiger Trottoirbereiche mit Mergel. Bei stärkeren Regenfällen wird das Material erfahrungsgemäss abgeschwemmt, was zu verschmutzten Strassen und gefüllten Schlamm-sammlern führt. Wenn ein natürlicher Look gewünscht ist, sollte als Alternative Saibro (trotz Mehrkosten) evaluiert werden. Alternativ wäre auch eine Mergel-Zement-Mischung denkbar, um die Auswaschung zu verhindern.</p>	<p>Die Materialisierung der Trottoirs ist noch nicht festgelegt. Das TBA ist aktuell an der Prüfung der geeigneten Materialien und soll im Vor- und Bauprojekt weiter ausgearbeitet und festgelegt werden. Eine Bemusterung möglicher Beläge erfolgt voraussichtlich 2026. Im Vorprojekt wird die Materialisierung definiert</p>
2.6	<p><u>Lichtsignalanlagen (LSA)</u> Der Vorschlag zur Einführung von LSA bei Fussgängerquerungen ist aus meiner Sicht unangemessen. Ziefen ist ein verhältnismässig kleines Dorf; eine Ampelanlage erscheint unnötig und überdimensioniert.</p>	<p>Seitens TBA sind keine LSA's per se aktuell vorgesehen. Jedoch besteht vereinzelt seitens Bevölkerung das Bedürfnis nach mehr Sicherheit bzw. einer LSA. Im Rahmen des Vor- und Bauprojekts wird das TBA diesen Aspekt vertieft prüfen und darüber entscheiden, ob die Umsetzung einer LSA möglich und sinnvoll ist.</p>
2.7	<p><u>Fussgängerstreifen fördern</u> Ich unterstütze zusätzliche Fussgängerstreifen, insbesondere bei Bushaltestellen. Sollte es bei einzelnen Standorten zu Sichtproblemen kommen, wäre eine Verlegung der Haltestelle einem Verzicht auf den Fussgängerstreifen vorzuziehen.</p>	

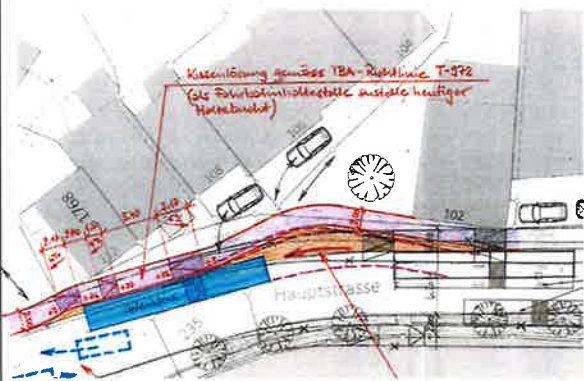
Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
2.8	<u>Bushaltestelle „Tal“ (Industriegebiet)</u> Die Haltestelle in Fahrtrichtung Ziefen ist sicherheitstechnisch problematisch, eine BehiG-konforme Ausführung ist ebenfalls nicht möglich. Ich plädiere daher für eine Verlegung an einen besser geeigneten Ort.	Die Haltestelle «Untertal» liegt ausserhalb des Projektperimeters und wird nicht im Zuge dieses Projekts überprüft/angepasst.
2.9	<u>Hochwasserschutz</u> Die Ereignisse der letzten Wochen haben die Relevanz eines wirksamen Hochwasserschutzes erneut gezeigt. Einzelne negative Wortmeldungen zur „Verunstaltung durch tiefe Gräben“ sollten nicht übergeordnet werden – die funktionale Sicherheit muss im Vordergrund stehen.	Die Sicherheit ist im Hochwasserschutz klar geregelt und wird prioritär behandelt. Das Hochwasserschutzprojekt wurde parallel aufgenommen und die wichtigsten Schnittstellen wurden eruiert und fixiert.

Mitwirker 3

Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
3.1	Mit meiner Eingabe vom 5. Juni 2025 habe ich Ihnen meine Bedenken betreffend Sanierung der Hauptstrasse in Ziefen angemeldet. In der Zwischenzeit hat sich unser oberstes kantonales Gericht mit der Unterschutzstellung von Liegenschaften geäussert, der sogenannten „Tschudy-Villa“ in Sissach. Dabei hat das Gericht festgestellt, dass es im ganzen Kanton erst einmal vorgekommen ist, dass eine Liegenschaft GEGEN den Willen des Eigentümers (und wohl auch der Gemeinde!!) unter Schutz gestellt wurde: Die „Alti Schmitti in Ziefen“ Wäre unter diesem Aspekt nicht ein Rückkommens-Antrag betreffend Unterschutz-Stellung angebracht? Die Verkehrssituation hat sich doch in den letzten Jahrzehnten markant verändert!	Wir gehen beim Verkehrs- und Betriebskonzept nach wie vor davon aus, dass sie unter Schutz steht, d.h. vorerst keine Anpassung.

Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
	<p>Diese Tatsache und die Erinnerung an alte, nicht mehr vorhandene Bauten entlang unserer Hauptstrasse haben mich motiviert, Ihnen diese in der Beilage aufzulisten. Sie erhalten diese in der Beilage Eingabe 2.</p> <p>Ich bitte Sie einfach, diese Überlegungen in Ihren weiteren Diskussionen einzubringen. Sollten Sie Fragen haben, so stünde ich Ihnen gerne zur Verfügung.</p>	

Mitwirker 4

Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
4.1	<p><u>Bushaltestellen</u> Geplant ist, die Bushaltestelle Zentrum zugunsten eines behindert gerechten Ausbaus zu verschieben und als Fahr- bahnhaltestelle zu realisieren. Bei der Bushaltestelle Zentrum handelt es sich jedoch um die einzige Bushaltestelle, die es erlaubt, den Bus in Ziefen zu überholen. Zu Stosszeiten stauen sich die Fahrzeuge hinter dem Bus. In einem solchen Fall kann kaum noch in die Hauptstrasse eingebogen werden und es besteht das Risiko von Ausweichverkehr in den Quartieren oder Überholmanövern an anderen Stellen. Auch wenn grundsätzlich ein BehiG-gerechter Ausbau der Bushaltestellen erfolgen muss, muss dieser auch stets verhältnismässig und möglich sein. Aus den Unterlagen geht hervor, dass teilweise lediglich eine Kissenlösung in Bezug auf die Bushaltestelle Zentrum möglich ist. Aus diesem Grund stellt sich mir die Frage, ob nicht aus Gründen der Verhältnismässigkeit die Bushaltestelle bestehen bleiben</p>	<p>Mit der seitens TBA gewählten Lösung sind die 1. und 2. Türe BehiG-gerecht. Eine Anordnung der Haltestelle an der bestehenden Lage wäre möglich, jedoch mit deutlich mehr Landbeanspruchung und fragwürdiger Geometrie.</p> 

Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
	<p>und zumindest eine Türe mit einer Kissenlösung BehiG-gerecht erschlossen werden könnte. Selbst in Lupsingen und Bubendorf wurden Ausnahmen gemacht. In Ziefen sind die Wege kurz, sodass im Ernstfall auf eine andere, BehiG-gerechte Bushaltestelle ausgewichen werden könnte. Angesichts der Tatsache, dass ursprünglich ohnehin geplant war, die Bushaltestelle Zentrum ganz aufzulösen, wäre ein solches Vorgehen sicherlich denkbar.</p>	
4.2	<p><u>Fahrbahnbreiten/Geschwindigkeit</u> Fakt ist, dass die Fahrzeuge immer grösser und breiter werden. In Ziefen gibt es darüber hinaus verhältnismässig viele Landwirte, die mit grösseren Maschinen, insb. Mähdrechern, unterwegs sind, welche eine Breite von mehr als 3 Metern aufweisen. Es kommt bereits jetzt oft zu herausfordernden Kreuzungssituationen, da die Busse und LKW's nicht kreuzen können und anhalten oder auf das Trottoir ausweichen müssen. Eine breitere Fahrbahn dient mitunter auch dem Schutz der Fussgänger. Nicht zuletzt sind – soweit möglich - die kantonalen Normen zu den Fahrbahnbreiten einzuhalten. Wie die Messungen bekanntlich ergeben haben, besteht kein Geschwindigkeitsproblem in Ziefen. Eine Reduktion von generell 50 ist entgegen einer Minderheitsmeinung in Ziefen nicht angezeigt. Der Verkehrsfluss soll gewährleistet sein.</p>	<p>Dieser Punkt wurde in der Arbeitsgruppe immer wieder diskutiert. Es war explizit der Wunsch der Gemeinde, dass die Fahrbahnbreite nicht unnötig verbreitert wird und mit der Minimalbreite gemäss TBA-Richtlinie für eine Kantonsstrasse dieser Kategorie weiter geplant werden soll. Eine Verbreiterung der Strasse auf 6.50 m Breite wäre möglich, geht aber zu Lasten der Fussgänger (resp. Trottoirbreite).</p>
4.3	<p><u>Hochwasserschutz</u> Im Zusammenhang mit den Abklärungen zum Hochwasserschutz und der Sanierung der Kantonsstrasse wäre es begrüssenswert, wenn die Sanierung einzelner Brücken mitberücksichtigt und gemeinsame Ressourcen genutzt werden könnten. Abklärungen seitens Gemeinde haben im Bereich</p>	<p>Solange bzgl. Hochwasserschutz noch nicht weitere Planungen hinsichtlich Hochwasserschutzkonzept konkreter ausgearbeitet werden, macht es aktuell keinen Sinn, im Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept (VBG-Konzept) etwas anzupassen. Was, wo und wie möglich ist betreffend Brücken</p>

Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
	<p>der Ribigärtli- und Katzenthalbrücke ergeben, dass auch die Ufermauer sanierungsbedürftig ist.</p> <p>P.S. Entgegen einzelner Stimmen von Einwohnern anlässlich der Infoveranstaltung am 3. Juni zum Bachausbau in Reigoldswil muss entgegnet werden, dass die dortige Bachsituation nicht von allen als unschön empfunden wird. Ganz im Gegenteil, es erlaubt den Zugang zum Bach (welcher auch in Ziefen erwünscht wird) durch Steintreppen, ist funktional, natürlich ausgestaltet, schützt vor Hochwasser und ist bereits bewachsen.</p> <p>@Patrick: Das soll nicht als Kritik verstanden werden. Du machst einen hervorragenden Job, trotz verschiedener, nicht einfacher Herausforderungen.</p> <p>Für die Prüfung und allfällige Berücksichtigung meiner Bemerkungen danke ich Ihnen bereits im Voraus bestens.</p>	<p>wurde in einem separaten Dokument während der Erarbeitung des VBG Konzepts aufgezeigt.</p>

Mitwirker 5

Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
5.1	<p>Zuerst möchten wir uns für den offenen und informativen Anlass in Ziefen bedanken.</p> <p>Jetzt zu meinem Anliegen: Bushaltestelle Mühlegasse Richtung Reigoldswil Wir sind die Eigentümer der Parzelle 99 (Hauptstrasse 148) und möchten auf unser Anliegen aufmerksam machen. Die Zufahrt der Parzelle erfolgt direkt von der Hauptstrasse aus</p>	<p>Das «Kissen» der Bushaltestelle ist auf die Zufahrt abgestimmt und schränkt diese nicht ein. Die Zu- und Wegfahrt zu Ihrer Parzelle ist weiterhin gewährleistet. Die Details werden im Vor- und Bauprojekt vertiefter angeschaut.</p>

Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
	<p>und wir befürchten, dass wenn die Bushaltestelle auf Behindertengerecht (mit Ausnahme) umgebaut wird, wir beeinträchtigt werden.</p> <p>Der Grund liegt dabei, dass wir via Trottoir rückwärts unseren Parkplatz bedienen. Gleichzeitig findet auch die Lieferung von Holzpellets oder Heizöl statt.</p> <p>Wir würden es begrüßen, wenn sie mit uns gemeinsam das Problem lösen könnten und stehen daher zur Verfügung mit freundlichen Grüßen</p>	

Mitwirker 6

Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
6.1	<p>Vielen DANK für den gestrigen informativen Anlass in Ziefen.</p> <p>Sehrsehrsehr gerne weise ich Sie darauf hin, dass das Trottoire von Anfang bis Ende Dorf nicht aus dem gleichen Material sein muss...aber BITTE machen Sie es EBEN und NICHT zur Strasse abfallend.</p> <p>Es ist aus eigener Erfahrung sehr unpraktisch mit einem Rollator einen Weg (Trottoire) zu begehen bei dem es den Rollator immer wieder zur Strasse zieht!</p> <p>Auch habe ich schlechte Erinnerungen, als ich mit dem Kinderwagen (Buggy) fast täglich dem Strassenrand lang laufen musste. Es zog mich wegen der Schräge immer zur Strasse hin. (Vor über 35 Jahren ging es noch, dass ich mind. zwischendurch mit dem Kinderwagen gerade auf der ebenen Strasse laufen konnte.)</p>	<p>Betreffend Materialisierung siehe Nr. 2.5</p> <p>Gefälle zur Strasse abfallend: das Problem ist bekannt. Dennoch soll das Trottoir auf die Fahrbahn und nicht aufs Privat-areal entwässert werden, da es sonst dort wieder Randabschlüsse und zusätzliche Einlaufschächte für die Entwässerung erfordert.</p> <p>Fazit: die Trottoir werden auch in Ziefen nach den TBA-Richtlinien geplant und werden somit auch BehiG-kompatibel sein.</p>

Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
6.2	<p>Ich liebe Natursteine (Pflastersteine, Katzenköpfe...etc.) aber BITTE befahren Sie eine solche Fläche mal mit einem Rollator, einem Buggy, einem Rollstuhl...etc., dann verstehen Sie was ich meine.</p> <p>Zusätzlich BITTE ich Sie zu berücksichtigen, dass eine Fläche aus Natursteinen wegen den Fugen/Vertiefungen im Winter eine zusätzliche Gefahr ist. (Eisglätte)</p> <p>Ich stelle Ihnen gerne zum Testen einen Rollator zu Verfügung oder Sie schieben mich in einem Rollstuhl über eine abfallende und holprige Strassenrandfläche.</p> <p>Es würde mich und sicher viele Ziefner (und Auswärtige) freuen, wenn Sie mein Wunsch/Anliegen berücksichtigen könnten.</p> <p>DANKE für Ihre Rückmeldung. Und mein Angebot, mit Rollator und Rollstuhl alles mit Ihnen zu testen, steht.</p>	<p>Betreffend Materialisierung siehe Nr. 2.5 Gestaltung v Funktionalität</p>

Mitwirker 7

Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
7.1	<p>Sehr geehrte Damen und Herren</p> <p>Wie ich schon am Infoabend den Wunsch geäußert habe, wäre ich Ihnen dankbar, wenn Sie in die Planung der Hauptstrasse bei den geplanten Busshaltstellen ein Wartehaus planen würden.</p> <p>Meine Vorstellung von der Sonne und Regen geschützt, angenehm wäre auch geheizt und im Sommer temperiert.</p> <p>Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.</p>	<p>Warteunterstände werden gemäss Richtlinien des TBA vorgesehen oder eben nicht. Die Gemeinden können i.d.R. auf eigene Kosten aber weitere Unterstände realisieren. Die Frage ist bei allen Haltekanten: ist der Platz für einen Unterstand vorhanden? Wenn nur auf Privatreal, brauchts dafür Landerwerb. Im Rahmen des Vor- und Bauprojekts wird das TBA die-</p>

Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
		<p>sen Aspekt prüfen und in Abstimmung mit der Gemeinde darüber entscheiden, ob die Umsetzung eines oder mehrerer Wartehäuser möglich und sinnvoll ist.</p>

Mitwirker 8

Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
8.1	<p>Betreffend Mitwirkung haben wir folgende für uns und unser Dorf wichtige Punkte anzuführen. Wir wohnen seit 27 Jahren in Ziefen und können deshalb gewisse kritische Stellen und mögliche Lösungsvorschläge aus persönlicher Erfahrung mitteilen.</p> <p><u>Tempolimit</u> Generell ist die Hauptstrasse aufgrund ihrer Kurven sowohl für ältere wie auch gehbehinderte Personen, wie auch für Schulkinder unübersichtlich. In den letzten Jahren und Monaten hat sich die Raserei zugespitzt, da sowohl zur Industrie Bubendorf aus dem Laufenfental und dem nahen Grenzgebiet Frankreich der Holzenberg, Lupsingen und Reigoldswil als Abkürzung genutzt werden.</p> <p>Auch die Einkaufsmöglichkeiten in Bubendorf und die schlechte Verkehrsführung in Liestal aus dem Oristal locken mehr denn je Personenwagen an, die diese Abkürzungen nutzen. Deshalb ist es zwingend notwendig, auf der Hauptstrasse durch das Dorf ein Tempolimit von max. 30 km/h zu realisieren. Ein vorgängiger Vorstoss müsste also auf den Gemeindestrassen mit diesem Tempolimit realisiert werden.</p>	<p>Tempo 30 Sofern sämtliche an die Hauptstrasse anschliessenden Strassen in einer Tempo 30-Zone liegen, kann die Gemeinde ein T30 auf der Kantonsstrasse prüfen lassen (durch TBA). Entscheidend dabei ist, ob die Hauptstrasse als «verkehrsorientiert» oder «nicht verkehrsorientiert» eingestuft wird</p>

Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
8.2	<p><u>Fussgängerstreifen</u> Die aktuellen Fussgängerstreifen müssen allenfalls in der Anzahl ergänzt werden, vor allem bei den geplanten Bushaltestellen.</p>	<p>Die Fussgängerstreifen wurden wo möglich (Sichtweiten gewährleisten) und/oder wo gewünscht (Fussgängerwunschlifen) angeordnet.</p>
8.3	<p>Kritische Stellen Eine der kritischsten und gefährlichsten Stellen ist die Strasseneinbiegung von der Hauptstrasse in die Lupsingerstrasse (Ecke Tankstelle). Es wird generell die Kurve so geschnitten, dass über den schlecht signalisierten Trottoirstreifen „gerast“ wird mit völlig übersetzter Geschwindigkeit. Mit dem Fahrrad oder zu Fuss ist es vor allem auch in Hauptverkehrszeiten praktisch unmöglich, diese Stelle zu passieren, da auch ein Trottoir zwischen den Häuserzeilen fehlt. Bei dieser Stelle kommt hinzu, dass die gegenüberliegende alte Schmiede zur Unübersichtlichkeit beiträgt. Hier kann auch die angesprochene Tempolimit Abhilfe oder zumindest eine bessere Übersicht schaffen.</p>	<p>Engstelle wird auch künftig so bleiben. Im Vorprojekt/Bauprojekt soll geprüft werden, wo das Trottoir so ausgestaltet werden kann, dass der Verkehr nicht darauf ausweicht (hoher Anschlag bei Randabschluss).</p>
8.4	<p>Parkierung Entlang der Hauptstrasse ist die Parkierung der Anwohner und auch die Parkierung für Kleingewerbe wie Gesundheitspraxen etc. nicht gelöst. Es wird im rückwärtigen Dorf auf den Strassen oder den Wendeplätzen parkiert, wo auch die Dorfbewohner und Schulkinder verkehren.</p>	<p>Die Parkierung muss in der weiteren Planung geprüft und der Bedarf abgeschätzt werden. Es stellt sich jedoch die Frage, ob es ein Problem ist, wenn die Fahrzeuge im rückwärtigen Dorf parkieren.</p>
8.5	<p>Bushäuschen / Warteräume Bei der Präsentation wurden auch die Bushäuschen angesprochen, wobei hier ganz einfache filigrane und wettergeschützte Varianten denkbar sind. Es braucht keine grosse und tiefe „Standardhäuschen“, da diese sowieso selten in ein „altes und schützenswertes Dorfbild“ passen.</p>	<p>Siehe Mitwirkung Nr. 7 Das Tiefbauamt realisiert immer dieselben Warteunterstände («Typ BLT», Warteunterstand aus Glas), falls die Gemeinde davon abweichen möchte müssen diese durch die Gemeinde finanziert werden. Ebenfalls geht dann der künftige Unterhalt zu Lasten Gemeinde.</p>

Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
8.6	<p>Wege / Trottoirs entlang der Hauptstrasse Bodenbeläge sollen auf jeden Fall berücksichtigen, dass unser Dorf in 2 Teile geteilt ist und man die Hauptstrasse überqueren muss zur Kirche, zum Dorfladen Chesi, zur Gemeindeverwaltung, zu Bushaltestellen, zur Arztpraxis etc. Deshalb bitte keine Kopfsteinpflasterungen, die nicht eben abgeschliffen sind, keine unnötigen Kanten und Höhenunterschiede. Einwohner mit Rollator, Rollstühlen oder sonstigen Gehhilfen, müssen auf den strassennahen Wegen und Trottoirs, wie auch beim Überqueren der Hauptstrasse ungefährlich laufen können.</p> <p>Wir danken für die Berücksichtigung dieser Anliegen und sind gespannt auf die Umsetzung in der nächsten Planungsphase.</p>	<p>Betr. Materialisierung siehe 2.5 Grundsätzlich gilt, dass unabhängig der Materialwahl das BehiG (Behindertengleichstellungsgesetz) eingehalten werden muss.</p>

Mitwirker 9

Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
9.1	<p>Gerne nehme ich die Möglichkeit zur Mitwirkung am Projekt «Sanierung der Hauptstrasse Ziefen» wahr und formuliere meine Gedanken:</p> <p>Ziefen ist stolz auf sein Dorfbild. Im <u>ISOS - Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung</u> steht im Abschnitt «Der Ortskern entlang der Frenke» Folgendes: «Dichte traufständige Häuserzeilen ... begleiten die alte Durchgangsstrasse auf der linken Seite des Bachbetts ... Heute allerdings sind die meisten Vorplätze und Vorgärten verändert – sie fielen dem Ausbau der Durchfahrtsstrasse zum Opfer...» Unter «Siedlungsentwicklung» wird zudem auf ein anderes wichtiges Element</p>	

Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
	<p>des Strassenraumes verwiesen: „Bemerkenswert sind die im übrigen Kantonsgebiet selten gewordenen Bachhüsli und die zahlreichen Brunnen und Brückchen.“ Im Rahmen der letzten Strassenerneuerung / -aufwertung / -verbreiterung hat das Dorfbild und seine räumlichen Qualitäten erheblich an Substanz verloren.</p> <p>Ziefen soll auch nach der nun anstehenden Strassenerneuerung im ISOS verbleiben können. Vorhandene Qualitäten sollen gestärkt, Versäumnisse des letzten grossen Eingriffes in den Strassenraum (unseren Lebensraum!) korrigiert werden. Die Strassengeometrie soll sich der Bebauung anpassen, nicht umgekehrt. Eine generelle Strassenverbreiterung um 40cm plus erhebliche Verbreiterung des Trottoirs ist ein erheblicher Eingriff ins Strassen- / Ortsbild und nicht reversibel – zahlreiche missglückte Beispiele finden wir im Kantonsgebiet. Ein sich weitendes und wieder verengendes Strassenprofil könnte vorhandene ortsbauliche Eigenheiten / Qualitäten aufnehmen und das gegenseitige Verständnis aller Nutzer*innen des Strassenraumes fördern.</p> <p>Die von den Projektverfassenden angestrebte Verbesserung des Verkehrsflusses führt zu einer Steigerung der Durchfahrtsgeschwindigkeit. Wir sollten dankbar sein, dass viele Autofahrer*innen erkannt haben, dass sie mit ihrem Fahrverhalten einen nicht unwesentlichen Beitrag zur Erhaltung der Lebensqualität der Anwohner*innen einer Strasse leisten. Der Versuch, die heute im Dorfkern gemessene Durchschnittsgeschwindigkeit von 42km/h erhöhen zu wollen, erscheint aus der Zeit gefallen – das Gebot der Stunde nachhaltiger Entwicklung, die Umsetzung sozialverträglicher Mobilität wird missachtet. Zumal eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit nicht nur der Steigerung der Fussgängersicherheit zuwiderläuft, sondern zu steigenden Emissionen zu</p>	<p>Hier kommen viele verschiedene und teilweise diametral gegenläufige Interessen zusammen. Wir verstehen das vorliegende VBG-Konzept als einen ausgewogenen guten Kompromiss, mit welchem wir eine «mittlere» Unzufriedenheit bzw. «bestmöglichen Kompromiss» zu erreichen versuchen. Es ist nicht möglich, alle Vorgaben und Wünsche unter einen Hut zu bringen.</p> <p>Wir haben festgestellt, dass der Verkehrsfluss gut ist und somit keine spezifischen Massnahmen diesbezüglich nötig sind. Es geht auch nicht darum, die Geschwindigkeiten zu erhöhen; aus diesem Grund wird die bestehende Strassenbreite von 6.20 m weitgehend beibehalten. Dort wo dies nicht der Fall ist, handelt es sich um eine Massnahme zur Erhöhung der Sicherheit für die Fussgänger.</p>

Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
	<p>Lasten der Anwohner*innen führt. Die Steigerung der Fussgängersicherheit könnte unter minimalen finanziellen Aufwendungen durch Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer*innen zu angepasstem Verhalten erreicht werden. Ein Überholverbot für Lastwagen auf der gesamten Hauptstrasse oder ein generelles Überholverbot bei Fahrbahnhaltestellen aufgrund suboptimaler Sichtverhältnisse könnte im Weiteren realisiert werden.</p> <p>Die Diskussion der Temporeduktion von der Ortsein- bis zur Ortsausfahrt (Bsp. auch nur während der Nacht) wird in nicht allzu weiter Ferne geführt werden müssen. Dies nicht nur um die Lebensqualität der Bewohner*innen an der Strasse zu stärken, sondern auch zur Erhaltung der finanziellen Lebensgrundlage der Gemeinde. Deren Haushalt wird langfristig unter dem Verlust an Wohnqualität der Strassenbebauung, des sozialen Wandels der Bewohnerschaft mit entsprechender Steigerung der Gemeindeverpflichtungen oder gar der Aufgabe von unbewohnbar gewordenen Liegenschaften erheblich leiden.</p>	<p>Betr. Tempo 30 siehe 8.1</p>

Mitwirker 10

Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
10.1	<p>Im Namen des KMU Reigoldswil und Umgebung werden nachfolgend die Anliegen und Forderungen des lokalen Gewerbes zur geplanten Sanierung der Hauptstrasse in Ziefen eingebracht. Ziel ist es, die Erneuerung der Infrastruktur mit den betrieblichen Realitäten und Anforderungen der ansässigen Unternehmen in Einklang zu bringen.</p>	

Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
10.2	<p>Die geplante Sanierung der Hauptstrasse in Ziefen ist mit weitreichenden Auswirkungen auf das lokale Gewerbe verbunden. Besonders während der Bauphase stehen Fragen der Erreichbarkeit, Logistik und Kundenfrequenz im Vordergrund. Vor diesem Hintergrund ist es aus Sicht der ansässigen Unternehmen zentral, dass die Projektierung und Umsetzung gewerbefreundlich, transparent und mit hoher Planungssicherheit erfolgt.</p>	<p>Das vorliegende VBG-Konzept widerspricht dem nicht.</p>
10.3	<p>Forderungen des Gewerbes gemäss Baustellenforderungskatalog <u>Frühzeitige Einbindung und Planung der Bauphase.</u> Das Gewerbe fordert eine Koordination der Bauzeit und Berücksichtigung kritischer Geschäftsperioden, wie z.B. dem Frühlings- und Herbstmarkt. Dazu ist eine frühzeitige, direkte Absprache mit dem KMU Reigoldswil oder Vertretenden des lokalen Gewerbes sicherzustellen.</p>	<p>Die Thematik Bauphasen/Bauzeit etc. wird erst im Rahmen des Bauprojekts/Ausführungsprojekt akut.</p>
10.4	<p><u>Klare Kommunikation und transparente Information</u> Es braucht ein begleitendes Kommunikationskonzept, das:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regelmässige Bauinformationen (Etappen, Zufahrten, Sperrungen) enthält • Eine elektronische Informationsplattform beinhaltet (z.B. mit Zeitplan, Ansprechpartner, Visualisierungen) <p>Frühzeitig informiert, bevor neue Bauphasen starten</p>	<p>Die Thematik Bauphasen/Bauzeit etc. wird im Rahmen des Bauprojekts/Ausführungsprojekt angeschaut.</p>

Mitwirker 11

Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt												
11.1	<p>Leider konnte ich an der Informationsveranstaltung nicht anwesend sein, darum komme ich mit meiner Nachfrage per Mail an Sie.</p> <p>Wir finden nichts zum westlichen Abschnitt der Strassensanierung im Entwurf, sowie in der Präsentation. Es wird lediglich in der Präsentation auf das Strassenprofil eingegangen, jedoch nicht was dies heisst in der Kurvenführung um unser Haus.</p> <p>5.1 Verkehr</p> <p>5.1.1 Strasse</p> <p>Die Strassenbreite unterscheidet sich zwischen dem Ortskern und den Bereichen ausserhalb des Ortskerns (siehe Kap. 2.2).</p> <p>Ortskern:</p> <p>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.</p> <table border="1" data-bbox="309 991 1070 1114"> <thead> <tr> <th></th> <th>Heute</th> <th>Richtlinie Kanton BL</th> <th>Gewählt im Ortskern</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Strassenbreite</td> <td>5.80 m</td> <td>6.50 m - 7.00 m</td> <td>6.20 m</td> </tr> <tr> <td>Begegnungsfall LW/LW</td> <td>Ausweichen über Gehbereiche nötig</td> <td>mit 40 km/h möglich (kein Ausweichen nötig)</td> <td>mit 30 km/h möglich (kein Ausweichen nötig)</td> </tr> </tbody> </table> <p>Im Ortskern wird eine minimale Strassenbreite von 6.20 m festgelegt. Da es sich um eine sehr kurvice 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 Fahrbahnänder.</p> <p>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.</p> <p>Übergangszonen:</p> <p>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.</p>		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)	
	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)											

Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
	<p>Nun unsere Frage, wie wird die Strasse um unser Haus geführt, bleibt diese in der Breite wie bestehend, oder wird das Strassenprofil geändert.</p> <p>Wir geben zu bedenken, dass unser Grundstück bis an die Strasse reicht und gegenüber die Betonwand des Veloweges ist. Eine allfällige Verbreiterung der Strasse gegen unser Haus werden wir nicht akzeptieren können.</p> <p>Da jetzt schon die Beeinträchtigung durch Vibrationen der LKWs und Busse hoch ist.</p> <p>Bei Stau in Basel fahren viele Sattelschlepper von Grellingen kommend über den Holzenberg bei uns durch in Richtung Liestal auf die Autobahn. Beim Kreuzen von LKWs wurden uns auch schon verschiedentlich die Poller abgefahren und beim Abzweig Richtung Holzenberg ist dann immer ein Fiasko</p> <p>Was wir empfehlen, dass die Buslinie 70 Ihre Kurse minimal anders legt, so dass nicht immer die Gelenkbusse vor unserem Haus kreuzen müssen, man kann sich das Leben auch extra schwer machen.</p> <p>Sie sehen eine allfällige Verbreiterung zu unseren Lasten (noch näher am Haus) kann nicht akzeptiert werden.</p> <p>Anbei finden Sie den Ausschnitt aus dem Kataster und der aus dem Entwurf, daraus ist leider nicht ersichtlich was geplant ist. Zum Zentrum gibt es seitenweise Informationen und Bilder, zu den Bereichen ausserhalb des Zentrums schweigt sich der Entwurf aus. Wir erachten dies als etwas einseitig.</p>	<p>Es ist geplant, die Kurve mit einer einheitlichen Fahrbahnbreite auszubilden und zu verbreitern. Damit können die Kreuzungsmanöver gewährleistet werden. Die hierfür erforderliche Landbeanspruchung auf der Parz. 296 kann auf der Ostseite kompensiert werden.</p> <p>Im Verlauf der Projektierungsphase werden die Details geprüft und mit den Eigentümern besprochen.</p> 

Mitwirker 12

Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
12.1	<p>Sehr geehrte Damen Sehr geehrte Herren</p> <p>Vielen Dank für den aufschlussreichen Informationsabend betreffend Sanierung der Hauptstrasse in Ziefen.</p> <p>Inventar schützenswerter Ortsbilder (ISOS):</p> <p>Wir bitten Sie bei Ihren Entscheidungen immer wieder zu bedenken, dass in Ziefen bis heute die historische Bachzeilenbebauung erhalten blieb und weiterhin erhalten bleiben sollte.</p> <p>Insbesondere sollte der Hochwasserschutz mit grosser Sorgfalt angegangen werden.</p> <p>Zumal das Dorf auch ins Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) aufgenommen wurde.</p>	
12.2	<p>Trottoir: Es ist uns ein Anliegen als Bewohner der Hauptstrasse 64 darauf hinzuweisen, dass auf ein Trottoir vor der Liegenschaft Hauptstrasse 64 zu verzichten ist.</p> <p>Begründung: Wir benötigen den Mergelvorplatz als Autoabstellplatz. Ausserdem ist er gross genug um von den Fussgängern gefahrlos überquert werden kann.</p> <p>Im Übrigen sind geregelte Vorplätze vor Scheunen, Ställen und Bauernhäusern typische Merkmale für diese Baselbieter Häuser, zumal dieses Haus auch unter kantonalem Denkmalschutz steht!</p>	<p>Es war der Wunsch der Gemeinde und ist im Interesse des Tiefbauamtes, dass entlang der Hauptstrasse mind. ein durchgehendes Trottoir vorhanden ist. Mit dem 1.50 m breiten Trottoir sollte es immer noch möglich sein das Auto auf der Parzelle abstellen zu können. Die Details können im Vor- und Bauprojekt geklärt werden.</p>

Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
12.3	<p>Hochwasserschutz:</p> <p>Wir sind der Ansicht, dass betreffend Hochwasserschutz ein Hochwasserrückhaltbecken im Gebiet Fraumatt, zwischen Ziefen und Reigoldswil prioritär zu prüfen ist.</p> <p>Ich weise Sie gerne darauf hin, dass gemäss neuem Planungsgrundsatz des Richtplans des Kantons Aargau, der bauliche Hochwasserschutz prioritär durch Rückhalt anzugehen ist.</p>	Siehe Punkt 2.9

Mitwirker 3 (separate Eingabe, identische Punkte mit Nr. 3.1 enthalten)

Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
13.1	<p>Sehr geehrte Damen und Herren des Tiefbauamtes Kreis 2 Sehr geehrte Gemeindepräsidentin Sehr geehrte Damen und Herren Gemeinderäte</p> <p>Als einfacher Bürger habe ich an der Informationsveranstaltung betreffend Ausbau der Hauptstrasse vom 3. Juni 2025 in Ziefen teilgenommen.</p> <p>Da wir mit Schreiben des TBA vom 12. Mai 2025 eingeladen wurden, Bedenken und Anliegen zum Entwurf zum und Gedanken zu diesem Konzept. Auch im Bewusstsein dass diese z.T. kritisch sind, bitte ich Sie, diese zur Kenntnis zu nehmen. Sollten Sie allfällige Rückfragen haben, so sind meine Koordinaten unten aufgeführt.</p>	

Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
13.2	<p>Vorwegbemerkung:</p> <p>Das Interesse war gross an der Informationsveranstaltung vom 3. Juni 2025, wie der grosse Publikumsaufmarsch zeigte. Die Referenten orientierten über die verschiedenen Interessen, die beim Ausbau der Hauptstrasse unter einen „Hut“ gebracht werden sollten. (Erhaltung des Ortskerns, Verkehrssicherheit für Fussgänger und öffentlichen Verkehr, Hochwasserschutz, Bushaltestellen u.a.m.) Dass alle diese Faktoren optimal berücksichtigt werden können, scheint für mich ein „Ding der Unmöglichkeit“ zu sein. Dies kann auch nicht mit noch so vielen Kommissionssitzungen erreicht werden. Es müssen wohl Abstriche auf verschiedenen Ebenen gemacht werden. Ergo ist es eine Frage der zu setzenden Prioritäten.</p>	
13.3	<p>Problemzonen in der Strassenführung</p> <p>Nicht nur für mich sind es zwei Problemzonen, welche die ganze Planung besonders erschweren:</p> <p>Problem „alte Schmitte“: Leider wurde es vor Jahren (beim Abbruch des alten Feuerwehrmagazins!) verpasst, die Zone zu entschärfen, indem man dieses für mich in keiner Weise schützenswerte Objekt stehen liess und dafür der benachbarten Tankstelle entsprechendes Land wegnahm. Die jetzige Strassenführung betrachte ich als Katastrophe. Verfolgen Sie mal die Situation, wenn ein Bus der AAGL die Stelle passiert. Der Chauffeur kann noch so gut sein, er benötigt mehr als die Hälfte der Strassenbreite. Dass ein Bus und ein Lastwagen kreuzen ist an dieser Stelle ein Ding der absoluten Unmöglichkeit. Die vorgesehene Strassenbreite von 6.20 m ist vielleicht möglich</p>	<p>Dies ist eine vorgegebene Randbedingung, welche im Projekt «Hauptstrasse» akzeptiert ist.</p>

Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
	<p>auf geraden und übersichtlichen Strassenabschnitten, nicht aber in dieser Kurve. Es ist ein Wunder, dass noch nie etwas Ernsthaftes passiert ist!</p> <p><u>Mein Antrag dazu:</u> Analysieren Sie doch bitte nochmals genau die Bus-Durchfahrten (es sind gemäss aktuellem Fahrplan weit mehr als 600 Fahrten mit den überlangen Gelenkbussen pro Woche oder mehr als 30'000 pro Jahr!!) Vielleicht priorisieren Sie dann auch die Verkehrssicherheit vor dem Schutz des Ortsbilds. Ich bin überzeugt, dass bei einem Unfall (was ich in keiner Weise hoffe!), entsprechende Rufe laut würden. Ziehen Sie bitte auch die Verkehrsabteilung der Polizei bei! Wollen wir (und kommende Generationen!) noch weitere 30 oder 40 Jahre um dieses Engnis fahren? Ich meine NEIN. Handeln Sie, bevor es zu spät ist!</p>	
13.4	<p>Problem Häuserzeile zwischen Schlachtlokal und Brücke Kirchgasse:</p> <p>Ich weiss beim besten Willen nicht, was der Erhalt dieser zum grossen Teil brachliegenden Liegenschaften soll. Was soll aus diesen zwischen Hauptstrasse und Bach gelegenen Liegenschaften gemacht werden? Diejenigen, die diese leerstehenden Gebäude als Ortsbilderhaltung zu Wohnraum umbauen wollen, würden wohl kaum eine solche Wohnung beziehen. Wer will schon das Schlafzimmer in Horizontaldistanz von 2 m zu einer Hauptstrasse?</p> <p><u>Mein Antrag dazu:</u> Prüfen Sie nochmals den Abbruch der genannten Häuserzeile und so treffen Sie mehrere Fliegen auf einen Schlag: Verbreiterung der Hauptstrasse, Anlegen von Trottoir, Ausbau von Hochwasserschutz und Anlegen von Grünflächen. Ich bin mir dabei bewusst, dass diese Idee</p>	Siehe 13.3

Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
	<p>beim Heimatschutz wohl kaum gut ankommt. Aber fragen Sie doch mal diese Vertreter, ob sie jemals eine Wohnung dort mieten möchten? Das Bachzeilendorf kann auch ohne diese Häuser erhalten bleiben. Die Verkehrs- und Hochwasser-Sicherheit sind höher zu gewichten als das Ortsbild.</p> <p>Markierung weiterer Fussgängerübergänge</p> <p>Ich teile die von den Referenten geäusserte Zurückhaltung beim Anlegen neuer Fussgängerstreifen. Klar haben die Fussgänger gesetzlichen Vortritt. Aber auch diese haben eine Verantwortung. Leider wird dieser Vortritt in vielen Fällen provoziert, indem „man“ mit Stöpseln in den Ohren einfach blindlings den Streifen betritt. Als Beispiel sei der Fussgängerstreifen bei der Firma Bachem in Bubendorf erwähnt, als kürzlich so ein „Provokateur“ den nahezu vollen Linienbus zu einer Vollbremsung gezwungen hat. Ich habe diesbezüglich bereits beim GR Bubendorf und beim TBA Baselland interveniert. Ohne Erfolg – der Vortritt ist Gesetz....</p>	
13.5	<p>Entsorgung in der Gemeinde Ziefen</p> <p>An den bisherigen Entsorgungsstellen darf meiner Meinung nach nichts geändert werden. Diese sollen zentral erhalten bleiben. Von einer Verlegung an einem anderen Ort würde ich auch aus Überwachungsgründen absehen. Eine nicht zentrale Entsorgungsstelle könnte zu grossen Unstimmigkeiten führen. Vergleichen Sie die aktuellen Leserbriefe zur Verlegung der Entsorgungsstellen in der Gemeinde Gelterkinden.</p>	War/Ist nicht Bestandteil des VBG-Konzepts.
13.6	Kostenfrage	

Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
	<p>In den Unterlagen ist nachzulesen, dass mit Investitionskosten von 8 – 10 Mio. Franken zu rechnen ist, dies bei einer Schätzungsdifferenz vom plus/minus 30%. Weshalb wurde an der Orientierung kein einziges Wort darüber verloren? Auch wenn es sich bei der vorliegenden Orientierung um eine Konzeptstudie handelt, so kommt man sich vor wie am Anfang einer Bergwanderung: Wollen wir auf 2000 oder 3000 oder 4000 m über Meer? Ist so ein Projekt überhaupt finanzierbar? Wie kann eine Gemeinde wie Ziefen eine solche Investition, nebst anderen anstehenden Aufgaben, überhaupt verkraften?</p> <p>Beim vorgestellten Zeitplan soll die Realisierungsphase ab ca. 2030 oder 2031 erfolgen. Müsste man bei diesem Baubeginn nicht nochmals mit 30% höheren Kosten rechnen, also in der Grössenordnung von ca. 15 Mio. Franken? Ich wünsche mir dringend, dass bei künftigen Orientierungen auch über mögliche Kosten bzw. deren Finanzierung orientiert wird. Sonst könnten sich ja „Träume“ plötzlich in harte Realität auflösen...</p> <p>Würdigung Ich zweifle keinen Moment am guten Willen des Gemeinderates, den eingesetzten Kommissionen und an den Amtsv Vertretern des Kantons eine akzeptable Lösung anzustreben. Diese wird aber unter Berücksichtigung aller präsentierten Auflagen und Sonderwünsche zu einem Flickwerk werden, solange an der Aufrechterhaltung der „Schmitte“ und der praktisch leerstehenden erwähnten Häuserreihe festgehalten wird.</p> <p>Ich wiederhole mich und appelliere an Sie:</p>	<p>Die genannten 8–10 Mio. Franken sind eine grobe Schätzung im Rahmen der Konzeptstudie. Genauere Angaben können erst in der Projektierungsphase gemacht werden, wenn Details vorliegen. Selbstverständlich wird dann auch die Finanzierung transparent aufgezeigt.</p>

Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
	<p>1. Priorisieren Sie die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer vor den Sonderwünschen der Ortsbildplaner.</p> <p>2. Planen Sie mal eine Konzept-Variante ohne die beiden erwähnten Engnisse. Dies auch im Wissen darum, dass mit noch so schönen und kostspieligen Vorplätzen und einigen gepflanzten Bäumen der gesamten Verkehrs- und Hochwasser-Sicherheit überhaupt nicht gedient ist.</p>	

Mitwirker 13

Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
14.1	<p>Guten Tag, lieber Patrick Danke für die Infos gestern Abend in Ziefen.</p> <p>Zwei Gedanken: Das Anliegen der älteren Dame, die beiden geplanten zusätzlichen Fussgängerstreifen zeitnah zu realisieren, möchte ich aufgreifen.</p> <p>1. offenbar wurde die Notwendigkeit von den Planern erkannt warum also nicht ein Zeichen setzen, dass sich Mitwirkung lohnt und ernst genommen wird was vergibt sich das Tiefbauamt, wenn es sich zumindest bei einem allfälligen Unfall nicht den Vorwurf gefallen lassen muss, es nicht getan zu haben? warum nicht in der Zwischenzeit als Provisorium mit dem Zweck der Sammlung von Erfahrungen deklarieren?</p>	<p>Sofern das Bedürfnis da ist und die erforderlichen Sichtweiten auch im heutigen Zustand eingehalten sind, könnten zusätzliche Fussgängerstreifen realisiert werden (wobei die Beleuchtung entsprechend anzupassen wäre). Die Thematik mit den Fussgängerstreifen können in der weiteren Projektierung detaillierter angeschaut werden.</p>

Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
	<p>und schliesslich, warum nicht die Sicherheit der FussgängerInnen erhöhen - wenn schon die Verkehrsberuhigung als Ziel erwähnt wird?</p>	
<p>14.2</p>	<p>2. Du hast zur betreffenden Anfrage gesagt, dass T30 keinen Sinn macht, wenn auf den Gemeindestrassen T30 nicht besteht. Du hast also nicht gesagt, dass T30 in BL grundsätzlich unmöglich ist. Vor 9 Jahren hat die Gemeinde Ziefen über T30 abgestimmt und es abgelehnt, weil T30 vor allem auf der Hauptstrasse wichtig wäre, dort aber nicht möglich sei. Sollte Deine gestrige Antwort also nicht nur ein Verschieben des Schwarzpeters sein, wäre ich dankbar für eine Bestätigung, dass T30 auf der Hauptstrasse möglich wäre, wenn das auf den Gemeindestrassen der Fall wäre. Und zweitens müssten wir das Anliegen nochmals unter dieser Voraussetzung aufnehmen und zu einer Abstimmung führen.</p> <p>Dass ein Ziefener Votant an der Infoveranstaltung vor einem Jahr mit der Nachfrage um T30 vom Gemeinderat als Dogmatiker abgetan wurde, stellt die Ehrlichkeit des Mitspracherechts in Frage - kann aber auch als Lapsus im Stress betrachtet werden. Die Zeiten, das Umfeld, die Bedürfnisse ändern sich und der Verkehr nimmt immer weiter zu. Wenn also T30 nicht nur in FR und D, sondern in immer mehr CH-Kantonen "normal" ist, wäre auch ein Umdenken in BL sinnvoll.</p> <p>Danke für Deine Unterstützung</p>	<p>Siehe Mitwirkung Nr. 8.1</p>

Mitwirker 14

Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
15.1	<p>Sehr geehrte Damen und Herren</p> <p>Ich möchte gerne folgende Anliegen betreffend dem Mitwirkungsverfahren beim Projekt "Sanierung Hauptstrasse Ziefen" platzieren:</p> <p>Die Reduktion der Bushaltestellen von vier auf drei begrüsse ich und das scheint aus objektiver Sicht auch sinnvoll. Wurde geprüft, ob stattdessen auf die Haltestelle "Mühlegasse" verzichtet werden kann? Oder ob eine neue Haltestelle zwischen "Hofmatt" und Mühlegasse" platziert werden kann? Weiter würde mich interessieren, ob sich die von der Gemeinde betonte Wichtigkeit der Haltestelle "Zentrum" durch die effektive Personenfrequenz belegen lässt? Falls dies nicht der Fall wäre, bitte ich die Diskussion über die Haltestellen nochmals zu aufzunehmen.</p>	<p>Das Thema der Bushaltestellen wurde in der Arbeitsgruppe ausführlich diskutiert. Seitens der Gemeinde wurde auf der Beibehaltung der bestehenden Haltestellenstandorte bestanden, da sich diese über die Jahre etabliert und in der Praxis bewährt haben.</p>
15.2	<p>Die Vorplätze "Wohnen" und "Ökonomie" sollen wenn immer möglich durchlässig gestalten werden im Sinne des Schwammstadt-Prinzips (Pflasterung mit offenen Fugen, Chaussierung, sickerfähige Beläge)</p>	<p>Materialisierung siehe Mitwirkung Nr. 2.5 Das Thema Schwammstadt ist Bestandteil des VBG's und wird im Vorprojekt konkretisiert.</p>
15.3	<p>Bestehende und künftige Baumstandorte sollen Regenwasser von umliegenden Dachflächen und Vorplätzen aufnehmen</p>	<p>Generell ist dies so im Konzept angedacht und wird im Vorprojekt konkretisiert</p>
15.4	<p>der Schwammstadt-Ansatz ist sehr zu begrüßen. Allerdings erscheinen mir die auf den Plänen dargestellten Grünflächen etwas gar klein, um das anfallende Regenwasser aufnehmen zu können. Ich bitte in der weiteren Projektierung die Grünflächen sinnvoll zu dimensionieren und auch eine</p>	<p>Das Thema Schwammstadt ist Bestandteil des VBG's und die verschiedenen Nutzungsansprüche werden im Vorprojekt konkretisiert (Planung der Grünflächengrösse und Ausführung)</p>


Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
	muldenförmige Ausbildung der Baumgruben zu prüfen (Retention).	
15.5	<p>Ebenfalls positiv sind die angestrebten 36 m³ an durchwurzelbarem Wurzelraum für Bäume. Ergänzend mein Anliegen, dass rund um die Baumstandorte eine möglichst grosse Fläche tatsächlich eine sickerfähige Oberfläche aufweist. Denn nur mit einer durchlässigen Oberfläche gelangt Wasser und Sauerstoff in den Boden, womit ein Wurzelwachstum langfristig gewährleistet ist.</p> <p>Besten Dank für die Berücksichtigung meiner formulierten Inputs.</p>	Das Thema Schwammstadt ist Bestandteil des VBG's und die verschiedenen Nutzungsansprüche werden im Vorprojekt konkretisiert (Planung der Grünflächengrösse und Ausführung)

5. Genehmigung Bericht

Genehmigung des Mitwirkungsberichts

Beschluss des Tiefbauamtes Basel-Landschaft vom 13.11.2025

Tiefbauamt Basel-Landschaft



Reto Wagner
Leiter Geschäftsbereich Kantonsstrassen



Patrick Bärenfaller
Leiter Kreis 2 / Projektleiter

Liestal, 13. November 2025