

Projekt ''Erneuerung Hinterfeldstrasse Zwingen'', Bauprojekt Mitwirkungsbericht

Öffentliches Mitwirkungsverfahren vom 3.12.2024 bis zum 13.01.2025

Inhalt:

1. Gesetzliche Grundlage.....	2
2. Gegenstand der öffentlichen Mitwirkung.....	2
3. Durchführung des Mitwirkungsverfahrens.....	2
4. Mitwirkungseingaben.....	3
5. Genehmigung Bericht.....	16
6. Liste der Eingaben (Mitwirkende).....	16

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 Hinterfeldstrasse Zwingen 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:

- Diverse Pläne "Ausbau Hinterfeldstrasse" Stand Bauprojekt
- Info-Flyer zur Mitwirkung

3. Durchführung des Mitwirkungsverfahrens

Das Mitwirkungsverfahren im Sinne von Art. 4 RPG zur Erneuerung der Hinterfeldstrasse Zwingen fand vom 3.12.2024 bis zum 13.01.2025 statt. Das Mitwirkungsverfahren wurde im Wochenblatt vom 14. November 2024 Nr. 46 publiziert. Während der ganzen Mitwirkungsdauer konnten die Unterlagen Erneuerung Hinterfeldstrasse Zwingen auf der Gemeindeverwaltung in Zwingen oder online unter www.baselland.ch eingesehen werden. Weiter fand am 2. Dezember 2024 eine öffentliche Informationsveranstaltung statt. Eine weitere Informationsveranstaltung bzgl. rückwärtiger Fussgängererschliessung durch das Grossgartenquartier fand mit den direkt betroffenen Grundeigentümern des Grossgarten am 16.12.24 statt.

Insgesamt wurden 12 schriftliche Eingaben beim Tiefbauamt eingereicht.

4. Mitwirkungseingaben

Tempo 30

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
1.	01, 04, 05, 07, 08, 09	Tempo 30 würde die Sicherheit (Strasseneinmündungen, Überqueren, Langsamverkehr, 200 Primar- und 150 Sekundarschüler werktags) enorm erhöhen, die Umwelt-/Lärmbelastungen reduzieren, den Verkehrsfluss vor dem Kreisverkehr verbessern (und damit den Rückstau verringern), und das bei geringem Zeitverlust für die Autofahrenden. Eine Tempo-30-Zone auf dem Hinterfeld-Dorfstrassenteilstück ist sinnvoll und zweckmässig. Diese Lösung muss durch ein Wiedererwägungsgesuch neu aufgenommen werden.	Im Regierungsratsbeschluss aus dem Jahr 2021 wurde dargelegt, dass gemäss Art. 108 SSV (Signalisationsverordnung) auf einer Hauptstrasse nur dann eine abweichende Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h möglich ist, wenn eine Lärmgrenzwertüberschreitung vorliegt und gleichzeitig eine sehr positive Auswirkung auf die Raumqualität erreicht werden kann (z.B. Ortszentren) oder wenn keine Trottoirs vorhanden sind und auch nicht erstellt werden können. Mit dem vorhandenen lärm-mindernden Strassenbelag liegt der Lärm unter den Grenzwerten und Trottoirs sind im Projekt in genügender Breite vorgesehen. Die Voraussetzung um von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 generell abzuweichen (z.B. Tempo 30) sind folglich nicht gegeben. Die heutige Fahrbahn und das einseitige Trottoir ist zu schmal; wenn sich 2 Lastwagen kreuzen, muss auf das schmale Trottoir ausgewichen werden. Und das ist auch bei Tempo 30 zu gefährlich und als Lösung nicht akzeptabel; Auch wenn Tempo 30 eingeführt werden könnte, gäbe es daraus keine Veränderungen am derzeit vorliegenden Projekt. Denn auch bei Tempo 30 soll der Verkehr wegen einer zu schmalen Fahrbahn nicht auf das Trottoir ausweichen müssen und das Trottoir soll im Grundsatz eine durchgehende Breite von 1.80 m haben.
2.	08	Neben Tempo 30 wäre ein fixer Radar wünschenswert als Massnahme gegen nächtliche Raser.	Fix installierte Radaranlagen haben nur eine sehr lokale Wirkung. Deshalb verfolgt die Polizei die Strategie, dass Geschwindigkeitsmessungen jeweils temporär, zu unterschiedlichen Tageszeiten und Örtlichkeiten durchgeführt werden. Auf

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
			Antrag der Gemeinde ist die Polizei gerne bereit Geschwindigkeitsmessungen vorzunehmen. Die Ergebnisse können anschliessend im Gemeindeblatt publiziert werden.

Trottoir westseitig (Hinterfeldstr. 10 bis 14, Parzellen 1245 bis 1247)

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
3.	01, 04, 05, 07	Anstelle eines westseitigen Trottoirs sollte die Fussgängererschliessung rückwärtig durch den Grossgarten bis zur Fussgängerunterführung realisiert werden. Dies aus pragmatischen, sinnvollen und zweckmässigen Argumenten.	Aufgrund der diversen Voten aus der Mitwirkungsveranstaltung vom 2.12.2024 beschloss das TBA bei der weiteren Planung auf das westseitige Trottoir im Bereich zwischen Hinterfeldstrasse (HFS) 10 bis 14 (Parz. 1245 bis 1247) zu verzichten und stattdessen die rückwärtige Fussgängererschliessung durch den Grossgarten «Ast» der Parz. 1301 zu führen. Die rückwärtige Fussgängererschliessung wird im Kantonalen Nutzungsplan (KNP) so eingetragen (statt des Trottoirs entlang der HFS. Wenn der KNP rechtskräftig wird, hat der Kanton einen Enteignungstitel. Das Teilstück Grossgarten Parz. 1301 wird aber wenn möglich und wenn die Miteigentümerschaft (umfasst 12 Miteigentümer bestehend aus 22 Personen) damit einverstanden ist, mit dem freihändigen Landerwerb durch den Kanton erworben. Das Grossgartenteilstück wird entsprechend nach Fertigstellung der Bauarbeiten abparzelliert. Anschliessend tritt der Kanton die Fusswegverbindung der Gemeinde Zwingen ab.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
4.	02, 03, 08, 12	Eine Alternative zum westseitigen Trottoir an dieser Stelle ist eine (zumutbare) Umleitung über das Osttrottoir via Strassenquerungen einerseits beim Kirchweg (Unterführung oder geplanter Fussgängerstreifen bei der Bushaltestelle) und andererseits über einen neuen Fussgängerstreifen auf Höhe Hinterfeldstrasse 22/24 als Anschluss an den Fussweg Überbauung Oberdorf.	Ein Fussgängerstreifen (FGS) auf Höhe HFS 22/24 QP-Oberdorf ist aus Gründen der dortigen Niveaudifferenz nicht möglich. Die Überbauung QP-Oberdorf liegt in diesem Bereich ca. 40-50cm tiefer als die neu projektierte Hinterfeldstrasse (HFS)..
5.	12	Es gibt für den Fussverkehr auch die Alternative über die Dorfstrasse.	Die Dorfstrasse stellt keinen Ersatz oder Alternative zum westlichen geplanten Trottoir dar, da ein so grosser Umweg von den Nutzern nicht akzeptiert wird.
6.	04, 10	Beidseitige Trottoirs West und Ost sind für Kinder gefährlicher als nur ein Trottoir. Es besteht die Gefahr, dass sie über die Strasse hinweg kommunizieren und plötzlich die Strasse queren.	Das Projekt wird mit dem östlichen Trottoir und der Fusswegverbindung durch den Grossgarten zur Planauflage gebracht. Auf das westliche Trottoir kann im Bereich zwischen HFS 10 bis 14 (Parz. 1245 bis 1247) daher verzichtet werden.
7.		Das Bauvorhaben mit dem westseitigen Trottoir ist unverhältnismässig. Der Nachweis über den effektiven, oder zumindest geschätzten Bedarf (Anzahl Fussgänger) ist zu erbringen.	Das Projekt wird mit dem östlichen Trottoir und der Fusswegverbindung durch den Grossgarten zur Planauflage gebracht. Auf das westliche Trottoir kann im Bereich zwischen HFS 10 bis 14 (Parz. 1245 bis 1247) daher verzichtet werden.
8.	04, 05, 08	Das Näherbringen der Fahrbahn zur Liegenschaft erzeugt Lärm, Dreck und beeinträchtigt die Gesundheit. Dies trotz lärm-mindernden Deckbelags. Trotzdem sind keine griffigen Lärm-minderungsmassnahmen vorgesehen, resp. noch nicht vorgestellt worden. Es resultiert ein enormer Wertverlust. Es wird deshalb beantragt, auf den Bau des westseitigen Trottoirs zu verzichten.	Für das Projekt des Ausbaus der HFS wurde im Auftrag des Kantons im Jahr 2022 eine Lärmbeurteilung durchgeführt. Beim vorgesehenen Ausbau der Hinterfeldstrasse mit Fahrbahnverbreiterung handelt es sich aus lärmrechtlicher Sicht um eine wesentliche Änderung der bestehenden Anlage nach Art. 8 der eidgenössischen Lärmschutz-Verordnung (LSV). Als Basis wurde die prognostizierte Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2040 zugrunde gelegt. Vorgesehen als Lärmschutzmassnahme an der Quelle ist der Einbau eines hochwirksamen, lärm-mindernden Deckbelages des Typs SDA 4-12.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
			Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg, z.B. Lärmschutzwände, sind aktuell nicht vorgesehen, weil der Abstand der Gebäude von der Strassenparzelle zu gering ist. Auch mit dem Belag des Typs SDA 4-12 wird der Immissionsgrenzwert (IGW) bei einigen Gebäuden am Tag und in der Nacht um wenige dB überschritten. Bei den von Grenzwertüberschreitungen betroffenen lärmempfindlichen Räumen müssen auf Kosten des Kantons (zu Lasten des TBA-Strassenprojekts) Schallschutzfenster eingebaut werden, sofern dies nicht bereits in einem früheren Verfahren erfolgt ist und sofern zum Zeitpunkt der Gebäudeerstellung bzw. Erweiterung nicht bereits Schallschutzaufgaben bestanden haben. Das Projekt wird mit dem östlichen Trottoir und der Fusswegverbindung durch den Grossgarten zur Planaufgabe gebracht. Auf das westliche Trottoir kann im Bereich zwischen HFS 10 bis 14 (Parz. 1245 bis 1247) daher verzichtet werden.

Durchgängige, rückwärtige Fussgängerführung Grossgarten bis Kirchweg (Alternative zu Trottoir West)

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
9.	02, 03, 12	Der Grossgartenweg ist eindeutig zu schmal und die Einfahrt zum Kirchweg und die Abbiegung zum hinteren Teil des Grossgarten unübersichtlich und gefährlich. Dies v.a. auch wegen Trottnet- (Scooter) und Rollbrettfahrern (Skateboard). Der Weg müsste verbreitert und/oder übersichtlicher gestaltet werden.	Die Strassenbreite und die Verkehrsmenge im Grossgarten unterscheidet sich kaum von anderen Quartierstrassen in Zwingen und anderen Gemeinden. Aus Erfahrung wird diese übliche Situation nicht als problematisch erachtet.
10.	07	Eine Fusswegverbindung durch den Grossgarten bedingt durch die Gemeinde eine Strassennetzplan-Mutation und muss vorgängig sichergestellt werden.	Die rückwärtige Fussgängererschliessung wird im kantonalen Nutzungsplan (dem kantonalen Bau- und Strassenlinienplan) so eingetragen (statt des Trottoirs entlang der Hinterfeldstrasse). Das Teilstück Grossgarten Parz. 1301 wird wenn

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
			möglich mit dem freihändigen Landerwerb durch den Kanton erworben, wenn die Miteigentümerschaft (umfasst 12 Miteigentümerschaft bestehend aus 22 Personen) damit einverstanden ist. Das Grossgartenteilstück wird entsprechend nach Fertigstellung der Bauarbeiten abparzelliert. Anschliessend tritt der Kanton die Fusswegverbindung der Gemeinde Zwingen ab. Falls keine gütliche Lösung möglich ist, verfügt der Kanton als letztmögliche Massnahme über einen Enteignungstitel.
11.	07	Eine Fusswegverbindung durch den Grossgarten sollte am Dorfstrassen-Eingang und beim Kirchweg-Eingang signalisiert werden.	Vom Norden zum Bahnhof soll die direktere Fusswegverbindung über das östliche Trottoir erfolgen. Wer von der Dorfstrasse die westliche Fusswegverbindung nutzt, hat Ortskenntnisse. Eine Signalisation wird vorerst nicht vorgesehen.

Opfersymmetrie Landabgabe West-Ost

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
12.	01, 04	Das Land wird ausschliesslich auf der Westseite weggenommen, weil vor Jahrzehnten die Ostseite (anscheinend) schonmal Land abgeben musste. Dieses Argument zählt nach so langer Zeit nicht mehr. Zudem hat es ostseitig viel mehr Platz zwischen Häusern und Strasse.	Der Strassenraum wird nur in Richtung Westen verbreitert. Dies, weil die Ostseite in der Vergangenheit schon Land abtreten musste und sich eine Strassenverbreiterung auf weiten Teilen der Westseite mit den neuen oder pendenten Quartierplänen einfacher umsetzen lässt.
13.	01	Die westseitige Parzelle 1144 hat bereits zweimal Land abgeben müssen (88 + 26 m ²). Wenn ostseitig kein Land abgegeben wird, zählt das auch für Parzelle 1144. Zumal die zukünftige Ausfahrt aus dem Unterstand direkt auf die Strasse führen würde, was aus Sicherheitsgründen unmöglich ist.	Das westliche Trottoir auf den Parzellen 850 und 1144 (GB Zwingen) wird noch nicht gebaut. Es ist aber für die zukünftige Situation soweit vorbereitet. Bei der Realisierung des geplanten Quartierplanes auf Parz. 850 soll auch dieser Trottoirbereich erstellt werden. Beim Gebäude Nr. 4a handelt es sich (derzeit) nicht um einen Unterstand. Entsprechend können keine Fahrzeuge aus diesem direkt auf die Strasse fahren. Die daneben befindlichen

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
			Abstellplätze können an die neue Strassensituation angepasst werden. Beachtet und ggf. angepasst werden muss jedoch das Vordach des Gebäudes Nr. 4a, welches in den neuen Strassenraum hineinragt. Die Sicherung des zukünftigen Strassenraumes erfolgt über die Projektauflage und anschliessendem Beschluss eines rechtskräftigen Bau- und Strassenlinienplan (KNP). Das Trottoir wird im KNP so eingetragen.

Veloführung, Radstreifen

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
14.	01, 04	Der Radweg Richtung Süden ist aus Platz- und Sicherheitsgründen durch die Dorfstrasse zu führen. Damit kann man auf den Radstreifen Ost verzichten.	Veloverbindungen unterliegen den Vorschriften des vom Volk angenommenen Veloweggesetzes. Velofahrende sind genauso wie Zufussgehende sehr sensibel auf Umwege und unnötige Steigungen und Kurven. Daher liegt die kantonale Radroute auf der Kantonsstrasse.
15.	04, 08	Die Bahnbrücke SBB ist west- und ostseitig zu verbreitern, damit auch dort Radstreifen vorgesehen werden können.	Die SBB-Brücke wurde im Jahr 1997 auf Grundlagen der Normengeneration SIA 160 (1989) und SIA 162 (1989/93) statisch verstärkt. Die beiden Trottoirs bzw. die seitlichen Kragplatten sind durch den allg. Strassenverkehr befahrbar. Das Trottoir wurde damals massiv umgebaut und verstärkt. Abbruch Trottoir:

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
			Die beiden Trottoirs sind als Teil der Kragplatte tragend und können nicht ohne Reduktion der Tragsicherheit abgebrochen werden. Für seitliche niveaugleiche Radstreifen müssten beide Kragplatte abgebrochen und neu gebaut werden was finanziell in keinem Verhältnis zum Nutzen steht. Seitens SBB wurden damals 20cm Anschlag am Trottoir und ein Zugband im Geländer (zusätzliche Absturzsicherung) gefordert. Der Anschlag von 20cm ist für Radfahrer zu hoch. Der Bauwerkszustand der Brücke ist Aufgrund ihres Alters sehr gut und es besteht momentan seitens TBA kein Sanierungsbedarf. Fazit: Ein Eliminieren der beiden Trottoirs neu auf ebene Velospuren zu erhalten ist nur mit einem Neubau der Kragplatten möglich und das Verhältnis Kosten Nutzen nicht vertretbar. Das Bedürfnis wurde bereits für den nächsten Ersatz der Brücke vorgemerkt.
16.	07	Die Brückenfahrbahn Nord ab dem Kreisel an der Baslerstrasse sollte auch als «Kernfahrbahn» analog der geplanten Hinterfeldstrasse gestaltet werden.	Der Radstreifen auf der Birsbrücke Fahrtrichtung Nord bzw. Richtung Baslerstrasse hört bewusst spätestens 20m vor der Kreiseleinfahrt auf, damit sich die Velos für die Kreisdurchfahrt in der Fahrbahnmitte einordnen können. Zudem werden Kernfahrbahnen nur signalisiert, wenn die Breite unter 9m liegt; d.h. die Fahrbahnbreite für den MIV unter 6m liegt und keine Mitteltrennung markiert werden kann. . Der Systemwechsel zur Kernfahrbahn von Dorfstrasse-Nord bis Dorfstrasse-Süd hat in Rücksprache mit dem Verschönerungsverein auch mit der Erkennbarkeit der Einmündungen in den alten Dorfkern zu tun.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
17.	12	Auf der Bahnbrücke SBB sollte Richtung Süden (Steigung) ein Velostreifen vorgesehen werden.	Die Fahrbahn ist mit ca. 7.30m zu schmal für einen einseitigen Radstreifen. Dafür wäre mindestens eine Fahrbahnbreite von 8.0m nötig.

Unterführung Kirchweg

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
18.	04, 08	Diese sicherste Querung der Strasse sollte vom Kanton ins Projekt aufgenommen und barrierefrei nutzbar gemacht werden für Kinderwagen, Dreiräder, Rollstuhl mit Begleitung usw. (Rampe bis 20% Steilheit geht, auf der Ostseite mit Knick).	Die bestehende Personenunterführung (PU) ist im Besitz der Gemeinde Zwingen. Ein behindertengerechter Umbau ist aus Platzgründen nicht möglich. Eine behindertengerechte Rampe darf max. 6% Steigung aufweisen. 20% Steigung ist viel zu steil für Rollstuhlfahrer oder gehbehinderte Menschen mit Rollatoren. Die Gemeinde möchte die PU aber so behalten. Das TBA plant deshalb einen behindertengerechten oberirdischen Fahrbahnübergang beim Kirchweg / Friedhofweg.
19.	10	Die bestehende Unterführung soll im Projekt integriert und genutzt werden, auch versehen mit einem Lift wie beim Bahnhof Zwingen.	Die bestehende Personenunterführung ist im Besitz der Gemeinde Zwingen. Ein behindertengerechter Umbau ist aus Platzgründen nicht möglich. Die Gemeinde möchte die PU aber so behalten. Beidseitig Lifte zu bauen ist von Seiten der Gemeinde aus Kostengründen nicht geplant. Das TBA plant deshalb einen Behindertengerechten oberirdischen Fahrbahnübergang beim Kirchweg / Friedhofweg.

Fussgängerstreifen und Mittelinseln Bushaltestelle/Friedhofvorplatz

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
20.	04	Fussgängerstreifen mit Mittelinseln stellen generell für Kinder ein unüberwindbares, gefährliches Problem dar. Die schweizweite Statistik zeigt eine steigende Anzahl Todesfälle auf Zebrastreifen.	Um einen FGS im unmittelbaren Bereich einer Haltestelle zu erstellen, müssen ausreichende Sichtverhältnisse auf Zufussgehende resp. Fahrzeuge auch beim Halt eines Busses vorhanden sein. Mittelinseln sind dazu da, um die Sicherheit zu erhöhen. Eine solche stellt für Kinder kein Hindernis dar, da diese im Rahmen der Verkehrsinstruktion über das Verhalten bei einem FGS entsprechend geschult werden. Im Kanton BL ereigneten sich gemäss Verkehrsunfallstatistik innerhalb der letzten 10 Jahre keine tödlichen Unfälle mit Kindern auf FGS.
21.	04	Die Mittelinsel vor der Haltestelle Friedhofplatz (Ost) ist unnötig und platzraubend. Inseln werden regelmässig überfahren, was Fahrzeuge ins Schleudern bringt und andere Verkehrsteilnehmende dadurch gefährden kann. Ein Überholverbot wäre sicherer. Oder die Haltestelle Ost wird etwas weiter nördlich verschoben, sodass die geplante Fussgänger-Mittelinsel das Überholen verunmöglicht.	Die Mittelinsel bei der Haltestelle Ost wurde so geplant, dass die Sichtverhältnisse auf den FGS auch bei haltenden Bussen ausreichend gewährleistet sind, indem das Überholen verunmöglicht wird. Beim Wegfall dieser Mittelinsel muss die Haltestelle Ost in Richtung Süden verschoben werden (wenige Meter wären ausreichend), damit Lenkende von allfällig überholenden Fahrzeugen vortrittsberechtigten Zufussgehenden am FGS rechtzeitig erkennen können.
22.	10	Der geplante Fussgängerstreifen mit Mittelinsel, Signalisierungstafeln behindert die Zufahrt auf die Kundenparkplätze des Gewerbes im Haus Nr. 17 und sollte deshalb nördlich oder südlich verschoben werden. Auch der Trottoir-Randstein darf nicht zu hoch sein, um die Überfahrt zu ermöglichen. Auch die Positionierung der Kandelaber muss eine Parkplatzzufahrt gewährleisten.	Nach dem Gespräch mit dem Grundeigentümer vom 4.2.2025 wird das Signal «Kein Vortritt» im Friedhofweg an seinem jetzigen Standort im Garten Haus 17 belassen. Das Signal Standort eines Fussgängerstreifens wird in der Mittelinsel montiert. Der Kandelaber für den FGS wird an die nördliche Parzellengrenze projiziert (negative Beleuchtung). Das Zu- und Wegfahren auf das Privatgrundstück ist wie erklärt möglich. Zufahrt via Friedhofweg, Wegfahrt über das Trottoir Richtung Norden. Gemäss Normenprüfung sind dabei zwei Längsparkplätze unabhängig befahrbar möglich.

Strasseneinmündungen, Sicherheit, Sichtbarkeit

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
23.	04	Auf den Ausbau der Einfahrt Kirchweg ist zu verzichten, da er zu mehr Verkehr im Kirchweg führt, was die Gefahr für die Kindergartenkinder erhöht.	Die Geometrie der Einfahrt des Kirchwegs wird gegenüber heute nicht verändert, nur die Fussgängerführung sicherer gemacht. Am Ziel-/Quellverkehr im Kirchweg ändert sich durch das Projekt nichts. Das westliche Trottoir und die kleine Schutzinsel bei der Bushaltestelle fallen weg, so dass die Projektgrenze weiter nach Osten rückt.
24.	11	Die Sicht aufs Trottoir beim Einbiegen von der August Cueni-Strasse in die Hinterfeldstrasse wird durch die Hecken nach beiden Seiten verunmöglicht. Ein Spiegel gegenüber der Einmündung wäre sehr wünschenswert und würde das Problem entschärfen.	Mit dem Projekt wird das Trottoir unterbrochen und die Fussgänger haben keinen Vortritt mehr, sondern müssen die August-Cueni-Strasse in der Einmündung queren. Dadurch rückt die Haltelinie der Einmündung der August-Cueni-Strasse 2.0m nach vorne, so dass die erforderliche Sicht wieder gewährleistet ist und es keinen Spiegel braucht.
25.	06	Die Einmündung der August Cueni Strasse in die Hinterfeldstrasse ist sehr unübersichtlich, auch hinsichtlich Fussgänger (Schulkinder, Trottis) und Velos. Bringt der am 2.12.2024 vorgeschlagene Spiegel die erforderliche Übersicht und Sicherheit? Bitte überprüfen Sie übersichtlichere und sichere Varianten, dies vor allem auch im Interesse der Schulkinder und Fussgänger.	Mit dem Projekt wird das Trottoir unterbrochen und die Fussgänger haben keinen Vortritt mehr, sondern müssen die August-Cueni-Strasse in der Einmündung queren. Dadurch rückt die Haltelinie der Einmündung der August-Cueni-Strasse 2.0m nach vorne, so dass die erforderliche Sicht wieder gewährleistet ist und es keinen Spiegel braucht.
26.	07	Die Aus- und Einfahrten der Quartierstrassen «Judenacker & Im Mättlein» sind analog den restlichen Quartier-Aus- und Einfahrten auch ohne «überfahrbares Trottoir» auszuführen. Oder spricht ein spezielles Argument für ein «überfahrbares Trottoir» bei diesen beiden Einmündungen?	Der ganze Bereich der Einmündung Dorfstrasse-Nord wird nochmals umprojektiert. Die genannten Einmündungen werden mit der neuen Situation nochmals geprüft.
27.	09	An der Einfahrt zur Schulstrasse sollte ein Verkehrsspiegel installiert werden, um die Sichtverhältnisse zu verbessern und die Sicherheit für Fahrzeuge und Fussgänger zu erhöhen.	Mit dem Projekt wird das Trottoir unterbrochen und die Fussgänger haben keinen Vortritt mehr, sondern müssen die Schul-

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
			strasse in der Einmündung queren. Dadurch rückt die Haltelinie der Einmündung der Schulstrasse 2.0m nach vorne, so dass die erforderliche Sicht wieder gewährleistet ist und es keinen Spiegel braucht.
28.	09	Ein weiterer Spiegel an der Einfahrt zu den Häusern 13a und 13b ist dringend erforderlich, um eine sichere Einfahrt in die Hauptstrasse zu gewährleisten.	Spiegel sind nicht geeignet, um Fussgänger zu erkennen, da deren Silhouette zu schmal ist. Mit dem Projekt wird nur das Trottoir etwas breiter, was die Situation der Übersichtlichkeit etwas verbessert. Ansonsten wird gegenüber der bewilligten Einfahrt nichts verändert. Die Ausfahrt ist breit genug für ein linksseitiges Aufstellen. Spiegel werden daher nicht als eine geeignete Lösung betrachtet.

Strassengeometrie

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
29.	04	Die 400m lange, schnurgerade, breite und übersichtliche Fahrbahn verleitet zu Unachtsamkeit und schnellem Fahren, wie anderenorts beobachtet werden kann. Es ist mit Spitzengeschwindigkeiten von 80km/h zu rechnen.	Kernfahrbahnen wie die hier geplante gibt es bereits mehrere im Kanton. Erfahrungsgemäss tritt die geäusserte Befürchtung des Rasens nicht ein. Falls solche Fälle gemeldet werden, wird die Polizei Geschwindigkeitsmessungen vornehmen.

Südeinfahrt Hinterfeldstrasse/Dorfstrasse

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
30.	07	Der Lösungsvorschlag mit zwei versetzten Inseln und Materialwechsel ist hinsichtlich Sicherheit und Erkennbarkeit als Ortskerneingang eine signifikante Verbesserung und damit sehr zu begrüssen.	Im Süden soll dies so umgesetzt werden. Die nördliche Einmündung der Dorfstrasse muss nochmals projektiert werden. Es kann sein, dass aus Gründen der Verhältnismässigkeit (z.B. Versetzen der Lärmschutzwand) auf die kleine Schutzinsel ver-

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
			zichtet werden muss. Es wird aber weiterhin versucht, die Einmündung in den Dorfkern mit gestalterischen Massnahmen hervorzuheben.
31.	12	Die Fahrbahntrennung Fahrspur/Velostreifen im Bereich QP6 in Richtung Norden ist nicht optimal. Eine Trennung durch Fahrbahnmarkierungen sollte genügen. Solche Hindernisse sind bei schlechtem Wetter und entsprechenden Lichtverhältnissen eher unfallgefährdend als hilfreich.	Damit der Fahrzeuglenker die Lenkbewegung wirklich durchführt und nicht dem Velofahrer den Weg abschneidet, ist diese bauliche Trennung nötig. Auch verhindert sie, dass Autos an einem in die Dorfstrasse linkseinsiegenden Fahrzeug rechts über den Radstreifen vorbei drängen. Zum Schutz der Velofahrenden ist diese Trennung baulich nötig.

Eingangspforte Nord

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
32.	07	Die Fahrradleitinsel ist zu begrüssen, ebenso wie die nach Osten verlängerte Dorfstrassenausfahrt (Haifischmarkierung) mit übersichtlicherem Blickwinkel nach links. Allerdings ist die Bremswirkung der Bodenmarkierung gegenüber der Fahrradinsel ungenügend. Besser wäre, die Markierung als MIV-Lenkungsinsel auszuführen. Um die Funktionalität der Aus- und Einfahrten von Dorfstrasse und Judenacker zu gewährleisten, muss die «MIV-Lenkungsinsel» nach Norden verschoben werden. Damit würde auch die Hinterfeld- wie die Dorfstrassen-Einfahrt besser ersichtlich und der Dorfkerneingang erkennbar. (Analog Südeingang)	Der ganze Bereich der Einmündung Dorfstrasse-Nord wird nochmals umprojektiert. Es kann sein, dass aus Gründen der Verhältnismässigkeit (z.B. Versetzen der Lärmschutzwand) gewisse Elemente wegfallen. Es wird aber weiterhin versucht, die Einmündung in den Dorfkern mit gestalterischen Massnahmen hervorzuheben.
33.	07	Der Bereich der Dorfstrassen-Einmündung ab Fussgängerstreifen bis zur Hinterfeldstrasse ist auch als StreetPrint-Markierung zu ergänzen.	Soll im Rahmen der Umprojektiertung des Bereichs Knoten Dorfstrasse-Nord so umgesetzt werden.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
		Die Dorfstrasseneinmündung ab dem Fussgängerstreifen inkl. der StreetPrint-Markierung und den notwendigen Einmündungsanpassungen ist ebenfalls analog der Südeinfahrt in das Projekt aufzunehmen und als «Projektgrenze» im Bauprojektplan nachzutragen.	

Umsetzungszeitplan

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
34.	07	Da die Gemeinde eine Schulraumerweiterung in den Jahren 2026 / 27 plant, ist die Erneuerung mit der Gemeinde abzustimmen und zu koordinieren.	Wird so berücksichtigt!

Allgemeine Legitimierung

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
35.	08	Die Notwendigkeit des Projekts muss angesichts des Volks-Nein bei der Abstimmung vom November 2024 (Ablehnung des Ausbaus der Nationalstrassen) hinterfragt werden.	Der Ausbau der HFS hat mit dem Volks-Nein der November 2024 Abstimmung nichts zu tun. Mit dem Ausbau sollen die heutigen Mängel (Sicherheit Fussgänger, sichere Veloführung, BehiG gerechte Bushaltestellen und Fussgängerübergänge, zu schmale Fahrbahnbreite etc) gelöst werden.

5. Genehmigung Bericht

Genehmigung des Mitwirkungsberichts

Beschluss des Tiefbauamtes Basel-Landschaft vom 31. Mai 2025

Tiefbauamt Basel-Landschaft

Urs Roth

Geschäftsbereichsleiter Verkehrsinfrastruktur

Urs Oberli

Projektleiter Projektmanagement