BASEL LANDSCHAFT
BAU- UND UMWELTSCHUTZDIREKTION
TIEFBAUAMT

Projekt ’’Erneuerung und Umgestaltung Bushof Zwingen’’, Bauprojekt Mitwirkungsbericht

Öffentliches Mitwirkungsverfahren vom 14. August 2026 bis zum 25. September 2026

Inhalt:

1. Gesetzliche Grundlage..... 6
6. Gegenstand der öffentlichen Mitwirkung..... 6
3. Durchführung des Mitwirkungsverfahrens..... 6
4. Mitwirkungseingaben 3
5. Genehmigung Bericht..... 15
6. Beilage 16

Liestal, Tiefbauamt Basel-Landschaft, 11. November 2026

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 und Umgestaltung Bushof 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 "Bushof Zwingen" (Bauprojekt)
- Technischer Bericht inkl. Kostenvoranschlag (Arbeitsdokument)

3. Durchführung des Mitwirkungsverfahrens

Das Mitwirkungsverfahren im Sinne von Art. 4 RPG zum Bushof Zwingen fand vom 14. August 2026 bis zum 25. September 2026 statt. Das Mitwirkungsverfahren wurde im kantonalen Amtsblatt Nr. RP-BL10-0000000666 vom 13.08.2026 publiziert. Während der ganzen Mitwirkungsdauer konnten die Unterlagen auf der Gemeindeverwaltung in Zwingen und unter www.bl.ch/bushofzwingen eingesehen werden.

Insgesamt wurden 5 schriftliche Eingaben beim Tiefbauamt eingereicht.

4. Mitwirkungseingaben

Technische Anlagen

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
1.	1.1	Das Projekt Bushof Zwingen ist längstens nötig und sieht gemäss den vorliegenden Plänen sehr durchdacht aus. Wir haben über 30 Jahre in Zwingen gewohnt und kennen diesen Platz für dieses Projekt sehr gut. Der Standort ist ideal, er ist aber auch an einer Stelle, die Nachts kaum belebt ist und auch nicht gut einsehbar. Ich habe im Beschrieb von guter Beleuchtung gelesen aber nicht von einem videoüberwachten Konzept. Für mich wäre dies aber essentiell und zwar vom Perron, durch die Unterführung, hin zum Platz so verteilt, dass alle Bereiche (Parkplätze Autos, Veloparkplatz, Grünfläche mit Bänken und die Busstationen) überwacht werden können. So kann man Diebstahl, Konflikten usw. besser entgegenwirken und den Bushof fast sicher machen.	Die soziale Sicherheit wird durch den neuen Bushof deutlich verbessert. Die heute mehrheitlich dunkle Fläche wird durch die neue Beleuchtung gut ausgeleuchtet, so dass der öffentliche Raum gut einsehbar wird. Videoüberwachungen sind aus Gründen des Datenschutzes nicht vorgesehen.
2.	2.1	Ich verstehe nicht, weshalb auf dem Dach des Bushofes keine PV-Anlage geplant ist. Dies sollte meiner Meinung nach auch bei begrünten Retentions-Dächern möglich sein. Ich finde den folgenden Satz im "Technischen Bericht Bauprojekt, Mitwirkung" eine ganz schlechte Vorgabe: Auf die Montage einer Photovoltaikanlage wird verzichtet. Auch nachträglich soll keine Photovoltaikanlage installiert werden. Es werden keine entsprechenden Leerrohre vorgesehen und das Dach wird statisch nicht darauf bemessen.	Technisch ist eine Photovoltaik (PV)-Anlage grundsätzlich auch bei begrünten Retentionsdächern möglich. Die PV-Module müssten gegenüber einer Ausführung ohne Begrünung höher angebracht werden. Zudem wäre die Konstruktion so auszulegen, dass die Retentionsfunktion uneingeschränkt erhalten bleibt. Dies würde Mehrkosten verursachen und die für die PV-Anlage nutzbare Fläche zusätzlich reduzieren. Darüber hinaus würde die PV-Anlage den Unterhalt der Dachbegrünung erschweren, was mit zusätzlichen Unterhaltskosten verbunden wäre. Der erzeugte Strom könnte auch nicht mit verhältnismässigen Mitteln vor Ort verwendet werden.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
			Der Grund für den Verzicht einer PV-Anlage liegt daher nicht in der technischen Machbarkeit, sondern in der nicht gegebenen Wirtschaftlichkeit. Die Dachfläche des Bushofs beträgt rund 370 m². Durch die zwingende Aufrechterhaltung einer unverändert wirksamen Retentionsfunktion und die Zugänglichkeit für den Unterhalt wird die nutzbare Fläche für die PV-Anlage auf deutlich unter 300m2 reduziert. Die Rückmeldungen auf unsere Anfragen haben ergeben, dass Photovoltaik-Investoren erst ab einer Fläche von rund 1'000m^2 interessiert an einer Investition sind.

Aufwertung Grünflächen / Raumplanerische Aspekte

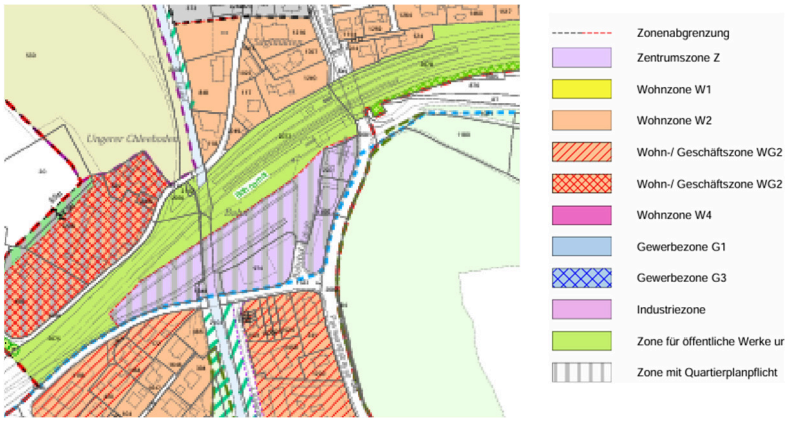
	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
3.	3.1	Wir begrüssen Aufwertungsmassnahmen des Bahnhofplatzes, welche auch Aspekte des Naturhaushaltes berücksichtigt. Mitwirkungspunkte Mitwirkungseingabe Nr. 1 – Aufwertungspotential nutzen <u>Antrag</u> a) Aufwertung der Grünflächen allgemein. b) Aufwertung Böschung zwischen Passwangstrasse und Bahnhofstrasse. c) Weitere Entsiegelungen prüfen Begründung: Im Situationsplan Gestaltung ist nicht ersichtlich, wie die Grünbereiche ökologisch aufgewertet werden. Dem Technischen	Das Projekt, wie auch die Ausführung wird durch einen Landschaftsarchitekten begleitet. Im Zuge der Bauarbeiten werden die betroffenen Grünflächen fachgerecht wiederhergestellt und angesät. Dabei wird das ökologisch geeignetste Produkt gewählt, sofern es nicht unverhältnismässige Mehrkosten generiert. 1a) Böschung West: Substrattyp / Ansaat wird in der Ausführungsplanung definiert, unter Berücksichtigung der Projektierungsrichtlinie Gestaltung von Grünflächen an Strassen. 1a) Vegetationsinsel West: Die ökologisch wertvolle und standortgerechte Bepflanzung wurde mit der Gemeinde (zuständig

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
		Bericht ist lediglich zu entnehmen, dass z.B. die Fläche zwischen Passwangstrasse und Bahnhofstrasse als Grünfläche gestaltet wird. Durch gezielte Massnahmen könnten hier Naturflächen entstehen, die eine Verbesserung der Biodiversität herbeiführen würde. Es wird empfohlen ein Fachbüro beizuziehen, welcher die gesamte Fläche aus Sicht von Biodiversität, Aufwertung und Nachhaltigkeit beurteilt und entsprechende Massnahmen vorschlägt. Die Ausführungen im Technischen Bericht zur Gestaltung sind eher marginal und wenig aussagekräftig. Der Kanton besitzt seit 2025 eine Projektierungsrichtlinie Gestaltung von Grünflächen an Strassen, welche auch Inputs für die Gestaltung des Bushofs geben kann. Es ist unbestritten, dass für den Wendebereich der Busse versiegelte Flächen benötigt werden. Das Areal um den Bahnhof ist heute grossflächig asphaltiert. Als ökologische Aufwertungsmassnahmen wäre zu prüfen, ob nicht benötigte Flächen (allenfalls auch ausserhalb des Projektgebietes) entsiegelt und aufgewertet werden können. Mitwirkungseingabe Nr. 2 – Raumplanerische Aspekte <u>Antrag</u> a) Abgrenzung des Nutzungsplanes b) Auseinandersetzung zonenrechtlichen Grundlagen Begründung: Es ist nicht ersichtlich, ob das Bauvorhaben als kantonaler Nutzungsplanung deklariert wird und somit die kommunalen Festlegungen übersteuert. Im Plan «Situation technisch» ist eine	für den Unterhalt) bereits abgestimmt. Der definitive Substrattyp / Ansaat / Bepflanzung wird in der Ausführungsplanung definiert. 1a) Grünfläche Nordost: Substrattyp / Ansaat / Bepflanzung wird in der Ausführungsplanung definiert. Dabei wird berücksichtigt, dass diese Fläche als Aufenthaltsraum mit stadtklimatisch hohen Ansprüchen dient. 1b) Grünfläche zur Passwangstrasse: Substrattyp / Ansaat wird in der Ausführungsplanung definiert, unter Berücksichtigung der Projektierungsrichtlinie Gestaltung von Grünflächen an Strassen. 1c) Projektperimeter: Die Fahrbereiche der Fahrzeuge können nicht weiter reduziert / entsiegelt werden (siehe Schleppkurvenpläne im Anhang des Technischen Berichts). Die Parkfelder Südost könnten eigentlich entsiegelt sein, was aber wegen der Grundwasserschutzzone (GWSZ) S3 nicht zulässig ist. Ausserhalb des unmittelbaren Projektperimeters sehen wir keine Möglichkeit nach Entsiegelung: Im Bereich der Abstellgleise ist eine Entsiegelung aufgrund der erforderlichen Befahrbarkeit durch LKW und Traktoren sowie der Nutzung als Parkplatz innerhalb der GWSZ S3 nicht möglich. Die Entsiegelung der westlichen Rampe zu den Grüngutcontainern wäre aus betrieblicher Sicht nachteilig. Zudem liegt sie in der GWSZ S3 und wird von Fahrzeugen, auch LKW, befahren. 2a) Für die Bewilligung wird ein Kantonaler Nutzungsplan «Bushof Zwingen» erlassen. Die Abgrenzung des Nutzungs-

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
		Abgrenzungslinie dargestellt, jedoch in allen weiteren Plänen nicht mehr. Wir würden es begrüssen, wenn zumindest die westliche Böschung entlang der Bahnhofstrasse in den Projektperimeter aufgenommen wird und als ökologische Ausgleichsfläche entsprechende Aufwertungs- und Pflegemassnahmen vorgesehen werden. Die Böschung und weitere Flächen im Umfeld des Bahnhofs sind im Reptilieninventar enthalten (Objekt Nr. 37m Teilobjekt Nr. 98). Mit den Zonenvorschriften Siedlung der Gemeinde Zwingen ist das Areal um den Bahnhof mit einer Zone mit Quartierplanpflicht belegt. Unter § 27 Zonenreglement Siedlung werden unter den Vorgaben für die Quartierplanung auch ökologische Werte aufgenommen. Punkt 5 besagt, dass das ganze Areal durch naturnahe Flächen und Neupflanzungen von Bäumen ökologisch aufzuwerten ist. Es wird eine Grünflächenziffer von minimal 15 % eingefordert. Nach unserer Auffassung sind die formulierten Ziele auch auf Ebene der kantonalen Planung zu beachten. Zudem sehen wir weiteres Potenzial für zusätzliche Baumpflanzungen und ergänzende Aufwertungsmassnahmen, die im Einklang mit der kommunalen Stossrichtung stehen (siehe auch Eingabe Nr. 1).	plans wird in allen Auflageplänen eingetragen. In den Arbeitsdokumenten wird aus Gründen der Lesbarkeit darauf verzichtet. 2a) Lediglich die Nutzung des Bushofs kann im Nutzungsplan festgelegt werden. Die westliche Böschung wird teilweise in den Nutzungsplan aufgenommen, soweit dies aufgrund der Fahrbahn erforderlich ist. Auf die Aufnahme der übrigen Flächen wird verzichtet, da dies zu einer Nutzungseinschränkung der Baulandparzelle Nr. 974 führen würde.  2b) Der Kantonale Nutzungsplan unterliegt nicht den Vorgaben der Quatierplanung und übersteuert diese. Die Flächen für ökologische Aufwertungen und zusätzliche Baumpflanzungen auf den Parzellen ausserhalb des Kantonalen Nutzungsplans stehen weiterhin zur Verfügung. Die Gemeinde wurde bereits auf diese Möglichkeiten hingewiesen.

Verkehr, Zonenplan, Fussgängerverbindungen

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
4.	4.1	1. Projektziele Das Ziel, mit dem neu gestalteten Bushof die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu steigern und eine barrierefreie, sichere und moderne ÖV-Drehscheibe auf dem bislang eher «tristen Bahnhofplatz» zu schaffen, ist aus meiner Sicht mehr als notwendig und ausdrücklich zu begrüssen. 2. Aufwertung des Bahnhofplatzes Mit der Erneuerung und Umgestaltung des Bushofs wird der gesamte Bahnhofplatz aufgewertet. Es entsteht eine strukturierte und funktional gestaltete ÖV-Drehscheibe mit einer verbesserten Aufenthaltsqualität. Diese Aufwertung ist ein wichtiger Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs und zur Gestaltung des Bahnhofareals.	_

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
	4.2	3. Überprüfung der Zentrumszone Gemäss dem Zonenplan Siedlung der Gemeinde Zwingen befinden sich der westliche Teil des Bahnareals sowie die P+R-Parkplätze im Perimeter der Zentrumszone. Im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Bushofs und der damit verbundenen Aufwertung des Bahnhofareals stellt sich deshalb die Frage, ob der Perimeter der Zentrumszone überprüft und gegebenenfalls angepasst werden sollte. Ich rege an, diese Möglichkeit im Rahmen der weiteren Planung zu prüfen.	 Der aus der Rechtskraft des Bauprojekts entstehende Kantonale Nutzungsplan übersteuert die kommunalen Elemente. Daher werden im Perimeter des Kantonalen Nutzungsplans die kommunalen Zonen aufgehoben. Die Gemeinde Zwingen kann bei Bedarf in einem separaten, nachgelagerten, unabhängig vom vorliegenden Projekt laufenden Verfahren die verbleibende Zentrumszone anpassen. Dies muss aber nicht mit dem vorliegenden Projekt verknüpft sein.
	4.3	4. Verkehrsführung des Individualverkehrs Gemäss den vorliegenden Projektunterlagen sollen sich Velos, Personenwagen, Lastwagen sowie Traktoren mit Anhängern künftig im Gegenuhrzeigersinn bewegen, analog einer Kreiselverkehrsführung. Diese Verkehrsführung ist aus den vorliegenden Unterlagen nicht eindeutig ersichtlich und erscheint planerisch unzureichend dargestellt. Ich rege deshalb an, die Verkehrsführung für sämtliche Verkehrsteilnehmenden klar und verständlich zu kennzeichnen	Mit der Polizei wurde abgestimmt, wie umfangreich das Verkehrsregime zu signalisieren und zu markieren ist, auch in Anbetracht der Sicherheitsaspekte und möglicher Gefährdungen. Es wurde entschieden, die Markierungen auf das Notwendigste zu beschränken. Gleichzeitig soll das Verkehrsregime durch gezielte Signalisation und Markierungen klar erkennbar sein. Dazu gehören eine Bodenmarkierung im Zufahrtsbereich, die Signalisation «Hindernis rechts umfahren» bei der Zufahrt sowie Rechtsabbiegegebote bei der Ausfahrt aus den P+R-Parkplätzen. Bewusst wurde auf Fahrverbote in den Busbuch-

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
		und die entsprechenden Verkehrsabläufe planerisch nachvollziehbar darzustellen. Insbesondere sind mögliche Konfliktpunkte zwischen dem Individualverkehr, dem öffentlichen Verkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr aufzuzeigen und zu berücksichtigen.	ten und auf "Einfahrt verboten" am südlichen Ende der Vegetationsinsel West und "Einfahrt verboten" an den nördlichen Perronenden verzichtet. Falls im laufenden Betrieb diesbezüglich Probleme auftreten sollten, können ausgewählte Signale und / oder Markierungen nachgerüstet werden. Konfliktpunkte des motorisierten Individualverkehrs (MIV) mit den Bussen (ÖV) sowie Konfliktpunkte ÖV mit dem Fussverkehr sind keine vorhanden, welche den üblichen Rahmen wie es grundsätzlich im Strassenverkehr vorkommt, übersteigen. Konfliktpunkte zwischen MIV und dem Fussverkehr sind potenziell im nordöstlichen Bereich vorhanden, wo die Zufussgehenden den Platzbereich betreten, um auf die Perrons zu gelangen und umgekehrt (Bereich der gelben taktil-visuellen Leitlinien auf der Fahrbahn für Individualverkehr). Falls im laufenden Betrieb diesbezüglich Probleme auftreten sollten, könnten zum Beispiel auf der MIV-Fahrbahn im Bereich des Velodaches Signale und / oder Markierungen und / oder eine Schwelle nachgerüstet werden.
	4.4	5. Verkehrsmanagement beim Zuckerrübenverlad Im Herbst werden auf den verkürzten Gleisanlagen weiterhin Zuckerrüben auf die Bahn verladen. Die Zuckerrübenanlieferungen erfolgen mit Traktor und Anhänger. Dieser saisonale Verladeprozess ist bei der Neugestaltung des Bushofs und der Verkehrsführung entsprechend zu berücksichtigen.	Der saisonale Verladeprozess der Zuckerrüben wurde berücksichtigt. Die Fahrwege im Bereich des neuen Bushofs wurden mittels Schleppkurven geprüft. Die Anlage wurde so geplant, dass Sattelschlepper die Fahrwege befahren können, somit kann auch ein Traktor mit zwei Anhängern die Fahrwege befahren. Infolge des temporär erhöhten Verkehrsaufkommens, beim Verlad der Zuckerrüben namentlich von Traktoren mit Anhängern, können temporäre Signale aufgestellt werden, die die

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
		Ich rege an, das Verkehrsmanagement während des Zuckerrübenverladens frühzeitig mit der SBB abzustimmen und die entsprechenden Verkehrsabläufe sowie die betrieblichen Anforderungen planerisch nachvollziehbar nachzuweisen. Dabei sind insbesondere die Auswirkungen auf den Bushof, die Zufahrten, die Verkehrsführung und die Sicherheit sämtlicher Verkehrsteilnehmenden zu berücksichtigen.	Lenkenden der Traktoren im Bereich des Velodaches auf die Zufussgehenden hinweisen sowie die Zufussgehenden auf das erhöhte Verkehrsaufkommen infolge Zuckerrübentransport.
	4.5	6. Denkmalschutz der Krananlage und Güterschopf Gemäss meinen Feststellungen sind das Bahnhofareal sowie die Einzelobjekte Güterschopf und Krananlage weder im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) noch im Bauinventar des Kantons Basel-Landschaft aufgeführt. Daher stellt sich für mich die Frage, auf welcher Grundlage diese beiden Objekte unter Schutz gestellt wurden beziehungsweise ob hierfür ein separates Schutzinventar der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) besteht. Ich bitte um entsprechende Klärung und um Auskunft, auf welcher rechtlichen beziehungsweise inventarischen Grundlage ein allfälliger Schutzstatus der beiden Objekte beruht.	Der Kran und der Güterschuppen sind im SBB-Denkmalinventar (Inventar der schützenswerten Bauten und Anlagen ISBA gemäss Art. 3 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz [NHG]) geschützt. Ein allfälliger Abbruch des Portalkrans und des Güterschuppens hätte keinen Einfluss auf das Projekt und würde keine Optimierungsmöglichkeiten bieten. Im Norden stellt ein potenzieller Neubau die massgebende Randbedingung dar, nicht der bestehende Güterschuppen. Im Westen ist hingegen die maximal zulässige Kürzung der Abstellgleise massgebend und nicht der Portalkran.
	4.6	7. Neue Treppenverbindungen zur Passwangstrasse Die Verlegung der nordöstlichen Treppenverbindung vom Platzbereich Nordost zur Passwangstrasse und deren Führung von Privatgrund auf öffentlichen Grund ist zu begrüssen. Zwischen dem Platzbereich Nordost und der Passwangstrasse wird eine neue Treppe erstellt, damit werden die Wanderwege	Das Tiefbauamt geht davon aus, dass die neue nordöstliche Treppe stärker genutzt wird als der neue östliche Treppenweg. Der neue östliche Treppenweg ist für Velofahrende zwischen dem Zentrum Zwingen und dem Veloabstellplatz attraktiv (Schieberampe). Der östliche Treppenweg ersetzt zudem die

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
		im Bereich Hägeberg (Wanderroute Büsserach-Zwingen) direkter an den Bushof und den Bahnhof angebunden. Dies gilt insbesondere, dass auch die bestehende Wanderwegverbindung Richtung Brislachallmet und Chaltbrunnental verbessert wird. Hingegen erachte ich die geplante zusätzliche südliche Treppenverbindung zur Passwangstrasse als nicht notwendig. Ich rege deshalb an, auf diese südliche Treppenverbindung zu verzichten und die entsprechende Projektplanung zu überprüfen.	bisher vorhandene Rampe und wird nur geringe Baukosten generieren, da die Abbruch- und Erdarbeiten sowie die anschliessende Gestaltung der Grünfläche im Bereich der ehemaligen Garage ohnehin vorgesehen sind.
	4.7	8. Überdachung der Fussgängerverbindung zum Bahnhof SBB Ob die geplante Führung des Fussverkehrs ab Bushof über das östliche Trottoir zur SBB-Fussgängerunterführung wahrgenommen wird, ist praktisch und real nochmals zu überprüfen. Mit hoher Wahrscheinlichkeit schwärmen die Busbenutzer direkt vom Bushof über den nördlichen Bahnhofplatz zur SBB-Unterführung und umgekehrt von der SBB-Unterführung über den Bahnhofplatz zum Bushof. Daher wäre eine Überdachung der Fussgängerverbindung von den Busperrons bis zur SBB-Unterführung aus meiner Sicht sehr zu begrüssen. Eine durchgehende Überdachung würde den Komfort für die Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs insbesondere bei Regen und Schnee verbessern und einen zusätzlichen Mehrwert für die gesamte ÖV-Drehscheibe schaffen. Zu-	Es ist davon auszugehen, dass die Zufussgehenden den direkten Weg wählen und nicht genau entlang der taktil-visuellen Leitlinien gehen. Die taktil-visuellen Leitlinien sind für Menschen mit Sehbehinderung, sie wurden mit Procap abgestimmt und von Procap gutgeheissen. Die taktil-visuellen Leitlinien sind u.a. so angeordnet, dass sich der Übergang zwischen Gehbereich und Fahrbahn nicht in einem Bereich mit stark gekrümmtem Fahrbahnrand befindet. Die Überdachung des Fussgänger-Gehbereichs von den Busperrons bis zur SBB-Unterführung wäre ein funktionaler Mehrwert für die Zufussgehenden. Aus Sicht des Tiefbauamts würden jedoch die Aufwendungen (Baukosten, Betriebskosten) diesen funktionalen Mehrwert übersteigen. Weiter wäre die Lösung aus ästhetischer Sicht nicht überzeugend, da sie im bestehenden Raum schwer und überdimensioniert wirken würde. Bei einer zukünftigen Umnutzung der SBB-Gebäude oder einem allfälligen Abbruch mit anschliessendem Neubau würde sie zudem eine einschränkende Rahmenbedingung schaffen.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
		dem könnte mit einer Überdachung die Lenkung der Fussgänger vom Bushof zur SBB-Unterführung besser vorgegeben und geführt werden. Ich rege deshalb an, diese Ergänzung und die Lenkung und Führung der Fussgänger Rahmen der weiteren Projektplanung zu hinterfragen und zu prüfen.	Zudem würde eine solche Überdachung die Einhaltung der Grenzabstände zu bestehenden Bauten erschweren, was ein erhebliches Projektrisiko darstellt.
5.	5.1	Ich finde das Projekt sehr stimmig und unterstütze es! Im Anhang finden Sie eine Zusammenfassung von fünf Punkten, mit einer jeweiligen Referenz zu den Zusammenfassungen auf dem Unterschriftsblatt, eine kurze Einzeichnung meiner Mitwirkungsideen im Plan (siehe Beilage). 1. Durch eine Doppelnutzung der Trottoirkante werden folgende Vorteile geschaffen: - Die Erreichbarkeit der Busse ist wesentlich einfacher. - Es besteht für Pendler kein Sicherheitsrisiko aufgrund des Autoverkehrs mehr, wenn sie die Strasse von der Buskante, hin zum Gehweg überqueren. Wir haben die Chance, durch eine Doppelnutzung die Sicherheit massiv zu erhöhen. Durch das Weglassen der Kante C und der Errichtung von Bushaltestellen an der Trottoirkante werden Kosten gespart. Auch ist der Unterhalt wesentlich effizienter. Bei zwei längs hintereinander liegenden Busstationen am Trottoir hat ein Gelenkbus und ein Standardbus Platz. Dafür wird die Errichtung von mind. zwei Parkplätze zugunsten der Busse unterlassen. Bei Wegfallen dieser Parkplätze bleiben noch über 30 öffentliche Parkplätze, was aus meiner Sicht reicht. Es dürfte also noch lange	Eine Doppelnutzung der Trottoirkante (Kante als Bus-Haltekante) im Sinne einer Fahrbahnhaltestelle würde bedeuten, dass in der Zeit wo ein Bus an der Haltekante steht, der motorisierten Individualverkehrs (MIV) nicht passieren kann. Bei Fahrbahnhaltestellen haben Busse in der Regel eine Aufenthaltszeit von 20 bis 30 Sekunden. Wenn absehbar ist, dass die Aufenthaltszeit deutlich länger dauert, wird keine Fahrbahnhaltestelle projektiert. Gemäss aktuellem Fahrplan haben beide Buslinien Endaufenthalt (Linie 114: 4 Minuten; Linie 115: 18 Minuten). Daher ist eine Fahrgasse für den MIV erforderlich, welche nicht durch einen Bus blockiert wird. Bei zwei Bussen hintereinander an einer Haltekante gibt es folgende Schwierigkeiten: 1) Wenn der hintere Bus an der Kante steht, kann an der vorderen freien Kante kein Bus halten 2) Wenn der hintere Bus wegfahren muss, während der vordere Bus noch an der Kante steht, ist ein grosser Abstand zwischen dem Heck des vorderen und der Front des hinteren Busses erforderlich. Zudem muss neben dem vorderen Bus genügend freie Platzbreite vorhanden sein, damit der hintere Bus ungehindert ausfahren kann.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
		genügend Parkplätze haben. Auch sind zwei Reserveplätze für EV-Busse vorhanden. Der grösste Einwand bei diesem Punkt wurde von zwei Personen geäussert: Was, wenn in Zukunft mehr Linien gebraucht werden? Dieser Punkt sollte wohlüberlegt sein. Da ich den Bahnhof kenne und den technischen Bericht las, weiss ich, dass er Stand Jetzt in seinen Dimensionen den Bedarf bei Weitem überbedient und die Gestaltung wesentlich zugänglicher gestaltet werden kann.	Aus Sicht des Tiefbauamts ist eine Lösung mit hintereinander liegenden Haltekanten ungünstig. Weiter müssen Busse unabhängig von der Belegung des Bushofs mit anderen Bussen und Fahrzeugen zu einer fest zugeordneten Haltekante hin- und auch wieder wegfahren können.
	5.2	2. Für Autofahrer, welche die K+R Parkplätze nutzen wollen, entstehen zwei Szenarien: A) Die Busse blockieren beim Parken automatisch den Durchgang für Autofahrer: Ansonsten hätten wir einen doppelt genutzten Bereich, in dem Autofahrer auch bei unübersichtlichen Situationen bis in die Laufwege der Pendler uneingeschränkt erreichen und damit dem Risiko einer Kollision ausgesetzt sind. B) Es sind keine Busse vorhanden. Es gibt dadurch kein Pendlerstrom, welcher hinter Bussen auftauchen kann. Die Situation ist übersichtlich und der Durchgang frei. Die Autofahrer können die näher gelegenen K+R Parkplätze uneingeschränkt erreichen.	Wegen der langen Aufenthaltszeit der Busse (siehe oben) ist die gewollte Blockierung des MIV durch Busse zugunsten der Sicherheit der Zufussgehenden nicht zielführend. Mit dem Punkt, dass es potenzielle Konflikte zwischen MIV und auf den Platz tretenden Zufussgehenden geben kann, kann folgendermassen umgegangen werden: Falls im laufenden Betrieb diesbezüglich Probleme auftreten sollten (Monitoring oder Rückmeldung von Fahrpersonal oder von Privatpersonen), könnten zum Beispiel auf der MIV-Fahrbahn im Bereich des Velodaches Signale und / oder Markierungen und / oder eine Schwelle nachgerüstet werden.
	5.3	3. Die Solaranlage oder eine Statikplanung für eine Solaranlage wurde ausnahmslos von Allen und sofort unterstützt.	Entspricht Hinweise zu Mitwirkungsbeitrag 2
	5.4	4. Auf dem Plan ist ersichtlich, dass die Behindertenparkplätze weit weg von den eigentlichen Geleisen sind - Ich schlage deshalb vor, für Bedürftige einen gegensätzlichen Verkehr zuzulassen (Umfahrung Grünfläche West) damit diese die für sie	Die Schleppkurven der Busse verlaufen durch den vorgeschlagenen Bereich und reichen bis unmittelbar an den Trottoirrand heran. Daher dürfen auf der Fahrbahn keine Parkfelder ange-

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
		eingerichteten Parkplätze am Gehweg Nord begehen können. Alle Unterschriebenen waren sich einig, dass die vorgeschlagene Veränderung behindertenfreundlich ist und geprüft werden soll, ob Parkplätze unter Berücksichtigung der Schleppwirkung der Busse eingezeichnet werden können. Auch sind die Sicherheitsrisiken durch den Gegenverkehr sehr gering, da es einerseits eine sehr kleine Gruppe an Menschen ist, die pro Tag diese Strecke benutzen und die Kreuzung sehr übersichtlich ist mit einer guten Sicht auf entgegenkommende Fahrzeuge. Die entgegenkommenden Busse fahren in der Regel im Kreuzungsbereich sehr langsam, auf keinen Fall schneller als 20kmh, bisweilen bei der Kurve etwa 10kmh. Ausserdem sollen die im Plan eingezeichneten Behindertenparkplätze bestehen bleiben, da diese für diejenigen behinderten Pendler geeignet sind, welche den Bus benutzen wollen.	ordnet werden. Auch im Gehbereich dürfen auch keine Parkfelder angeordnet werden, da diese den Betrieb der bestehenden Verladerampe beeinträchtigen würden. Die Distanz zwischen Parkfeldern für mobilitätseingeschränkte Menschen und Rampe Personenunterführung beträgt ca. 80m. Das ist nicht unerheblich, aber es lassen sich keine näher liegenden Optionen finden, welche keine massgeblichen Randbedingungen verletzen. Die Parkfelder für mobilitätseingeschränkte Menschen sind die nächstgelegenen aller vorhandenen Parkfelder. Mobilitätseingeschränkte Menschen, welche mit dem Auto an den Bahnhof / Bushof gebracht werden, können auf den K+R-Parkfeldern aussteigen.
	5.5	5. Grünflächen dienen der Wasserabsorption, dem optischen Eindruck, der Biodiversität und der Lebensqualität. Eine mögliche Erweiterung erweitert auch die Wertschöpfung und ist zukunftsfähig.	Im Projektperimeter wurden bereits diejenigen Flächen wasserdurchlässig ausgebildet, welche: - Nicht von Fahrzeugen befahren werden - Nicht von Personen begangen werden Der Parkplatz Süd befindet sich in der Grundwasserschutzzone S3 und darf daher nicht wasserdurchlässig ausgebildet werden, die gleiche Thematik gilt im Bereich der Abstellgleise. Aus Sicht des Tiefbauamts lassen sich keine weiteren Flächen wasserdurchlässig ausbilden.
	5.6	6. Eine Frau im pensionierten Alter machte mich darauf aufmerksam, dass in ganz Zwingen, Blauen und Nenzlingen kein einziger Bankautomat vorhanden ist. Schonmal daran gedacht? Ich nicht! Menschen mit AHV müssen, wenn sie Bargeld	Das Projekt beinhaltet die Anlagen, welche zum Betrieb des Bushofes gehören. Weitere Anlagen, welche nicht zum Betrieb des Bushofes gehören, sind anderweitig zur Verfügung zu stellen, nicht im Rahmen dieses Projektes.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
		wollen, nach Laufen oder Breitenbach pendeln, von zum Beispiel Nenzlingen aus! Ich finde, dass diese Menschen es verdient haben, eine bessere Erreichbarkeit von Geld zu erhalten. Der Busbahnhof Zwingen würde sich dafür sehr gut eignen.	Das Tiefbauamt wird die BLKB auf den Wunsch nach einem Bankautomaten hinweisen.

5. Genehmigung Bericht

Genehmigung des Mitwirkungsberichts
Beschluss des Tiefbauamtes Basel-Landschaft vom 02.11.2026

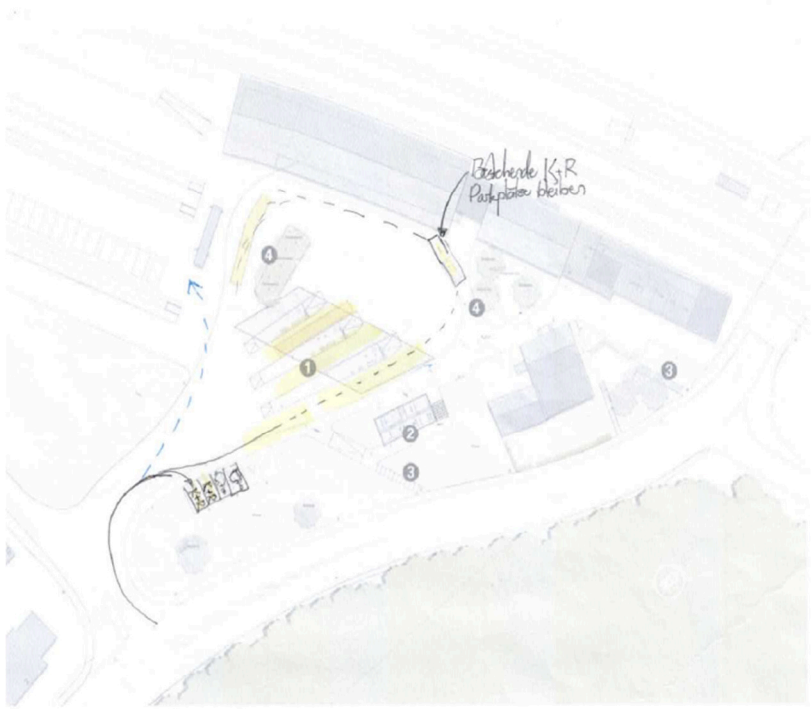
Tiefbauamt Basel-Landschaft

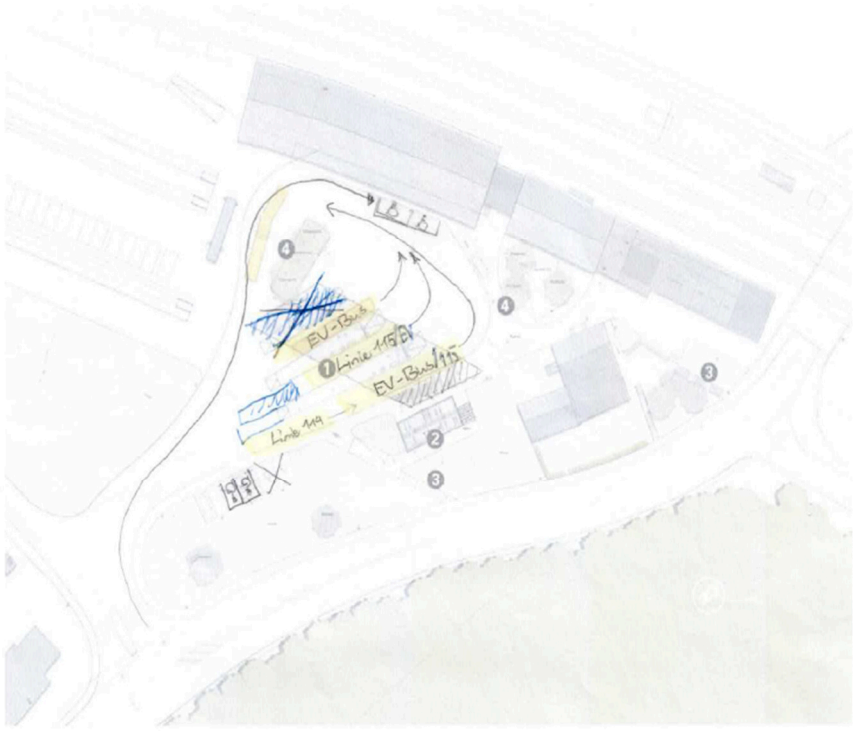
Axel Mühlemann
Geschäftsbereichsleiter Verkehrsinfrastruktur

Zilan Musdagi
Projektleiterin

Liestal, 11.11.2026

6. Beilage


Behinderte K+R
Parkplätze bleiben


EV-Bus
Linie 115
EV-Bus 115
Linie 119

