**Neue Ortsdurchfahrt Birsfelden**

**Argumente für eine Einsprache**

*(Diese können frei für die eigene Einsprache genutzt oder individuell angepasst werden.*

*Eine individuelle Auswahl von 2 bis 5 Argumenten kann copy/paste in das eigene Einspracheschreiben eingefügt werden. Die Argumente sind thematisch in Gruppen sortiert.*

*Bitte diese Auswahlliste nicht dem Einspracheschreiben beilegen.)*

* Das Erneuerungsprojekt entspricht in keiner Weise den Bedürfnissen der Bevölkerung von Birsfelden und wird zurückgewiesen.
* Die Neugestaltung der Ortsdurchfahrt bringt gegenüber der heutigen Situation keinerlei Vorteile. Das Projekt wird abgelehnt. Die Ausgaben von 70 Millionen Franken können sicher anderswo sinnvoller eingesetzt werden.
* Verkehrsmassnahmen werden gegenüber den Bedürfnissen der Wohnbevölkerung einseitig prioritär gewichtet. Das Projekt wird in dieser Form generell abgelehnt.
* Zu viele Nachteile werden den Einwohnerinnen und Einwohnern von Birsfelden aufgezwungen. Die ganze Planung ist zu verkehrslastig ausgerichtet. Diese Planung gemahnt an bedauernswerte Planungen aus den 60er- und 70er-Jahren und entspricht in keiner Weise heutigen Leitbildern von Verkehrsplanung und Städtebau.
* Die der Planung zugrunde gelegten Vorstellungen und Normen gemahnen an den Planungswahnsinn, wie er mit der neuen Verbindungsstrasse im Gebiet Pratteln – Salina Raurica realisiert wurde. Eine solche Planung wird für Birsfelden kategorisch abgelehnt.
* Das Velowegnetz ist von der Rheinfelder- und Hauptstrasse abzutrennen. Die Wegstrecke könnte zum Beispiel ab dem «Erdnüsslikreisel» über den Burenweg und die Lärchengartenstrasse direkt an den Rhein und weiter über das Birsköpfli in den St. Alban Rheinweg geführt werden. Damit könnten die komplexen Ansprüche im Bereich der Hauptstrasse Birsfelden entflochten und für die verschieden Verkehrsteilnehmenden unterschiedliche Angebote geschaffen werden.
* Der im kantonalen Richtplan festgelegte kantonale Radweg auf der Achse Hauptstrasse – Rheinfelderstrasse in Birsfelden ist aufzuheben. Stattdessen ist ein neuer kantonaler Radweg ab Hardwald über Burenweg, Rütihardstrasse, Am Stausee und über Rheinparkstrasse zum Birsköpfli mit Weiterführung zum St. Alban Rheinweg Basel festzulegen und umzusetzen.
Diese Route ist als Radweg viel attraktiver und die Hauptstrasse Birsfelden kann optimaler gestaltet und grosszügiger genutzt werden.
* Entlang der Rheinfelderstrasse sollte die Velospur beidseitig durchgehend bis zur Kreuzung Hard- / Muttenzerstrasse angehoben werden. Dies erhöht die Sicherheit der Velofahrer vor allem gegenüber LKW. Eine Mischnutzung von Velospur und Trottoir scheint angesichts der niedrigen Fussgängernutzung in diesem Bereich vertretbar. Gleichzeitig könnte die Baumallee entlang dem Lerchengartenquartier integriert und erhalten werden.
* Die Veloführung über den geplanten Vorplatz beim Theater Roxy ist ungeschickt, da eine ungeklärte Situation zwischen Platznutzung, Fussgänger und Velodurchfahrt entsteht. Die anschliessende Querung der Rheinfelderstrasse Richtung Stadt ist damit für Velofahrer nicht gelöst. Diese müssten jeweils vom Velo absteigen und den Fussgängerübergang nutzen.
* Die Auslegung der Verkehrsplanung auf Tempo 40 km/h ist unnötig und dehnt den Strassenraum unnötig aus. Eine generelle Tempobeschränkung entlang der gesamten Ortsdurchfahrt von 30 km/h, welche nachweislich eine höhere Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer ergibt, wurde vom Gemeinderat bereits beantragt.
* Der Knoten Rheinfelder-/ Muttenzer- / Birseckstrasse muss städtebaulich besser gestaltet werden. Die Steilrampe kann die Bedürfnisse nicht befriedigen und schafft neue Probleme.
* Die direkte Anbindung der Birseckstrasse an die Rheinfelderstrasse ergibt eine Steigung von bis zu 8 %. Das ist für eine so stark befahrene Strasse im Kreuzungsbereich sowohl für Strassennutzer wie auch für Anwohner (Lärmbelastung) unzumutbar.
* Der Knoten Rheinfelder-/ Muttenzer- / Birseckstrasse ist am heutigen Standort mit einer leichten Verschiebung und Kurvenarrondierung zu belassen.
* Der Vorplatz des Theaters Roxy darf nicht von der Radroute, von der Zufahrt Weidenweg und Tiefgarageneinfahrt für die Überbauung «Am Eck» durchkreuzt werden.
* Die Zufahrt Weidenstrasse hat direkt ab der Rheinfelderstrasse zu erfolgen.
* Der Vorplatz des Theaters Roxy ist als verkehrsfreie Piazza mit viel Grünraum zu gestalten.
* Die Muttenzerstrasse darf nicht räumlich vom Dorf abgeschnitten werden.
* Die Muttenzerstrasse ist Teil des «Bundesinventars der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)» *(IVS-Objekt BL 142.2; Schutzgrad regionale Bedeutung, historischer Verlauf; Strecke Gempenstollen – Muttenz – Birsfelden)* und geniesst Schutzstatus. Eine willkürliche Änderung des Strassenverlaufs ist daher nicht zulässig.
* Der Steilrampenanschluss der Birseckstrasse mit den entsprechenden Selektionsspuren auf der Rheinfelderstrasse bedingt die Entfernung der Alleebäume entlang des Lerchengartenquartiers. Dies wird abgelehnt. Die Alleebäume sind zu erhalten und der Anschluss der Birseck- / Muttenzerstrasse ist näher beim Dorf zu verorten.
* Die beiden Kreisel «Schulstrasse» und «Bären» sind zu verkleinern. Eine Verkehrsberuhigungsfunktion ist unnötig, da die Kreisel eh über Lichtanlagen gesteuert werden.
* Die beiden lichtgesteuerten Kreisel «Schulstrasse» und «Bären» sind unnötig und werden abgelehnt. Sie sind zugunsten von klassisch lichtgesteuerten Kreuzungen mit Tramdurchfahrt beizubehalten, resp. neu zu planen.
* Der geplante Kreisel «Schulstrasse» wird abgelehnt und sollte durch einen Kreisel oder eine Kreuzung «Hard- / Muttenzerstrasse» ersetzt werden.
* Die Schulstrasse sollte weitmöglichst vom Verkehr verschont werden und auf einen Kreiselanschluss ist zu verzichten. Die Quartiererschliessung sollte durch die Rhein- / Kirch- und Friedhofstrasse sichergestellt werden.
* Turnarounds für Lastwagen, Busse und Sattelschlepper sind innerhalbes des Dorfes unnötig. Wendemanöver können beim «Erdnüssli»-Kreisel oder mit Umfahrungsschlaufen (z.B. über Rheinstrasse - Sternenfeldstrasse) durchgeführt werden. Auf überdimensionierte Kreisel innerorts ist zwingend zu verzichten.
* Fussgängerstreifen sind direkt am Kreisel zu platzieren und dürfen nicht zurückversetzt werden. Andernfalls steigt das Verkehrsrisiko, weil Fussgänger dann die Fahrbahn ohne Fussgängerstreifen überqueren.
* Der zwei Meter breite Mehrzweckstreifen in der Mitte der Hauptstrasse ist zugunsten breiterer Gebäudevorräume wegzulassen.
* Die Strassenbreite beträgt ohne Mehrzweckstreifen 9.00 Meter inkl. Radstreifen und kann bei Verkehrsgeschwindigkeit von 30 km/h auch für gehbeeinträchtigte Personen sicher und mit genügend Zeit überquert werden. Der Mehrzweckstreifen ist wegzulassen.
* Der zwei Meter breite Mehrzweckstreifen in der Mitte der Hauptstrasse ist mit erhöhten Fussgängerinseln, resp. Abprall-Elementen bestückt und kann daher nicht als Zusatzfahrstreifen für Baulichtorganisationen genutzt werden. Er ist daher nicht dienlich und ist wegzulassen.
* Der zwei Meter breite Mehrzweckstreifen in der Mitte der Hauptstrasse ist unbedingt wegzulassen. Diese Fläche kann seitlich zugunsten von zusätzlichen Parkplatzangeboten und grosszügigeren Fussgängerräumen besser genutzt werden.
* Die Anzahl der öffentlichen Parkplätze entlang der Hauptstrasse bleibt in der Summe
(13 PP) gleich. Die PP werden jedoch zum Zentrumsplatz hin verschoben und mehrheitlich auf die Seite Birs verlegt. Dies ist für das Gewerbe, welches auf Kurzzeitbesucher angewiesen ist, ungünstig und wird abgelehnt. Zusätzlich werden ca. 11 private Parkplätze entlang der Hauptstrasse aufgehoben.
* Die Tramhaltestelle «Schulstrasse» muss zwingend als gegenüberliegende Haltestelle konzipiert werden. Eine Spreizung und Verschiebung der stadtauswärts führenden Haltestelle in Richtung Muttenzerstrasse widerspricht dem Bewegungsmuster der Fahrgäste und bringt nur Nachteile. Insbesondere wird das Lehenmatt-Quartier abgehängt.
* Eine Verschiebung der Haltestelle «Schulstrasse» Richtung Haupstrasse 49 / 56 ist gegenüber einer gespreizten Tramhaltestelle, trotz sehr kurzem Abstand zur Haltestelle «Bären», vorzuziehen.
* Die Tramhaltestelle «Bären» ist zugunsten einer grosszügigeren Strassengestaltung wegzulassen. Stattdessen sollte die Tramhaltestelle «Schulstrasse /Zentrum» zentraler im Bereich von Hauptstrasse 47 / 54 platziert werden. Als Kompensation für die wegfallende Haltestelle «Bären» sollte eine Haltestelle für die Buslinien 80 und 81 vor dem Hotel Alfa, resp. an der Rheinstrasse, geschaffen werden.
* Die Erweiterung der Tramhaltestelle «Salinenstrasse» ist übertrieben und entspricht nicht der Nachfrage der Fahrgäste. Die vorliegende Gestaltung wird abgelehnt. Stadteinwärts scheint eine kombinierte Tramhaltestelle mit angehobener Fahrbahn und Velostreifen mit Signallichtsteuerung angemessen. Gleichzeitig wird mit der Anhebung der Fahrbahn die Verkehrsgeschwindigkeit verlangsamt.
* Auf eine Strassenverbreiterung im Bereich der Tramhaltestelle «Salinenstrasse» ist unbedingt zu verzichten. Die Gesamtbreite von heute 16.00 Meter genügt. Enteignungen und eine Verbreiterung des Strassenraumes werden abgelehnt.
* An der Tramhaltestelle «Salinenstrasse» stadteinwärts ist es nicht zwingend notwendig einen behindertengerechten Einstieg zu schaffen. Die Nutzung der nahegelegenen, behindertengerecht ausgebauten (noch nicht realisierten) Haltestelle an der Endschleife «Hard» sollte für eingeschränkte Nutzer zumutbar sein.
* Die bisherigen Landerwerbsgespräche wurden von den Beauftragten sehr «hemdsärmlig» durchgeführt. Die fehlende Gleichbehandlung der Betroffenen ist inakzeptabel.
* Die Landenteignungen entlang der Haupt- und Rheinfelderstrasse sind auf ein absolutes Minimum zu beschränken.
* Die Enteignungen entlang der Rheinfelderstrasse 26 bis 36 werden abgelehnt. Diese sind unnötig. Mit einer kombinierten Velo- / Fussgängerspur könnte der geforderte Flächenerwerb ohne Qualitätseinbusse wettgemacht werden.
* Die Enteignungen zwischen Ahorn- und Buchenstrasse und die Erstellung der überdimensionierten Stützmauer für eine behindertengerechte Tramhaltestelle sind unnötig. Städtebaulich ist diese Stützmauer ein Schandmal und für niemanden zumutbar.
Eine behindertengerechte Haltestelle «Salinenstrasse» kann auch ohne Landenteignung realisiert werden.
* Die Landenteignungen bei den Kreiseln «Schulstrasse und «Bären» sind inakzeptabel. Der Fussgängerverkehr wird an diesen neuralen Punkten massiv eingeschränkt. Eine vernünftige Reduktion der Kreiseldurchmesser ist anstelle von Landenteignungen, unter Berücksichtigung einer grosszügigen Fussgängerführung im Bereich der Kreisel, neu zu planen.
* Durch Landabtretungen dürfen keine baulichen Einschränkungen für zukünftige Ersatzbauten entstehen. Die heutigen Fassadenfluchten sind mittels rechtgültigen kantonalen Strassenbaulinien sicherzustellen. Ohne rechtgültige Baulinien müssten bei zukünftigen Ersatzbauten diese hinter den vom kantonalen Tiefbauamt geforderten Minimalabständen zurückweichen.
* Ein Nutzungsübertrag für abgetretene Grundstückflächen ist für alle sicherzustellen (Kommunale Rechtshoheit). Eine Reduktion der Entschädigungssumme ist hierfür nicht zulässig.
* Die Entschädigung für den Landerwerb ist generell zu tief angesetzt und ist aktuellen Landwerten in Birsfelden von 2'000 bis 3'000 Franken pro Quadratmeter anzupassen.
* Die finanzielle Abgeltung für enteignete Flächen ist situativ differenziert zu berechnen. Sollte eine Mindernutzung auf dem Grundstück entstehen, sind für die theoretisch nicht realisierbaren Mieterträge eine Abgeltung basierend auf aktuellen Marktmieten auf 50 Jahre hochzurechnen.
* Die Abgeltung für Flächen, welche bisher als Parkplätze genutzt werden konnten, sind zu tief angesetzt und sind zu erhöhen.
* Wegfallende Parkplätze sind zusätzlich zur Landentschädigung mit einem Gegenwert von z.B. über 20 Jahre entgehenden Erträgen zu entschädigen. (70 CHF/ Monat x 12 x 20 Jahre = 16'800 CHF).
* Bereits versprochene Zusatzleistungen (Treppenkorrekturen, Mauerersatz, usw. dürfen im Enteignungsfall nicht zurückgenommen werden, auch wenn keine freiwillige Enteignungszusage abgegeben wird. Eine schriftliche Zusicherung wurde bisher nicht abgegeben und wird nachgefordert.
* Zugunsten eines freieren Bewegungsraumes entlang der Hauptstrasse wird gefordert, dass überall Seilabspannungen ab den Gebäudefassaden anstelle von freistehenden Beleuchtungskandelabern und Fahrleitungsabspannungspfosten realisiert werden.
* Die birsseitige Anordnung der Beleuchtungskandelaber ist zu unregelmässig und sollte zugunsten eines stimmigen Gesamtbildes auf einer Linie ausgerichtet werden.
* Mit Ausnahme der Ulme scheinen die vorgeschlagenen Pflanzbäume mit maximalen Höhen bis 10-15 Meter eher klein zu sein. Höher und fülliger wachsende Arten sind vorzuziehen. Langsamwachsende und pflegearme Bäume dürfen nicht aus wirtschaftlichen Gründen und tieferen Unterhaltskosten vorgezogen werden.
* Die Baumabstände sind so umzusetzen, dass zwischen jedem Baum die Erstellung eines Parkplatzes möglich ist (Baumabstand ca. 8.50 Meter).

*Wenn Ihr die Einsprache zusätzlich zum Papierversand eingeschrieben per Post auch elektronisch als pdf direkt an Herrn Kunze,* boris.kunze@bl.ch hilft das ihm*. Er muss dann nicht alles von Hand abschreiben für die Stellungnahme zuhanden des Regierungsrates.*