

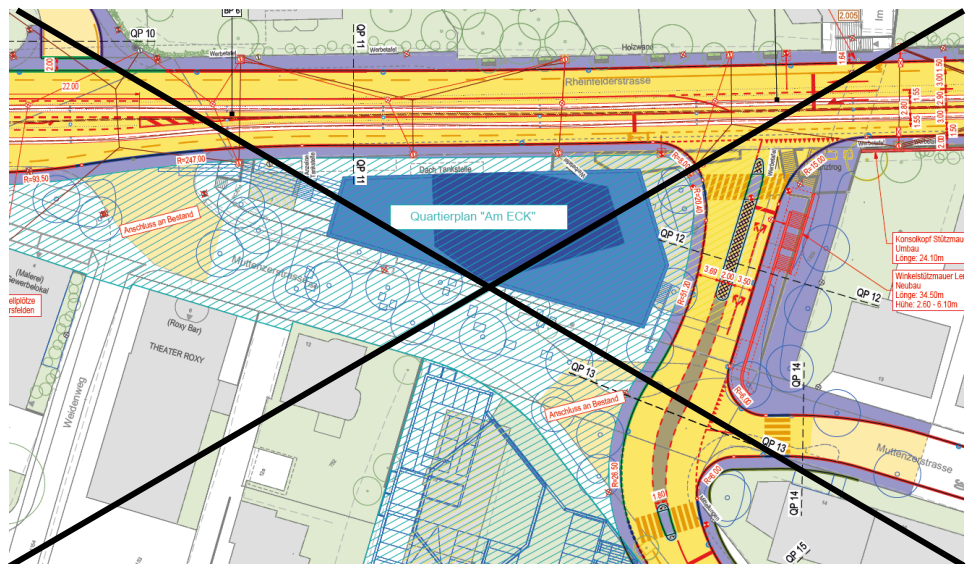
# Grünflächen statt Steilrampen-Kreuzungen

Der geplante Anschluss der Rheinfelderstrasse an die Birseck- und Muttenzerstrasse sieht eine 10-prozentige Steigung (3 Meter Höhenunterschied auf 20 Meter Länge) vor. Eine Kreuzungseinfahrt mit rund 10 Prozent Neigung ist absolut unverständlich und nicht zumutbar. Umso mehr, als der Anschluss für Schwerlast- und Ausnahmetransporte genutzt wird. Zudem handelt es sich um eine regionale Schwerlaststrecke/Ausnahmetransporte. Dieser Kreuzungsanschluss beeinträchtigt auch massiv die Verbindung in die Muttenzerstrasse.

Städtebaulich entsteht eine Baufeldinsel, losgelöst von der gewachsenen Bebauungsstruktur. Die bauliche Textur zwischen Rheinfelderstrasse und Muttenzerstrasse ist als Einheit zu erhalten. Der Raum zwischen dem geplanten Baufeld und dem Theater Roxy weist wenig räumliche Qualitäten auf. Der Übergang zwischen Dorfkern und Ausfahrtsachsen ist im konkreten Fall nicht mit einem Bauvolumen, sondern durch einen Freiraum zu artikulieren. Mit der geplanten Fahrbahnrampe wird im Weiteren die räumliche Kontinuität und Verbindung zur Muttenzerstrasse gestört, resp. unterbrochen.

Eine leichte Verschiebung der heutigen Kreuzung nach Norden entschärft die Höhenproblematik und macht die Fahrt für Schwerlast- und Ausnahmetransporte einfacher. Gleichzeitig entsteht vor dem Theater Roxy eine interessante Freifläche. Grosse, ausladende Bäume und ein Kiesboden schaffen einen herrlichen, beschatteten urbanen Platz. Nicht nur für die Bewohner/-innen, sondern auch klimatisch sind solche Grün- und Freiräume sehr wertvoll.

Mit dem verschobenen Strassenanschluss wird ausserdem das Baufeld rund 10% grösser und ist städtebaulich besser eingebunden. Der bauliche Bezug zur Muttenzerstrasse ist zu unterstreichen und der historische, ortprägende Verlauf der Muttenzerstrasse bleibt weiterhin erfassbar.



Knoten Rheinfelderstrasse / Birseckstrasse Projekt (TBA Stand August 2022)  
Maximal bebaubare Restfläche (Baufeld) ca. 860 m<sup>2</sup>, resp. 800 m<sup>2</sup> innerhalb Baulinie



Knoten Rheinfelderstrasse / Birseckstrasse (Vorschlag IG Ortsdurchfahrt Birsfelden)  
Maximal bebaubare Restfläche (Baufeld) ca. 990 m<sup>2</sup>

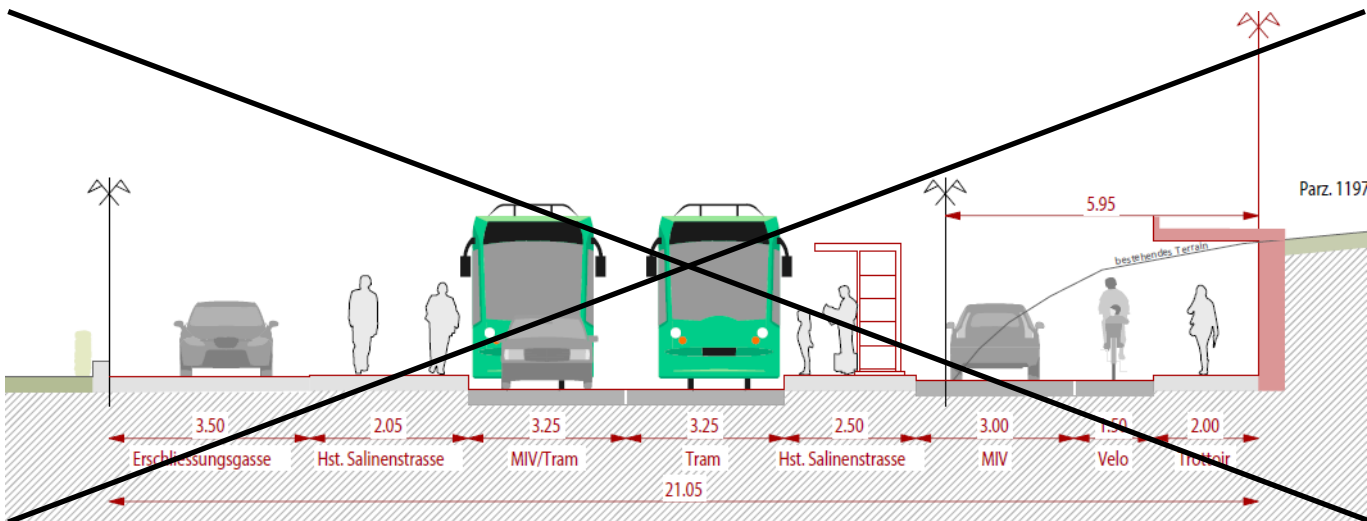
# Keine unnötigen Landenteignungen

Die Landenteignung nördlich der Haltestelle «Salinenstrasse» ist ein unverhältnismässiger Eingriff in privates Grundeigentum, der die Eigentümer/-innen massgeblich beeinträchtigt. Stadteinwärts kann für eine behindertengerechte Tramhaltestelle die Fahrbahn und Velospur angehoben werden, analog der Haltestelle «Reinach Dorf». Der gedeckte Tramwarteraum kann in der Trottoirbreite von 2.00 Metern integriert werden. Damit bleibt für den MIV stadteinwärts alles gleich.

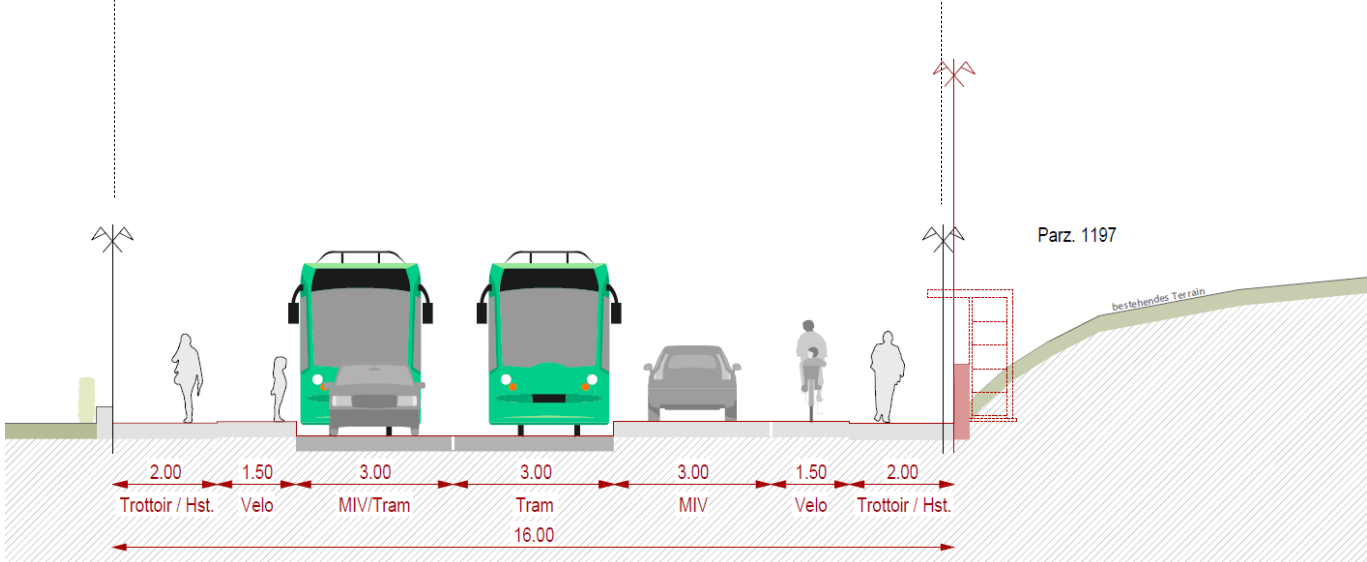
Stadtauswärts unterstützen wir den Vorschlag, dass der Velostreifen auf Haltestellen-Niveau angehoben wird (nur aussteigende Passagiere). Trottoir und Velostreifen können zusammengelegt und auf 2.75 bis 3.50 Meter Breite realisiert werden. Eine zusätzliche Erschliessungsgasse für die Liegenschaften Rheinfelderstrasse 20 und 22 ist nicht nötig. Die wenigen Zu- und Wegfahrten sind problemlos über Trottoir und Velostreifen möglich. Ein leichter Kurvenradius ( $r = 750\text{ m}$ ) im Bereich der Haltestelle ist für den Trambetrieb zulässig.

Auf einer Gesamtstrassenbreite von 16.00 Metern (Heute  $15.50 < 16.50\text{ m}$ ) haben Autos, Tramspuren, Velostreifen und Trottoirs somit genügend Platz (Trottoir, Velospur, Haltestelle 3.50 m / MIV 3.00 m / Tram 3.00 / MIV, Haltestelle 3.00 m / Velospur, Trottoir 3.50 m (v.l.n.r.)). Es sind keine Landenteignungen notwendig.

Eine Anhebung der Velospur auf Trottoirebene beidseitig zwischen Hardstrasse und Dorfausgang würde die Sicherheit der Velofahrer deutlich erhöhen. Stellenweise kann sogar die Gesamtbreite auf 3.00 Meter reduziert werden.



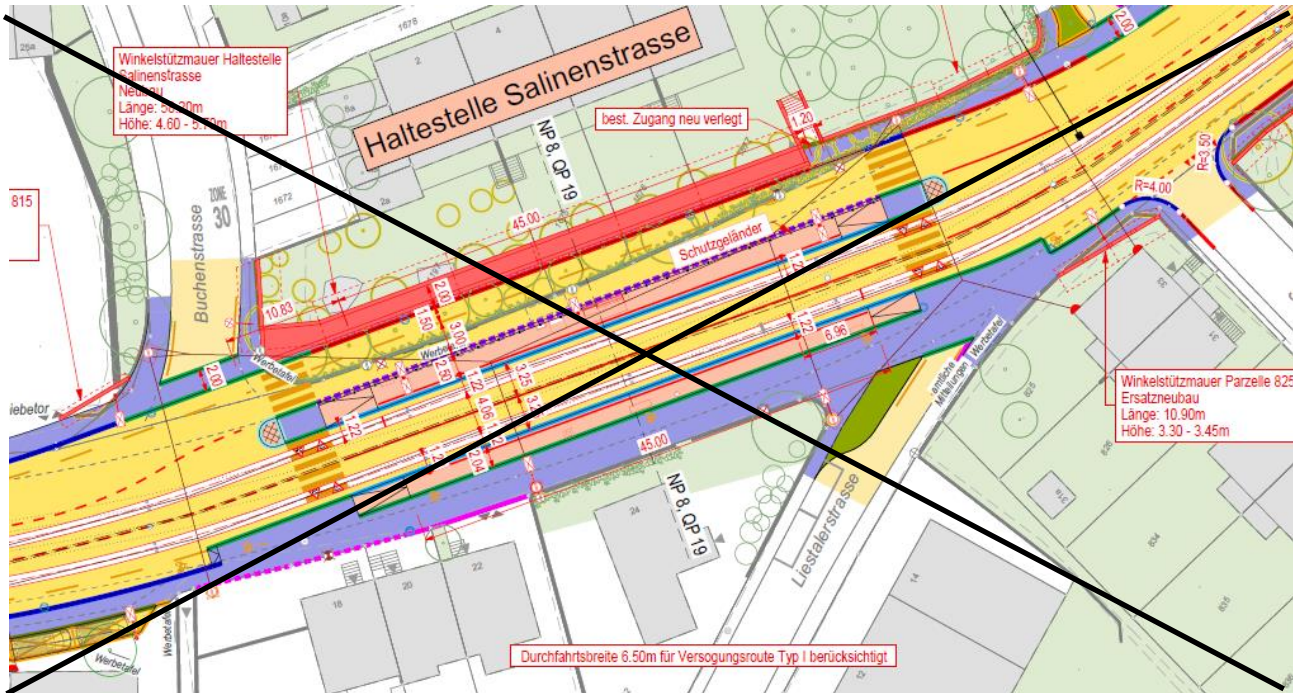
Querschnitt Haltestelle Salinenstrasse Projekt (TBA Stand August 2022)



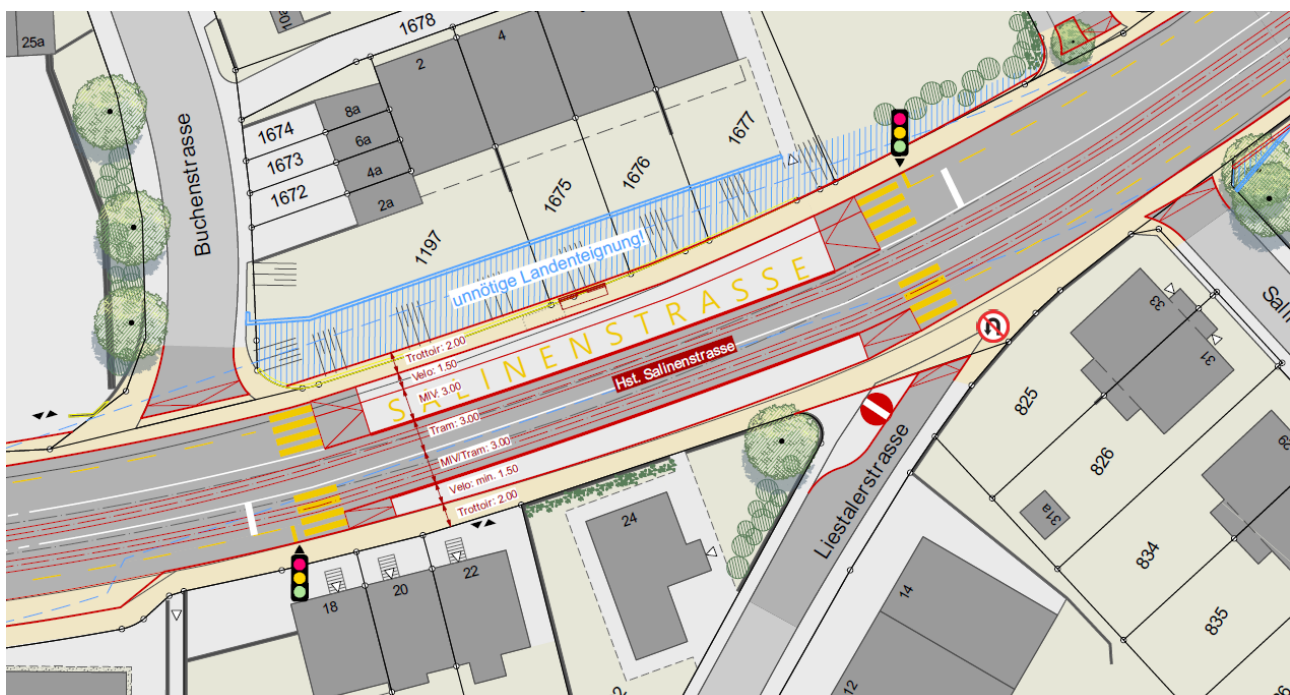
Querschnitt Haltestelle Salinenstrasse (Vorschlag IG Ortsdurchfahrt Birsfelden)

# Keine unnötigen Landenteignungen

Im Bereich der Coop-Tankstelle sind mit reduzierten Trottoirbreiten, resp. kombinierten Trottoir-Velostreifen von 3.10 Metern und einer Trampspur von 2.70 Metern keine Landenteignungen notwendig. Ab Salinenstrasse soll man beidseitig abbiegen können. Die eingeschränkte Sicht bei der Einfahrt auf die Hauptstrasse stellte in der Vergangenheit kein Problem dar und kann so beibehalten werden, ohne Änderung der angrenzenden Gartenmauern.



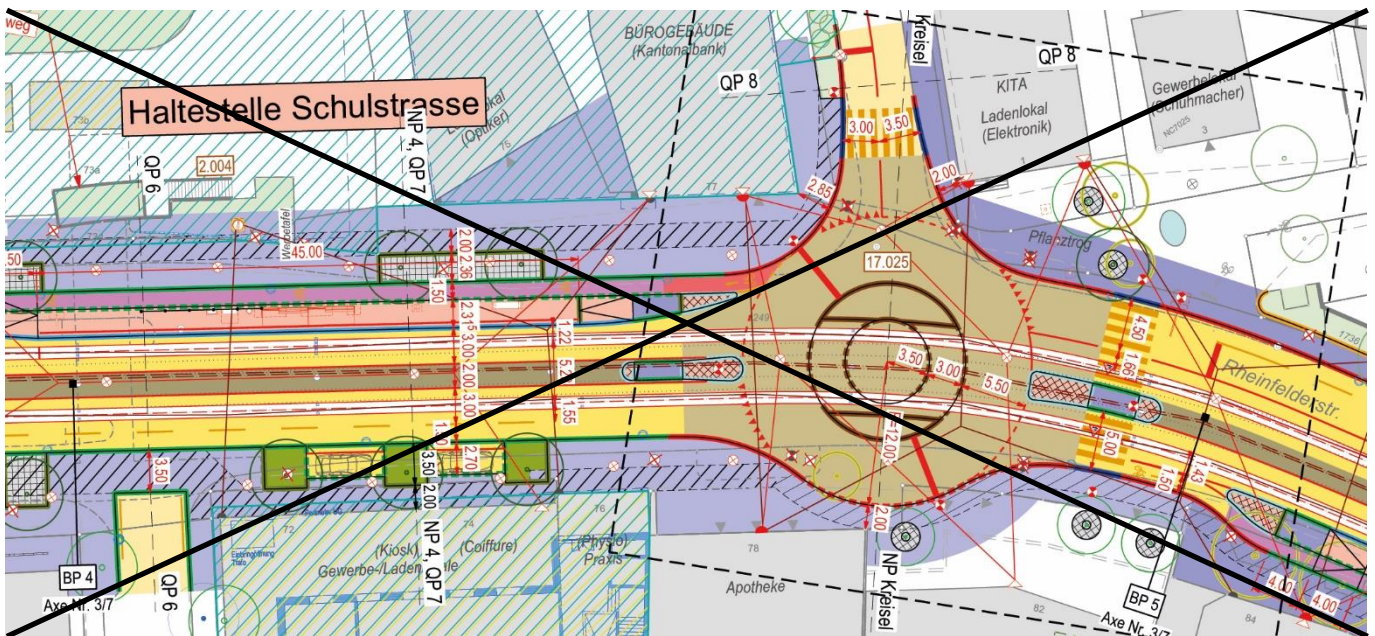
Haltestelle Salinenstrasse Projekt (TBA Stand August 2022)



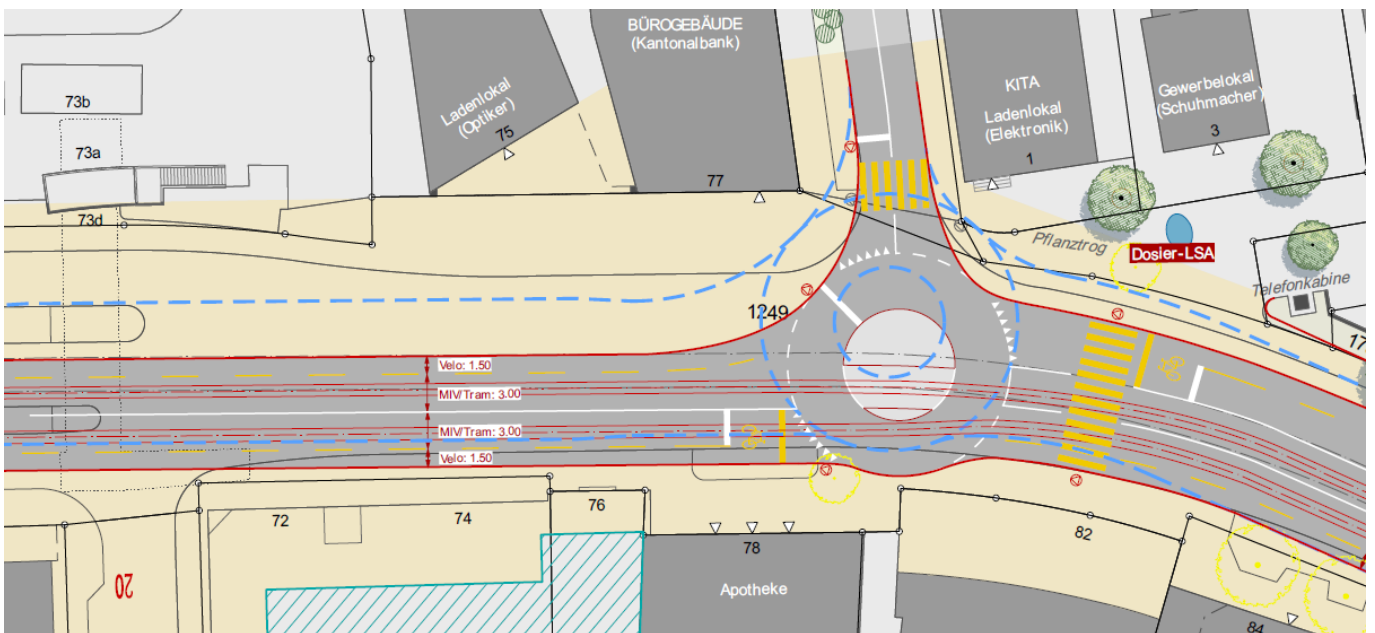
Haltestelle Salinenstrasse (Vorschlag IG Ortsdurchfahrt Birsfelden)

# Kreisel nur so gross wie nötig: Minikreisel Schulstrasse / Gemeindeverwaltung

Lastwagen und Busse können den Knoten Schulstrasse auch mit einem 16 bis 18-Meter-Minikreisel mit überfahrbarer Mittelinsel befahren. Eine 180°-Wendung ist nicht notwendig. Die heutigen Trottoirränder auf der Nordostseite können beibehalten werden. Die Fussgängerstreifen sind direkt beim Kreisel zu platzieren. Dadurch bleibt die Fussgängerachse von der Hardstrasse zum Zentrum weiterhin bestehen. Mit dem zurückversetzten Neubau auf der Südwestseite lässt sich der Kreisel bestens platzieren. Zwischen Schulstrasse und Einmündung Hardstrasse kann, falls notwendig, ein / Abbiegsspur eingefügt werden. Der Velostreifen Richtung Birseckstrasse soll direkt entlang der Fahrbahn geführt werden und nicht Freifläche vor dem Theater Roxy zerschneiden.



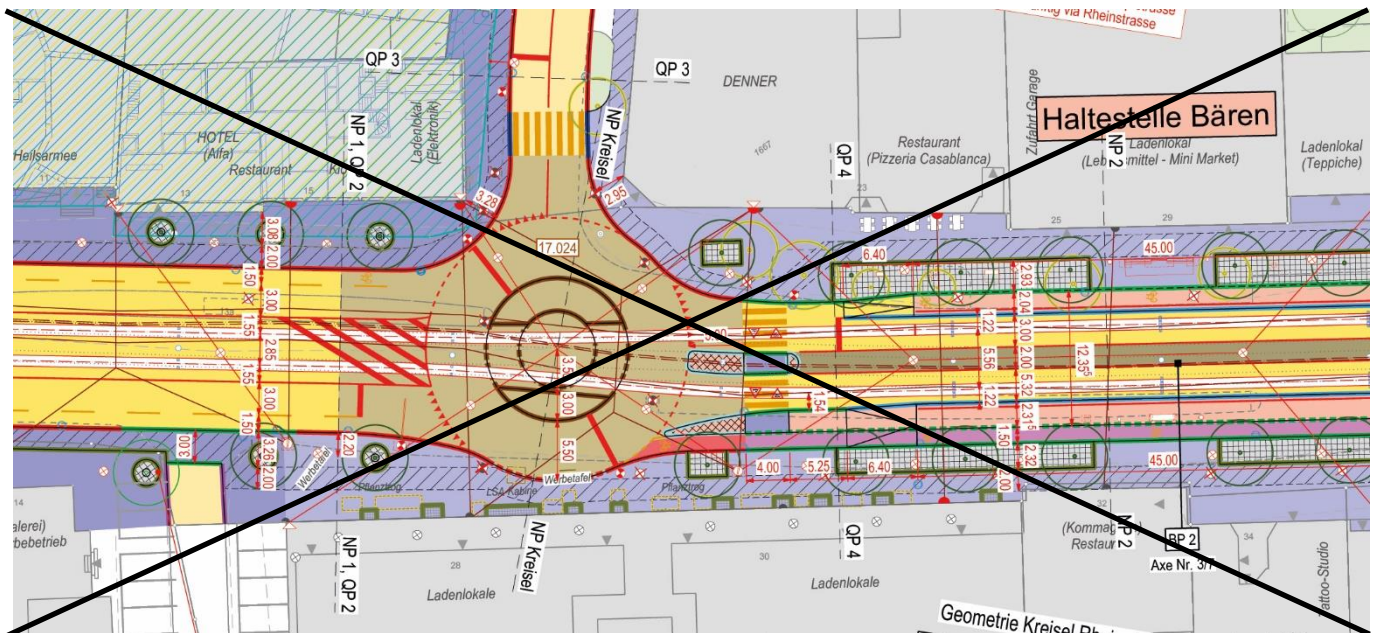
Knoten Schulstrasse / Gemeindeverwaltung Projekt (TBA Stand August 2022)



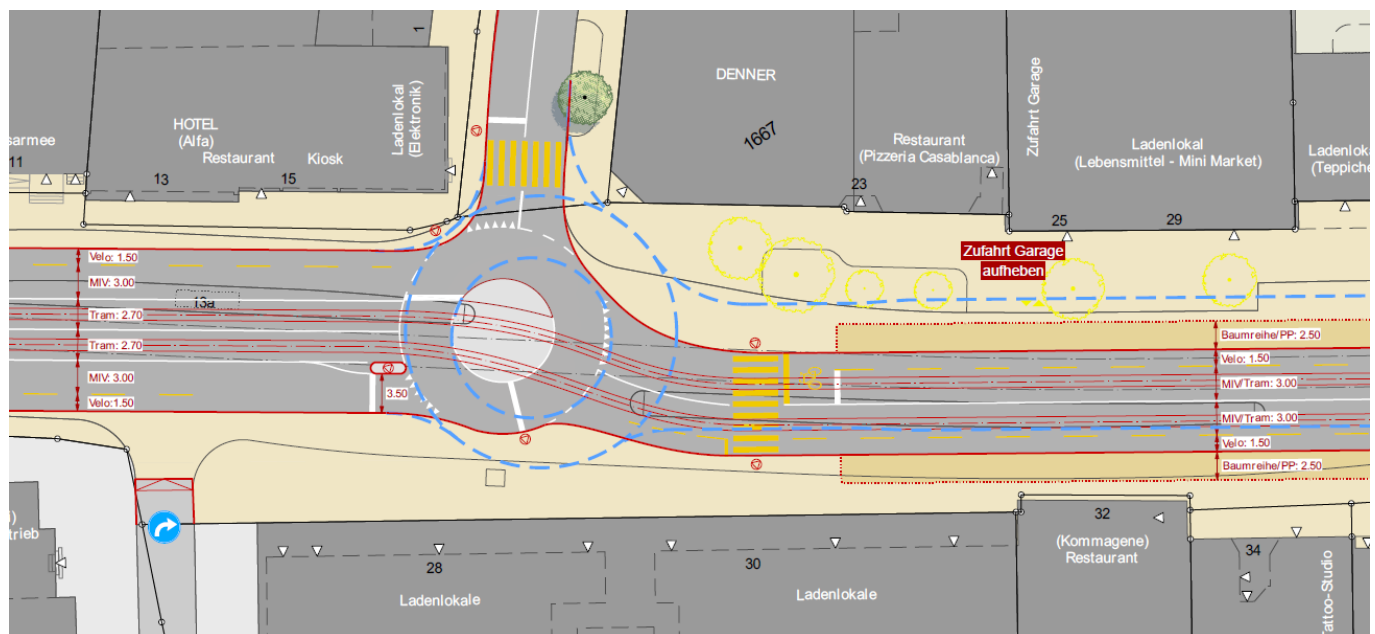
Knoten Schulstrasse / Gemeindeverwaltung (Vorschlag IG Ortsdurchfahrt Birsfelden)

# Kreisel nur so gross wie nötig: Minikreisel Baslerstrasse / Bären

Innerorts können Minikreisel mit einem Aussendurchmesser von 13 bis 20 Metern Durchmesser (inklusive Veloverkehr) realisiert werden mit überfahrbarer Mittelinsel. Die vorgeschlagenen Kreisel weisen Aussendurchmesser von bis über 25 Metern auf. Dies ist unnötig und schränkt Fussgänger-/innen ein. Es bleiben nur hässliche Asphaltflächen. Gelenkbussen können Minikreisel mit 16-18 Meter Durchmesser mit überfahrbarer Mittelinsel problemlos befahren. Die heutigen Trottoirränder können weitestgehend beibehalten werden. Die Fussgängerstreifen sind direkt beim Kreisel zu platzieren. Bei Tempo 30 km/h ist das verantwortbar. Zurückversetzte Übergänge widersprechen den Fussgängerströmen und werden deshalb meist nicht genutzt.



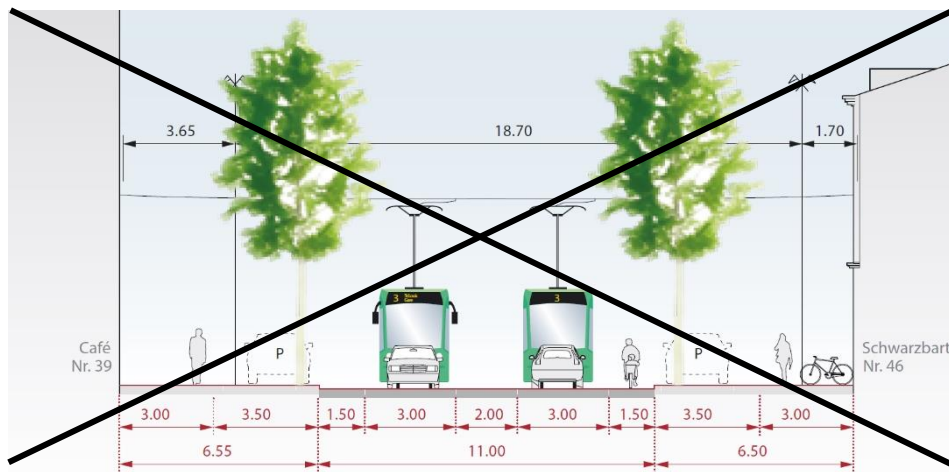
Knoten Baslerstrasse / Bären Projekt (TBA Stand August 2022)



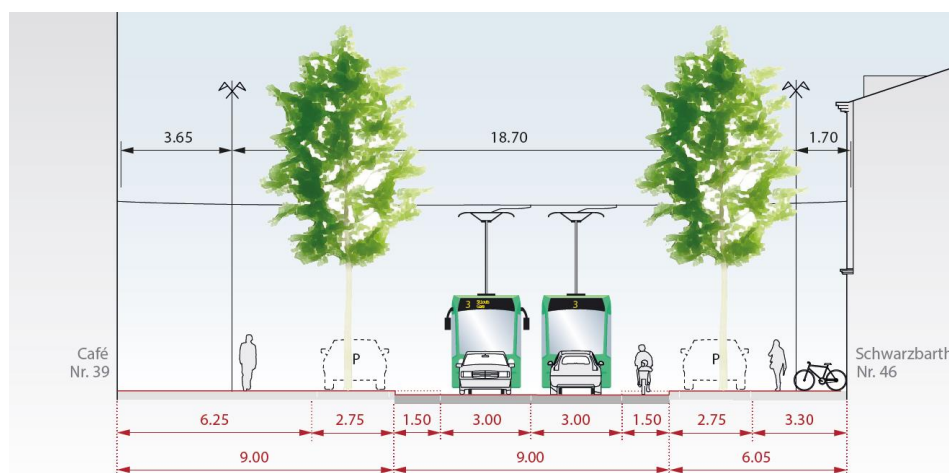
Knoten Baslerstrasse / Bären (Vorschlag IG Ortsdurchfahrt Birsfelden)

# Schlanker Strassenraum – ohne Mittelstreifen: Hauptstrasse Abschnitt Zentrum

Die Achse der Hauptstrasse, zwischen „Kreuzung Bären“ und „Kreuzung Schulstrasse“, ist mindestens 1.50 Meter gegenüber dem vorliegenden Projekt Richtung Birs zu verschieben. Die engen Platzverhältnisse auf der Nordseite der Hauptstrasse können damit entlastet werden. Eine Reduktion der Fahrbahnbreite auf 9 Meter inklusiv Velostreifen genügt. Entaignungen und Trottoirabkröpfungen sind so nicht nötig. Die Kreuzungen sind als Minikreiseln mit einem Ausendurchmesser von 16 Metern bis maximal 18 Metern und einem ebenerdigen, einfachen Innenkreis zu realisieren. Generell ist innerhalb der Fahrbahn auf Mehrzweckstreifen, erhöhte Verkehrsleitelemente und Fussgängerinseln zu verzichten.



Querschnitt Hauptstrasse Abschnitt Mitte (TBA August 2022)



Querschnitt Hauptstrasse Abschnitt Mitte (Vorschlag IG Ortsdurchfahrt Birsfelden)

## Details Querschnittbreiten Abschnitt Mitte (von Nordost nach Südwest Hauptstrasse 39 - 46)

Situation heute:	Privat/Trottoir 4.75 m; Grün/PP 2.55 m; Fahrbahn 11.50 m; Grün 1.75 m; Trottoir/Privat 3.50 m
Projekt TBA:	Privat/Trottoir 3.80 m; Grün/PP 2.75 m; Fahrbahn 11.00 m; Grün 2.75 m; Trottoir/Privat 3.75 m
Projekt TBA aktuell:	Privat/Trottoir <b>3.00 m</b> ; Grün/PP 3.50 m; Fahrbahn 11.00 m; Grün 3.50 m; Trottoir/Privat <b>3.00 m</b>
Vorschlag IG:	Privat/Trottoir 6.25 m; Grün/PP 2.75 m; Fahrbahn <b>9.00 m</b> ; Grün 2.75 m; Trottoir/Privat 3.30 m

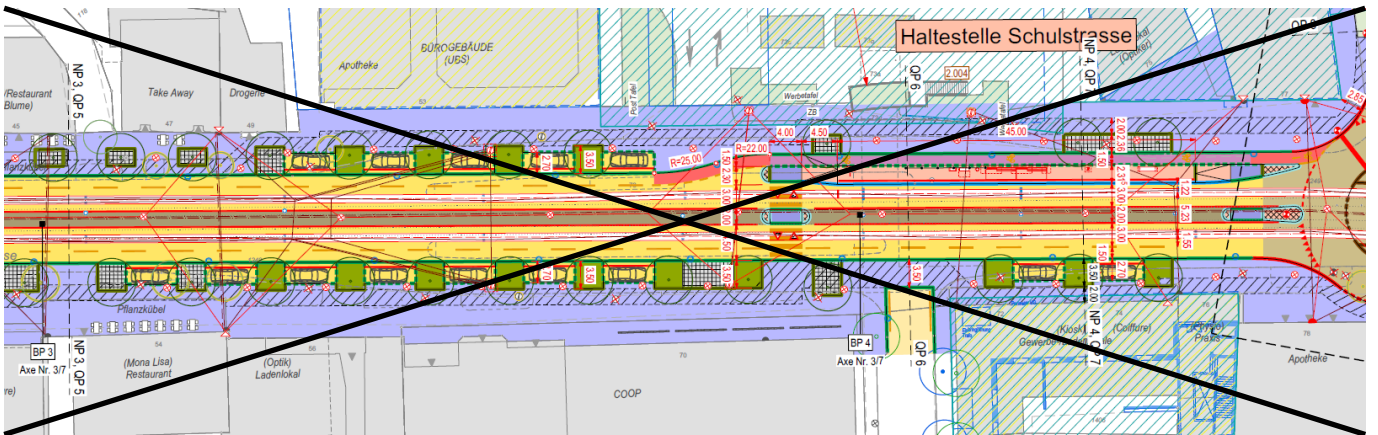
Die Planaktualisierung durch den Kanton bedeutet eine weitere zusätzliche Verschlechterung. Auf der Nordostseite wird der Fussgängerbereich gegenüber heute von 4.75 Metern auf 3.00 Meter, im Südwestbereich von 3.50 Meter ebenfalls an der engsten Stelle auf 3.00 Meter verschmälert.

Eine starke Bepflanzung mit Bäumen, welche über ein Wachstumspotential mit Höhen bis 20 Metern und Durchmessern bis 8 Metern verfügen, ist für das Klima und gegen übermässige Erhitzung des Strassenraumes essentiell. Der Abstand zwischen den Bäumen sollte 8 Meter (Max 14 Meter) nicht überschreiten. Wir erwarten dazu detaillierte Angaben.

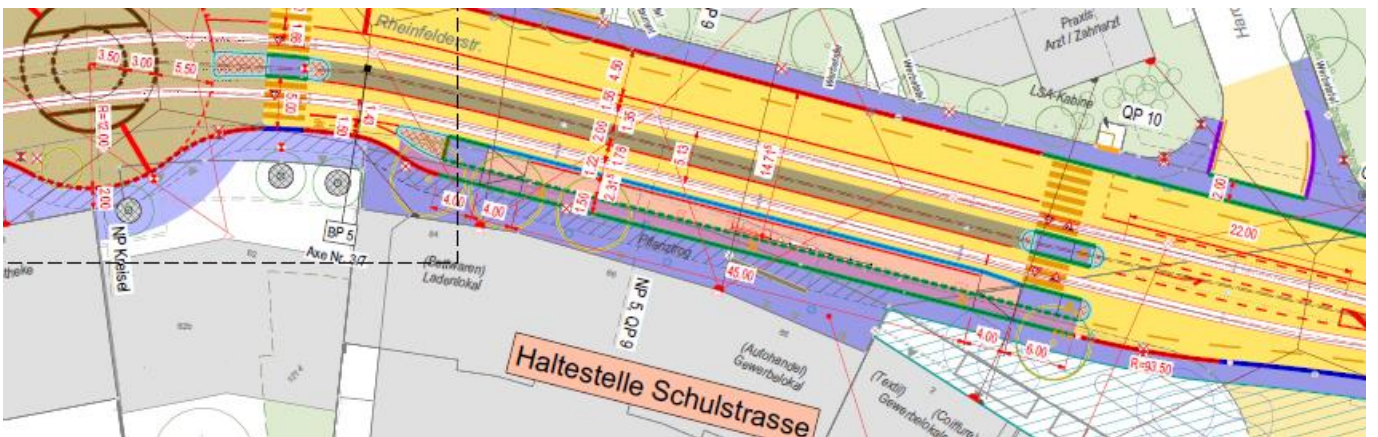
Ebenfalls sollten die Bäume entlang der Rheinfelderstrasse / Lerchengarten erhalten bleiben. Ein Kombination Trottoir / Velofahrbahn (Gesamtbreite 3.50 m) wäre hier zum Erhalt der Bäume die sinnvollste Lösung. Auf beiden Strassenseiten realisiert, konnte sogar auf Landenteignungen verzichtet werden.

# Keine gespreizten Tram-Haltestellen: KAP-Haltestelle «Birsfelden Zentrum»

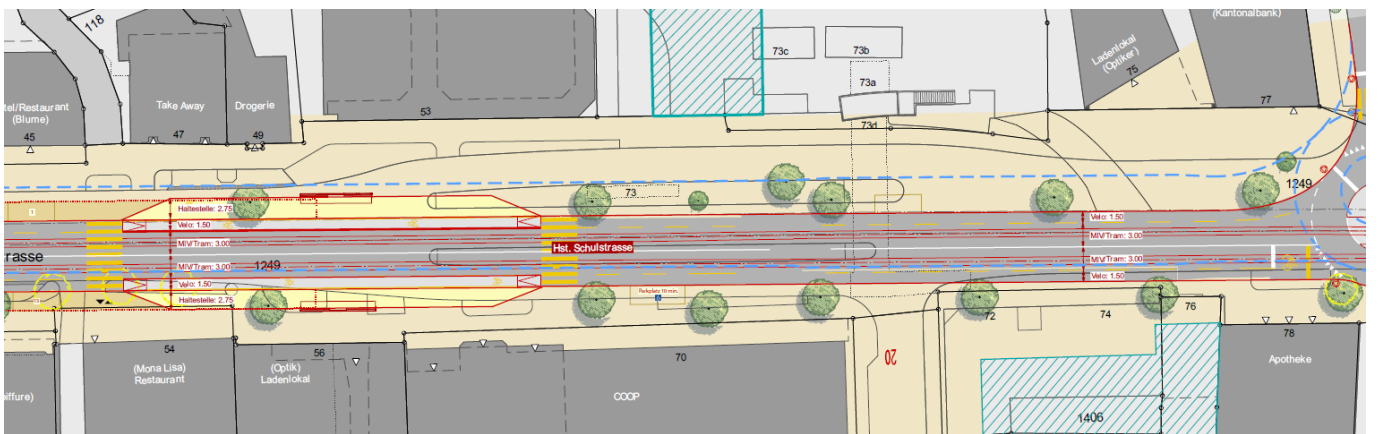
Auf gespreizte Kap-Haltestellen ist unbedingt zu verzichten. Einander gegenüberliegende Haltestellen sind unbedingt vorzuziehen. Die projektierte Verschiebung der Haltestelle «Schulstrasse» stadtauswärts Richtung Theater Roxy macht keinen Sinn. Allenfalls sind die Haltestellen «Bären» und «Schulstrasse» zu einer zentralen Haltestelle zusammen zu legen. Der Standort kann dabei etwas in Fahrrichtung Basel verschoben werden. Damit wird die Lage zentraler und die Haltestelle kann neu als «Birsfelden Zentrum» oder «Birsfelden Dorf» benannt werden. Im Bereich der KAP-Haltestelle soll der Velostreifen überlagernd zur Haltestelle geführt werden. Damit reduziert sich die Fahrbahnbreite auf 6 Meter. Somit ist eine Fussgängerinsel nicht mehr notwendig.



Gespreizte Tramhaltestelle «Schulstrasse» Fahrrichtung Basel (TBA Stand August 2022),



Gespreizte Tramhaltestelle «Schulstrasse» Fahrrichtung Basel (TBA Stand August 2022),



Tramhaltestelle neu «Birsfelden Zentrum» und Auflösung Tramhaltestelle «Bären» (Vorschlag IG Ortsdurchfahrt Birsfelden)

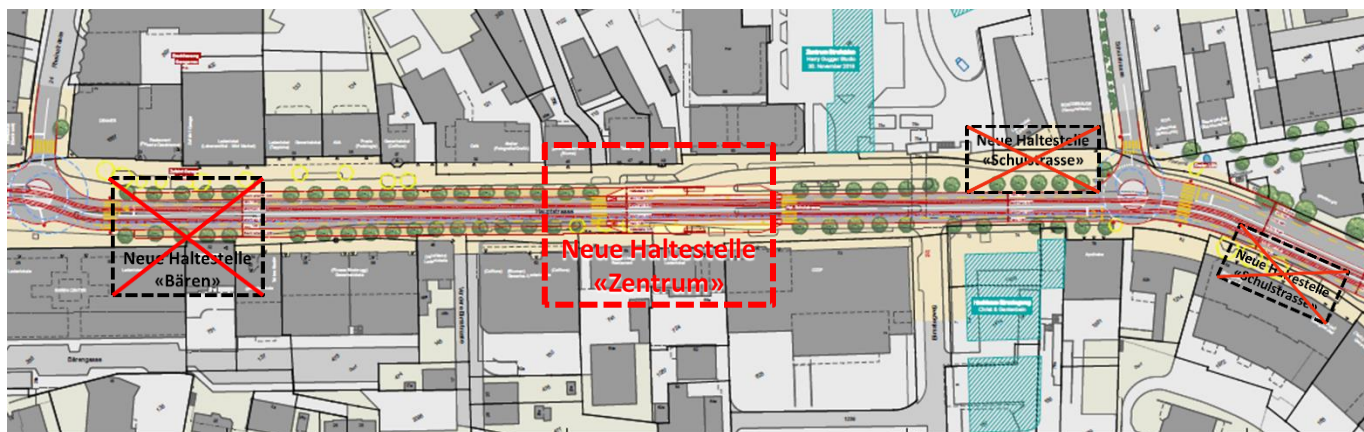
## Verkehrsreduktion und Tempo 30 km/h

Heute rollt der Verkehr stadteinwärts die Hälfte der Zeit nur im Schrittempo. Bereits ab der Gemeindegrenze beim Burenweg können nur in verkehrsarmen Zeiten Geschwindigkeiten von 50 km/h gefahren werden. Im Zentrum ist mit den verschiedenen Fussgängerquerungen und Verengungen kaum mehr als Tempo 30 km/h möglich.

Stadtauswärts fahren ab Kreuzung Birseckstrasse heute viele oft zu schnell. Insbesondere zwischen Salinenstrasse und Burenweg führt dies zu gefährlichen Situationen. Die Kinder des Schulhauses Scheuerrain müssen hier die Strasse überqueren. Lastwagen im Güterumschlag lösen häufig gefährliche Überholmanöver direkt vor Ampel und Fussgängerstreifen aus. Tempo 30 km/h auch stadtauswärts ist wünschenswert und absolut gerechtfertigt.

Mit der neuen der Ortsdurchfahrt Birsfelden sollen Tram und MIV stadtauswärts die Fahrbahn teilen. Stadteinwärts sollen Tram und Auto getrennte Spuren haben. Mit entsprechenden Signalanlagen bereits ab Dorfeingang scheinen uns diese Lösungen machbar und sinnvoll. Die Planung von Abständen zu Lichtsignalanlagen, Kreuzungen, Einspurstrecken, Kurvenradien, Strassenbreiten, Verkehrsleitelemente, usw. sind aber klar auf Tempo 30 km/h auszulegen. Dadurch können die begrenzten Platzverhältnisse maximal ausgenutzt und die grösstmöglichen Freiflächen für Fussgänger geschaffen werden. Damit werden auch die Schutzinseln bei den Fussgängerstreifen nicht mehr notwendig.

Im Bereich der Rheinfelderstrasse zwischen Anschluss Birseckstrasse und Haltestelle Salinenstrasse ist eine Kombination von Velostreifen und Trottoir von Vorteil. Die Trottoirs werden in diesem Bereich wenig genutzt, daher sollte eine kombinierte Breite von 3.00 Meter ausreichend sein. Mit dem auf Trottoirniveau angehobenen Velostreifen erhöht sich auch die Sicherheit der Velofahrer, vor allem gegenüber den Lastwagen. Gleichzeitig sind damit im Bereich Rheinfelderstrasse keine Enteignungen mehr notwendig.



Zentrumsabschnitt Hauptstrasse mit zentraler Tramhaltestelle „Birsfelden Zentrum“ (Vorschlag IG Ortsdurchfahrt Birsfelden)



Ortsdurchfahrt Birsfelden Tempo 30 km/h