

Bericht der Petitionskommission an den Landrat

betreffend Petition für eine siedlungsverträgliche Sanierung der Ortsdurchfahrt Birsfelden
 2022/428

vom 22. November 2022

Das Wichtigste in Kürze	
Inhalt der Vorlage	<p>Die von der Interessengemeinschaft Ortsdurchfahrt Birsfelden eingereichte Petition mit 206 Unterschriften verlangt, die bisherige Planung zur Sanierung der Ortsdurchfahrt Birsfelden zu stoppen und die Ausgestaltung des Projekts im Hinblick auf fünf Hauptanliegen (Grünfläche statt Steilrampen-Kreuzungen, keine unnötigen Landenteignungen, Kreisel nur so gross wie nötig, keine gespreizten Tramhaltestellen, Tempo 30 km/h) zu optimieren.</p> <p>Siehe dazu auch den beiliegenden Petitionstext inklusive weitere Beilagen.</p>
Beratung Kommission	<p>Die Petitionskommission befasste sich intensiv mit den umfangreichen Unterlagen seitens der Petentinnen und Petenten sowie mit denjenigen der fachlich zuständigen Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD). Da dem Landrat zurzeit keine entsprechende Vorlage vorliegt und er sich auch in Zukunft nicht mit den technischen Details des Projekts befassen wird, besteht für diesen keine Möglichkeit, sich inhaltlich einzubringen. Mangels Zuständigkeit des Landrats wurde daher beschlossen, die Petition an den Regierungsrat weiterzuleiten.</p> <p>Für Details wird auf das Kapitel Kommissionsberatung verwiesen.</p>
Antrag an den Landrat	<p>Die Petitionskommission beantragt dem Landrat mit 7:0 Stimmen und ohne Enthaltungen, die vorliegende Petition zuständigkeitshalber an den Regierungsrat weiterzuleiten.</p>

1. Ausgangslage

Die Petition der Interessengemeinschaft (IG) Ortsdurchfahrt Birsfelden für eine siedlungsverträgliche Sanierung der Ortsdurchfahrt Birsfelden mit 206 Unterschriften wurde am 18. August 2022 durch die Geschäftsleitung des Landrats zur Vorberatung an die Petitionskommission überwiesen. Die Unterzeichnerinnen und Unterzeichner erachten das Projekt zur Sanierung der Ortsdurchfahrt Birsfelden als grundsätzlich überdimensioniert und bringen verschiedene Optimierungsvorschläge vor.

Unter anderem sei der geplante Neuanschluss der Birseckstrasse an die Rheinfelderstrasse zu steil und könnte weiter nördlich einfacher und städtebaulich sinnvoller realisiert werden. So ergäbe sich mehr Freifläche vor dem Theater ROXY, die mit klimatisch wertvollen Bäumen bepflanz werden könnte. Weiter sei eine zusätzliche Erschliessungsgasse bei der Haltestelle Salinenstrasse geplant. Diese sei überdimensioniert, eine Strassenbreite von 15 bis 16 Metern reiche aus, um den Sicherheitsansprüchen sämtlicher Verkehrsteilnehmenden gerecht zu werden. Auch die vom ASTRA vorgeschriebenen Anforderungen bezüglich Befahrbarkeit der Strecke durch Sonder- und Schwertransporte wären gewährleistet. Gleichzeitig könnten unnötige Enteignungen vermieden werden. Um die räumliche Einheit im Dorfzentrum nicht zu zerstören, seien die geplanten Kreisel auf ein Minimum zu reduzieren (maximaler Durchmesser von 16 bis 18 Metern). Auch seien die Tramhaltestellen in beiden Fahrtrichtungen einander gegenüberliegend anzuordnen, auf gespreizte Haltestellen sei zu verzichten. Die Petentinnen und Petenten schlagen zudem vor, die beiden Haltestellen Schulstrasse und Bären im Dorfzentrum zu einer Haltestelle zusammenzufassen. Schliesslich soll auf der gesamten Rheinfelderstrasse und Hauptstrasse Tempo 30 eingeführt werden.

Für Details wird auf den beiliegenden Petitionstext inklusive weitere Beilagen verwiesen.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Petition wurde an der Kommissionssitzung vom 25. Oktober 2022 im Beisein des juristischen Beraters der Petitionskommission, Peter Guggisberg, Leiter Rechtsetzung SID, beraten. Als Vertretung der Petentinnen und Petenten aus Birsfelden wurden Christoph Rudin, Roland Schacher und Nicolas Zeuggin angehört. Seitens der Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD) äusserten sich vom Tiefbauamt der stellvertretende Kantonsingenieur Urs Roth sowie der stellvertretende Leiter Geschäftsbereich Verkehrsinfrastruktur, Axel Mühlemann, zum Petitionsanliegen.

2.2. Eintreten

Eintreten auf die Petition war unbestritten.

2.3. Detailberatung

2.3.1 Schriftliche Stellungnahme der Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD)

Der Vorsteher der BUD, Regierungsrat Isaac Reber, äussert sich in seiner ausführlichen Stellungnahme vom 29. September 2022 zuhanden der Petitionskommission zusammengefasst und sinn-gemäss wie folgt: Bei der Hauptstrasse bzw. Rheinfelderstrasse in Birsfelden handle es sich um eine kantonale Hauptverkehrsstrasse Nr. 3/7 (Eidg. Durchgangsstrassenverordnung) und um eine Versorgungsrouten Typ 1, auf der zudem eine kantonale Radroute verläuft und die vom Tram Nr. 3 befahren wird. Ab 2024 müssen die Tramgleise der Linie 3 in Birsfelden saniert werden und auch die Strasse selbst weist Erneuerungsbedarf auf. Mit dem anstehenden Sanierungsbedarf werde die Chance genutzt, die betrieblichen Belange zu optimieren und gestalterisch eine Aufwertung der Ortsdurchfahrt zu erreichen. Aus diesem Grund wurde in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Birsfelden, mit Anwohnerinnen und Anwohnern sowie mit Personen aus dem Gewerbe partizipativ ein

Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet. Am 22. August 2019 fand eine Bevölkerungsinformation statt, anschliessend wurde das einmonatige Mitwirkungsverfahren gestartet. Sämtliche Eingaben seien geprüft und soweit möglich und sinnvoll in das Projekt aufgenommen worden, alle Beteiligten erhielten schriftliche Stellungnahmen zu ihren Anliegen. Dem Projektierungskredit für das Vor- und Bauprojekt sowie für das Betriebs- und Gestaltungskonzept per se stimmte der Landrat im Rahmen der Vorlage 2020/149 im Mai 2020 mit 83:1 Stimmen zu. Das Tiefbauamt (TBA) wurde in der Folge beauftragt, die weitere Projektierung gemäss Landratsbeschluss voranzutreiben.

Das TBA arbeitete auf der Basis des vom Landrat genehmigten Betriebs- und Gestaltungskonzepts und in Abstimmung mit den kantonalen und kommunalen Stellen, der BVB und mit Fachverbänden ein Bauprojekt aus. Daraufhin stellten Vertreter der IG Ortsdurchfahrt Birsfelden am 13. Mai 2022 dem TBA ihre «Optimierungsvorschläge für eine siedlungsverträgliche Sanierung der Ortsdurchfahrt Birsfelden» vor. Das Tiefbauamt erläuterte seine Haltung dazu im Beisein von Vertretungen der Gemeinde Birsfelden sowie der IG Ortsdurchfahrt Birsfelden. Daraufhin reichte die IG die vorliegende Petition ein.

In der Stellungnahme der BUD wird sodann dargelegt, aus welchen technischen, sicherheitsrelevanten und von Gesetzen und Vorschriften bestimmten Gründen man auf den Grossteil der Optimierungsvorschläge nicht eingehen könne. Einzig der Einführung von Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt Birsfelden steht das TBA grundsätzlich positiv gegenüber. Dazu liegt inzwischen ein Gesuch der Gemeinde Birsfelden vor. Die Sicherheitsdirektion trete auf solche Gesuche ein, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- Auf den angrenzenden Gemeindestrassen besteht bereits eine Tempo 30-Zone oder eine solche ist verbindlich vorgesehen.
- Es besteht ein Gemeinderatsbeschluss mit Begründung für die abweichende Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.
- Es erfolgt eine regionale Abstimmung (soweit möglich und nötig).

Die Federführung zur Erstellung des erforderlichen Gutachtens liegt bei der BUD als Strassenbetreiberin in Zusammenarbeit mit der SID.

Im inzwischen vorliegenden Gutachten wird festgestellt, dass Tempo 30 grundsätzlich empfohlen werden könne. Für eine abschliessende Beurteilung seien aber auch die Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr im Detail zu prüfen. Für die Einführung von Tempo 30 müssen grundsätzlich keine Anpassungen des Bauprojekts vorgenommen werden.

Abschliessend zeigt der Vorsteher der BUD in seinem Schreiben die Chancen des Bauprojekts gegenüber der IST-Situation auf. Das Projekt ermöglicht eine Erneuerung und Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, stabilere ÖV-Verbindungen durch Eigentrassee und Trambevorzugung, Lärmschutz durch lärmindernden Belag und neue Traminfrastruktur, die Gewährleistung der Durchleitfunktion der Haupt-/Rheinfelderstrasse mit Beibehaltung der heutigen Verkehrsmenge, zusätzliches Queren im Zentrumsbereich dank Mehrzweckstreifen, erhöhte Verkehrssicherheit, Verbesserung der Aufenthaltsqualität, besseres Klima durch neue Bepflanzungen, behindertengerechte und damit gesetzeskonforme Haltestellen, eine Aufwertung des Ortsbildes, etc.

Folgende Schritte sind nun vorgesehen:

- Verwaltungsinterne Vernehmlassung des Projekts
- Externe Vernehmlassung, u. a. auch bei der Gemeinde Birsfelden
- Information über das Projekt an einer Öffentlichkeitsveranstaltung
- Planaufgabe im Rahmen des kantonalen Nutzungsplanes mit der Möglichkeit, Einsprache zu erheben

Dem Landrat werde im Laufe des Jahrs 2023 eine Vorlage zur Ausgabenbewilligung für die Projektrealisierung unterbreitet.

2.3.2 *Anhörung einer Delegation der Petentinnen und Petenten*

Im Rahmen der Anhörung legten die drei Vertreter der IG Ortsdurchfahrt Birsfelden der Petitionskommission noch einmal ihre Argumente dar, weshalb das Bauprojekt zum jetzigen Zeitpunkt gestoppt und unter Berücksichtigung ihrer Optimierungsvorschläge angepasst werden sollte. Bemängelt wurde insbesondere auch, dass die bisherige Mitwirkung interessierter Kreise am Projekt nur marginal berücksichtigt worden sei und dass ein Mitwirkungsbericht nicht vorliege. Seit dem Jahr 2019 habe sich das Projekt massiv verändert, jedoch sei keine weitere Mitwirkung der Bevölkerung vorgesehen.

Die nun anstehende Sanierung der Ortsdurchfahrt Birsfelden wird von den Petentinnen und Petenten grundsätzlich begrüsst, es gehe ihnen nicht darum, diese unnötig zu verzögern. Das Projekt bedeute aber für die bereits durch verschiedene Allgemeinlasten (Hafenstruktur, Verkehr, Recycling-Betriebe) belastete Gemeinde Birsfelden, dass ein Ausbau der Verkehrsflächen zulasten Mensch und Lebensqualität erfolge und dass die Interessen von Verkehrstechnikern denjenigen von Stadtplanern vorangestellt werden. Aus diesem Grund beantrage man dem Landrat, das Projekt zur Überarbeitung zurückzuweisen, die Bevölkerung verstärkt einzubinden, die Mitarbeit von Architektinnen und Architekten sowie Stadtplanerinnen und Stadtplanern zu ermöglichen, ein neues Mitwirkungsverfahren durchzuführen, auf Enteignungen zu verzichten, die geplanten Kreisgrössen zu reduzieren, auf einen Mehrzweckstreifen und gespreizte Tramhaltestellen zu verzichten sowie den Anschluss Birseckstrasse neu zu planen.

2.3.3 *Anhörung einer Vertretung der Bau- und Umweltschutzdirektion, Tiefbauamt (TBA)*

Die beiden Vertreter des Tiefbauamts gingen anhand einer Präsentation vertieft auf die Auslöser und Randbedingungen des diskutierten Projekts ein, ebenso auf den bisherigen Projektablauf und den Projektstand, auf die einzelnen Optimierungsvorschläge der IG Ortsdurchfahrt Birsfelden, auf die Chancen des Bauprojekts gegenüber der IST-Situation und auf den weiteren Ablauf. Diese Ausführungen entsprachen der bereits in der schriftlichen Stellungnahme der BUD detailliert dargelegten Haltung. Nach Meinung der Verantwortlichen gab und gibt es verschiedene Möglichkeiten für interessierte Kreise, ihre Anliegen einzubringen, auch wenn diese gemäss den Ausführungen nicht alle berücksichtigt werden konnten. Auf sämtliche Eingaben im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens erfolgte eine schriftliche Antwort.

2.4. **Würdigung durch die Petitionskommission**

In der Petitionskommission wurde intensiv über die Möglichkeiten des Landrats diskutiert, sich in die Ausgestaltung des Bauprojekts einzubringen. Weil das Geschäft allerdings nicht beim Landrat liegt und dieser sich auch künftig nicht mehr mit den technischen Details befassen wird, waren sich die Kommissionsmitglieder darüber einig, dass man die Petition nicht als Postulat an den Regierungsrat überweisen wolle. Ausserdem würde ein Prüfen und Berichten durch den Regierungsrat letztlich zum gleichen Ergebnis führen, wie es mit der ausführlichen schriftlichen und mündlichen Stellungnahme der Bau- und Umweltschutzdirektion sowohl den Petentinnen und Petenten als auch der Petitionskommission bereits vorliegt.

Allerdings gehen die Kommissionsmitglieder mit den Vertretern der IG Ortsdurchfahrt Birsfelden einig, dass das Mitwirkungsverfahren im Jahr 2019 nicht optimal durchgeführt worden sei, weil kein Mitwirkungsbericht mit sämtlichen Anliegen erstellt und den Interessierten zugänglich gemacht worden war. So erhielten diejenigen Personen, welche Anliegen einbrachten, trotz schriftlichen Antworten durch das TBA den Eindruck, ihre Interessen seien nicht ausreichend geprüft worden. Es wurde daher in der Kommission vorgeschlagen, dass der Regierungsrat in seiner Ausführungskreditvorlage an den Landrat auf gewisse Aspekte aus dem Mitwirkungsverfahren und auch auf die Forderungen der IG Ortsdurchfahrt Birsfelden eingeht.

Mangels Zuständigkeit des Landrats für die Detailausgestaltung des Bauprojekts Sanierung Ortsdurchfahrt Birsfelden beschloss die Petitionskommission, die vorliegende Petition an den Regierungsrat weiterzuleiten.

3. Antrag an den Landrat

://: Die Mitglieder der Petitionskommission beantragen dem Landrat mit 7:0 Stimmen und ohne Enthaltungen, die Petition für eine siedlungsverträgliche Sanierung der Ortsdurchfahrt Birsfelden zuständigkeitshalber an den Regierungsrat weiterzuleiten.

22.11.2022 / ama

Petitionskommission

Heinz Lerf, Präsident

Beilagen

- Petitionstext mit 5 Beilagen
- Begleitschreiben zur Petition

PETITION FÜR EINE SIEDLUNGSVERTRÄGLICHE SANIERUNG DER ORTSDURCHFABRT BIRSFELDEN

Die Unterzeichnenden fordern die bisherige Planung der Sanierung der Ortsdurchfahrt Birsfelden zu stoppen und die Verwaltung zu beauftragen die Planungen wie folgt zu optimieren:

- Grünfläche statt Steilrampen-Kreuzungen** ⇒ für mehr Grünflächen und Lebensqualität

Der Anschluss der Birseck- an die Rheinfelderstrasse ist zu steil und zerschneidet das städtebauliche Raumgefüge. Die neue Kreuzung kann weiter nördlich einfacher und besser realisiert werden. Die vor dem Theater Roxy entstehende Freifläche bildet einen klimatisch wertvollen Park mit Bäumen. (Beilage 1)
- Keine unnötigen Landenteignungen** ⇒ für anwohnerverträgliche, schlanke Lösungen

15-16 Meter Strassenbreite reichen. Die zusätzliche Erschliessungsgasse bei der Haltestelle Salinenstrasse ist unnötig. Eine erhöhte Fahrbahn, analog BLT-Haltestelle „Reinach Dorf“, ist mit der bestehenden Lichtsignalanlage kombinierbar. Die Strasse wird dadurch drei Meter weniger breit. (Beilage 2)
- Kreisel nur so gross wie nötig** ⇒ für eine Ortsdurchfahrt, die uns allen nützt

Kreisel gehören nicht ins Dorfzentrum, sie zerstören die räumliche Einheit und diskriminieren Fussgänger/-innen. Minikreisel anstelle von Kreuzungen können innerorts angedacht werden. Die beiden auf der Hauptstrasse vorgesehenen Kreisel sind auf einen maximalen Durchmesser von 16-18 Meter (Minikreisel) zu reduzieren. (Beilage 3)
- Keine gespreizten Tramhaltestellen** ⇒ für ein nutzergerechtes Zentrum

Die Tram-Haltestellen sind in den beiden Fahrrichtungen einander gegenüberliegend anzuordnen. Mit einer leichten Standortverschiebung der Haltestelle «Schulstrasse» stadteinwärts könnte auf eine zweite Haltestelle im Dorf verzichtet werden. Die Fahrbahn im Zentrumsabschnitt ist weitmöglichst zur Birsseite hin zu verschieben. (Beilage 4)
- Tempo 30 km/h** ⇒ für einen flüssigen Verkehr auch in Stosszeiten

auf der gesamten Rheinfelderstrasse und Hauptstrasse, ab Gemeindegrenze Burenweg bis Stadtgrenze Birsbrücke. Sollte die Leistungsfähigkeit der Ortsdurchfahrt überschritten werden, sind geeignete Massnahmen wie Tropfensysteme und Ähnliches an den Dorfeingängen vorzusehen. (Beilage 5)

Die Unterzeichnenden fordern die oben genannten Punkte in der Planung umzusetzen.

Name, Vorname	Adresse, Wohnort	e-Mail	Unterschrift

Unterschriftsbögen bitte zurücksenden an:

IG Ortsdurchfahrt Birsfelden c/o Nicolas Zeuggin, Rheinfelderstrasse 33, 41 27 Birsfelden

Mitglieder Komitee: Francisco & Maja Hernandez, Carlo & Doris Hummel, Patrik Lammer, Marianne Riggerbach, Christoph Rudin, Roland Schacher, Nicolas Zeuggin und Weitere

Petition Siedlungsverträgliche Sanierung Ortsdurchfahrt Birsfelden

Sehr geehrte Frau Landratspräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren Landräte

Juni 2022

Wir begrüssen die Sanierung und Neugestaltung der Ortsdurchfahrt Birsfelden. Die Überlagerung verschiedener Verkehrsträger im Dorfzentrum wird sich positiv auf die Lebensqualität in Birsfelden auswirken. Die Verkehrsstaus können damit zwar nicht gelöst werden, dennoch ist dies ein mutiger Kompromiss zugunsten des Dorfes. Die Umsetzung der kantonalen Veloroute ist dringend notwendig. Vielleicht hätte hier eine grossräumig andere Streckenführung (z.B. Hardwald -Sternenfeld - Rhein) und Entkoppelung von der Hauptstrasse einen zusätzlichen Mehrwert geschaffen.

Es gibt jedoch diverse Punkte, welche uns Sorge bereiten. Leider stützt sich die Planung schwergewichtig auf verkehrstechnische Ziele und Rahmenbedingungen ab. Städtebauliche Aspekte werden dabei wenig bis überhaupt nicht berücksichtigt. Wir, eine Gruppe von besorgten Einwohnerinnen und Einwohnern, machen uns deswegen Sorgen.

Alle Dimensionierungen wie Trottoir- und Radwegbreiten, Fahrbahnbreiten und Mittelinseln, usw. richten sich auf Normvorgaben aus, basierend im Minimum auf den heutigen Verkehrsvolumina und Durchfahrtsgeschwindigkeiten von mehr als 40 km/h. Dies ist unnötig. Eine generelle Bemessungsgrundlage von 30 km/h ermöglicht eine freiere Gestaltung des Strassenraumes und erhöht die Sicherheit. Insbesondere die Grössen der im Ortszentrum geplanten beiden Kreisel sind mit dem städtebaulichen Gefüge im Ortszentrum nicht kompatibel. Diverse realisierte Beispiele zeigen, dass Minikreisel, mit Aussendurchmessern von weniger als 18 Metern auf Hauptverkehrsstrassen inklusiv Velo funktionieren. Eine temporeduzierende Wirkung ist nicht notwendig, da mit der gegebenen Verkehrsmenge eh kaum schnell gefahren werden kann. Es ist daher richtig, wenn alle Dimensionierungen auf Tempo 30 km/h ausgelegt werden. Aufbordungen, Verkehrsteilungselemente, Fussgängerinseln, usw. sind dann nicht mehr notwendig und sind unbedingt wegzulassen, resp. nur, soweit notwendig, auf der Fahrbahn aufzumalen.

Ein sowohl verkehrstechnisch, wie auch städtebaulich absolut unverständlicher Projektvorschlag betrifft den Anschluss von Birseck- und Muttenzerstrasse an die Rheinfelderstrasse. Sollte in diesem Vorschlag die Muttenzerstrasse nicht komplett abgeschottet werden, müsste die Strasse über eine Rampe mit 10% Steigung an die Kreuzung herangeführt werden. Städtebaulich würde mit der losgelösten Insel-Bauparzelle ein unattraktiver, trostloser Raum vor dem Theater Roxy entstehen. Hier und generell für das gesamte Projekt ist ein Beizug von Stadtplanungs-Experten unbedingt notwendig. Die konzeptionelle Federführung eines Projektes im urbanen und dörflichen Raum sollte in allen Fällen immer durch ein Fachgremium von Stadt- und Landschaftsplanern wahrgenommen werden. Ohne ein breites, interdisziplinäres Team kann die Komplexität eines solchen Projektes nicht gemeistert werden.

Mit der angeführten Kritik stellen wir die Neugestaltung der Ortsdurchfahrt Birsfelden nicht grundsätzlich infrage. Das Projekt weist viele gute Punkte auf, die wir begrüssen. Wir wollen auf vermeidbare Fehler hinweisen.

Wir bitten Sie das Projekt an die Verfasser zurückzuweisen, um obgenannte Punkte zu verbessern. Bevor das bereinigte Projekt die nächsten Genehmigungsschritte durchlaufen soll, muss die Birsfelder Bevölkerung unbedingt dazu Stellung nehmen können.

Wir danken Ihnen für die wohlwollende Prüfung unserer Petition.

Mit freundlichen Grüssen

IG Ortsdurchfahrt Birsfelden, c/o Nicolas Zeuggin, Rheinfelderstrasse 33, 41 27 Birsfelden

Kopie an: Regierungsrat Isaak Reber, TBA Drangu Sehu, ARP Thomas Waltert, diverse Mitglieder Landrat persönlich, Gemeinderat Birsfelden, BVB, Parteien Birsfelden

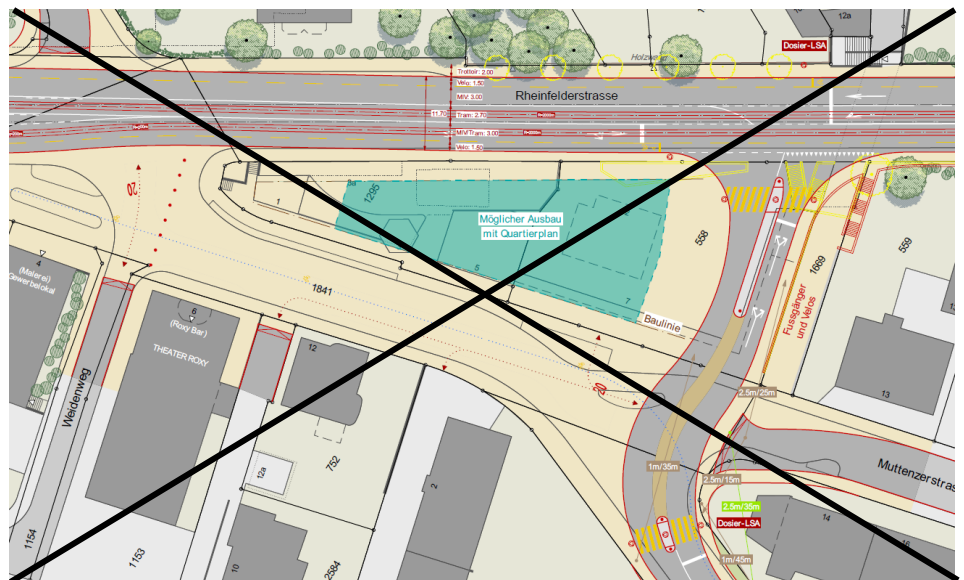
Grünflächen statt Steilrampen-Kreuzungen

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 heute)
Maximal bebaubare Restfläche (Baufeld) ca. 860 m², resp. 800 m² innerhalb Baulinie



Knoten Rheinfelderstrasse / Birseckstrasse Vorschlag IG Ortsdurchfahrt Birsfelden
Maximal bebaubare Restfläche (Baufeld) ca. 990 m²

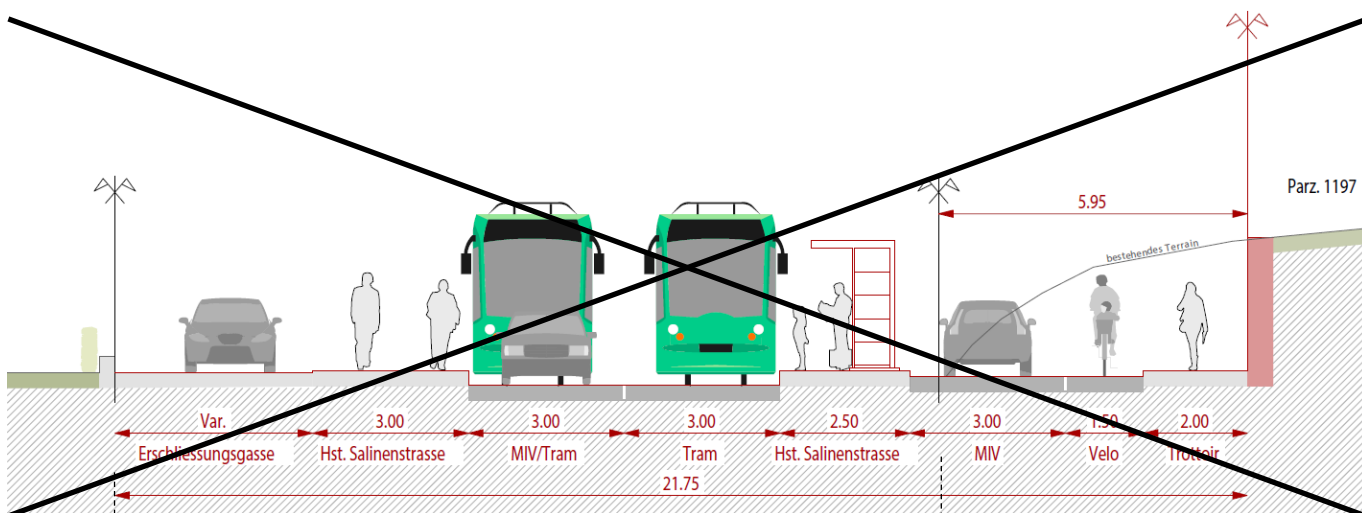
Keine unnötigen Landenteignungen

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.

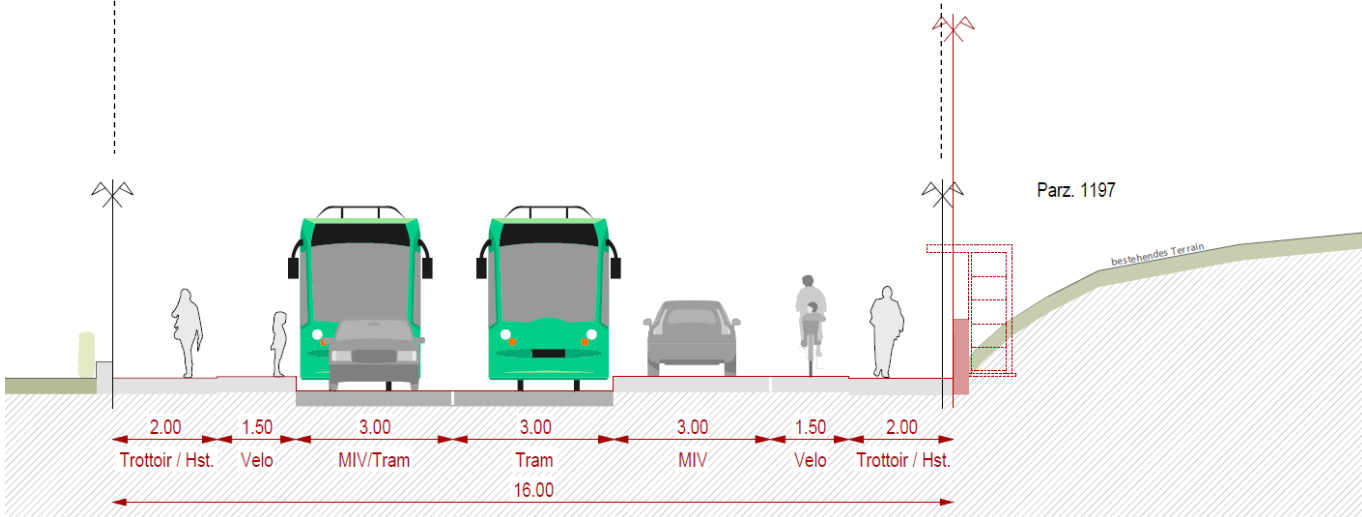
Stadtauswärts unterstützen wir den Vorschlag, dass der Velostreifen auf Haltestellen-Niveau angehoben wird (nur aussteigende Passagiere). Trottoir und Velostreifen können zusammengelegt und auf 2.75 bis 3.50 Meter Breite realisiert werden. Eine zusätzliche Erschliessungsgasse für die Liegenschaften Rheinfelderstrasse 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, Trampuren, 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.



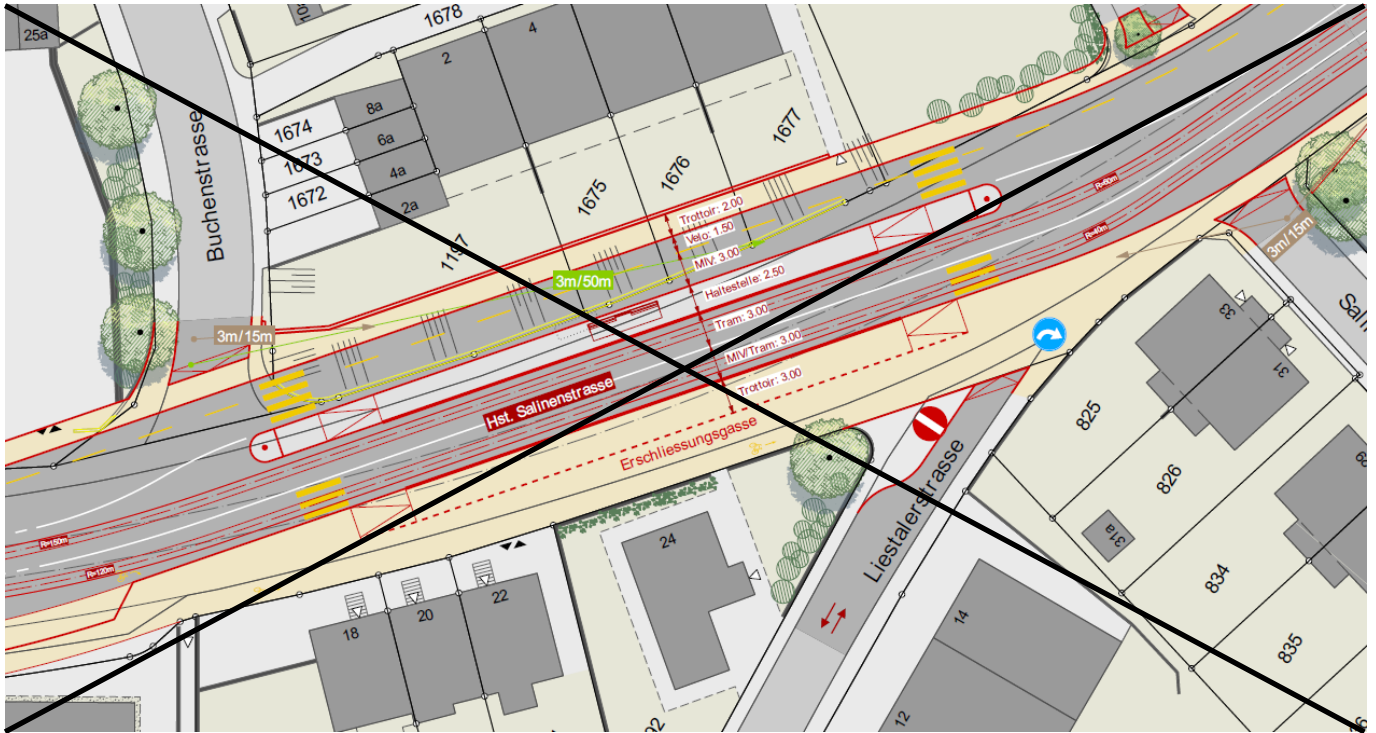
Querschnitt Haltestelle Salinenstrasse Projekt (TBA Stand heute)



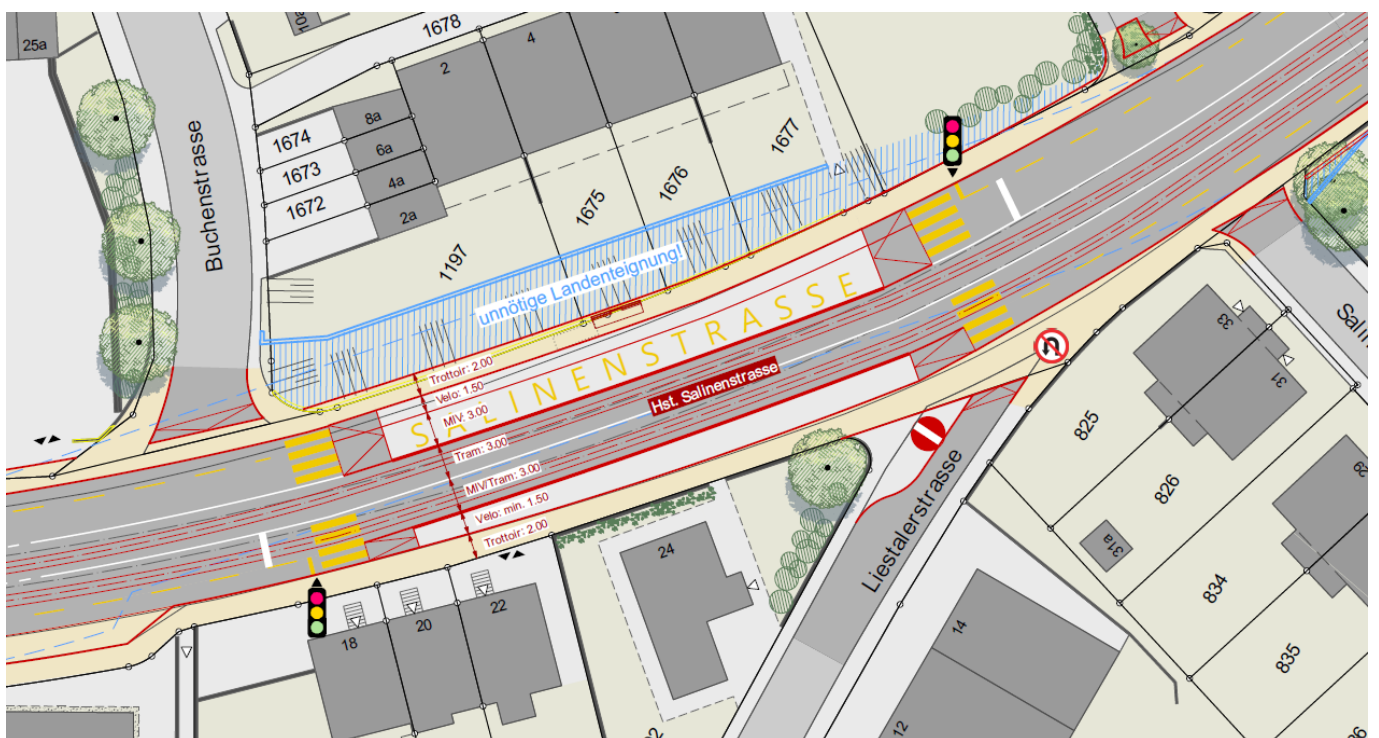
Querschnitt Haltestelle Salinenstrasse Vorschlag IG Ortsdurchfahrt Birsfelden

Keine unnötigen Landenteignungen

Im Bereich der Coop-Tankstelle sind mit reduzierten Trottoirbreiten, resp. kombinierten Trottoir-Velostreifen und einer Trampspur von 2.75 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 dass die angrenzenden Gartenmauern zurückversetzt werden müssen.



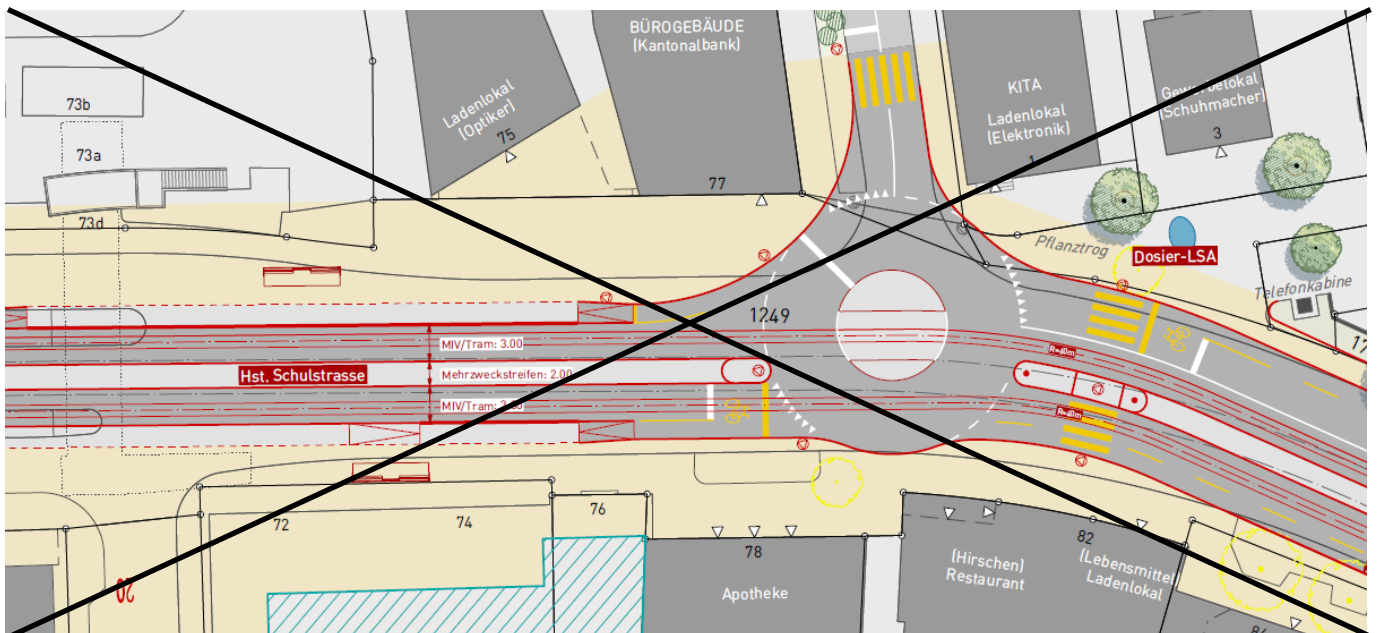
Haltestelle Salinenstrasse Projekt (TBA Stand heute)



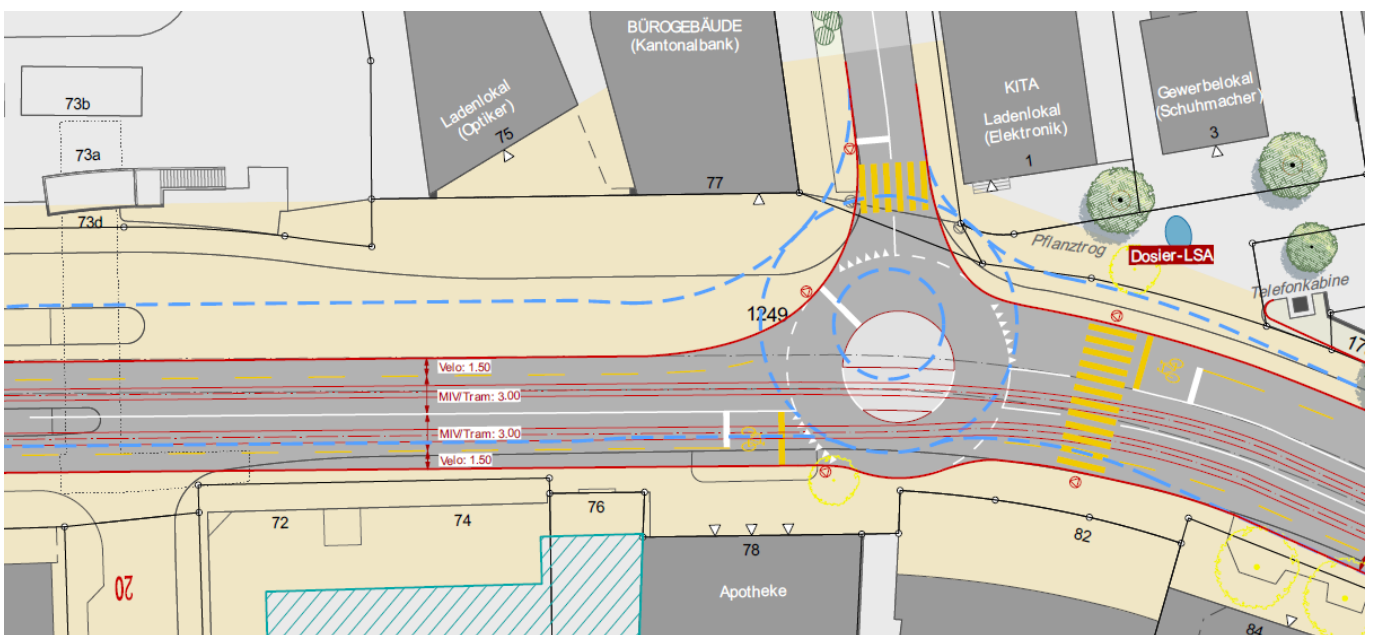
Haltestelle Salinenstrasse Vorschlag IG Ortsdurchfahrt Birsfelden

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. 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 Mehrzweckstreifen / Abbiegspur eingefügt werden. Auf Fahrbahninseln und erhöhte Leitelemente sollte unbedingt verzichtet werden. Der Velostreifen Richtung Birseckstrasse soll direkt entlang der Fahrbahn geführt werden und nicht Freifläche vor dem Theater Roxy zerschneiden.



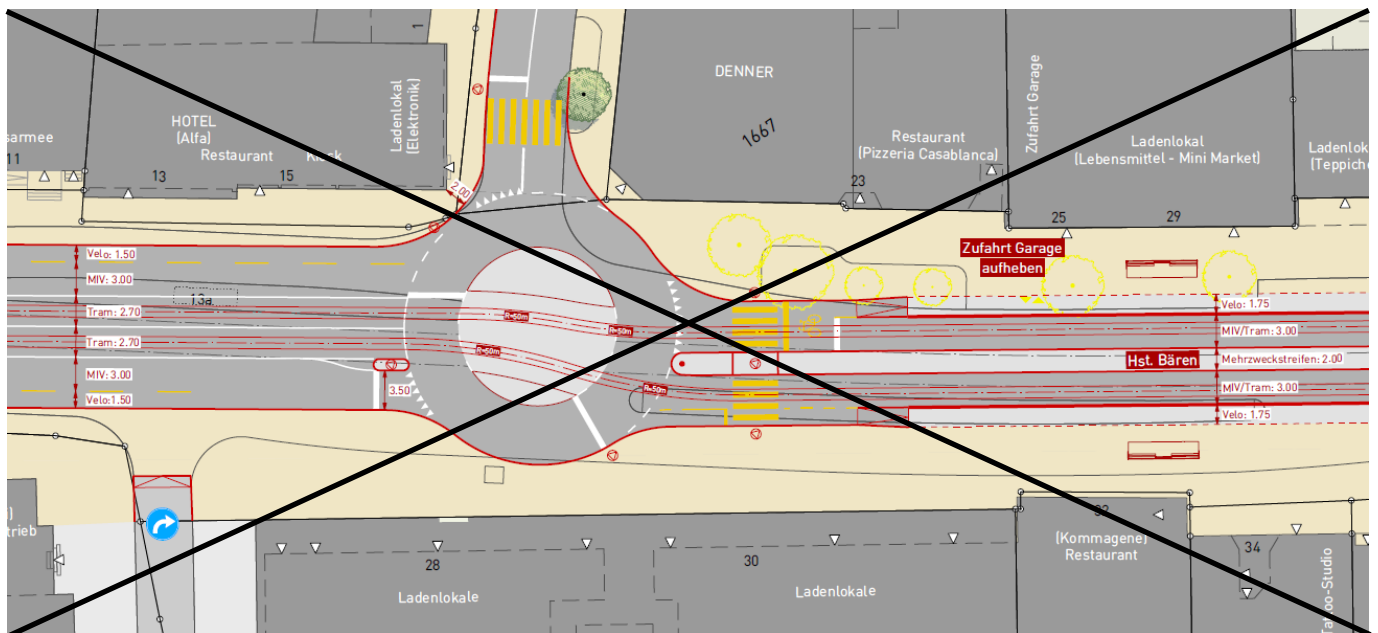
Knoten Schulstrasse / Gemeindeverwaltung Projekt (TBA Stand heute)



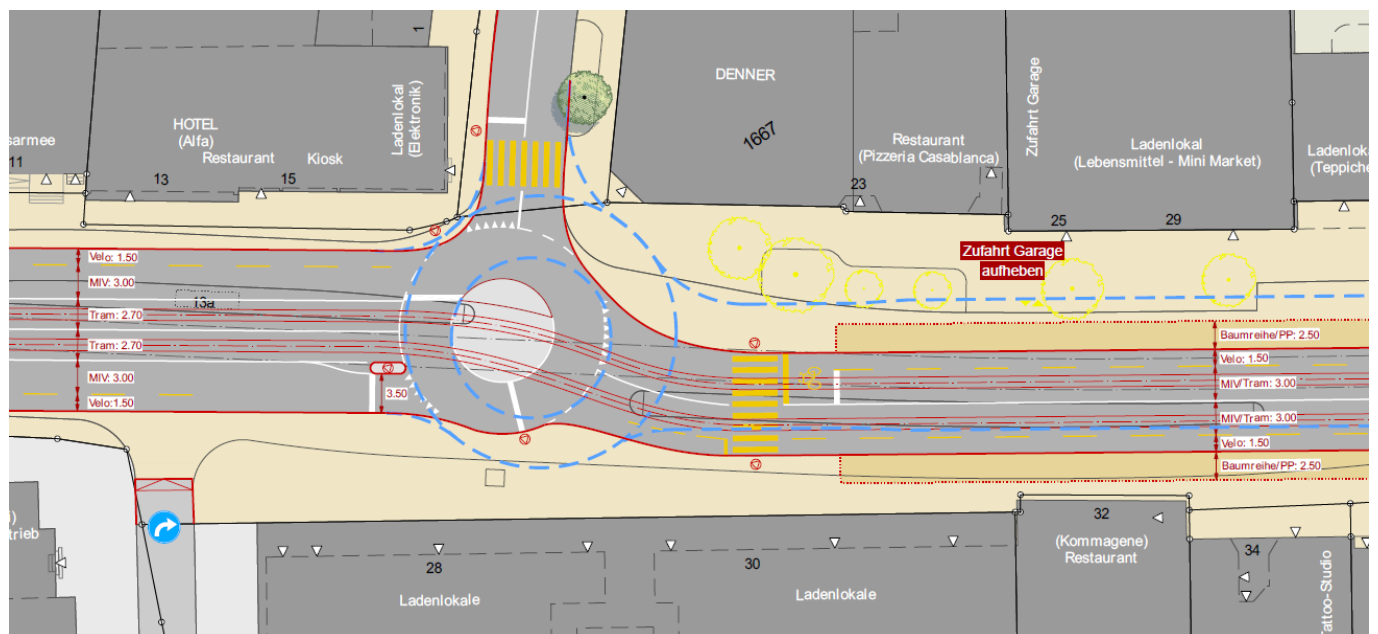
Knoten Schulstrasse / Gemeindeverwaltung Vorschlag IG Ortsdurchfahrt Birsfelden

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.



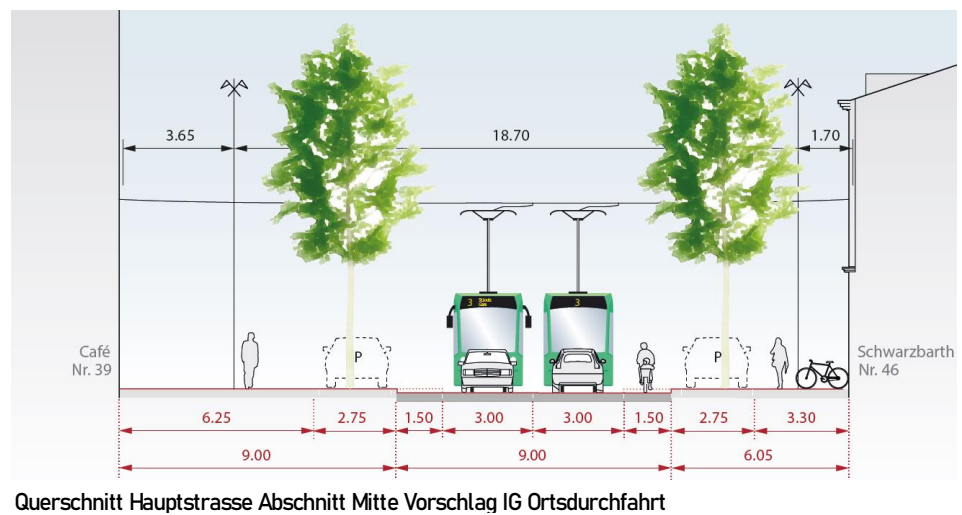
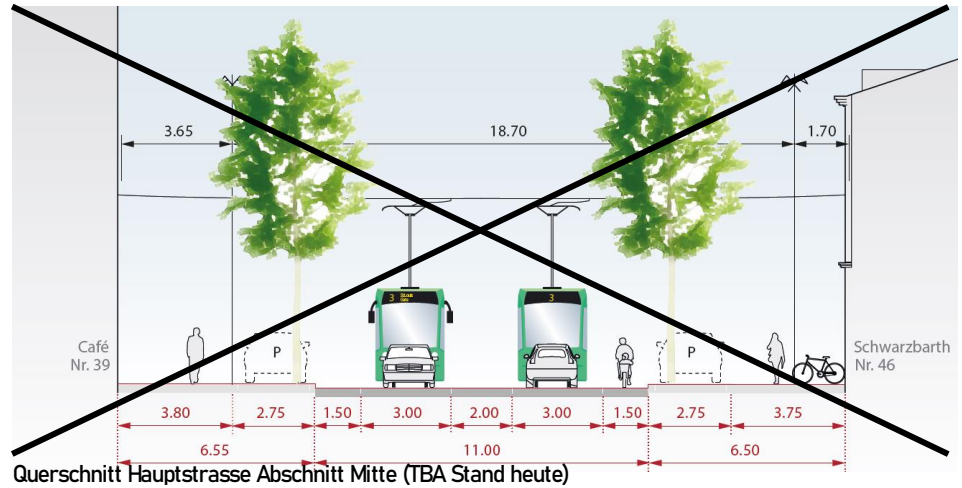
Knoten Baslerstrasse / Bären Projekt (TBA Stand heute)



Knoten Baslerstrasse / Bären Vorschlag IG Ortsdurchfahrt Birsfelden

Keine gespreizten Tram-Haltestellen: Strassenachse Abschnitt Mitte

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. Entseignungen 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 erhöhte Verkehrsleitelemente und Fussgängerinseln zu verzichten.



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

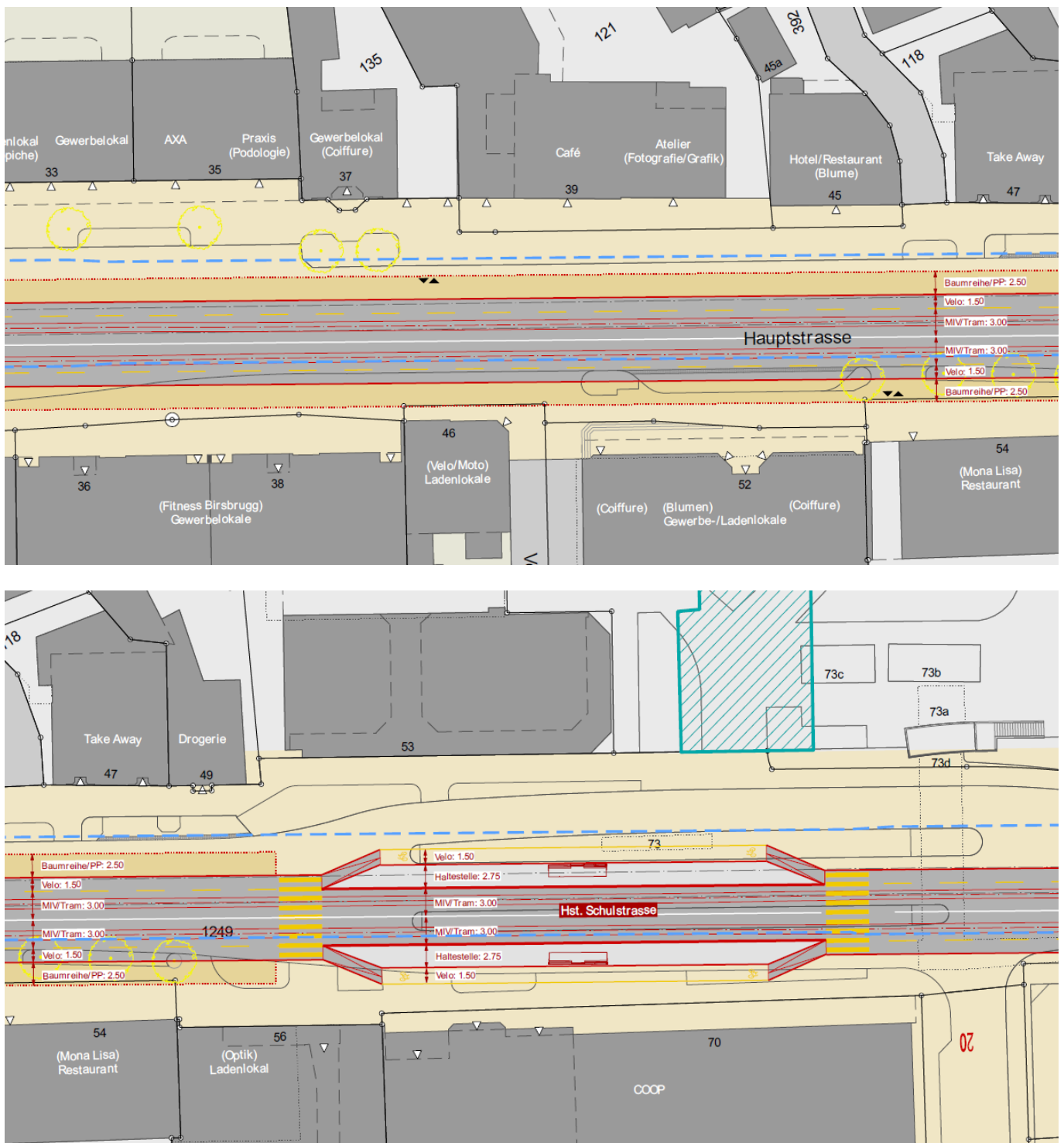
Situation heute:	Privat/Trottoir 4.75 m; Grün/PP 2.55 m; Fahrbahn 11.50 m; Grün 1.75 m; Trottoir/Privat 3.50 m
Projekt:	Privat/Trottoir 3.80 m; Grün/PP 2.75 m; Fahrbahn 11.00 m; Grün 2.75 m; Trottoir/Privat 3.75 m
Soll:	Privat/Trottoir 6.25 m; Grün/PP 2.75 m; Fahrbahn 9.00 m; Grün 2.75 m; Trottoir/Privat 3.30 m

Aussagen zu neuen Baumbepflanzungen, Grünrabatten und Parkfelder fehlen. 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. Die schwach wachsenden und schlecht platzierten Bäume sind durch neue Bäume zu ersetzen. 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 (1.50 m) / Velofahrbahn (1.25 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. Im Bereich der KAP-Haltestelle soll der Velostreifen hinter der Haltestelle durchgeführt werden. Damit reduziert sich die Fahrbahnbreite auf 6 Meter. Somit ist eine Fussgängerinsel nicht mehr notwendig.



Ortsdurchfahrt Abschnitt Zentrum mit zentraler KAP-Haltestelle

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 ist eine Kombination von Velostreifen und Trottoir zumindest stadtauswärts von Vorteil. Die Trottoirs werden in diesem Bereich wenig genutzt, daher sollte eine kombinierte Breite von 2.75 bis 3.00 Meter ausreichend sein.

Im Rahmen der Genehmigung der Planungskredites wies die Bau- und Planungskommission des Landrates bereits darauf hin, dass eine Reduktion auf Tempo 30km/h den Verkehr flüssiger macht.



Ortsdurchfahrt Birsfelden Tempo 30 km/h

IG Ortsdurchfahrt Birsfelden

c/o Nicolas Zeuggin
Rheinfelderstrasse 33
4127 Birsfelden
079 488 61 29

c/o Roland Schacher
Salinenstrasse 24
4127 Birsfelden
079 682 64 22

Landrat
Basel-Landschaft
Präsidium
Rathausstrasse 2
4410 Liestal

Birsfelden, 05. Juli 2022

Petition für eine siedlungsverträgliche Sanierung der Ortsdurchfahrt Birsfelden

Sehr geehrte Frau Landratspräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren Landräte

Aktuell laufen die Planungsarbeiten für die Erneuerung der Ortsdurchfahrt Birsfelden (Kantonsstrasse).

Wir begrüssen die Sanierung und Neugestaltung der Ortsdurchfahrt Birsfelden. Die Überlagerung verschiedener Verkehrsträger im Dorfzentrum wird sich positiv auf die Lebensqualität in Birsfelden auswirken. Die Verkehrsstaus können damit zwar nicht gelöst werden, dennoch ist dies ein mutiger Kompromiss zugunsten des Dorfes. Es gibt jedoch diverse Punkte, welche uns Sorge bereiten.

Deshalb gelangen wir, eine Gruppe besorgter Einwohnerinnen und Einwohner Birsfeldens, mit dieser Petition an den Landrat. Dazu haben wir in den letzten rund drei Wochen 200 Unterschriften gesammelt.

Die uns bisher gezeigte Planung stützt sich schwergewichtig auf verkehrstechnische Ziele und Rahmenbedingungen ab. Städtebauliche Aspekte werden dabei wenig bis überhaupt nicht berücksichtigt. Wir machen uns deswegen Sorgen.

Alle Dimensionierungen wie Trottoir- und Radwegbreiten, Fahrbahnbreiten und Mittelinseln, usw. richten sich auf Normvorgaben aus, basierend im Minimum auf den heutigen Verkehrsvolumina und Durchfahrtsgeschwindigkeiten von mehr als 40 km/h. Dies ist unnötig. Eine generelle Bemessungsgrundlage von 30 km/h ermöglicht eine freiere Gestaltung des Strassenraumes und erhöht die Sicherheit.

Deshalb sind auch die geplanten Landenteignungen nicht notwendig. Wir brauchen weder eine Erhöhung der Verkehrskapazität noch eine Strassenverbreiterung in Birsfelden.

Insbesondere die Grössen der im Ortszentrum geplanten beiden Kreisel sind mit dem städtebaulichen Gefüge im Ortszentrum nicht kompatibel. Diverse realisierte Beispiele zeigen, dass Minikreisel, mit Aussendurchmessern von weniger als 18 Metern auf Hauptverkehrsstrassen inklusiv Velo funktionieren. Eine temporeduzierende Wirkung ist nicht notwendig, da mit der gegebenen Verkehrsmenge eh kaum schnell gefahren werden kann. Es ist daher richtig, wenn alle Dimensionierungen auf Tempo 30 km/h ausgelegt werden. Aufbordungen, Ver-

kehrsteilungselemente, Fussgängerinseln, usw. sind dann nicht mehr notwendig und sind unbedingt wegzulassen, resp. nur, soweit notwendig, auf der Fahrbahn aufzumalen.

Ein sowohl verkehrstechnisch, wie auch städtebaulich absolut unverständlicher Projektvorschlag betrifft den Anschluss von Birseck- und Muttenerstrasse an die Rheinfelderstrasse. Sollte in diesem Vorschlag die Muttenerstrasse nicht komplett abgeschottet werden, müsste die Strasse über eine Rampe mit 10% Steigung an die Kreuzung herangeführt werden. Städtebaulich würde mit der losgelösten Insel-Bauparzelle ein unattraktiver, trostloser Raum vor dem Theater Roxy entstehen. Hier und generell für das gesamte Projekt ist ein Beizug von Stadtplanungs-Experten unbedingt notwendig. Die konzeptionelle Federführung eines Projektes im urbanen und dörflichen Raum sollte in allen Fällen immer durch ein Fachgremium von Stadt- und Landschaftsplanern wahrgenommen werden. Ohne ein breites, interdisziplinäres Team kann die Komplexität eines solchen Projektes nicht gemeistert werden.

Mit der angeführten Kritik stellen wir die Neugestaltung der Ortsdurchfahrt Birsfelden nicht grundsätzlich infrage. Das Projekt weist viele gute Punkte auf, die wir begrüßen. Wir wollen auf vermeidbare Fehler hinweisen. Wir bitten Sie das Projekt an die Verfasser zurückzuweisen, um obgenannte Punkte zu verbessern. Bevor das bereinigte Projekt die nächsten Genehmigungsschritte durchlaufen soll, muss die Birsfelder Bevölkerung unbedingt dazu Stellung nehmen können.

Wir danken Ihnen für die wohlwollende Prüfung unserer Petition.

Mit freundlichen Grüßen

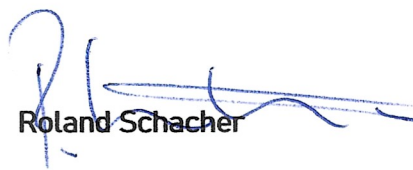
IG Ortsdurchfahrt Birsfelden

c/o Nicolas Zeuggin, Rheinfelderstrasse 33, 41 27 Birsfelden

Nicolas Zeuggin



Roland Schacher



Beilage: Beilage Petition
Unterschriftenbögen

Kopie an: Regierungsrat Isaak Reber
(Mail) TBA Drangu Sehu, ARP Thomas Waltert
Gemeinderat Birsfelden
Basler Verkehrsbetriebe BVB, Bruno Stehrenberger