

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

IG Ortsdurchfahrt Birsfelden  
c/o Nicolas Zeuggin  
Rheinfelderstrasse 33 2  
4127 Birsfelden

Liestal, 14. Februar 2023  
47983

## **Petition für eine siedlungsverträgliche Sanierung der Ortsdurchfahrt Birsfelden**

Sehr geehrter Herr Zeuggin

Bezugnehmend auf die von der IG Ortsdurchfahrt Birsfelden am 5. Juli 2022 eingereichten Petition für eine siedlungsverträgliche Sanierung der Ortsdurchfahrt Birsfelden nimmt der Regierungsrat wie folgt Stellung:

### **1. Einleitung**

Die Hauptstrasse bzw. Rheinfelderstrasse in Birsfelden ist eine kantonale Hauptverkehrsstrasse, die mit bis zu 11'000 Fahrzeugen pro Tag belastet ist. Auf dieser Hauptverkehrsachse verläuft eine kantonale Radroute und sie wird vom Tram Nr. 3 befahren. Zudem verlaufen auf der Rheinfelder-/Muttener- und Birseckstrasse die Versorgungsrouten Typ I für Sondertransporte und auf der Hauptstrasse Richtung Basel-Stadt die Versorgungsrouten Typ II.

Ab 2024 müssen die Tramgleise der Linie 3 in Birsfelden komplett erneuert werden; auch die Strasse selbst weist Erneuerungsbedarf auf. Mit dem anstehenden Sanierungsbedarf wird die Chance genutzt, die betrieblichen Belange zu optimieren und gestalterisch eine Aufwertung der Ortsdurchfahrt zu erreichen. Deshalb wurde in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Birsfelden, Anwohnern und Personen aus dem Gewerbe für die Hauptstrasse/Rheinfelderstrasse ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) partizipativ erarbeitet. Am 22. August 2019 fand eine Bevölkerungsinformation zum Betriebs- und Gestaltungskonzept statt. Anschliessend wurde das einmonatige Mitwirkungsverfahren gestartet. Sämtliche Eingaben wurden geprüft und soweit möglich und sinnvoll ins Projekt aufgenommen und schriftlich beantwortet. Auf Basis dieses Betriebs- und Gestaltungskonzepts hat der Landrat am 28. Mai 2020 den Projektierungskredit für das Vor- und Bauprojekt bewilligt sowie dem Betriebs- und Gestaltungskonzept mit 83:1 Stimmen ([LRV 2020-149](#)) zugestimmt.

Mit dem Landratsbeschluss wurden insbesondere die Lage der Haltestellen, die Knotenformen und die Linienführung des Trams beschlossen und damit das Tiefbauamt beauftragt, diese Punkte im Vor- und Bauprojekt gemäss Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK in der weiteren Projektierung detailliert auszuarbeiten.



### 1.1. Ziele des Projektes

Auf Basis des Landratsbeschluss vom 28. Mai 2020 zur Vorlage (2020-149) galt es, mit dem Projekt folgende Ziele zu erreichen:

- Geringe Bau-, Betriebs- und Unterhaltskosten
- Hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Hohe Zuverlässigkeit der Abwicklung des Ziel-/ Quellverkehrs
- Hohe Fahrplanstabilität ÖV
- Hohe Sicherheit für Radverkehr, durchgehende Radverkehrsmassnahmen
- Hohe Sicherheit für Fussverkehr
- Hohe Aufenthaltsqualität im Strassenraum
- Sicherstellung Zugänglichkeit Erdgeschossnutzung (Gewerbe) entlang Hauptstrasse

### 1.2. Randbedingungen / Grundlagen

Folgende Grundlagen und Randbedingungen mussten für das Projekt beachtet werden:

- Tram Linie Nr. 3: Gleisersatz ab 2024 notwendig. Projektierungsrichtlinien BVB sind zu beachten.
- BehiG-Konformität – Einhaltung der bundesgesetzlichen Vorgaben
- Durchleitfunktion der Haupt-/Rheinfelderstrasse muss gewährleistet bleiben
- Heutige Verkehrsmengen (MIV/OeV) müssen auch in Zukunft gewährleistet werden
- Die Anforderungen an die Ausnahmetransportrouten müssen sichergestellt sein. Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte Typ I auf der Rheinfelderstrasse, Hauptstrasse und der Muttenzerstrasse/Birseckstrasse
- Ausbau kantonale Radroute = im Regelfall durchgehende Radstreifen
- ASTRA-Perimeter (Knoten Breite/Erdnüsslikreisel) dürfen nicht tangiert werden
- Grossereignisse auf der Autobahn A2 werden nicht berücksichtigt, der betrachtete Perimeter kann aber vor deren Auswirkungen geschützt werden
- Bus Linien Nr. 80 (Liestal, Bahnhof – Pratteln – Basel, Aeschenplatz) und Nr. 81 (Liestal, Bahnhof – Augst – Basel, Aeschenplatz); die Buslinien bedienen im Projektperimeter keine Haltestellen
- Unfalldaten 01.01.2012 - 31.12.2016
- Radrouten im Kanton BL, Projektierungsrichtlinie
- Die diversen Quartierplanungen der Gemeinde Birsfelden sind lediglich als nicht verbindliche Information als Projekte Dritter in den jeweiligen Plänen enthalten

## 2. Ausgangslage

Das Tiefbauamt hat auf Basis des vom Landrat genehmigten Betriebs- und Gestaltungskonzepts und in Abstimmung mit den kantonalen und kommunalen Stellen, der BVB und der Einbindung von Fachverbänden ein Bauprojekt ausgearbeitet.

Vertreter der Interessensgemeinschaft IG Ortsdurchfahrt Birsfelden haben am 13. Mai 2022 dem Tiefbauamt BL die «Optimierungsvorschläge für eine siedlungsverträgliche Sanierung der Ortsdurchfahrt Birsfelden» vorgestellt. Das Tiefbauamt hat im Beisein von Vertretern der Gemeinde Birsfelden sowie den Vertretern der IG das Bauprojekt und die Haltung des Tiefbauamtes zu den Punkten erläutert.

Die IG hielt an ihren Optimierungsvorschlägen fest und hat in der Folge am 5. Juli 2022 der Landeskantlei eine Petition eingereicht mit der Bitte, diese dem Landrat zu unterbreiten.



Die Petition (2022/428) wurde in der Folge am 25. Oktober 2022 in der Petitionskommission besprochen. Die Petitionskommission beantragte dem Landrat mit 7:0 Stimmen und ohne Enthaltungen, die vorliegende Petition zuständigkeitshalber an den Regierungsrat weiterzuleiten, der die BUD bzw. das Tiefbaumt beauftragte, den Entwurf des Antwortschreibens zu verfassen.

### 3. Optimierungsvorschläge der IG Ortsdurchfahrt Birsfelden

Im Folgenden nimmt das Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft zu den Punkten der Petition Stellung.

#### Einleitende Bemerkungen:

Da es sich bei der Ortsdurchfahrt Birsfelden um die Planung / Projektierung einer zentralen Verkehrsinfrastruktur durch Birsfelden handelt, sind verkehrstechnische Ziele und Randbedingungen wichtig. Es ist nicht zutreffend, dass städtebauliche Aspekte wenig bis überhaupt nicht berücksichtigt wurden. Für die städtebaulichen Aspekte wurden entsprechende Fachleute in die Planung einbezogen. In der Zusammenarbeit mit der Gemeinde wurde diesen Aspekten einen grossen Wert beigemessen. Gerade bei der Ausarbeitung vieler Varianten für einzelne Problemstellungen stand der städtebauliche Aspekt im Vordergrund, wobei natürlich jeweils wichtig war, dass die minimalen verkehrstechnischen Anforderungen erfüllt werden. Insbesondere die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden ist ein wichtiges Gut, das viele Randbedingungen setzt und Entscheidungen beeinflusst.

#### Punkt 1: Grünfläche statt Steilrampen-Kreuzung

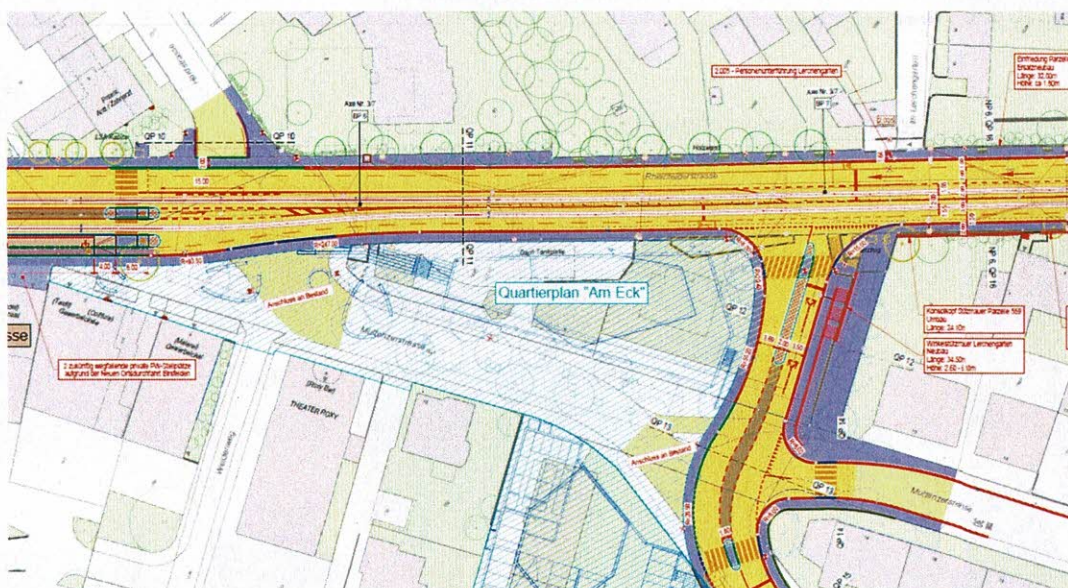


Abbildung Nr. 1: Bauprojekt TBA: Situation neuer Knoten Rheinfelderstrasse/Birseckstrasse.

Die Lage des neuen Knotens wurde im Zuge des Betriebs- und Gestaltungskonzepts aufgrund von Variantenstudium und Verkehrssimulationen iterativ festgelegt. Dabei wurden folgende Varianten geprüft:



Variante Anschluss bestehende Mutterzerstrasse

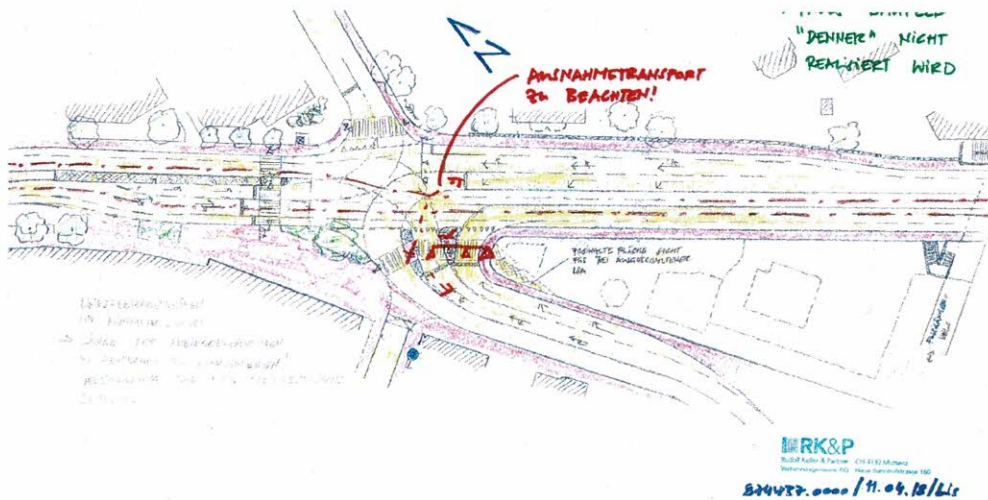


Abbildung Nr. 2: Betriebs- und Gestaltungskonzept TBA: Variante Anschluss bestehende Mutterzerstrasse.

**Beurteilung:**

- Zu nahe am Knoten Schulstrasse => Steuerung sehr schwierig
- Konflikt mit Lage Haltestelle Schulstrasse Richtung Hard
- Konflikt mit Führung Ausnahmetransportroute
- Grosser Platzbedarf => Landerwerb nördlich und südlich
- Städtebaulich nicht vertretbar

Variante Anschluss Birseckstrasse spitzwinklig

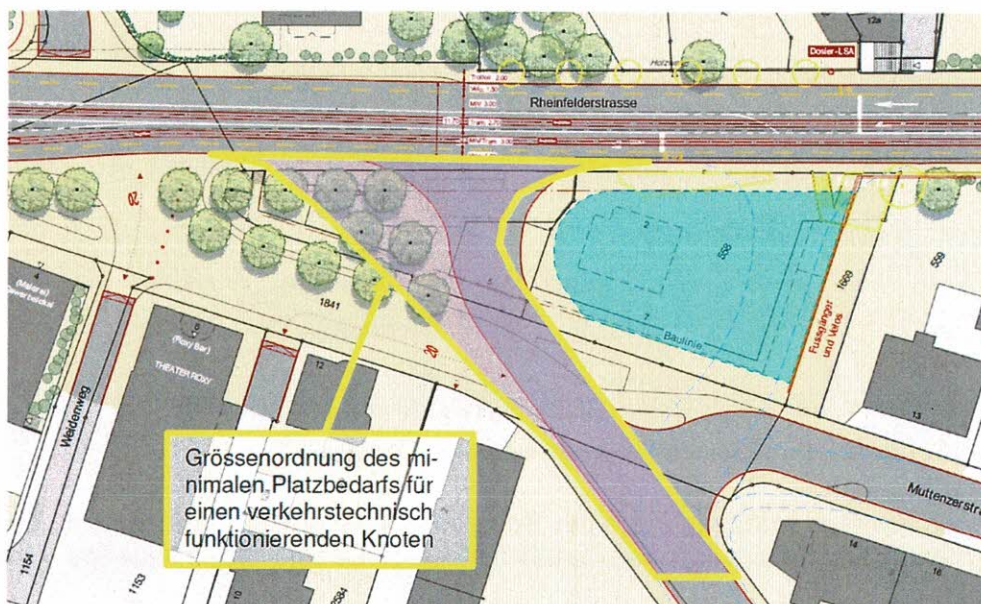


Abbildung Nr. 3: Vorschlag IG Ortsdurchfahrt Birsfelden: Variante Anschluss Birseckstrasse spitzwinklig.



**Beurteilung:**

- + Ausnahmetransportroute in alle Richtungen möglich
- Stauraum wird kleiner
- Zu nahe am Knoten Schulstrasse => Steuerung sehr schwierig
- Konflikt mit Lage Haltestelle Schulstrasse Richtung Hard
- Grosser Platzbedarf => Landerwerb
- Städtebaulich nicht vertretbar
- Kleinteilige Parzellen

Variante Anschluss Birseckstrasse rechtwinklig => Bestvariante

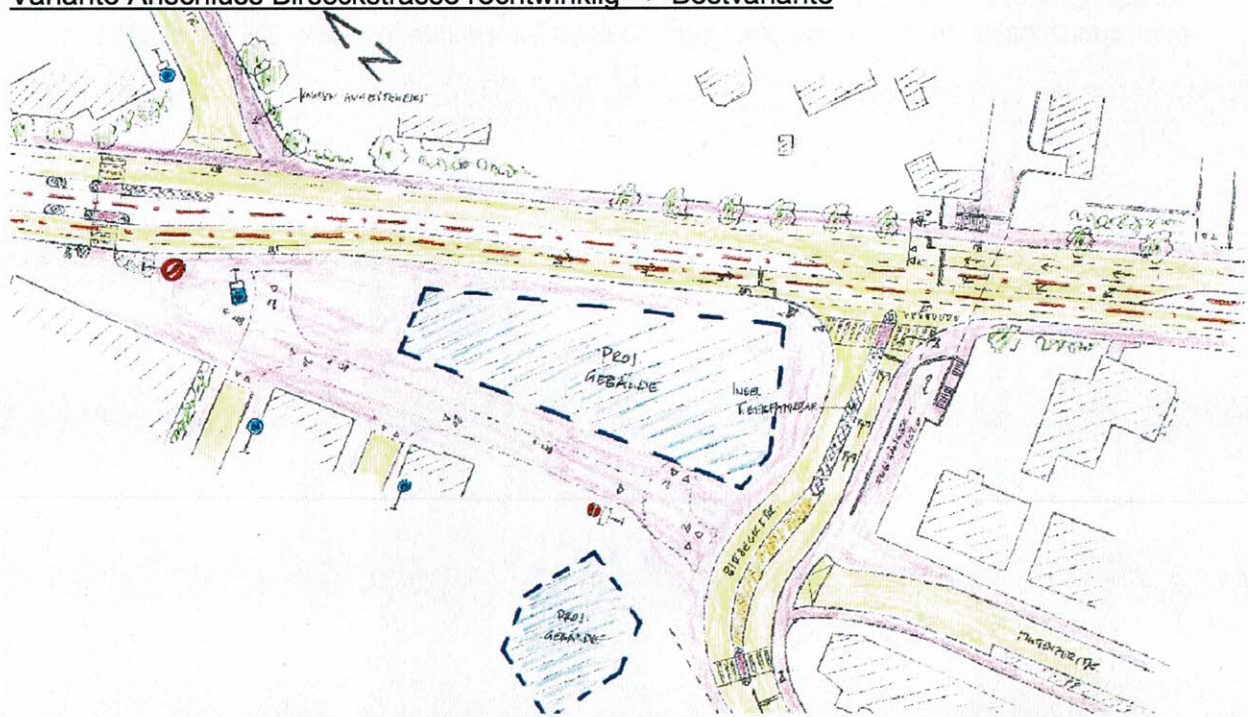


Abbildung Nr. 4: Betriebs- und Gestaltungskonzept TBA: Variante Anschluss Birseckstrasse rechtwinklig => Bestvariante.

**Beurteilung:**

- + Entkoppelung Knoten
- + Optimierte Steuerung des Knotens möglich
- + Lage Haltestelle Schulstrasse Richtung Hard möglich
- + Ausnahmetransportroute in alle Richtungen möglich
- + genügend Platz für städtebauliche Entwicklung
- Topografie Knoten

Zu ergänzen ist, dass auf dieser Basis, in Zusammenarbeit aller Beteiligten inkl. der Gemeinde Birsfelden, ein Quartierplan «AmEck» in Erarbeitung ist.

**Bauprojekt Anschluss Birseckstrasse (Wahl Bestvariante)**

Der heute 4-armige Knoten kann beim gewählten Projekt durch zwei dreiarmlige Knoten entflochten werden. Der Knoten Hardstrasse bleibt dabei ungeregelt, der Knoten Birseckstrasse bleibt durch eine Lichtsignalanlage geregelt, damit die Verkehrsströme gesteuert werden können.



Die maximale Neigung der Birseckstrasse vor der Einmündung in die Rheinfelderstrasse beträgt acht Prozent auf einer Strassenlänge von 17 Metern. Die Muttenzerstrasse schliesst mit einer Neigung von lediglich drei Prozent an die Rheinfelderstrasse an.

Die neue Zufahrt zum Knoten Birseck- / Rheinfelderstrasse wurde von einem für Ausnahmetransporte spezialisierten Vertreter der ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband) geprüft und als gut beurteilt.

Die Gemeinde Birsfelden plant bereits seit längerer Zeit angrenzend zum Zentrum die neue Erschliessung an den markanten Ort vor dem Theater Roxy. Aus Sicht der Gemeinde und des Kantons ist die Entwicklung des Platzes ohne eine Durchschneidung der Fläche durch eine Kantonsstrasse sehr viel attraktiver. Es besteht seitens des Eigentümers der Grundstücke das Interesse an einer geschlossenen Bebauung über seine beiden Grundstücke (siehe QP «AmEck»).



Abbildung Nr. 5: Neuer Quartierplan «AmEck» mit einer möglichen Strassenraumgestaltung.

Die Entflechtung des Knotens bringt die oben beschriebenen Vorteile, weshalb eine Anpassung des Projekts nicht vorgesehen ist.



**Punkt 2: Keine unnötigen Landenteignungen**

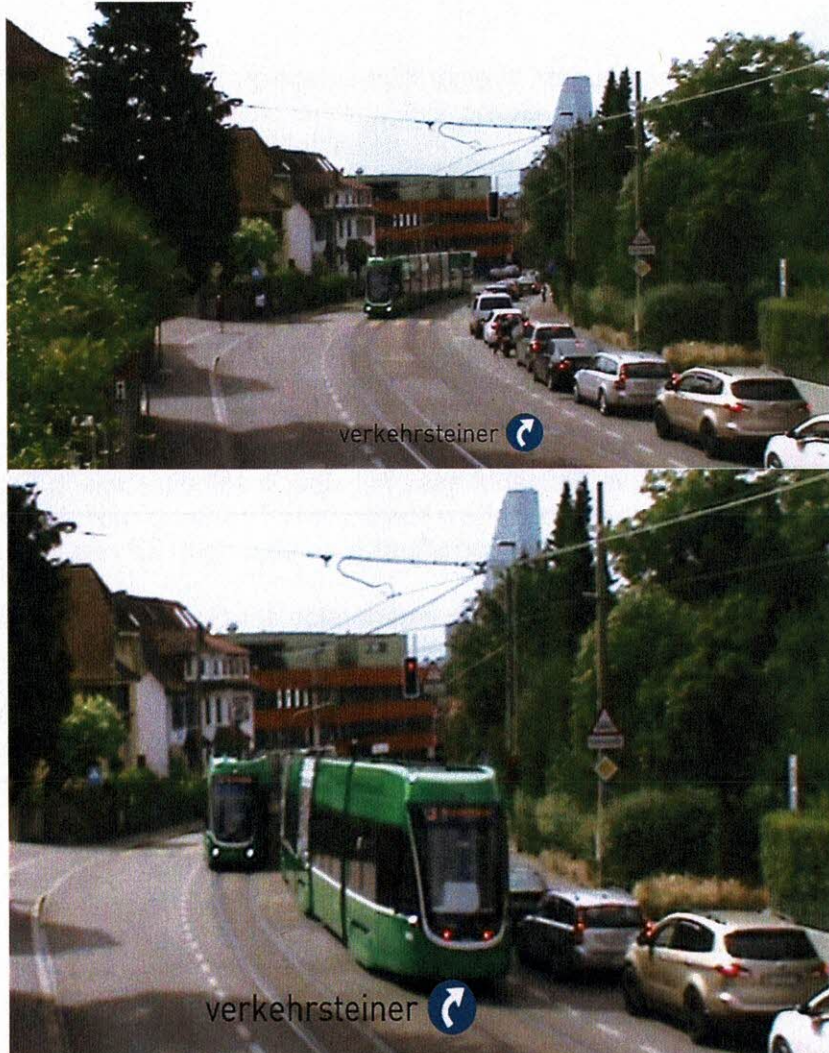


Abbildung Nr. 6: Verkehrsstau über den Bereich der Haltestelle in der Abendspitze.

Die Rheinfelderstrasse ist als Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte Typ I klassiert. Dafür wird eine Durchfahrtsbreite von 6,50 m benötigt. Im vorgeschlagenen Querschnitt der IG Ortsdurchfahrt Birsfelden steht lediglich eine Breite von 6,00 m zur Verfügung, so dass Ausnahmetransporte Typ I den Bereich der Haltestelle Salinenstrasse nicht befahren können.

Beim Vorschlag der IG Ortsdurchfahrt Birsfelden handelt es sich auf der Südseite gemäss BVB-Projektierungsrichtlinie um eine Lichtinsel mit angehobener Fahrbahn. Das heisst, wenn ein Tram in die Haltestelle einfährt oder sich darin befindet, zeigt eine Lichtsignalanlage den Verkehrsteilnehmern Rot und sie dürfen den Bereich nicht befahren. Gemäss Projektierungsrichtlinie ist die Lichtinsel nur dann vorzusehen, wenn keiner der übrigen Haltestellentypen sinnvoll angewendet werden kann. Da sich die Lichtinsel (= Fahrbahn für den MIV als auch Perronfläche bei einfahrendem Tram) im Rückstaubereich der LSA Rheinfelderstrasse / Birseckstrasse befindet, würden sich in der Abendspitze Fahrzeuge auf der Lichtinsel stauen, auch wenn die Lichtsignalanlage der Haltestelle Rot zeigt; d.h. die Trampassagiere müssten durch die Fahrzeugkolonne in das Tram ein-



und aussteigen (oder warten, bis die Lichtinsel vom MIV freigeräumt ist mit entsprechender Verlustzeit des Trams).

Beim Vorschlag der IG würde die Haltestelle zudem in einer Kurvenlage zu liegen kommen; die Haltestellen müssen aber in einer Geraden liegen. Grund: Bei jeglicher Kurvenlage können die erforderlichen Massnahmen für die Einhaltung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) nicht mehr umgesetzt werden; d.h. die Haltestelle ist nicht gesetzeskonform.

Im Laufe der Projektierung wurden sechs zusätzliche Varianten geprüft, um den Eingriff in die Parzellen zu vermeiden oder zu minimieren. Alle diese Varianten hatten gravierende Nachteile, wie etwa der Unterbruch des Eigentrassees in Richtung Stadt, die erschwerten Erschliessungen, der Unterbruch des Velostreifens oder die Nichteinhaltung des Behindertengleichstellungsgesetzes. Bei sämtlichen Varianten werden die Vorgaben des Bundesamtes für Verkehr (BAV) nicht eingehalten.

Diese entscheidenden Nachteile führten dazu, dass die Haltestelle schliesslich am bestehenden Ort geplant werden musste. Mit der Haltestelle Salinenstrasse mit einer Inselhaltestelle in Fahrtrichtung Basel und mit einer Kaphaltestelle in Fahrtrichtung Hard werden im Bauprojekt in Bezug auf die Verkehrssicherheit und den ungehinderten Verkehrsfluss gute Lösungen für alle Verkehrsteilnehmenden aufgezeigt.

Der Landerwerb ist zwar hoch, er betrifft aber einen Böschungsbereich der Gärten, welcher durch die Eigentümer schwierig zu bewirtschaften ist. Es ist zudem eine auskragende Stützmauer vorgesehen, so dass der ebene Gartenbereich der betroffenen Grundstücke gleich gross bleibt. Auf der Betonstützmauer sind Lärmschutzelemente vorgesehen. Diese können auch zur Gestaltung der Betonfläche genutzt werden.

Erste Gespräche haben schon stattgefunden. Sämtliche Eigentümer der betroffenen Liegenschaften sind mit der projektierten Stützkonstruktion einverstanden und ihnen wurden auch schon erste Gestaltungslösungen präsentiert.

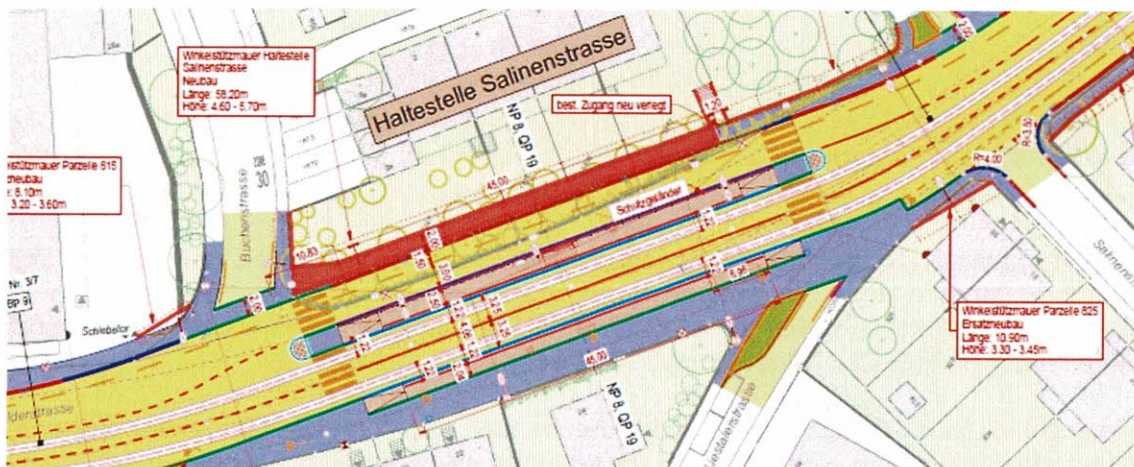


Abbildung Nr. 7: Bauprojekt TBA: Situation Haltestelle Salinenstrasse.



Querprofil Nr. 19

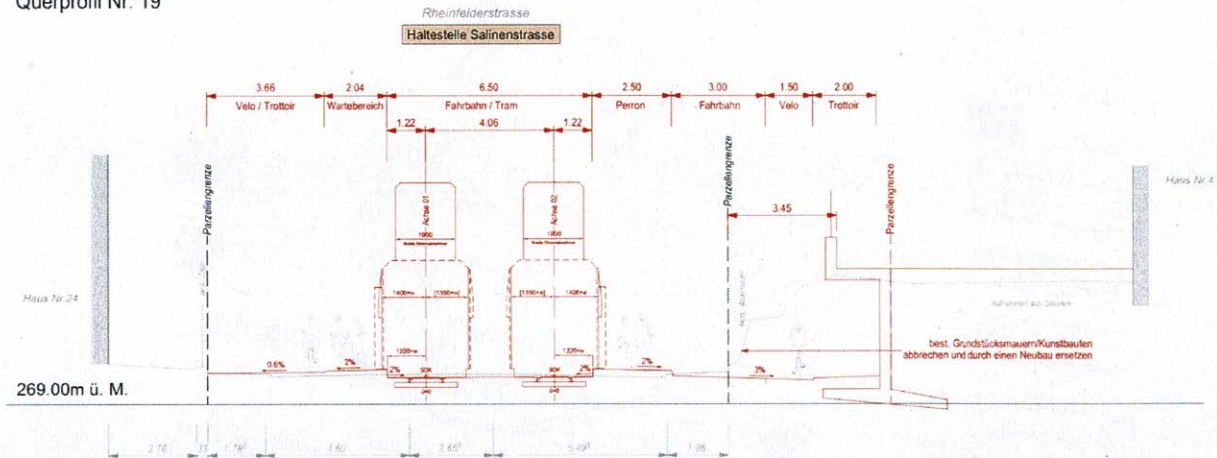


Abbildung Nr. 8: Bauprojekt TBA: Querprofil Haltestelle Salinenstrasse.

Eine (weitere) Anpassung des Bauprojekts ist aus den genannten Gründen nicht vorgesehen.

### Punkt 3: Kreisel nur so gross wie nötig

Grundlage für die Projektierung der Kreisel sind die einschlägigen Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS). Darauf basierend gibt Unterlagen wie bspw. die kantonale Projektierungsrichtlinie Kreisel sowie geometrische Abmessungen, die auf der Webseite des Kantons BL im Download-Bereich eingesehen und heruntergeladen werden können. Gemäss Projektierungsrichtlinie werden folgende Kreiseltypen unterschieden:

- Minikreisel (Durchmesser < 26 m, Mittelinsel teilweise überfahrbar)
- Kleinkreisel (Durchmesser 26–40 m, nicht überfahrbare Mittelinsel)
- Grosskreisel (Durchmesser > 40 m)

Für die beiden Kreisel Rheinstrasse und Schulstrasse wurden die Kreiselaussendurchmesser mit jeweils 24 m festgelegt, so dass sie per Definition der Kategorie Minikreisel zugeordnet werden. Bei der Projektierung der beiden Kreisel werden neben dem Kreiselaussendurchmesser noch weitere Parameter wie Breite der Kreisfahrbahn und des Innenrings, Breite der Fahrstreifen in den Ein- und Ausfahrtsbereichen, Einfahrts-/Ausfahrtsradien sowie Einfahrtswinkel und Ablenkungswinkel berücksichtigt. Der wichtige Nachweis der Kreiselfahrbarkeit erfolgt mittels sogenannter Schleppkurven.

In den beiden nachfolgenden Abbildungen sind die Schleppkurvennachweise für die geplanten Kreisel Rheinstrasse und Schulstrasse jeweils in Grün ersichtlich.



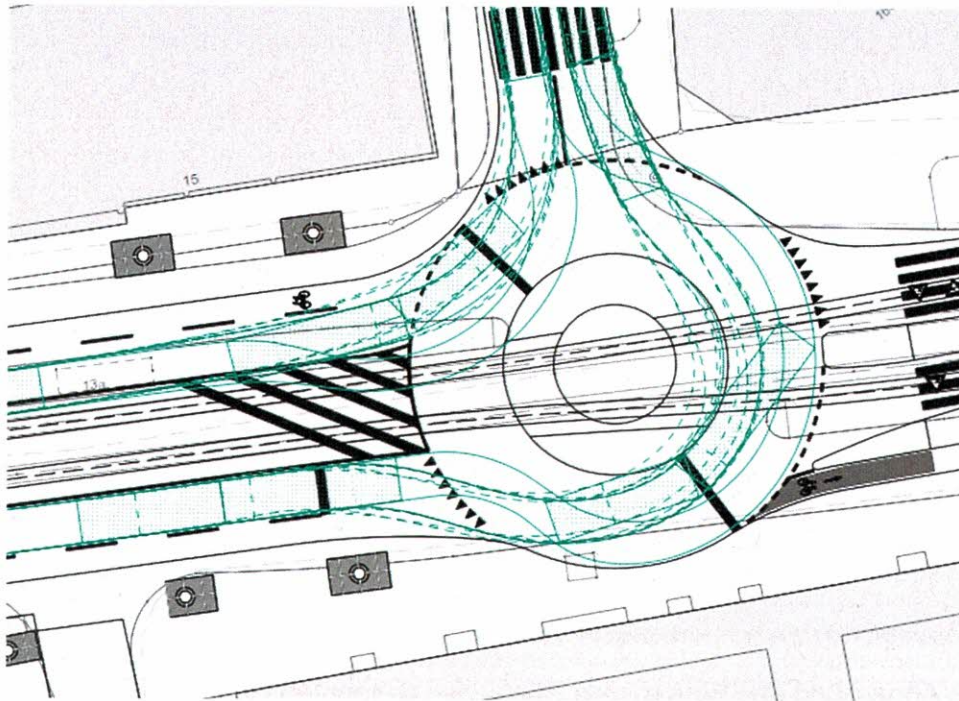


Abbildung Nr. 9: Bauprojekt TBA: Schleppkurven (in Grün) am geplanten Kreisel Bären/Rheinstrasse (D = 24 m).

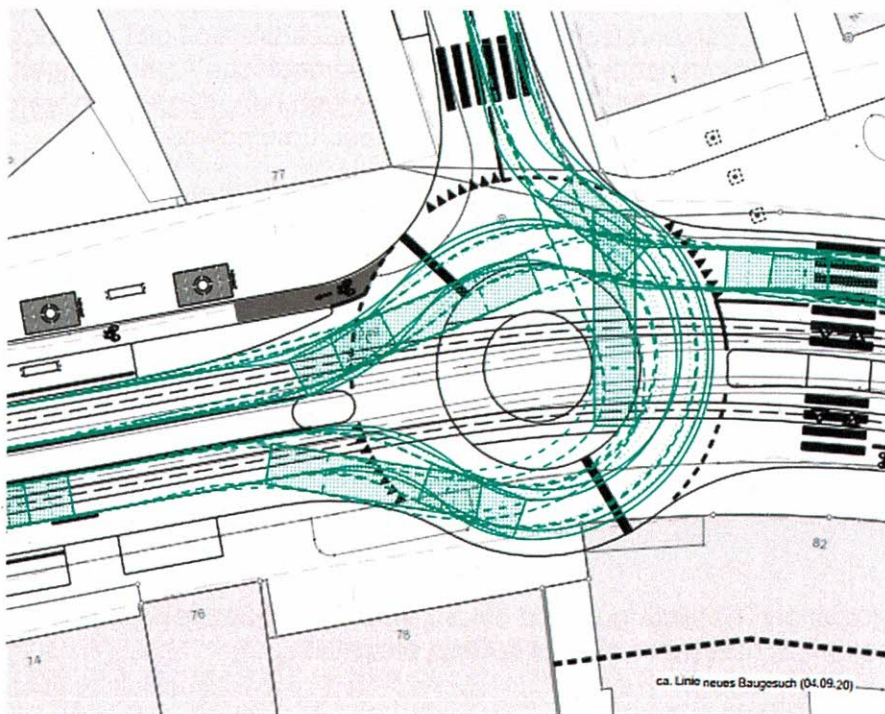


Abbildung Nr. 10: Bauprojekt TBA: Schleppkurven (in Grün) am geplanten Kreisel Schulstrasse (D = 24 m).

Auf beiden vorherigen Abbildungen ist zu erkennen, dass Kreiselfahrbahn (Breite = 5,50 m) und Kreiselinnenring (Breite = 3,00 m) für die Befahrung der Kreisel benötigt werden, aber beispiels-



weise eine Befahrung/Mitbenutzung des angrenzenden Trottoirs durch den Gelenkbus oder Sattelschlepper nicht erforderlich und damit die Befahrung der Kreisel nachgewiesen ist. Die grünen Schleppkurven zeigen sehr anschaulich, dass beide Kreisel im Hinblick auf die Befahrbarkeit nicht unverhältnismässig gross bemessen sind. In der nachfolgenden Abbildung ist am Kreisel Rheinstrasse der von der IG Ortsdurchfahrt Birsfelden vorgeschlagene Kreiselaussendurchmesser von 20 m zeichnerisch umgesetzt. Ebenfalls ersichtlich sind die jeweiligen Schleppkurven.

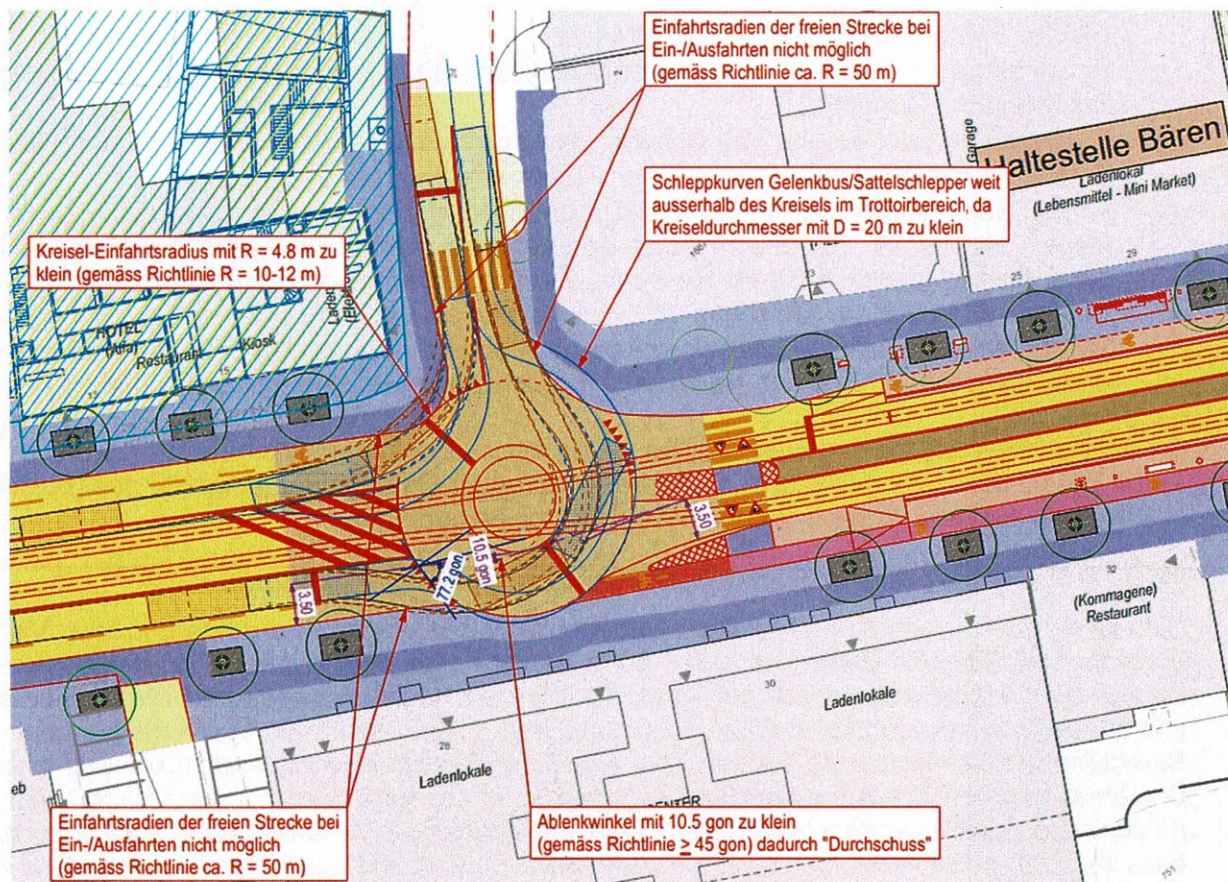


Abbildung Nr. 11: Vorschlag IG Ortsdurchfahrt Birsfelden: mit eingetragenen Schleppkurven durch Kreisel Bären/Rheinstr. mit vorgeschlagenen Aussendurchmesser D = 20 m.

Aufgrund des zu kleinen Aussendurchmessers (20 m) ist eine Befahrung/Mitbenutzung der angrenzenden Trottoirs unausweichlich (siehe blaue (Normalbus) und braune (Gelenkbus) Schleppkurven) und damit die Befahrung des Kreisels zwangsläufig nicht nachgewiesen. Zudem werden die sicherheitsrelevanten Vorgaben für die Einfahrtsradien und den Ablenkungswinkel nicht eingehalten. Von Basel kommend in Richtung Hard fahrend besteht die Gefahr des sogenannten «Durchschusses», so dass höhere Geschwindigkeiten und gefährliche Situationen am Kreisel quasi vorprogrammiert sind. Insbesondere Zweiräder sind darauf angewiesen, dass in Kreiseln langsam gefahren wird, da sie sonst oft übersehen werden. Die zuvor genannten Kreiselfizite können sinngemäss auch auf den Kreisel Schulstrasse mit einem Aussendurchmesser von 20 m übertragen werden. Insbesondere für den Zweiradverkehr ist



eine langsame Geschwindigkeit in Kreiseln und damit eine geometrisch korrekte Ausbildung wichtig, damit sie nicht übersehen werden. Dies zeigt auch die neuste Unfallauswertung bei Kreiseln; bei 50 Prozent der Unfälle sind Fahrräder beteiligt.

Bereits im Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) wurden für die Knoten Rheinstrasse und Schulstrasse jeweils unterschiedliche Knoten-Varianten untersucht (LSA-gesteuerter Knoten, unregelmäßiger Knoten und Kleinkreisel). Aus den nachfolgenden Gründen sind die beiden Kreiseln auf die vorgeschlagene Art und Weise mit einem Durchmesser von 24m geplant:

- Flexible Fahrmanöver wie z. B. das Wenden
- Einbindungen der Rheinstrasse und der Schulstrasse als gleichberechtigte Strassen (gute Erschliessung Quartiere)
- Für Velofahrende besserer und sicherer Verkehrsfluss (kleine Kreiseln sind gefährlicher)
- Betrieblich und gestalterisch schliessen Kreiseln das Zentrum quasi ab
- Knoten Schulstrasse und Knoten Muttenerstrasse, die die Verkehrsmengen im Zentrum steuert, sind nur ca. 100 m voneinander entfernt und müssen deshalb aus verkehrstechnischer Sicht im Zusammenspiel betrachtet werden. Zusammen mit der Verlegung der Muttenerstrasse hat sich ein Kreiseln an der Schulstrasse als die beste Lösung herausgestellt.
- Mit den beiden geplanten Kreiseln werden im Vergleich zum Ist-Zustand Fahrbeziehungen via U-Turns möglich, welche heute nicht möglich sind (z.B. Bäregasse Rtg. BS).

Die Kreiseln Rheinstrasse und Schulstrasse mit jeweils einem Aussendurchmesser von 24 m werden aufgrund den zuvor genannten, sicherheitsrelevanten Gründen und aufgrund des (positiven) Nachweises der Befahrbarkeit mittels Schleppkurven beibehalten.

#### **Punkt 4: Keine gespreizten Tramhaltestellen: Strassenachse Abschnitt Mitte**

Die von der IG Ortsdurchfahrt Birsfelden vorgeschlagene Querschnittsveränderung bzw. Verschiebung der Strassen- und Gleisachse von 1,50 m hat zur Folge, dass auf der Strassensüdseite zwangsläufig auf die ursprünglich geplanten 2,75 m breiten PW-Längsparkfelder, die Veloständer und auf die Bäume verzichtet werden müsste und dadurch im Zentrumsbereich die geplante Baumallee, ein wesentliches Merkmal des zukünftigen Zentrums, nicht umgesetzt werden könnte. Das ersatzlose Entfallen der geplanten Längsparkfelder auf der Strassensüdseite wird kritisch beurteilt, insbesondere vor dem Hintergrund, dass das ansässige Gewerbe bereits geäußert hat, dass im Zentrum die Parkfelder «überlebensnotwendig» sind und dann nur noch insgesamt 6 Längsparkfelder im Zentrum zur Verfügung stehen würden.

Die Unfallauswertung der letzten Jahre hat ausserdem gezeigt, dass in vielen Unfällen Fussgänger, die die Strasse und die Gleise queren wollten, involviert sind. Am Mehrzweckstreifen im Zentrum wird deshalb festgehalten. Gemäss Norm muss bei einer Fahrbahnbreite ab 8,50 m eine Schutzinsel bei den Fussgängerstreifen vorgesehen werden. Dies ermöglicht ein sicheres bzw. vortrittsberechtigtes Queren der Fussgänger. Um einen gleichbleibenden Querschnitt zu halten, wird dazwischen ein Mehrzweckstreifen markiert. Damit besteht die Möglichkeit, flächiges Queren im Zentrumsbereich umzusetzen. Der Mehrzweckstreifen ist hauptsächlich als Abbiegehilfe für Velofahrende, jedoch nicht für den MIV geplant/vorgesehen. Im Notfall kann der Mehrzweckstreifen indes von Rettungsfahrzeugen befahren werden.

Der Mehrzweckstreifen wird in Belag ausgeführt. Die farbliche Ausbildung des Mehrzweckstreifens ist noch zu definieren. Für die Erhöhung der Sicherheit im Haltestellenbereich können dank dem Mehrzweckstreifen die Sichtweiten im Haltestellenbereich eingehalten werden.



Um die Biodiversität zu erhöhen und um die bei Monokulturen bestehende Gefahr eines Totalausfalls zu minimieren, soll sich die Allee aus verschiedenen Baumarten zusammensetzen. Vorgesehen sind:

- *Alnus cordata* (Herzblättrige Erle)
- *Fraxinus pennsylvanicum* 'Summit' (Rotesche)
- *Tilia cordata* Rancho (Amerikanische Stadtlinde)
- *Ulmus x hollandica* 'Lobel' (Schmalkronige Stadtlinde)

Bei der Auswahl der Pflanzen standen die Kriterien Trockenresistenz, Stadtklimaverträglichkeit und Schädlingsresistenz, Lichtraumprofil und die bestehende Bebauung im Vordergrund. Auch wenn bei den ausgewählten Arten in einzelnen Kriterien Abstriche zu machen sind (z.B. geringe Honigtaubildung bei *T. cordata*), stellt die Kombination aus diesen Arten doch ein robustes Ganzes dar, das sich auch städtebaulich gut eingliedert.

Um dem Anliegen der IG entgegenzukommen, wurde von Seiten TBA geprüft, wie weit die Strassenachse nach Süden geschoben werden kann, um die Verkehrssicherheit und das Gestaltungskonzept nicht zu gefährden. Aus Sicht des TBA ist eine Verschiebung der Achse in Richtung Süden von ca. 75 cm möglich. Es ist vorgesehen, diese ermittelte mögliche Verschiebung von 75cm im Projekt zu berücksichtigen.

#### **Punkt 5: Keine gespreizten Tramhaltestellen: KAP-Haltestelle «Birsfelden Zentrum»**

Bei der Haltestelle Schulstrasse wurden die beiden Haltekanten von Anfang an – und zwar auf Wunsch der Gemeinde – westlich des Kreisels Schulstrasse projektiert. Dies trotz Bedenken der Bewilligungsfähigkeit durch das Bundesamt für Verkehr (BAV). Bei der Vorstellung des Projekts und insbesondere der Haltestelle Schulstrasse in Richtung Hard, erteilten die Verantwortlichen des BAV der geplanten Anordnung eine klare Absage. Es wurde die Zu- und Wegfahrt Birsstegweg mitten durch die Haltestelle und das Überschreiten der maximalen Einstiegshöhe im Zu- und Wegfahrtsbereich moniert. So musste auf die gespreizte Variante ausgewichen werden, damit das Projekt bewilligungsfähig ist.

Positiv an dieser Anordnung ist, dass die Haltestelle an dieser Lage vollumfänglich BehiG-konform erstellt werden kann und der neu geschaffene Freiraum vor dem Roxy und dem Quartierplan «AmEck» besser erschlossen ist.

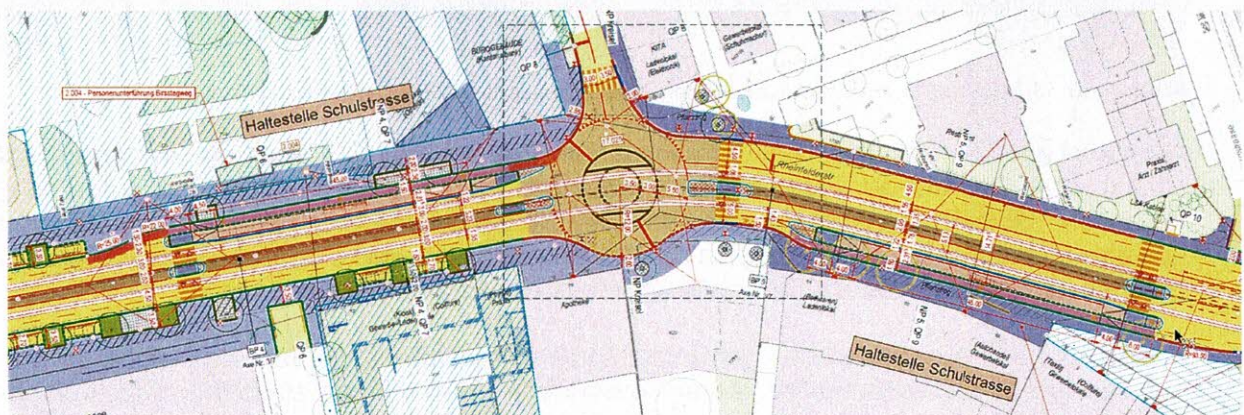


Abbildung Nr. 12: Haltestelle Schulstrasse in gespreizter Anordnung.

Im Rahmen der Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts in Zusammenarbeit mit der Gemeinde wurde auch die Zusammenlegung der Haltestellen Bären und Schulstrasse im Zentrum



geprüft und verworfen. Die Zusammenlegung der beiden Haltestellen wurde im Zuge der Bearbeitung des Bauprojekts nochmals untersucht. Aus den nachfolgenden Gründen wird auf die Zusammenlegung der beiden Haltestellen verzichtet:

- Längere Fusswege für die Fahrgäste
- Quartier Birsmatt nicht mehr vollumfänglich erschlossen. Der Weg zu der zusammengelegten Haltestelle würde insbesondere vom Quartier Birsmatt zu lange (> 5 Min.). So wäre es dann einfacher, an die Basler Haltestelle Breite zu gehen und dort das Tram zu in Richtung Stadt zu nehmen.
- Erste Abschätzungen zeigten, dass die Fahrgastzahlen abnehmen (Abschätzung aus dem Gesamtverkehrsmodell Basel (GVM)).
- Reisezeit (Fussweg inkl. Fahrzeit) erhöht sich (Zielort Aeschenplatz)
- Zukünftig weniger PW-Parkplätze im Zentrum
- Weniger geplante Bäume im Zentrum
- Sichtweiten sind nicht eingehalten und führen so zu einem Sicherheitsrisiko

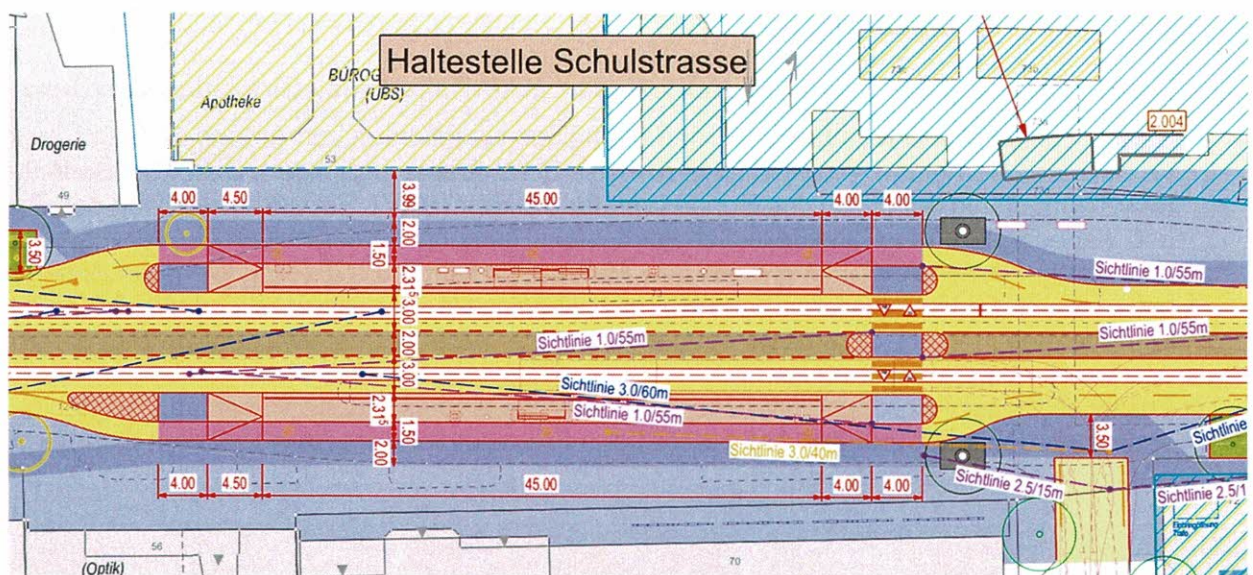


Abbildung Nr. 13: Vorschlag IG Ortsdurchfahrt Birsfelden: Zusammengelegte Haltestellen Bären und Schulstrasse.

Auch die Lage der Haltestelle Schulstrasse unmittelbar vor dem COOP wurde im Variantenstudium geprüft. Sie hätte zur Folge, dass insgesamt sechs geplante PW-Stellplätze aufgrund des fehlenden Platzes im Zentrum ersatzlos entfallen würden (siehe auch nachfolgende Abbildung, südliche Strassenseite). Diesbezüglich hat das ansässige Gewerbe geäußert, dass Parkplätze im Zentrum für die vorhandenen Geschäfte «überlebensnotwendig» seien.

Zudem können insgesamt sieben geplante Bäume nicht realisiert werden, was wiederum zur Folge hat, dass die geplante Baumallee, die ein wesentliches Merkmal des zukünftigen Zentrumsbereichs darstellt, auf einer Länge von rd. 60 m deutlich sichtbar unterbrochen wird.

Der Abstand zwischen den Haltestellen Bären und Schulstrasse in Richtung Hard beträgt heute ca. 150 m. Dies wurde von den zuständigen Stellen bemängelt. Der Regelabstand zwischen Haltestellen im Siedlungsgebiet beträgt 400 m bis 600 m. Ausnahmen sind besondere topografische



Verhältnisse oder Points of Interest (Schulen, Einkaufszentren, etc...). Deshalb wurde verlangt, den Abstand zu vergrössern. Mit dem vorliegenden Vorschlag der IG Ortsdurchfahrt Birsfelden würde der Abstand hingegen auf ca. 125 m verkürzt.

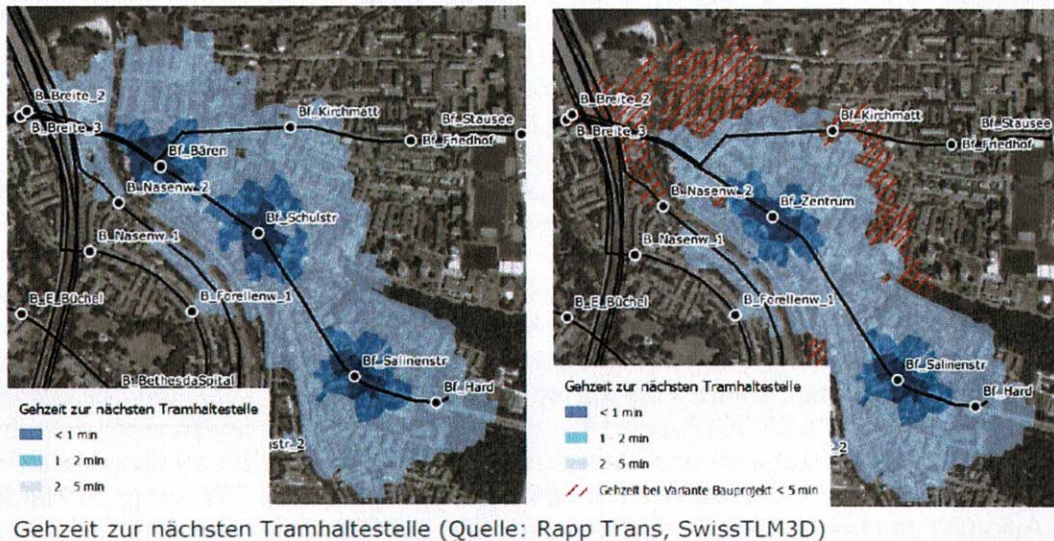


Abbildung Nr. 14: Erschliessungswirkung im Vergleich (2 Haltestellen im Zentrum versus 1 Haltestelle)

Eine Anpassung des Bauprojekts ist aus den genannten Gründen nicht vorgesehen.

### Punkt 6: Tempo 30 km/h

Kantonsstrassen gelten generell als verkehrsorientierte Strassen; auf diesen gilt innerorts grundsätzlich Tempo 50. Für eine abweichende Höchstgeschwindigkeit Tempo 30 ist insbesondere Art. 108 in der eidg. SSV (Signalisationsverordnung) massgebend. Grundsätzlich kann eine Tempoanpassung von 50 km/h auf 30 km/h umgesetzt werden, wenn sich diese nach eingehender Prüfung durch ein Gutachten gemäss den Kriterien des Art. 108 SSV als nötig sowie als zweck- und verhältnismässig erweist. Im Gutachten werden zur Beurteilung der Zweck- und Verhältnismässigkeit die Auswirkungen der Tempoanpassung beurteilt wie z.B. Auswirkungen auf den OeV, das Unfallgeschehen etc.

Die Gesuche für Tempo 30 auf Kantonsstrassen sind durch die Gemeinde an die Sicherheitsdirektion (SID) einzureichen. Mit dem RRB Nr. 2021-1291 vom 14. 9. 2021 hat der Regierungsrat seine Überlegungen und Voraussetzungen festgelegt. Die SID tritt gemäss diesem RRB auf Gesuche von Gemeinden ein, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- Auf den angrenzenden Gemeindestrassen besteht bereits eine Tempo-30-Zone oder ist eine solche verbindlich vorgesehen
- Es besteht ein Gemeinderatsbeschluss mit Begründung für die abweichende Höchstgeschwindigkeit 30 km/h (gemäss Art. 108 SSV).
- Regionale Abstimmung (soweit möglich und nötig) ist erfolgt.

Die Federführung zur Erstellung des erforderlichen Gutachtens liegt als Strassenbetreiberin bei der Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD) in Zusammenarbeit mit der Sicherheitsdirektion (SID). Kommt das Gutachten zum Schluss, dass die abweichende Höchstgeschwindigkeit nötig, zweck-



und verhältnismässig ist, wird die notwendige Verkehrsanordnung verfügt und mit Rechtsmittelbelehrung veröffentlicht.

Für Birsfelden wurde auf Antrag des Gemeinderats vom 14. April 2020 Tempo 30 auf der Hauptstrasse geprüft und ein entsprechendes Gutachten erstellt. Darin wird festgehalten, dass Tempo 30 auf der Hauptstrasse grundsätzlich empfohlen werden kann. Für eine abschliessende Beurteilung sind aber noch die Auswirkungen von Tempo 30 auf den öffentlichen Verkehr im Detail zu untersuchen. Sobald alle für den ÖV relevanten Projektpunkte definitiv beschlossen sind, werden die Auswirkungen von Tempo 30 auf den öffentlichen Verkehr im Detail geprüft.

Für die Rheinfelderstrasse und Birseckstrasse wurde durch die Gemeinde am 22. Okt. 2022 ebenfalls ein Antrag auf Tempo 30 eingereicht; dieses Gutachten ist aber noch ausstehend.

Eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h hat grundsätzlich keine massgebenden Auswirkungen auf die geplante bauliche Ausgestaltung der Ortsdurchfahrt Birsfelden. Die Ortsdurchfahrt wird – unabhängig von der Geschwindigkeit – weiterhin als kantonale Hauptverkehrsstrasse (HVS) eingestuft, so dass die im kantonalen Typenplan T – 001 (Regelquerschnitte Kantonsstrassen, Version 24.05.2017; siehe Webseite TBA BL; Download-Bereich) enthaltenen Mindest-Vorgaben bezgl. Fahrbahn- und Gehwegbreiten (3,00 m und 2,00 m) auch weiterhin gelten und nicht weiter unterschritten werden können – gleiches gilt für die PW-Längsparkfelder im Zentrum. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der Sicherheit wird auch bei Tempo 30 an den beidseitigen Radstreifen festgehalten.

Zudem haben verkehrstechnische Untersuchungen in den bisherigen Projektphasen (Betriebs- und Gestaltungskonzept, Bauprojekt) gezeigt, dass mit dem geplanten Verkehrsregime die verschiedenen Interessen aller Verkehrsteilnehmer ausgewogen berücksichtigt werden können. So konnte beispielsweise mittels Simulationen auch in den Spitzenstunden für das Tram im Mischtrasse in beiden Richtungen eine gleichbleibende Fahrplanstabilität nachgewiesen werden. Für die Erreichbarkeit gewisser Strassen und Nutzungen ergeben sich zudem aufgrund des Kreisel-Kreisel-Systems Verbesserungen.

Für den Zentrums- und Übergangsbereich ist ausserdem zu erwarten, dass das zukünftige Geschwindigkeitsniveau aufgrund der beiden geplanten Kreisel und der neuen Querschnittsgestaltung mit Radstreifen, Mehrzweckstreifen, Längsparkfeldern, Baumallee etc. im Zentrum sowie der LSA am verlegten Knoten Rheinfelderstrasse/Birseckstrasse auch ausserhalb der Spitzenstunden tiefer als 50 km/h sein wird.

Eine Anpassung des Bauprojekts ist aus den genannten Gründen nicht vorgesehen. Das vorgesehene Bauprojekt ist sowohl mit einer signalisierten Geschwindigkeit Tempo 30 als auch Tempo 50 kompatibel.

Der Entscheid, ob und wo allenfalls eine reduzierte Geschwindigkeit Tempo 30 signalisiert wird, erfolgt nicht im Rahmen der Erarbeitung und Genehmigung dieses Bauprojektes, sondern in einem unabhängigen, eigenen Verfahren, das sich auch im rechtlichen Ablauf vom Plangenehmigungsverfahren dieses Bauprojektes unterscheidet.

#### **4. Chancen des Bauprojektes gegenüber der IST-Situation**

Das Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft sieht mit dem erarbeiteten Projekt, welches auf dem vom Landrat beschlossenen Betriebs- und Gestaltungskonzept basiert, eine klare Verbesserung für sämtliche Beteiligten im Vergleich zur heutigen Situation. Insbesondere die folgenden Chancen werden erkannt:



- Erneuerung und Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur
- Stabilere ÖV Verbindungen durch Eigenstrasse und Trambevorzugung
- Lärmschutz durch lärmindernden Belag und neue Traminfrastruktur
- Gewährleistung Durchleitfunktion der Haupt-/Rheinfelderstrasse mit Beibehaltung der heutigen Verkehrsmenge
- Mehrzweckstreifen im Zentrumsbereich ermöglicht sicheres zusätzliches Queren
- Erhöhte Verkehrssicherheit durch übersichtlicheren Strassenraum und Fussgängerstreifen mit Mittelinseln
- Verbesserung Aufenthaltsqualität
- Besseres Klima durch neue Baumpflanzungen
- Gesetzeskonforme BehiG-Haltstellen
- Aufwertung Ortsbild
- Erweiterter Zentrumsbereich am QP «Am Eck»
- Verbesserung und höhere Sicherheit kantonale Radroute
- Verbesserung der Erreichbarkeit im Zentrumsbereich dank stetigem Verkehrsfluss und den beiden Kreiseln
- Projekt kompatibel für Tempo 30

#### 5. Weiterer Ablauf

Das Tiefbauamt wird nun das Bauprojekt definitiv ausarbeiten und die verwaltungsinterne und externe Vernehmlassung u. a. auch bei der Gemeinde Birsfelden durchführen. Danach wird das Projekt der breiten Öffentlichkeit im Rahmen einer Informationsveranstaltung vorgestellt. Als weiterer Schritt findet dann die Planaufgabe im Rahmen des kantonalen Nutzungsplanes statt.

Freundliche Grüsse



Kathrin Schweizer  
 Regierungspräsidentin



Elisabeth Heer Dietrich  
 Landschaftsrevisorin