

Stellungnahme zum Projekt «Erneuerung und Ausbau Ortsdurchfahrt Birsfelden»

Nach über sieben Jahren Planungszeit beantragt die Regierung beim Landrat einen Ausführungskredit für rund 80 Millionen Franken, um das Projekt «Erneuerung und Ausbau Ortsdurchfahrt Birsfelden» zu realisieren. Dies ist viel Geld für ein Projekt, welches niemanden befriedigt und keinen Mehrwert generiert. Zuviel soll in das Projekt miteingepackt werden. Leider hatte in all den Jahren niemand den Mut klar Prioritäten zu setzen und die Bevölkerung von Birsfelden in den Mittelpunkt der Planung zu stellen. Ein paar zusätzliche Bäume und schöne Natursteinplatten im Zentrumsbereich hat der Gemeinderat dem Kanton abringen können, welche von der Gemeinde für 1 Million Franken selbst bezahlt werden dürfen.

Die «IG Ortsdurchfahrt Birsfelden» setzt sich seit Jahren für Optimierungen des vom Tiefbauamt des Kantons gesteuerten Projekts ein. Die unabhängige Einwohnergruppe umfasst mehrere hundert Mitgliedern und Sympathisanten. In vielen Gesprächen und Eingaben hat die «IG Ortsdurchfahrt Birsfelden» konstruktive und fachlich kompetente Vorschläge für ein gesamtheitliches Projekt zur Erneuerung der Ortsdurchfahrt Birsfelden eingebracht. Leider wurden alle Vorschläge vom Tiefbauamt zurückgewiesen und stattdessen ein rein technisch ausgerichtetes Projekt ohne regelmässige Ziel- und Feedback-Kontrollen ausgearbeitet.

Freitag, 24. März 2023 – Nr. 12

645 10 00 Abo-Service 061 264 64 64 redaktion@birsfelderanzeiger.ch

Abo-Ausgabe

Anwohnende wünschen sich nun eine Überarbeitung



Der Kanton Basel-Landschaft möchte bereits im 2024 mit den geplanten Sanierungsarbeiten der Ortsdurchfahrt starten. Eine im letzten Jahr gegründete Interessensgemeinschaft lud betroffene Anwohner zu einem Informationsanlass ein. Nun wollen sie dem Kanton Widerstand leisten. Foto Stephanie Beljean Seite 3

1. Rückmeldung aus der Bevölkerung

Abgesehen vom Gemeinderat der letzten Legislaturperiode wird das Projekt von der Bevölkerung nicht mitgetragen und mehrheitlich zurückgewiesen. Der heutige Gemeinderat hat bisher nicht Stellung genommen.

Im Sommer 2022 wurden zwei Petitionen mit insgesamt über 700 Unterschriften an den Landrat, resp. Gemeinde- und Regierungsrat eingereicht mit dem Antrag das Projekt zu überarbeiten. Der Landrat hat die Petition an den Regierungsrat delegiert. Dieser hat in seiner Rückmeldung den bestehenden Planungsstand gerechtfertigt und keine Verbesserungen in Aussicht gestellt. Der Gemeinderat hat sich um keine Antwort auf die an ihn gerichtete Petition bemüht.

Im Frühjahr 2023 fand eine Infoveranstaltung der IG Ortsdurchfahrt statt. Die aus dem Publikum mit über 80 Teilnehmenden angeregte, spontane Abstimmung zeigte ohne Gegenstimme, dass das vorliegende Projekt so nicht akzeptiert wird.

Folgende Kritik wurde geäußert:

- Bevölkerung wurde nicht in die Planung eingebunden
- Ortsdurchfahrt darf keine Entlastungsachse für Autobahn sein
- Eine zentrale Tramhaltestelle «Zentrum» ist besser als eine gespreizte Haltestelle «Schulstrasse» und eine verbesserte Haltestelle «Bären»

Im Anschluss an die Vernehmlassung des aktualisierten Projektes im Frühjahr 2023 mit einer beträchtlichen Anzahl von schriftlichen Rückmeldungen aus der Bevölkerung wurden nur marginale, nebensächliche Punkte von den Planern aufgegriffen.

Im Herbst 2023 erfolgte die öffentliche Planaufgabe mit über 70 Einsprachen. Die Einsprechenden wurden individuell vom TBA angehört. Keine Einsprache wurde zurückgezogen. Ein Abweisungsentscheid durch den Regierungsrat ist ausstehend.

2. Ganz kurz: Wer will was ?

Kanton / TBA	<ul style="list-style-type: none">• Erneuerung Strassenbelag /Infrastruktur• Veloroute gemäss Richtplan• Erhalt Verkehrsfluss (>11'000 F/Tag)• Neue Anbindung der Birseckstrasse an die Rheinfelderstrasse
BVB	<ul style="list-style-type: none">• Erneuerung Tramgeleise• Behindertengerechte Haltestellen
Bund / ASTRA	<ul style="list-style-type: none">• Überlauf Autobahn• Ausweichstrecke Bau Rheintunnel
Gemeinderat	<ul style="list-style-type: none">• Aufwertung Ortszentrum• Bäume und Natursteinbeläge• Freistellung Parzelle QP «am Egg»• Tempo 30 km/h
Gewerbe Hauptstrasse	<ul style="list-style-type: none">• Parkplätze• Aufenthaltsqualität (Gewerbe- und Restaurations-Aussenflächen)
Anwohner & Anwohnerinnen	<ul style="list-style-type: none">• Begrenzung Verkehr• Lärmreduktion• Lebenswerter Siedlungsraum• Attraktive Fuss- und Velowege

3. Beurteilung Zielerreichung

Nachfolgend eine Liste der von der Regierung und vom kantonalen Tiefbauamt formulierten Projektziele und eine Beurteilung der Zielerreichung durch die IG Ortsdurchfahrt Birsfelden.

Beabsichtigte Projektziele

Einschätzung und Beurteilung Zielerreichung

3.1. Verkehr:

Verbesserung des Verkehrsflusses, insbesondere im Zentrumsbereich

Hohe Zuverlässigkeit der Abwicklung des Ziel- / Quellverkehrs

Neue Anbindung der Birseckstrasse an die Rheinfelderstrasse

- Keine Veränderung der Stausituation
- Keine Verbesserungen des Verkehrsflusses durch Kreisel mit Lichtsignalanlage, bedingt durch Tram.
- Priorisierung, resp. Gesamtbetrachtung gegenüber untergeordneten Strassen fehlt. (z.B. Schulstrasse).
- Anfahrbereich über Steilrampe ist unbequem und lärmverursachend.
- Unnötige Umplatzierung Kreuzung.
- Eingrenzung Lastwagenverkehr (Ausweichverkehr) fehlt.

3.2. OeV / Tram:

Ausbau der Tramhaltestellen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)

Hohe Fahrplanstabilität für Tram und Bus

- Gespreizte Tramhaltestelle „Schulstrasse“ verschlechtert Zugänglichkeit sowohl für Behinderte wie übrige OeV-Nutzer (zu weit von Zentrum entfernt).
- Überlagerung Fahrbahn und Tramtrasse riskieren Rückstau und Verspätungen Tram trotz Lichtsteuerungsanlage
- Infolge gestörten Abflusses bei der Lichtsignalanlage Breite (Bundes- / ASTRA-Knoten), könnten punktuell auch höheren Verlustzeiten entstehen.
- Blockierung Buslinie 80/81 beim Knoten „Bären“ durch blockierten Kreisel.

3.3. Velo:

Umsetzung der kantonalen Radroute

Hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.

Eine weitere kantonale Veloroute führt, wie bereits heute, weiterhin über die Muttenzerstrasse.

Um den Veloverkehr zu fördern und auch neue Anspruchsgruppen zum Umstieg auf das Velo zu bewegen, sollen neue, sichere und attraktive Radwege geschaffen werden – die Velovorzugsrouten.

- In Tempo 30 km/h-Zone ist keine spezielle Ausscheidung einer Velospur notwendig.
- Kreisel sind für Velofahrende sehr gefährlich und unattraktiv.
- Veloroute bei Anschluss Muttenzerstrasse (Roxy) führt über Fussgängerbereich und kreuzt anschliessend via Fussgängerstreifen die Rheinfelderstrasse.
- Ein attraktiver Veloweg sollte von Ortsdurchfahrt abgetrennt und ans Rheinufer verschoben werden (Änderung KRIP). Harmonisierung mit Stadt Basel fehlt.

3.4. Fussgänger:

Aufenthaltsqualität im Strassenraum.

Hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.

- Asphaltband inkl. Mittelstreifen trennt den Raum.
- Hohe Belastung durch Lastwagenverkehr (Ausweichroute).
- Zurückversetzte Fussgängerstreifen laden zur Strassenquerung direkt am Kreisel ein.
- Übersichtlichkeit für Fussgänger durch Längsparkplätze und Velostreifen beeinträchtigt.
- Lichtsignalanlage bei Fussgängerstreifen Haltestelle „Salinenstrasse“ fehlt
- Fussgängerzone / Gartenterrasse bei Theater Roxy wird durch kantonale Radroute durchkreuzt.

3.5. Gewerbe:

Sicherstellung Zugänglichkeit Erdgeschossnutzung (Gewerbe) entlang der Hauptstrasse.

- Generell wenig Parkplätze (Kurzzeit).
- Zusätzlich fallen die Parkplätze mit dem neuen Quartierplan im Zentrum weg.
- Die Breite der Fussgängerbereiche wird durch Velostreifen stark reduziert.
- Rückwärtige Gebäudeerschliessung Hauptstrasse West nicht zwingend ab Hauptstrasse (Ausbau rückwärtige Erschliessung über Quartierstrassen und Privatparzellen möglich).
- Coop und weitere Läden des täglichen Bedarfs verlieren an Attraktivität mit gespreizter Tramhaltestelle.

3.6. Städtebau:

Gestalterische Aufwertung des Strassenraums.

Reduzierung der Trennwirkung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität.

Tempo 30 km/h

Infrastrukturentwicklung soll mittels einer integralen Sichtweise Mehrwerte für die Raum- und Wirtschaftsentwicklung und die Lebensqualität der Bevölkerung erzielt werden.

- Kreisel bilden innerorts tote Räume (In anderen Kantonen werden Kreisel als nicht mehr zeitgemäss zurückgebaut).
- Asphaltband (Fahrspuren, Tramtrasse, Velospuren, Mittelstreifen) werden zusammenfassend als Hochleistungsstrasse wahrgenommen und entsprechen nicht der Massstäblichkeit von Fussgängern.
- Bei Tempo 30 km/h ist kein Mittelstreifen für Fussgängerquerungen notwendig.
- Abgegrenzte kant. Veloroute (Velostreifen) führt zu überhöhter Velogeswindigkeit (E-Bike 50 km/h). Bei Tempo 30 km/h können Velos im Pulk mit PW / LKW fahren.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Projektziele, welche sich der Kanton gesetzt hat nur teilweise oder gar nicht erfüllt werden.

4. Kritische Punkte

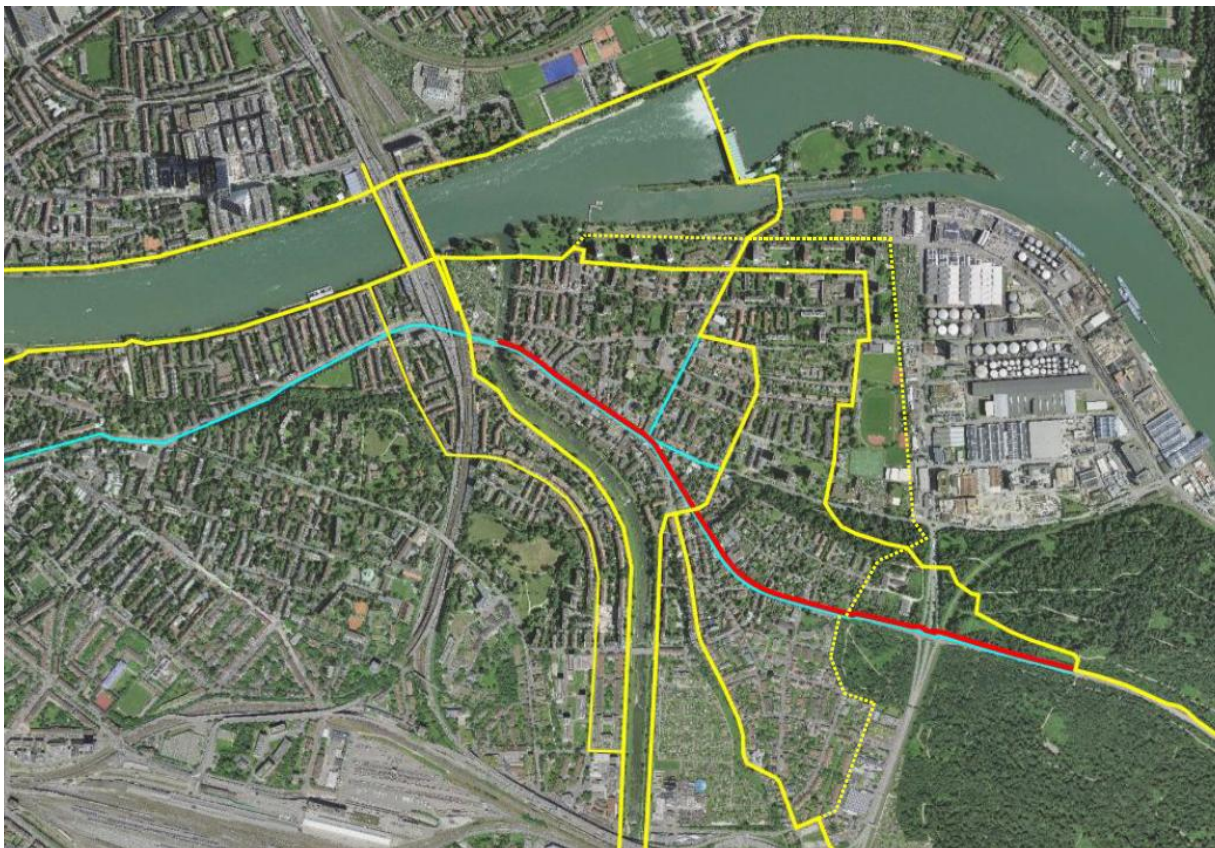
4.1. Kantonale Radroute

Die im kantonalen Richtplan festgesetzte kantonale Radroute führt vom Hardwald her durch Birsfelden über die Rheinfelderstrasse weiter über die Hauptstrasse zur Birsbrücke. Auf der Seite der Stadt Basel (Knoten Breite / Zürcherstrasse) wird die offizielle Radroute nicht weitergeführt.

Im Rahmen der Erneuerung der Ortsdurchfahrt Birsfelden soll die kantonale Radroute ausgebaut werden. Damit werden die engen Platzverhältnisse der Ortsdurchfahrt zusätzlich eingengt. Zudem stellen die schnellen E-Bikes, insbesondere beim Überholen auf der rechten Seite, ein grosses Sicherheitsrisiko für alle Verkehrsteilnehmenden dar. Gemäss Projektplänen sollen im Bereich der Tramhaltestelle im Zentrum die Velofahrstreifen über die Haltekanten geführt werden.

Eine Verlegung der kantonalen Radroute durch den Hardwald Richtung Sternenfeld und Rhein würde die Situation im Zentrum sehr vereinfachen und würde gleichzeitig die Attraktivität der Radroute steigern. Damit wäre auch der Anschluss an die Stadt Basel gemäss deren Richtplanung stringent gelöst. Lokal könnte der Veloverkehr weiterhin über die Rheinfelder- und Hauptstrasse als kommunale Radstrecke genutzt werden. Mit einer generellen Tempobeschränkung auf der gesamten Ortsdurchfahrt auf 30 km/h wäre die Ausscheidung eines separaten Velostreifens nicht mehr notwendig. Die Velos können sich bei Tempo 30 in der Fahrzeugkolonne einordnen.

Mit den beiden Massnahmen «neue Radroute am Rhein» und «Tempo 30» könnten für die Ortsdurchfahrt neue, einfachere Lösungsansätze geschaffen werden.



— Kant. Radroute (bestehend und neu)

- - - - - Kant. Radroute Variante (neu)

— Aufhebung kant. Radroute (neu Tempo 30 km/h)

— Kommunale Velostrecken

4.2. Tram-Haltestellen / OeV-Angebot

Mit dem Projekt kann die BVB behindertengerechte Haltestellen anbieten. Diese stehen aber am falschen Ort (Theater Roxy). Wie sich in direkten Gesprächen gezeigt hat, wird der vom Kanton als dringender Projekttreiber vorgebrachte Geleiseersatz von der BVB relativiert. Bereits heute wurde ein Teil der Geleise ersetzt. Solche Geleisearbeiten fallen periodisch an und sind nicht zwingend mit Gesamtanierung des Strassenraumes verbunden.

Die geplanten, einander direkt gegenüberliegenden Haltestellen «Bären» sind zu begrüssen.

Eine Verschiebung der Tramhaltestelle «Schulstrasse» Richtung Hard hin zum Theater Roxy ist eine einschneidende Verschlechterung des OeV-Angebotes. Der geplante Standort widerspricht den Fussgängerbewegungen und liegt zu stark abseits des Zentrums und der Brückenverbindung zum Lehenmattquartier Basel.

In der Gegenrichtung soll die Haltestelle näher zur Schulstrasse hin verschoben werden.

Gespreizte Tramhaltestellen sind grundsätzlich ungünstig und zu vermeiden.

Der Kanton argumentiert, am heutigen Standort «Schulstrasse» könnte keine behindertengerechte Haltestelle geschaffen werden, wegen dem Abbiegeverkehr in den Birsstegweg.

Vielleicht könnte man die Haltestelle einfach ein bisschen stadtwärts schieben, zum Beispiel auf Höhe des Verkaufsgeschäftes McOptic. Die Tramhaltestelle in Gegenrichtung könnte direkt gegenüber vor der Drogerie / Apotheke zu liegen kommen. Das Argument des Kantons, dass so die Distanz zwischen den Haltestellen «Bären» und «Schulstrasse» viel zu kurz sei, ist zu relativieren. Der Abstand zwischen den Haltestellen «Kunstmuseum» und «Bankverein» auf der Tramlinie 2 in der Stadt Basel beträgt 110 Meter. In Birsfelden läge der Abstand zwischen den beiden Tramhaltestelle bei rund 175 Meter.



—● Haltestellen Tram / Bus bestehend

—● Haltestellen Tram/Bus neu

—X Haltestellen Tram abgelehnt

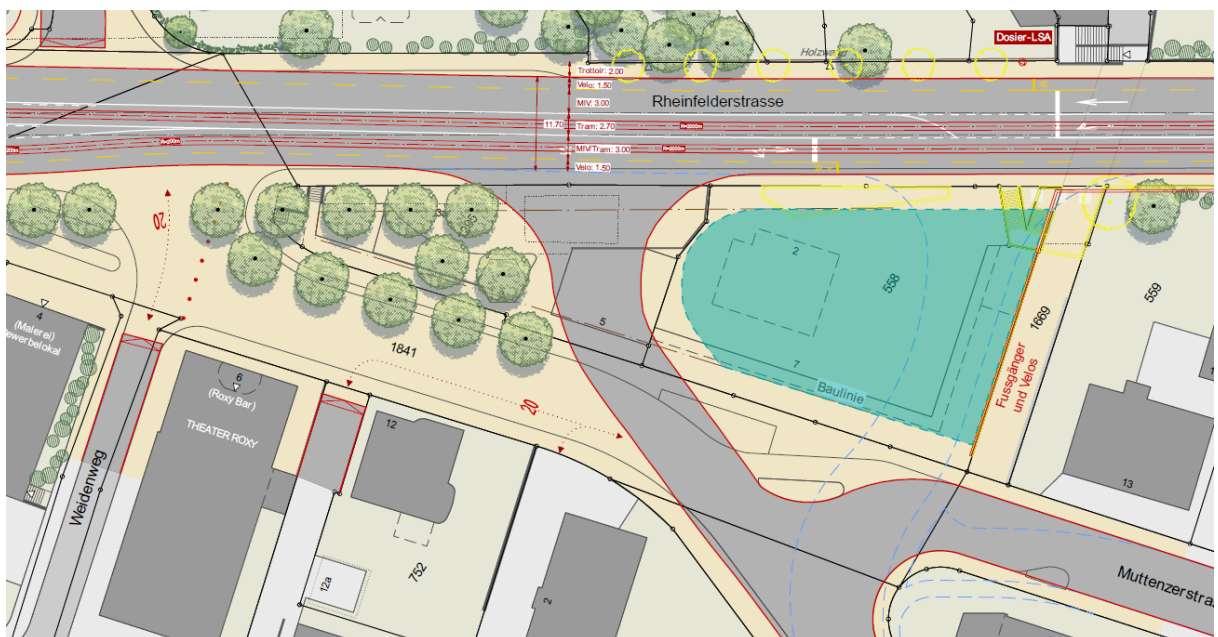
Die Überlagerung von Tram-Trasse und Autofahrbahn, sowie Tempo 30, wird von der BVB sehr kritisch beurteilt. Der Tramverkehr wird anfällig darauf im Stau stecken zu bleiben. Generell sind Fahrplanverzögerungen von zwei Minuten und mehr pro Kurs möglich. Um den Fahrplankontakt aufrecht zu erhalten, müssten allenfalls zusätzliche zwei bis drei Tramkompositionen angeschafft werden, was zu höheren Kosten führt.

4.4. Knoten Rheinfelder- / Birseckstrasse

Der projektierte Neuanschluss der Birseckstrasse an die Rheinfelderstrasse zeugt von einem eigenartigen Städtebauverständnis. Niemand versteht, wieso eine Bauparzelle als Insel mitten im Strassenraum freigespielt werden soll, um darauf ein Hochhaus zu bauen («Am Egg»). Damit ein fragwürdiger Quartierplan realisierbar wird, soll ein bestehender Strassenanschluss um ein Grundstück herum verlegt werden. Dazu muss ein Höhenunterschied von rund 4 Metern mit einer bis acht prozentigen Steigung überwunden werden. Dabei wird die historisch geschützte Muttenerstrasse räumlich abgeschnitten. Die ehemalige Strassenfläche soll weiterhin als kantonale Radroute genutzt werden. Die neu entstehende Freifläche würde zudem für eine Tiefgaragenrampe genutzt werden. Damit verkommt die angepriesene neue Frei- und Erholungsfläche zu einem Unort.



Projekt Tiefbaumt



Vorschlag IG Ortsdurchfahrt mit Grünflächen und Park vor dem Theater Roxy

Die «IG Ortsdurchfahrt Birsfelden» hat bereits in einem sehr frühen Planungsstadium konstruktive Lösungsansätze eingebracht, welche aber umgehend zurückgewiesen wurden.

4.5. Finanzen

Der nachfolgende Auszug aus der Vorlage des Regierungsrates schreckt auf und gibt Anlass zur Sorge:

Auszug Vorlage RR/TBA

Quartierplan „Am Egg“

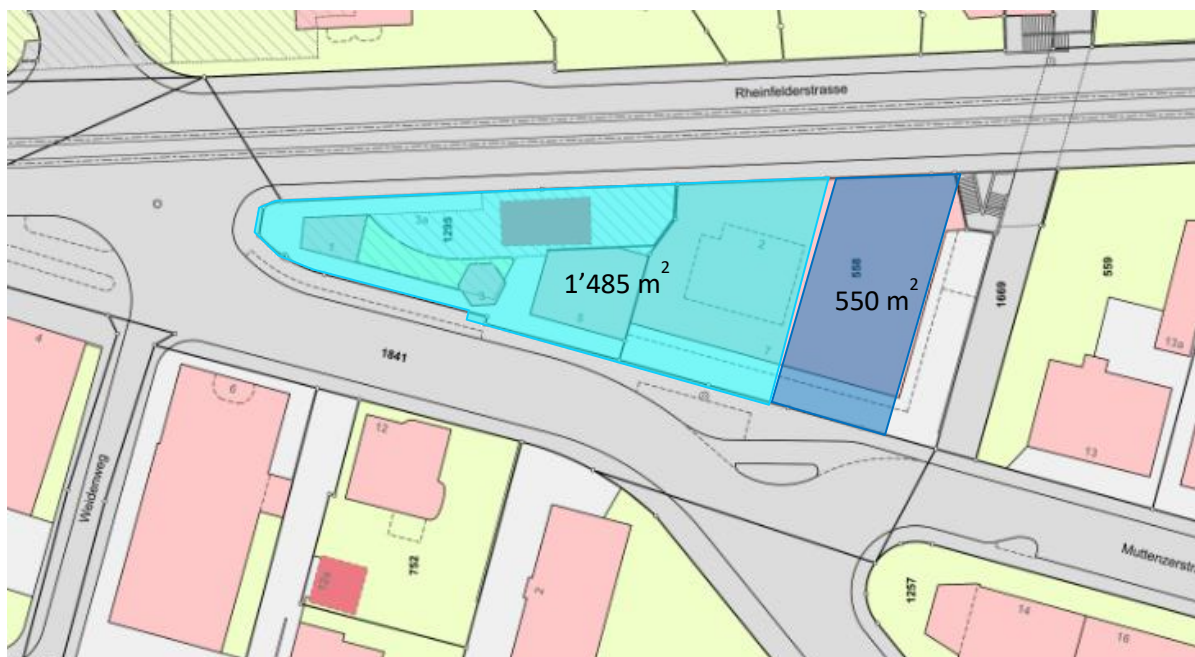
Die Anlagestiftung möchte auf dem Gebiet der restlichen Parzellenfläche (Parzelle 558 und 1295) einen Quartierplan «Am Eck» realisieren. Da die Rechtskraft des Quartierplans derzeit noch sehr unsicher ist, möchte die Anlagestiftung im Zweifelsfall die gesamte Parzelle an den Kanton Basel-Landschaft veräussern. Die ganze Parzelle (550 + 1'485 m²) könnte durch das Hochbauamt gekauft werden sofern die Bedingungen stimmen und ein Kauf im Rahmen der kantonalen Immobilienstrategie Sinn ergibt. Die für das Projekte NOB nötigen 550 m² würden vom Tiefbauamt dem Hochbauamt durch die hier vorliegende Ausgabenbewilligung abgekauft. Die restliche Fläche kann über die Immobilienstrategie des Kantons entwickelt werden.

Dazu werden folgende Zahlen aufgeführt:

• Abbruch Liegenschaften	CHF	2'000'000.-
• Landerwerb 550 m ²	CHF	2'500'000.-
• Inkonvenienzen	CHF	3'320'000.-
• Kaufverpflichtung Restparzelle (1'485 m ²)*	<u>CHF</u>	<u>6'680'000.-</u>
• Total	<u>CHF</u>	<u>14'500'000.-</u>

* Geschätzt. Nicht in Kreditantrag enthalten (Erwerb durch Hochbauamt)

Heisst dies, dass der Kanton zugunsten eines Investors aufwendige Verkehrslösungen mit zusätzlichen Kosten plant? Im Weiteren soll der Kanton für den Investor noch die Abbruchkosten übernehmen, Mietvertragsinkonvenienzen (Denner) entschädigen und schlussendlich durch das Hochbauamt das ganze Grundstück kaufen lassen, falls sich der Investor entscheidet, sein Projekt nicht zu realisieren.



Landerwerb Kreuzung Birseck- / Rheinfelderstrasse und Quartierplan «am Egg»

4.6. Verkehrsfluss, Rückstau und Lastwagenverkehr

In der Vorlage des Regierungsrates schreibt das Tiefbauamt:

- Um einen Rückstau infolge Überlastung am Knoten Breite ins Zentrum zu vermeiden und so die Fahrplanstabilität des Trams zu gewährleisten, wird der Verkehr vom neuen Knoten Birseckstrasse bis Knoten Bären flüssig gehalten.
- Einzig die Zufahrten der Rheinstrasse zum Knoten Bären sowie die Zufahrten Rheinfelderstrasse und Birseckstrasse zum Knoten in Richtung Zentrum weisen eine steigende Wartezeit auf. Diese Zufahrten verbleiben weiterhin in der Kategorie ungenügend.

Damit scheint klar gesagt, dass mit Stau auf der Rheinfelderstrasse und Birseckstrasse zu rechnen ist, respektive diese Staus so vorprogrammiert sind. Ob Zufahrten von der Schulstrasse oder von der Rheinstrasse noch möglich sind hängt davon ab, ob sich der Verkehr, allen Behauptungen zu Trotz, nicht doch innerhalb der Kreisel aufstaut. Lichtsignalanlage und klassische Kreuzungen hätten zumindest den Vorteil, dass bei Grün gefahren werden kann.

Generell werden Verkehrsstaus in der Ortsdurchfahrt Birsfelden bei einer überlasteten oder durch Unfälle gestauten Autobahn verursacht. Dafür sind unter Anderem Navigationssysteme verantwortlich, welche den Automobilisten die schnellsten Ausweichrouten aufzeigen und so den Verkehr ab der Autobahn auf das lokale Verkehrsnetz umleiten. Würde die komplette Ortsdurchfahrtsstrecke auf Tempo 30 km/h reduziert, würden Navigationssysteme diese temporeduzierte Strecke, als tendenziell langsamer, nicht als Ausweichroute empfehlen. Eine durchgehende Tempo 30 Zone ab Burenweg bis zur Stadtgrenze scheint die einzige Möglichkeit zu sein dem Ausweichverkehr vorzubeugen.

Ein weiteres Ärgernis sind die zahlreichen Lastwagen, welche die Durchfahrt durch Birsfelden ebenfalls als Abkürzung nutzen. Auch hier wäre eine Tempo 30 Begrenzung eine effiziente Möglichkeit den Lastwagenverkehr auf dem Autobahnnetz zu konzentrieren. Lastwagenverkehr in Dörfern ist immer problematisch und stellt ein sehr hohes Risiko für Fussgänger und Velofahrer dar. Diese Punkt spricht umso mehr für eine Verlegung der kantonalen Radroute weg von der Haupt- und Rheinfelderstrasse.

4.7. Fussgänger und Stadtraum

Eine generelle Tempo 30 Regelung würde die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden merklich verbessern, wobei zu betonen ist, dass sich in der Vergangenheit glücklicherweise kaum schwerwiegende Strassenunfälle in Birsfelden ereigneten. Bei den in den Statistiken erfassten Unfälle handelte es sich mehrheitlich um leichte Blechschäden.

Für Fussgänger hätte eine generelle Tempo 30 Regelung den Vorteil, dass die Strassen einfacher überquert werden könnten. Damit wäre auch der im Zentrumsbereich angedachte Mittel- und Mehrzweckstreifen überflüssig und die eingesparte Fläche könnte andersweitig genutzt werden. Allenfalls könnte auf ein Mischtrasse Tram-Auto verzichtet werden und separate Spuren geschaffen werden.

5. Würdigung

Das Projekt ist ein Versuch einzelne Puzzleteile zu optimieren. Gesamthaft führt das Projekt aber zu einer Verschlechterung gegenüber der heutigen Situation.

Die IG Ortsdurchfahrt Birsfelden bedauert, dass die berechtigten Interessen und Optimierungsvorschläge aus der Bevölkerung nicht berücksichtigt wurden. Zu einseitig wurde die Gespräche nur mit dem früheren Gemeinderat geführt. Zu einseitig wurde der Fokus auf den Verkehrsfluss und technische Richtlinien gerichtet.

Zu viele Anforderungen, Wünsche, technische Vorgaben und einengende Rahmenbedingungen wurden an das Projekt «Erneuerung Ortsdurchfahrt Birsfelden» gestellt.

Es ist an der Zeit diesen gordischen Knoten zu zerschneiden und das Projekt komplett neu zu überdenken. Lösungen wie eine Verlegung des kantonalen Radweges weg von der Rheinfelder- und Hauptstrasse, ein genereller Verzicht auf Kreisel-Lösungen und gespreizten Tramhaltestellen, sowie städtebaulich und ökologisch innovative Konzepte könnten dem Projekt die Chance für eine von der Bevölkerung getragene und überzeugende Lösung geben. Grundvoraussetzung ist eine durchgehende Tempobeschränkung auf 30 km/h.

Wir bitten den Landrat

- das vorliegende Projekt zurückzuweisen
- eine grundlegende Neuplanung mit neuem Team zu fordern («Zurück-auf-Feld-Eins»)
- den Ausführungskredit für das heutige Projekt bis auf Weiteres abzulehnen
- durchgehend Tempo 30 einzufordern und festzulegen (Grundvoraussetzung für Neuplanung)
- die kantonale Radroute im KRIP anzupassen und abgestimmt mit der Stadt Basel ans Rheinufer zu verlegen

Die Anliegen der Bevölkerung Birsfeldens müssen endlich ernst genommen werden. Die Erneuerung der Ortsdurchfahrt Birsfelden ist eine Chance und es wäre schade diese Chance mit einem Referendum bekämpfen zu müssen.

Ihre «IG Ortsdurchfahrt Birsfelden»

«IG Ortsdurchfahrt Birsfelden» vertreten durch:

Christoph Rudin	Jurist, ehem. Landrat	Salinenstrasse 26	4127 Birsfelden	079 245 66 17
Roland Schacher	Architekt, Stadtplaner	Salinenstrasse 24	4127 Birsfelden	079 682 64 22
Nicolas Zeuggin	Ingenieur, Baukommission	Rheinfelderstrasse 26	4127 Birsfelden	079 488 61 29