Beschluss des Landrats vom 28.08.2025

Nr. 1244

12. Neue Ortsdurchfahrt Birsfelden, Umgestaltung der Haupt- und Rheinfelderstrasse, Ausgabenbewilligung für die Realisierung
2024/747; Protokoll: mko, bw

Kommissionspräsident **Thomas Noack** (SP) führt aus, dass für die Erarbeitung des Ausführungsprojekts und die anschliessende Realisierung (inklusive Landerwerb) der neuen Ortsdurchfahrt Birsfelden mit dieser Vorlage eine Ausgabenbewilligung von CHF 77,82 Mio. beantragt werde. Die Haupt- und Rheinfelderstrasse bzw. Ortsdurchfahrt in Birsfelden ist eine kantonale Hauptverkehrsstrasse, die mit bis zu 11'000 Fahrzeugen pro Tag belastet ist und zudem vom Tram der BVB-Linie Nr. 3 befahren wird. Die Gleise müssen zwingend erneuert, die Tramhaltestellen nach den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) umgestaltet werden und auch die Strasse selbst weist Erneuerungsbedarf auf. Zudem sollen die betrieblichen und gestalterischen Defizite der Ortsdurchfahrt behoben werden und das Ortszentrum eine Attraktivitätssteigerung erfahren. Weitere Bestandteile des Projekts sind Velostreifen und im Zentrumsabschnitt auf beiden Seiten der Strasse angeordnete Baumreihen, Längsparkfelder, Velo-Abstellmöglichkeiten sowie Sitzgelegenheiten.
Eintreten war in der Kommission unbestritten.
Die Kommission führte aufgrund der Komplexität des Projekts und wegen der unterschiedlichen Interessen eine Anhörung mit einer Vertretung des Gemeinderats, der KMU Birsfelden und der IG Ortsdurchfahrt Birsfelden durch. Letztere übte Fundamentalkritik am vorliegenden Projekt. Ihre Vorschläge für gewisse Projektteile beinhalten jedoch auch Nachteile oder sind nicht so umsetzbar, wie die Verwaltung ausführte. Die Direktion betonte, dass ein Ziel des Projekts ist, die Sicherheitsdefizite insbesondere für Fussgänger und Velofahrende zu minimieren. Die Bevölkerung wurde in die Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts einbezogen und konnte mitwirken.
Die Kommission diskutierte darüber, ob das Tram durch einen Bus ersetzt werden könnte, ob weniger Bäume gepflanzt oder die Kreisel kleiner dimensioniert werden könnten. Weitere Themen waren die lange Bauzeit von bis zu fünf Jahren, die Einführung von Tempo 30 auf der Hauptstrasse und eine alternative Führung der Veloroute. Die Ausführungen dazu können im Kommissionsbericht nachgelesen werden.
Die lange Bauzeit hat damit zu tun, dass dem ausdrücklichen Wunsch der KMU Folge geleistet wurde, dass während der Bauphase auf ein Einspur-Regime verzichtet wird, um die Erreichbarkeit der Geschäfte während der Bauzeit aufrechtzuerhalten.
Die Kommission erörterte auch, welche Konsequenzen eine Ablehnung der Vorlage nach sich ziehen würde. Die Direktion führte aus, dass bei einer Ablehnung des vorliegenden Projekts ein Rückfall-Projekt geplant werden müsse. Die Fahrleitungen und die Gleise inklusive Unterbau zwischen der Wendeschlaufe Hard und Breite müssten weiterhin dringend ersetzt und die drei Haltestellen umgebaut werden, um die gesetzlichen Vorgaben gemäss Behindertengleichstellungsgesetz zu erfüllen. Zudem müsste der gesamte Strassenaufbau 2030 sowie Beleuchtung, Lichtsignalanlagen und Werkleitungen im Strassenbereich erneuert werden. Nicht umgesetzt würden Massnahmen für Velofahrende, die Fahrbahn würde nicht verbreitert und die Kreuzung Birseck- / Muttenzerstrasse nicht verschoben. Weiter könnte die Haltestelle Hard nicht umgebaut und eine Verbesserung des Verkehrsflusses nicht realisiert werden. Auch ein solches Rückfall-Projekt, das nur die notwendigen Arbeiten beinhaltet, würde eine lange Bauzeit mit den entsprechenden Einschränkungen erfordern. Eine tabellarische Gegenüberstellung lässt sich dem Kommissionsbericht entnehmen.
Die eingehende Diskussion in der Kommission ergab, dass der Ist-Zustand der Ortsdurchfahrt

Birsfelden unbefriedigend ist und Verbesserungen erfolgen müssen. Das vorliegende Projekt stellt die beste Variante dar und bringt einen Gewinn für das Ortszentrum. Bezüglich der Anordnung der Parkplätze sollte im weiteren Projektverlauf nochmals mit den Betroffenen das Gespräch gesucht werden. Somit sei es allenfalls noch möglich, eine verbesserte Situation für das Gewerbe zu erzielen. Sollte das Projekt in einer Volksabstimmung abgelehnt werden, wird kein neues Projekt erarbeitet. Es gibt keine Alternative zum vorliegenden Projekt, auch wenn damit nicht alle Anliegen aus der Bevölkerung berücksichtigt werden können. Die notwendigen Sanierungsarbeiten von Schiene, Strasse und der Umbau der Haltestellen müssten dennoch erfolgen, verbunden mit ebenfalls hohen Kosten im Umfang von bis zu CHF 50 Mio., und ohne Aufwertung des Ortszentrums oder eine Verbesserung der Sicherheit für die Verkehrsteilnehmenden. So gäbe es sogar weniger Parkplätze. Ein Rückfall-Projekt würde nicht den Mehrwert bringen, wie ihn das vorliegende Projekt bietet.
Die Umweltschutz- und Energiekommission beantragt dem Landrat mit 10:3 Stimmen Zustimmung zum unveränderten Landratsbeschluss.

– *Eintretensdebatte*

Andi Trüssel (SVP) stellt den Antrag, nicht auf die Vorlage einzutreten. Man mag sich vielleicht noch daran erinnern, dass die Parteien einhellig für eine Verlängerung des Trams Nr. 14 in Pratteln waren – doch das Volk lehnte ab. Als es um den Planungskredit für die Tramverlängerung in Allschwil ging, waren sich Gemeinderat und KMU uneins; der Kredit wurde nicht gesprochen, da man sich erst klarwerden musste, wie man die Situation mit den KMU lösen möchte. Ähnlich war es, als es in Laufen um die Brückenverschiebung für über CHF 40 Mio. ging. Der Landrat sagte einstimmig: Gute Idee, machen wir. Stadtrat und Opponenten sprachen sich ebenfalls dafür aus. Kaum standen alle hinter dem Projekt, wurde das Referendum ergriffen. Und in Birsfelden? Hier kommt eine fünfjährige Baustelle auf die KMU und die Anwohnenden zu.
Man muss sich deshalb die Frage stellen, ob es klug ist, dafür CHF 80 Mio. zu sprechen. Einen Plan B gibt es nicht. Ist es nicht schlauer, das Geschäft zurück an den Absender zu schicken, so dass Gemeinderat und Opponenten zusammensitzen und gemeinsam eine Lösung finden können?
Der vom Redner eingebrachte Vorschlag, von der Tramschlaufe bis zum Aeschenplatz einen Bus einzurichten, wurde an der Kommissionsitzung nicht vertieft diskutiert. Wenn aber einmal gebaut wird, muss die Verbindung aufrechterhalten werden. Zudem hört man Unterschiedliches zum Zustand der Schienen. Es sind weniger das Management oder die Projektleitung, sondern die Tramführer, die berichten, dass die Schienen gar nicht so steinalt seien…
Aus all diesen Gründen macht der Redner beliebt, nicht auf die Vorlage einzutreten.

Für **Sandra Strüby-Schaub** (SP) und die SP-Fraktion ist das vorliegende Projekt recht ausgewogen. Es wurde zusammen mit den Interessengruppen und dem Gemeinderat ausgearbeitet, wobei viele Aspekte berücksichtigt wurden. Bei einem so grossen Projekt ist verständlich, dass nicht alle derselben Meinung sind. Wie bereits vom Kommissionspräsidenten ausgeführt, müssen gewisse Strassen-, Tram- und Leitungsbauten ohnehin ausgeführt werden. Es gibt Tramhaltestellen, die laut Behindertengleichstellungsgesetz gar nicht mehr betrieben werden dürfen. Deshalb beurteilt die SP das vorliegende Projekt als zweckmässig und gut. Sie spricht sich klar für Eintreten aus und wird dem Projektkredit zustimmen.

Rolf Blatter (FDP) sagt, dass der Kommissionspräsident auf die vielen Details, die dieses Geschäft enthält und deren Anzahl mit der Grösse des Projekts zugenommen habe, hingewiesen habe. Der Vergleich mit Allschwil oder dem Tram 14 lässt sich gedanklich zwar machen, doch er hinkt, denn dabei handelte es sich um Projekte, die es in der Realität noch gar nicht gibt. In Birs-

felden hingegen geht es um eine existierende Tramlinie mit technischen Komponenten, die das Ende ihrer Lebensdauer erreicht haben und ersetzt werden müssen. Vermutlich sind die Schienen, wie von Andi Trüssel angesprochen, noch nicht ganz in einem Zustand, dass man Angst haben muss, das Tram springe jeden Moment heraus. Dennoch muss die «End-of-life»-Komponente in die Entscheidung einfliessen. Natürlich ist die FDP über die lange Bauzeit von fast fünf Jahren nicht beglückt. Auch das Parkplatz-Thema, welches die Gewerbetreibenden umtreibt, ist keine schöne Lösung. Aber am Ende des Tages ist das nun mal die beste aller schlechten Lösungen. In diesem Sinn stimmt die FDP – wenn auch zähneknirschend – dem Projekt zu.

Stephan Ackermann (Grüne) möchte sich erst dafür entschuldigen, beim Geschäft Tempo 30 den Streichungsantrag schmackhaft gemacht zu haben. Stephan Ackermann wird den Antrag das nächste Mal stellen, damit sich alle in Ruhe darauf vorbereiten können.
Damit sich dieser Fehler nicht wiederholt, wäre es gut zu wissen, ob nun über das Eintreten oder das Geschäft gesprochen wird.

Landratspräsident **Reto Tschudin** (SVP) erklärt, dass man sich in der Eintretensdebatte befinde. Am Schluss der Eintretensdebatte wird über den Antrag auf Nicht-Eintreten abgestimmt.

Stephan Ackermann (Grüne) bedankt sich für die Klärung. Seine Fraktion ist für Eintreten. Sein Vorredner Rolf Blatter hat das gut in Worte gefasst: Das Knirschen der FDP, dem Geschäft zustimmen zu müssen, hörte man bis in seine eigenen Reihen. Die FDP hat jedoch richtig analysiert und festgestellt, dass das Vorgehen notwendig ist. Der Kommissionsbericht zeigt gegen Schluss sehr schön die Vor- und Nachteile des Projekts «Neue Ortsdurchfahrt Birsfelden» auf und stellt es dem Rückfall-Projekt gegenüber. Daran lässt sich ablesen, dass die Alternative sehr viel kostet und keinen Mehrwert für die Gemeinde bringt. Es ist dringend nötig, dass auch Birsfelden eine Aufwertung seines Dorfkerns erfährt, weshalb das Projekt mit Überzeugung unterstützt wird – und ohne mit den Zähnen zu knirschen. Wie die von Rolf Blatter genannten Beispiele zeigen, kann man es nie allen recht machen. Die Naubrücke ist für den Redner ein gutes Beispiel dafür, dass der Landrat hinstehen, sich notfalls einer Volksabstimmung stellen und für die Sache einsetzen muss. Denn was ist die Alternative? Bei der Naubrücke war der Landrat einhellig der Meinung, es seien alle, auch die Opposition, abgeholt worden. Die Gefahr, dass es dann eben doch nicht klappt, besteht immer. Beim vorliegenden Projekt ist ein Referendum so gut wie sicher, egal wie man heute entscheidet. Es sei denn, man würde es zurückweisen. Das würde aber dazu führen, dass man sich mit der nötigen Sanierung zufriedengeben müsste, ohne weitere Massnahmen verwirklichen zu können. Das hat Birsfelden nicht verdient.

Pascal Ryf (Die Mitte) bedankt sich beim Kommissionspräsidenten und lobt die gute Zusammenfassung. Darin wurde auch das Dilemma zwischen der Haltung des Gemeinderats und den Anliegen der KMU sowie der IG Ortsdurchfahrt Birsfelden gut aufgezeigt.
Heute könnte man weder das SBB-Netz noch den Neat-Tunnel bauen, weil gegen alles ein Referendum ergriffen und überall Einspruch erhoben würde. Das sollte einen jedoch nicht davor abhalten, es trotzdem zu tun. Entscheidet das Volk, die Ortsdurchfahrt nicht zu sanieren, ist das zu akzeptieren. Der Landrat war ebenso wie der Sprecher damals vom Margarethenstich als bester Lösung überzeugt – aber das Volk hat bekanntlich anders entschieden. Solche Diskrepanzen gibt es immer wieder.
Vermutlich haben viele Ratsmitglieder das Schreiben der IG Ortsdurchfahrt Birsfelden erhalten. Unterzeichnet wurde es von Max Feurer. Auch nach über 30 Jahren fällt es Pascal Ryf schwer, seinem ehemaligen Klassenlehrer zu widersprechen. Die von der IG aufgeführten Argumente sind aber aus Sicht der Kommission nicht stimmig. Die Varianten wurden geprüft und die Fachplaner kamen zum Schluss, dass sie nicht möglich sind. Es wurden Alternativen für Parkplätze geprüft

und sogar Lösungen gefunden, einige davon wurden akzeptiert. Der Regierungsrat hat Gespräche mit Gewerbetreibenden und Anwohnenden geführt. Letztere wünschten eine Sanierung, aber nur tagsüber, damit sie in der Nacht schlafen können. Die Gewerbetreibenden wünschten eine Sanierung, aber bitte während der Nacht, damit sie am Tag ihre Kunden empfangen können. Der Regierungsrat kann diese widersprüchlichen Ansprüche gar nicht alle unter einen Hut bringen.
Zudem geht es nicht nur um die Sanierung der Gleise. Es besteht ein gesetzlicher Auftrag, die Haltestellen behindertengerecht zu gestalten. Das Behindertengleichstellungsgesetz schreibt dies vor. Auch wenn man nur die Gleise sanieren möchte, müssen diese entsprechend umgestaltet werden. Ein weiterer Punkt betrifft die Sicherheit. Um auf das Tram zu gelangen, muss man auf dem betreffenden Abschnitt die Hauptstrasse überqueren. Das ist mit ein Grund, warum viele in Birsfelden die Sanierung befürworteten.
Der Kommissionspräsident wies darauf hin, dass es eigentlich kein Rückfallprojekt gibt. Es geht um Kosten von aufgerundet CHF 78 Mio. Eine reine Sanierung kostet bereits rund CHF 50 Mio. – allerdings ohne Mehrwert für Birsfelden, der die Nachteile in Form von Verzögerungen, Lärm, Dreck und Baustellen ein Stückweit kompensieren würde.
Auch wenn die IG Ortsdurchfahrt Birsfelden das anders sieht, ist die Mitte-Fraktion für Eintreten und unterstützt die Vorlage.

Margareta Bringold (GLP) hält fest, dass die Vorlage in der Kommission eingehend diskutiert worden sei. Die Ortsdurchfahrt in Birsfelden befindet sich in einem schlechten Zustand und muss in jedem Fall saniert werden – in einer Grössenordnung von CHF 50 Mio. Aus Sicht der GLP macht es Sinn, bei dieser Gelegenheit auch Verbesserungen vorzunehmen. Für Birsfelden stellt die Strasse als Ortsdurchfahrt ein zentrales Infrastrukturprojekt dar. Das vorliegende Projekt wertet die Strasse auf, die Tramhaltestellen würden behindertengerecht umgebaut und die dringend nötigen Sanierungsarbeiten ausgeführt. Birsfelden erhält dadurch eine Hauptstrasse, die den heutigen Standards entspricht. Die Mehrheit der GLP-Fraktion steht hinter dem Projekt und wird es unterstützen.

Désirée Jaun (SP) wendet sich als Gemeinderätin von Birsfelden an den Landrat. Sie ist seit Jahren direkt in das Projekt involviert und selbst davon betroffen. Deshalb möchte sie einige Punkte aus erster Hand darlegen.
Es handelt sich um eine Kantonsstrasse, die zugleich Hauptstrasse und Ortsdurchfahrt von Birsfelden ist und mitten durch das Herz der Gemeinde verläuft. Die Strasse ist leider praktisch täglich vom Stau verstopft – nicht hauptsächlich durch Fahrzeuge von Birsfelderinnen und Birsfeldern, sondern durch Autos von ausserhalb und teilweise mit ganz anderen Kennzeichen. Für Birsfelden ist das Projekt enorm bedeutend, besonders im Zusammenspiel mit der aktuellen Entwicklung der Gemeinde. Der Gemeinderat hat sich während des gesamten Projektverlaufs für eine Aufwertung des Lebensraums und mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden eingesetzt.
Das Projekt stellt eine grosse Herausforderung dar. Es müssen unterschiedlichste Bedürfnisse und gesetzliche Vorgaben miteinander in Einklang gebracht werden. Der Kanton hat das Projekt bereits vor vielen Jahren gestartet, und die Gemeinde Birsfelden hat es seither kontinuierlich begleitet. Der zentrale Strassenraum muss weitaus mehr leisten können, als nur eine Alternative für Autos sein, die durch Birsfelden hindurchfahren möchten, um dem Stau auf der Autobahn auszuweichen. Man spricht von bis zu 11’000 Fahrzeugen pro Tag. Birsfelden braucht Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität und eine klimaanpassende Ausgestaltung des Strassenraums von Hauskante zu Hauskante – alles Elemente, die heute zum Standard eines Strassenprojekts gehören sollten.
Die Gemeinde brachte diese Anliegen an zahlreichen, teils intensiven Besprechungen mit dem Kanton ein. Für gewisse Anliegen musste gekämpft werden. Auch langjährige Verhandlungen zwischen dem Kanton und vom Landerwerb betroffenen Anwohnenden sowie der Umgang mit ihnen verlief leider nicht immer reibungslos. Jetzt liegt aber ein Kompromiss vor, den die Gemeinde voll

unterstützen kann. Dieser würde für Birsfelden ein deutlicher Gewinn bedeuten. In die Erarbeitung des Kompromisses wurden neben der Gemeinde auch die KMU, die IG Ortsdurchfahrt Birsfelden und die Bevölkerung einbezogen. Diese heterogene Gruppe vertritt unterschiedliche, teils widersprüchliche oder auch gesetzlich nicht umsetzbare Anliegen. Es ist damit aber bei weitem nicht die ganze Breite der Bevölkerung von Birsfelden abgedeckt. Es gibt Gruppen, die laut für ihre Bedürfnisse einstehen. Das ist ihr Recht, macht es aber nicht einfacher. Seitens Kanton wurden nach Gesprächen mit diesen Gruppen zusätzliche Prüfungen und gewisse Anpassungen vorgenommen oder für die weitere Planung vorgemerkt. So wird beispielsweise auf Wunsch der KMU Birsfelden während der Bauphase ein Zweispurbetrieb aufrechterhalten, was die Bauzeit verlängert. Dabei muss beachtet werden, dass viele Forderungen dieser Gruppe nicht immer den geltenden Normen oder gesetzlichen Vorgaben entsprechen.
Nun steht man am Punkt, an dem es um die Umsetzung geht. Natürlich bedeutet ein Bauprojekt Lärm, Einschränkungen und jahrelange Baustellen. Dies wird es aber auch dann geben, wenn das vorliegende austarierte Projekt abgelehnt werden sollte. Die dringend nötige Sanierung der Gleise ist ein zentraler Auslöser. Deren Zustand ist nach Aussagen der Fachleute schlecht, und es mussten bereits Teilstücke ersetzt werden. Hinzu kommt der Zustand der Strasse sowie die gesetzlichen Vorgaben aus dem Behindertengleichstellungsgesetz, welche den behindertengerechten Umbau der Haltestellen verlangen.
Die BUD hat klar kommuniziert, dass es keinen Plan B gibt. Bei einer Ablehnung würde kein neues gesamtheitliches Projekt erarbeitet. Stattdessen würde nur das Nötigste umgesetzt – also der Ersatz der Gleise, der Fahrleitungen samt Unterbau sowie der Umbau der bestehenden Haltestellen. Auch diese Variante würde geschätzte CHF 50 Mio. kosten – mindestens, denn im Raum steht auch die Sanierung der Strasse und weiterer Wege. Vieles könnte also nicht umgesetzt werden, und trotzdem gäbe es Umtriebe, auch für das Gewerbe. Es würde weniger Parkplätze geben, da viele der bestehenden aus Gründen der Sichtweite nicht mehr zulässig sind. Strassseitig würden deren elf wegfallen. Begrünung, versickerungsfähige Beläge, Velostreifen, eine verbesserte Verkehrsführung oder höhere Verkehrssicherheit wären nicht Teil dieser Variante. Weil der Verkehr jedoch zunehmen wird, dürfte sich die Verkehrssituation im Zentrum weiter verschlechtern. Auch die Aufenthaltsqualität im Zentrum würde sich verschlechtern. Eine Ablehnung des Projekts wäre also eine verpasste Chance und würde den Zustand des Projekts für die nächsten Jahrzehnte zementieren und verpfuschen.
Deshalb braucht es ein Eintreten und die Unterstützung für das Strassenraumprojekt. Es ist wichtig, dass nun verantwortungsvoll gehandelt wird, so dass mit der Realisierungsphase begonnen werden kann. Es sei deshalb allen für die Unterstützung des Projekts gedankt, das für Birsfelden eine so grosse Bedeutung hat – für mehr Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität und klimaangepasstes Bauen. Ein Nicht-Eintreten würde das Problem nicht lösen, stattdessen wären jahrelang geleistete und bereits getätigte Ausgaben umsonst gewesen.

Jan Kirchmayr (SP) hat zu diesem Geschäft bereits zu einem Zeitpunkt die Rückmeldung erhalten, genau hinzuschauen und Bedenken zu berücksichtigen, als es noch nicht einmal an den Landrat überwiesen war. All die Wünsche und Anregungen wurden genaustens studiert und man hat sich ihrer angenommen. Ein grosser Teil wurde berücksichtigt, allerdings lässt sich nie alles berücksichtigten. Es liegt nun eine Vorlage vor, die in der Kommission besprochen wurde. Gemeinderat, KMU und die IG wurden angehört und deren Bedenken noch einmal zur Kenntnis genommen. Letztlich stellt sich nun die Frage, ob man die Baustelle mit den Verbesserungen für Birsfelden oder die Situation haben möchte, dass es innerhalb der nächsten fünf Jahre regelmässig zu Notfallsanierungen kommt ohne Verbesserungen in der Aufenthaltsqualität für Birsfelden. Die Antwort ist klar: Es soll auch Verbesserungen für Birsfelden geben. Es wurde nun nicht einmal ein Rückweisungsantrag gestellt, was bedeutet, dass man anscheinend keine Idee hat, wie man

das Geschäft verbessern könnte, weshalb man nicht einmal darauf eintreten möchte. So wurden das Statement von Andi Trüssel zumindest verstanden. Sollte das Geschäft doch zurückgewiesen werden, würde interessieren, mit welchem Ziel die Rückweisung angestrebt wird.
Diese Baustelle braucht es, auch wenn nicht alles perfekt ist an diesem neuen Projekt. Es ist aber sicher besser als das jetzige Projekt, denn es bringt einfach auch viel mehr für Birsfelden. Der Vergleich mit dem 8er und dem 14er hinkt sowieso, da dies potenzielle Tramverlängerungen waren. Jetzt geht es um die Sanierung einer Ortsdurchfahrt, bei der man zum Glück nicht nur die Tramschienen neu macht, sondern mittlerweile auch an die Aufenthaltsqualität denkt. An die SVP: Habt ihr Angst vor dem Volk oder wo liegt das Problem? Wird das Referendum ergriffen, darf das Volk darüber abstimmen und das ist auch vollkommen legitim. Letztlich hat das Volk auch Recht, unabhängig davon, wie es entscheidet. Jetzt mit dem Argument dagegen zu sein, das Volk möchte dies sowieso nicht, ist der komplett falsche Ansatz. Man muss mutig vorangehen und sinnvoll begründen, weshalb es diese Ortsdurchfahrt nun so braucht, auch wenn nicht alles daran perfekt ist. Ein Referendum ist immer ein Risiko, aber es ist ein legitimes Mittel. Der Landrat wird gebeten, diesem Projekt zuzustimmen.

Matthias Ritter (SVP) sagt, es sei nun viel darüber erzählt worden, wie gut das Projekt sei. Aber es geht nicht um CHF 10 Mio. sondern um fast CHF 80 Mio. Wie man bereits gehört hat, wird es in Birsfelden ein Referendum geben, sollte der Landrat heute zustimmen. Wer gewinnt dabei? Es wird nur Verlierer geben: Zeit wird vergehen und es wird zu Verzögerungen kommen. Gewinnen wird niemand. Der Landrat wird gebeten, das Geschäft zurückzuweisen und es noch einmal anzuschauen.

Jacqueline Bader Rüedi (FDP) schickt voraus, dass sie grundsätzlich dafür sei, alles in einem Schub zu machen. Dennoch eine Frage an den Baudirektor: Fünf Jahre sind für ein KMU eine elendig lange Zeit. Aufgrund der Baustellen entstehen Einbussen. Ist es nicht möglich, dass irgendwie in Etappen oder während einem kürzeren Zeitraum gebaut werden kann? Gerade für kleine KMU ist das eine Frage des Überlebens.

Jan Kirchmayr (SP) wird nicht schlau aus der SVP-Fraktion. Wird ein Rückweisungsantrag oder ein Nichteintretensantrag gestellt? Andi Trüssel erwähnte Nichteintreten, Matthias Ritter möchte zurückweisen. Bei der Rückweisung wurde gesagt, das Projekt müsse verbessert werden, jedoch nicht in welcher Hinsicht. Es wäre gut, könnte man sich in der SVP-Fraktion einigen, damit den anderen Ratsmitgliedern klar ist, worüber abgestimmt wird.
Jacqueline Bader hat recht, was die Problematik der Bauphasen anbelangt. Hierzu ein Hinweis: Man sieht nun auch in Muttenz und Pratteln, dass die KMU Einbussen erleiden, wenn das Tram nicht fährt. All den tramfeindlichen Aussagen in der Politik ist zu entgegnen, dass das Tram auch für KMU ein Rückgrat ist. Das wird sich leider auch in Birsfelden zeigen. Es ist sehr zu hoffen, dass sinnvolle Massnahmen vonseiten Baudirektion, vielleicht auch seitens Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion ergriffen werden, damit die KMU nicht so grosse Einbussen erleiden. In Muttenz schaffte man es, dass nun beim zweiten Mal das Baustellenmanagement besser ist und nicht mehr so viel Chaos herrscht wie zuvor.

Markus Graf (SVP) sagt, dass die SVP-Fraktion einen Antrag auf Rückweisung stellen möchte. Die kleinen internen Probleme wurden geklärt.
Zu einem anderen Thema: Das Votum der Gemeinde- und Landrätin Désirée Jaun zeigt, weshalb Gemeinderäte nicht im Landrat vertreten sein sollten. Einmal mehr ist dies ein Thema hier drin. Man sieht die negativen Auswirkungen deutlich.
Eine konkrete Frage an Regierungsrat Isaac Reber: Führt die geplante Investition in Höhe von CHF 80 Mio. wirklich zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses in Birsfelden? Markus Graf fiel

auf, dass zwei Kreisel geplant sind mit einem Durchmesser von 24 Metern. An anderen Orten baut man Kreisel wieder zurück, weil festgestellt wurde, dass, wenn jemand im Kreisel nicht fährt, dies zu Rückstau führt. Ob diese Lösung den versprochenen Effekt hat, wird bezweifelt. Es wäre wohl besser, das Geschäft zurückzuweisen und die Planung nochmals frisch anzugehen. Wenn keine Verbesserung des Verkehrsflusses erzielt werden kann, ist nicht ersichtlich, weshalb so viel Geld investiert und einmal mehr nicht Nägel mit Köpfen gemacht werden soll.

Landratspräsident **Reto Tschudin** (SVP) fragt, ob der Antrag auf Rückweisung an den Regierungsrat oder an die Kommission und mit welchem Auftrag gestellt werde.

Markus Graf (SVP) antwortet, die SVP-Fraktion möchte die Vorlage an den Regierungsrat zurückweisen, mit den Auftrag, sie zu überarbeiten.

Landratspräsident **Reto Tschudin** (SVP) hat dem vorherigen Votum von Markus Graf entnommen, dass die Verbesserung des Verkehrsflusses Ziel sei. Ist das korrekt?

Markus Graf (SVP) bestätigt dies.

Désirée Jaun (SP) wendet sich an Markus Graf: Jetzt wird es unseriös. Ein Rückweisungsantrag mit einem Auftrag, der schon zig Mal in Projektgruppen, Kommission und Regierung diskutiert wurde, ist einfach unseriös und bringt nichts. Zudem ist zwischen Stau und Verkehrsfluss zu unterscheiden. Das Projekt verbessert den Verkehrsfluss in Birsfelden, damit der Verkehr durch die Kreisel und Lichtsignalanlagen im Zentrum schneller durchfliessen kann. Das bedeutet aber nicht, dass es weniger Stau hat, er wird aber anders aufgereiht, so dass es wenigstens durch das Zentrum fliessender wird. Vor diesem Hintergrund ist der Rückweisungsauftrag, den Verkehrsfluss zu verbessern, nicht klar.
Abschliessend interessiert, was negativ daran ist, wenn Désirée Jaun als Gemeinderätin im Landrat aus erster Hand berichten kann, wie das Projekt abgelaufen ist und beispielsweise Markus Graf darüber aufklären kann, was der Unterschied zwischen Verkehrsfluss und Stau ist.

Christine Frey (FDP) möchte Désirée Jaun in Schutz nehmen. Es ist nicht richtig, dass Markus Graf sie angegriffen hat. Wer, wenn nicht der Gemeinderat, weiss am besten, was für die Gemeinde gut ist und wie die Entwicklung weitergehen soll? Zudem wohnt Markus Graf nicht gerade bei Birsfelden, sondern etwas weiter oben. Christine Frey hingegen wohnt direkt daneben und kennt die Situation dort sehr gut. Die Gemeinde ist nicht für einen geschützten, schönen Ortskern bekannt. Die Gemeinde hat aber grosse Pläne, um vorwärtszukommen. Ein gutes Beispiel ist Pratteln. Vor 20 Jahren wollte niemand nach Pratteln und heute ist es eine tolle Gemeinde. Birsfelden möchte sich ebenfalls in diese Position entwickeln.
Niemand bezeichnet dieses Geschäft als super. Niemand ist wunschlos glücklich. Viel mehr ist aber gar nicht möglich. Wenn es auf der Autobahn staut, möchten diesen Stau alle umfahren. Der Verkehrsfluss lässt sich zwar verbessern, die Anzahl Autos hingegen nicht. Man kann das Quartier schützen, was richtigerweise auch gemacht wird. Simon Oberbeck wird um Entschuldigung gebeten, dass er von Christine Frey nicht erwähnt wurde. Auch Simon Oberbeck will nur das Beste für Birsfelden. An dieser Vorlage lässt sich nichts derart verbessern, dass letztendlich alle vollumfänglich zufrieden damit sind. Wenn aber der Gemeinderat sagt, er könne damit leben und es sei eine gute Sache, dann sollte der Landrat nun zustimmen und nicht eine Zusatzschlaufe in Form eines unklaren Auftrags beschlossen werden, denn Autos können nicht reduziert werden.

Markus Graf (SVP) bestätigt, dass er weiter weg wohne. Er fährt aber oft da vorbei und regt sich seit Jahren auf. Dieses Gewurstel ist unverständlich und nun soll einfach weitergewurstelt werden.

An Désirée Jaun: Rund 750 oder 800 Einwohner haben das Referendum unterschrieben. Als Landrätin sollte Désirée Jaun auch diese Personen vertreten, sie vertritt hier aber sehr einseitig die Gemeinde.

Stephan Ackermann Maurer (Grüne): Kaum verlässt man den Saal und kommt zurück, denkt man sich, was ist denn jetzt hier passiert? Dass Pratteln die tollste Gemeinde im Kanton ist, wird gerne zur Kenntnis genommen. Vielen Dank an alle! Wer sie noch nicht kennt, darf gerne vorbeikommen, allerdings lieber mit dem ÖV oder dem Velo als mit dem Auto. Die SVP hatte nun ihre Bühne damit, zuerst nicht eintreten und dann an die Kommission zurückweisen zu wollen. Das war genug Raum. Nun soll darüber abgestimmt und das Projekt unterstützt werden. Hier im Rat sind Gemeinderatsmitglieder aus Birsfelden und stehen hinter diesem Projekt. Zentral ist, dass nicht alle mit dem Projekt zufrieden sind. Das bedeutet, dass es sich um einen tollen Kompromiss handelt, der umgesetzt werden muss.

Kommissionspräsident **Thomas Eugster** (FDP) möchte Markus Graf zum Verkehrsfluss folgenden Hinweis geben: Dieses Thema wird auf Seite 18 der Vorlage abgehandelt. Limitierend für die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems ist der ASTRA-Knoten Breite. Dieser kann nicht verändert werden. Désirée Jaun hat aber bereits zurecht gesagt, dass mit Lichtsignalen und mit den beiden durch das Projekt vorgesehenen Kreiseln der Verkehr innerhalb Birsfeldens verflüssigt werden kann. Deshalb wird der Verkehrsfluss durch das Projekt besser. Auf Seite 18 sind auch die Verlustzeiten aufgeführt und man sieht, dass mit dem Projekt eine Verbesserung erzielt wird für die «innerbirsfeldlichen» Verkehrsverbindungen im Vergleich zum aktuellen Zustand. Sollte damit der Rückweisungsgrund korrekt erfasst worden sein, wäre dieser Auftrag bereits abgehandelt.

Simon Oberbeck (Die Mitte) ist der zweite Gemeinderat von Birsfelden, der auch im Landrat sitzt. Dies möchte er gerade offenlegen, bevor das Grollen noch lauter wird. Markus Grafs Äusserung war deplatziert. Es wird weder besser noch richtiger, wenn man es wiederholt. Désirée Jaun hat klar gesagt, dass sie auch als Gemeinderätin von Birsfelden spricht und das ist absolut korrekt. Es wäre wünschenswert, würde man das hier regelmässiger machen und sonstige Mandate deklarieren. Désirée Jaun und Simon Oberbeck sind gewählte Volksvertreter der Gemeinde Birsfelden und vertreten demnach die Bevölkerung. Der Gemeinderat steht klar hinter dieser Vorlage. Ihm nun vorzuwerfen, es würde einfach weitergewurstelt, ist daneben. Die Reife dieses Projekts ist sehr hoch. Das war nicht bei allen Projekten so. Hier nun zu übersäuern und unflätig zu werden, geht nicht. In Zukunft soll man sich zweimal überlegen, ob man so etwas «herauslässt».

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) betont, das Projekt sei ein Gewinn für Birsfelden und damit auch für den Kanton Basel-Landschaft. Davon sind der Regierungsrat und der Gemeinderat von Birsfelden überzeugt. Birsfelden leiden darunter, dass sowohl Durchgangs- als auch Ausweichverkehr von der Autobahn durch das Ortszentrum führen. Durch die Ablehnung des Rheintunnel wird es nicht möglich sein, den Verkehr für die Gemeinde abnehmen zu lassen. Diesen kann man nicht einfach wegzaubern. Deshalb braucht es jetzt Lösungen, damit man den Verkehr verträglicher und gleichzeitig das Ortszentrum sicherer und attraktiver gestalten kann.
Die unterschiedlichen Ansprüche, die der Kanton, die Gemeinde, die Bevölkerung und weitere Beteiligte an das Ortszentrum haben, müssen in einem Projekt vereint werden. In jahrelanger, intensiver Projektierung und Abwägung aller Interessen und Bedürfnisse liegt jetzt aus Sicht des Regierungsrats und in guter Zusammenarbeit mit der Gemeinde ein optimales Projekt vor. Die unterschiedlichsten Ansprüche wurden abgewogen. Im Ergebnis bringt das Projekt grundlegende Vorteile für alle Beteiligten mit sich. Es ist aber nicht möglich, es allen vollumfänglich recht zu machen. In solchen Momenten braucht es den gut schweizerischen Kompromiss.
Mit dem vorliegenden Projekt werden nicht nur zwingend notwendige Elemente wie die Sanierung

der Gleise oder der Fahrleitungsanlage, der Austausch der Strassenbeläge oder der behindertengerechte Ausbau der Haltstellen realisiert, sondern es werden eben auch weitere Vorteile für die Bevölkerung von Birsfelden geschaffen. Mit diesem Projekt kann eine massgebliche Steigerung der Verkehrssicherheit erreicht werden. Regierungsrat und Landrat sind Verantwortungsträger, denn es handelt sich um eine Kantonsstrasse. Der Kommission wurden Beispiele und Videos gezeigt, die man lieber nicht sehen möchte. Wie sich die Verkehrssicherheit heute im Zentrum von Birsfelden präsentiert, ist nicht zu verantworten. Es wird an der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden gearbeitet. Aber auch daran – und das wurde auch erreicht –, dass die Anzahl Parkplätze im Zentrum gehalten werden kann. Es befindet sich aber nicht mehr jeder Parkplatz am selben Ort wie zuvor. Wenn andere Beteiligte Hand bieten, besteht durchaus die Bereitschaft zur Diskussion weiterer Möglichkeiten.
Ebenfalls können eine gestalterische Aufwertung des Strassenraums und Anpassungen an die klimatischen Veränderungen und Verhältnisse im Zentrum von Birsfelden erreicht werden. Mit dem Projekt sind mehr Bäume im Zentrum von Birsfelden vorgesehen, Oberflächenwasser wird versickern können und es können naturnahe Beläge im Trottoirbereich verlegt werden. Zudem wird eine spürbare Lärmminderung resultieren. All dies kann mit dem Projekt «Neue Ortsdurchfahrt Birsfelden» umgesetzt werden.
Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Verflüssigung des Verkehrs im Zentrum von Birsfelden – und das ist die Antwort an Markus Graf: Der vorhandene Verkehr kann nicht weggezaubert werden. Allerdings kann man dafür sorgen, dass er so gut wie möglich abgewickelt werden kann, indem er im Ortszentrum verflüssigt wird. Niemand hat ein Interesse daran, dass er dort stockt und stillsteht. Kreisel machen nicht nur Spass und der Baudirektor ist der erste Skeptiker, wenn überall und immer der Kreisel die einzige richtige Lösung sein soll. Genau dafür braucht es aber Fachleute. Kreisel verbessern die Leistungsfähigkeit des Knotens an diesem Ort und deshalb sieht man sie auch vor. Das Ziel der Vorlage, den bestehenden Verkehr so gut wie möglich fliessen zu lassen, erreicht man mit der Steuerung der Zufahrt ins Zentrum, mit dem Lichtsignal am neuen Knoten Birseckstrasse und eben den beiden Kreiseln. Die Steuerung wird durch den ASTRA-Knoten Breite bestimmt, wie es der Kommissionspräsident ausgeführt hat.
Hie und da gab es Widerstand gegen das Projekt und dieser blieb teilweise bestehen. Der Widerstand wurde wahr- und ernstgenommen. Der Baudirektor nahm selbst an Informationsveranstaltungen in Birsfelden teil und traf sich auch mit dem Präsidenten der IG. Das Projekt soll umgesetzt werden können. Es ist deshalb im Interesse des Regierungsrats, jene Widerstände, die sich ausräumen lassen, auch auszuräumen. Einiges konnte berücksichtigt und aufgenommen werden, einiges aber auch nicht. Das liegt in der Natur der Sache. Manchmal sprechen fachliche oder rechtliche Gründe gegen die Aufnahme eines Anliegens. Der Hauptgrund ist aber, dass die Ansprüche der Menschen wachsen. So auch hier. Die Ansprüche sind gewachsen, der Raum ist aber mehr oder weniger derselbe. Vor diesem Hintergrund ist es nur logisch, dass nicht jeder das Maximum für sich beanspruchen kann. Es wurde eine öffentliche Mitwirkung durchgeführt und in den Einspracheverhandlungen wurden ebenfalls Personen angehört. Was möglich war, wurde in der Projektierung berücksichtigt.
Das Scheitern dieses Projekts – und das ist keine Drohung, sondern Fakt – hätte grosse und unangenehme Folgen für die Gemeinde und letztendlich auch für alle Verkehrsteilnehmende im Zentrum von Birsfelden. Ein alternatives Sanierungsprojekt könnte man nicht einfach aus dem Hut zaubern und es wurde offengelegt, wie viel investiert wurde, um einen bestmöglichen Konsens erreichen zu können. Es würde also sicher eine zeitliche Verzögerung geben. Was aber bleiben würde: Es müsste viel gebaut werden in Birsfelden und die Baustellen wären weniger gut koordiniert als in einem Gesamtprojekt – und teuer würde es ebenfalls. Auf der Strecke bleiben würde hingegen all das, was Qualität und Sicherheit bringt: Verkehrssteuerung und -verflüssigung, Sicherheitsmassnahmen und eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität hätten keinen Platz mehr.

Last but not least würde man auch noch Bundesgelder verlieren, weil das Projekt im Agglomerationsprogramm angemeldet ist.
Eine weitere Komponente wurde noch nicht thematisiert, ist aber sehr aktuell. CHF 77 Mio. für ein Projekt ist viel Geld. Darüber besteht Einigkeit. Der Regierungsrat ist aber davon überzeugt, dass das Geld an diesem Ort gut investiert ist. Birsfelden hat ein grosses Potenzial, eine attraktive Gemeinde zu sein. Welche andere Gemeinde im Kanton Basel-Landschaft liegt an zwei Flüssen? Es gibt viele weitere, attraktive Aspekte, aber in verschiedener Hinsicht muss man sagen – und dazu gehört das Ortszentrum: Birsfelden ist heute nicht attraktiv. Hier kann man ganz viel tun und gewinnen – sowohl die Gemeinde Birsfelden, wie auch der Kanton. Das Geld ist also gut investiert. Wo werden die CHF 77 Mio. überhaupt investiert? Es handelt sich um Bauaufträge für das regionale Gewerbe in Höhe von CHF 77 Mio. Wenn aus Angst vor einem Referendum nochmals fünf Jahre an dem Projekt gearbeitet würde, könnten währenddessen keine Aufträge vergeben werden. Irgendwann braucht es den Mut, ein Projekt auch zu verwirklichen. Der Baudirektor wünscht sich, dass sich der Landrat zusammenrauft und diesem für Birsfelden und den Kanton wichtigen Projekt im Sinne einer Investition in die Zukunft zustimmt. Ein schönes Zeichen und die beste Vorsorge gegen ein Referendum ist, wenn der Landrat sich mit klarer Stimme und Überzeugung für dieses Projekt ausspricht.

://: Eintreten ist unbestritten.

://: Der Antrag der SVP-Fraktion auf Rückweisung der Vorlage an den Regierungsrat wird mit 63:11 Stimmen bei 3 Enthaltungen abgelehnt.

– *Detailberatung Landratsbeschluss*

Titel und Ingress

Ziffern 1–4

Keine Wortmeldungen.

– *Rückkommen*

Es wird kein Rückkommen verlangt.

– *Schlussabstimmung Landratsbeschluss*

://: Mit 68:7 Stimmen bei 2 Enthaltungen wird dem Landratsbeschuss zugestimmt.

Landratsbeschluss
betreffend Neue Ortsdurchfahrt Birsfelden, Umgestaltung der Haupt- und Rheinfelderstrasse, Ausgabenbewilligung für die Realisierung

vom 28. August 2025

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. *Für die Realisierung der Umgestaltung der Haupt- und Rheinfelderstrasse (Neue Ortsdurchfahrt) in Birsfelden, wird eine neue einmalige Ausgabe von 77'820'000 Franken mit einer Kostengenauigkeit von ±10 % bewilligt.*
2. *Von der in Aussicht gestellten Beteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms von voraussichtlich 6'700’000 Franken wird Kenntnis genommen.*

3. *Von der Beteiligung der Gemeinde Birsfelden an den Mehrkosten der Materialisierung von voraussichtlich 940'000 Franken wird Kenntnis genommen.*
4. *Ziffer 1 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.*