

Vorlage an den Landrat

**Neue Ortsdurchfahrt Birsfelden, Umgestaltung der Haupt- und Rheinfelderstrasse,
Ausgabenbewilligung für die Realisierung
2024/747**

vom 10. Dezember 2024



1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

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 Tramgleise der BVB-Linie Nr. 3 müssen zwingend ab 2024 saniert werden. Auch die Strasse selbst weist Erneuerungsbedarf auf. Mit dem anstehenden Sanierungsbedarf ergibt sich die Chance, die betrieblichen und gestalterischen Defizite zu beheben und den Strassenraum an die zukünftigen städtischen und verkehrstechnischen Anforderungen anzupassen.

Für die Gemeinde Birsfelden hat die Haupt- und Rheinfelderstrasse als Ortsdurchfahrt eine sehr wichtige Bedeutung. Deshalb wurde – in Kooperation mit der Gemeinde Birsfelden – auf der Grundlage eines Betriebs- und Gestaltungsprojekts (BGK) sowie eines Vorprojekts das vorliegende Bauprojekt erarbeitet.

Das Betriebs- und Gestaltungsprojekt wurde vom Landrat mit dem Landratsbeschluss vom 28.05.2020 bestätigt und für die Erarbeitung des Vor- und Bauprojektes eine Ausgabenbewilligung über 3,2 Mio. Franken bewilligt ([LRV 2020/149](#)).

Im BGK wurde in einem umfangreichen und tiefgreifenden Variantenstudium mit Unterstützung von Simulationen ein Verkehrssystem definiert. Diese Bestvariante wurde im Zuge der Erarbeitung des vorliegenden Bauprojekts überprüft und bestätigt. Aufgrund der unterschiedlichen Nutzung und der Struktur des Strassenraumes wurde der gesamte Strassenzug in drei Abschnitte unterteilt: Zentrum, Übergang und Hardhügel.

Im Zentrumsabschnitt ist eine Mischverkehrslösung Tram / MIV mit Velostreifen in beiden Fahrrichtungen geplant (Umsetzung kantonale Radroute). Ebenfalls wird in diesem Bereich ein Mehrzweckstreifen angeordnet, der das Linksabbiegen für Velos und das Queren für Fussgänger erleichtert. Wichtige Elemente der neuen Gestaltung im Zentrum sind auf beiden Seiten der Strasse angeordnet wie Baumreihen, Längsparkfelder, Velo-Abstellmöglichkeiten sowie Sitzgelegenheiten.

Ab dem neuen Kreisel Schulstrasse bis zur Haltestelle Hard (Abschnitte Übergang und Hardhügel) besteht der Strassenquerschnitt aus einer Mischverkehrslösung Tram / MIV stadtauswärts und einer Eigentrassierung stadteinwärts. In beiden Fahrrichtungen werden ebenfalls Velostreifen angeordnet.

Gegenüber dem Ist-Zustand werden die Knoten Rheinstrasse und Schulstrasse von lichtsignalgesteuerten Kreuzungen in Kreiseln umgewandelt. Zur Trambeförderung ist allerdings weiterhin ein Lichtsignal nötig. Mit den Kreiseln werden im Gegensatz zum Ist-Zustand neue Fahrbeziehungen ermöglicht.

Die Führung der Kantonsstrasse soll nicht mehr von der Birseckstrasse her über die unübersichtliche und gefährliche Kreuzung Rheinfelderstrasse / Muttenzerstrasse erfolgen, sondern neu über die neue Führung der Birseckstrasse. Diese mündet zukünftig auf Höhe der Fuss- und Velounterführung «Im Lerchengarten» in die Rheinfelderstrasse. Mit dieser verkehrstechnisch optimierten Massnahme kann der Flächenverbrauch der Strasse deutlich reduziert und ein grosses städtebauliches Potenzial im Dreieck Roxy / Denner / Birseckstrasse geschaffen werden.

Die Anzahl und grundsätzliche Lage der Tramhaltestellen bleiben bestehen. Allerdings werden einzelne Haltekanten verschoben. Die Tramhaltestelle Bären wird neu östlich des Kreisels Rheinstrasse gegenüberliegend als Kaphaltestelle angeordnet. Kaphaltestellen sind vorgezogene Trottoirkanten, mit welchen Tramhaltestellen für die ein- und aussteigenden Fahrgäste sicherer,

bequemer und attraktiver gestaltet werden können. Die Haltekante der Haltestelle Schulstrasse Richtung Hard muss aus bewilligungsrechtlichen Gründen östlich des Kreisels Schulstrasse angeordnet werden. Beide Haltekanten werden als Kaphaltestellen ausgebildet. Die Haltekanten der Haltestelle Salinenstrasse bleiben an gleicher Lage, werden aber in Richtung Basel als Inselhaltestelle und in Richtung Hard als Kaphaltestelle ausgebildet.

Für die Erarbeitung des Ausführungsprojektes und die anschliessende Realisierung (inkl. Landerwerb) der Neuen Ortsdurchfahrt Birsfelden wird mit dieser Vorlage eine Ausgabenbewilligung von 77,82 Mio. Franken inkl. MwSt. beantragt. Vom Bund kann im Rahmen des Agglomerationsprogramms ein Beitrag von maximal 6,7 Mio. Franken erwartet werden.

Das Projekt "Neue Ortsdurchfahrt Birsfelden" sowie die vorliegende Landratsvorlage haben die volle Unterstützung der Gemeinde Birsfelden, auch wenn nicht alle Anliegen der Gemeinde in der Planung berücksichtigt werden konnten.

1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	4
2.	Bericht	5
2.1.	Ausgangslage	5
2.1.1.	<i>Begründung des Bedarfs</i>	6
2.1.2.	<i>Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte</i>	6
2.2.	Ziel der Vorlage	7
2.3.	Erläuterungen	7
2.4.	Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm	20
2.5.	Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum	22
2.6.	Finanzielle Auswirkungen	22
2.7.	Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung	26
2.8.	Regulierungsfolgenabschätzung (§ 4 KMU-Entlastungsgesetz und § 58 Abs.1 Bst. e und e ^{bis} Geschäftsordnung Landrat)	26
2.9.	Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens	27
3.	Anträge	27
3.1.	Beschluss	27
4.	Anhang	28

2. Bericht

2.1. Ausgangslage

Die Ortsdurchfahrt von Birsfelden ist eine kantonale Hauptverkehrsstrasse. Die Haupt- und Rheinfelderstrasse ist zudem als eidgenössische Durchgangstrasse Nr. 3 und 7 klassiert. Der zentrale Abschnitt der Hauptstrasse wird täglich von rund 11'100 Fahrzeugen befahren. Die maximale Belastung der Spitzenstunde beträgt ca. 1'470 Fahrzeuge pro Stunde. An das westliche Ende der Ortsdurchfahrt schliesst in Richtung Basel-Stadt der Knoten Breite an. Die Lichtsignalanlage (LSA) des Knotens bestimmt den Durchfluss auf der Ortsdurchfahrt in Fahrtrichtung Basel. Auf der Strassenachse verläuft die Tramlinie 3, welche am östlichen Ende der Gemeinde ihren Linienendpunkt samt Wendeschleife aufweist. Zudem verkehren in Teilabschnitten der Ortsdurchfahrt die Buslinien 80 und 81. Die Strassenachse ist als kantonale Veloroute sowie als Ausnahmetransportroute (Schwertransporte) Typ I resp. II klassifiziert.

Auf dem ca. 1,8 km langen Abschnitt zwischen der Wendeschleife Hard und der Birsbrücke müssen die Tramgleise erneuert werden. Die Haltestellen sollen behindertengerecht ausgebaut werden. Im Hinblick auf diese Sanierungsarbeiten und der Tatsache, dass der Strassenraum nicht mehr den städtebaulichen und verkehrstechnischen Anforderungen entspricht, wurde für die Hauptstrasse / Rheinfelderstrasse im Jahr 2019 ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) erarbeitet. Ergänzt werden diese Planungen durch Projekte der Gemeinde, welche die städtebauliche Potenziale entlang der Hauptstrasse aktivieren sollen.

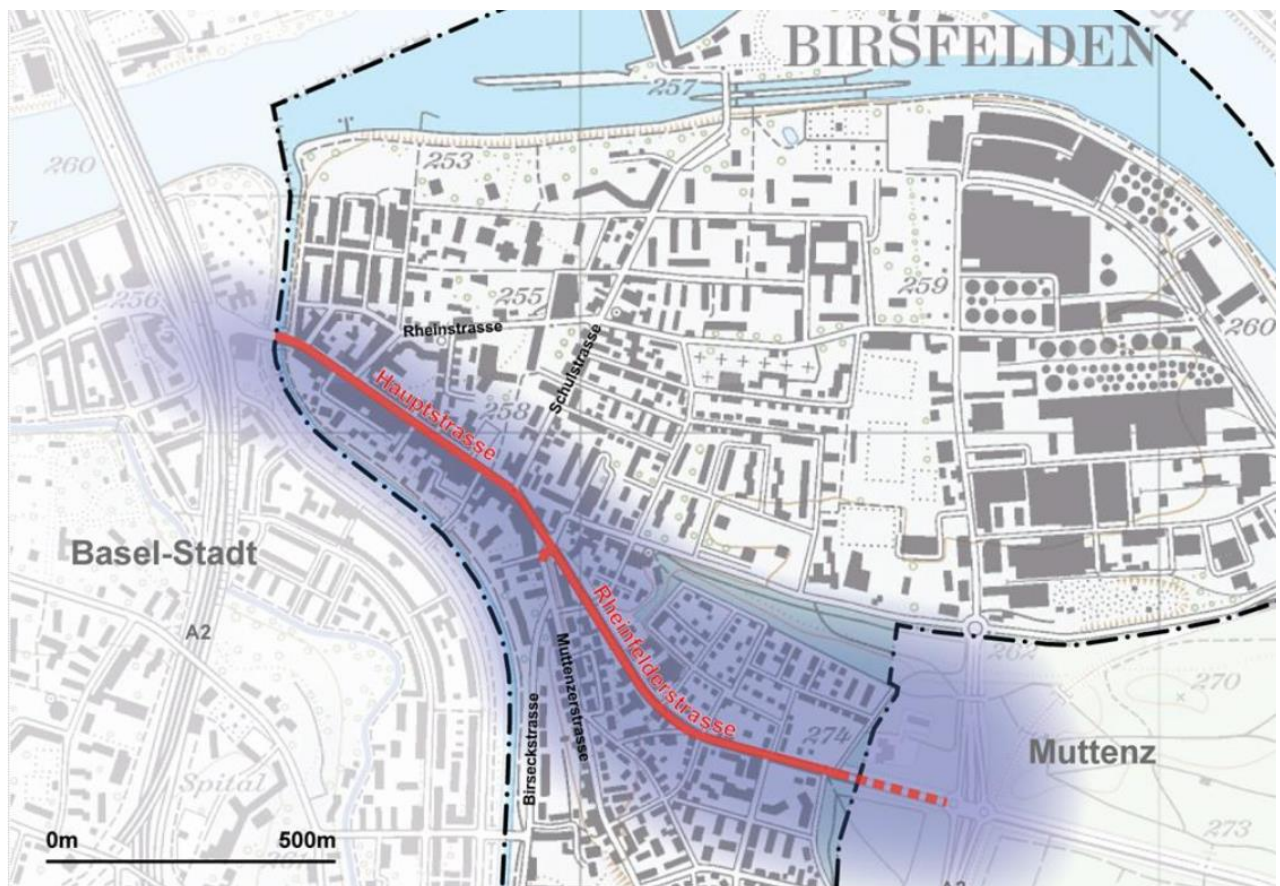


Abbildung 1: Strassenperimeter (rot) und Betrachtungsperimeter (violett)

Aus verkehrstechnischer Sicht sind die Verkehrsmengen während der abendlichen Spitzenstunde für den Verkehrsfluss entscheidend. In der morgendlichen Spitzenstunde kann der Verkehr praktisch ungehindert fließen. Am Abend wird er massgeblich durch den Verkehrsstrom in

Richtung Basel resp. durch die LSA Breite geprägt. Der Verkehr gefährdet den fahrplangerechten Tram- und Busbetrieb und beeinträchtigt Velofahrer und Fussgänger.

Die heutige Ausgestaltung der Knotenpunkte Bären und Schulstrasse als LSA-Knoten ermöglicht zwar ein Verkehrsmanagement des MIV, bewirkt aber über den gesamten Tagesverlauf Rückstaus aufgrund der LSA. Das Tram verfügt heute im gesamten Perimeter in beide Richtungen über ein Eigentrassee und kann den Rückstau des MIV's im Regelfall passieren. Das Eigentrassee (wie auch die Fahrbahn) ist aber nicht normgerecht: Es ist zu schmal, so dass immer wieder Behinderungen aufgrund des eingeschränkten Strassenraums entstehen.

2.1.1. Begründung des Bedarfs

Die Erneuerung der Ortsdurchfahrt Birsfelden (Hauptstrasse, Rheinfelderstrasse) ist durch den schlechten Zustand der Tramgleise und den Instandsetzungsbedarf der Strasse begründet. Die Tramgleise haben das Ende ihrer Lebensdauer erreicht und müssen ab 2024 erneuert werden. Ansonsten drohen Langsamfahrstellen, der kurzfristige Ersatz einzelner Gleisabschnitte oder der Einsatz von Tramersatzbussen. Die Sanierung erfordert weitreichende Bauarbeiten und aufgrund der Rahmenbedingungen wie z.B. der Notwendigkeit behindertengerechter Haltestellen (Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG)), sind betriebliche und gestalterische Verbesserungen notwendig. Aber auch abseits der Haltestellen entspricht die Ausgestaltung der Hauptstrasse nicht mehr den heutigen Bedürfnissen der Nutzenden und bedarf in verschiedener Hinsicht einer Erneuerung:

- Die Führung des Trams in Eigentrassee in beide Richtungen und die zwei Haltestellen Bären und Schulstrasse sind als Inselhaltestellen ausgebildet und führen zu einer starken Zerschneidung des Zentrums von Birsfelden.
- Die Perrons der Inselhaltestellen sind zu schmal.
- Im Zentrumsbereich sind sowohl die Breite der Fahrspur (Ist: 2,80 m; Soll: mind. 3,0 m) als auch jene des Tramtrassees (Ist: 5,25 m; Soll: 5,50 m) zu schmal.
- Im Abschnitt Rheinfelderstrasse wird das Tram in beiden Richtungen in Eigentrassees geführt. Die Fahrspuren sind aber mit 2,75 m Breite (Soll: mind. 3,0 m) zu schmal, so dass das Tram einen Lastwagen nicht passieren kann, wenn er sich nicht ganz rechts aufstellt. Dies ist insbesondere Richtung Stadt relevant, da es wegen der LSA Muttenzerstrasse und der LSA Breite regelmässig zu Rückstaus kommt.
- Eingeschränkte Erreichbarkeit infolge fehlender Linksabbiegemöglichkeit.
- Schmale Vorplatzbereiche, die sich Fussgänger und Kurzzeitparkplätze bzw. Anlieferungs-parkplätze teilen müssen. Dies führt sowohl zu Behinderungen des Verkehrs auf der Hauptstrasse als auch zu gefährlichen Situationen, beispielsweise durch sich öffnende Autotüren bei Längsparkplätzen.
- Zum grossen Teil fehlen die Velostreifen.
- Häufige Unfälle an drei Orten in der Hauptstrasse und an einem Ort in der Rheinfelderstrasse beim Knoten Muttenzerstrasse.

Weiter sind in Birsfelden wesentliche städtebauliche Veränderungen im Gang respektive in Planung (QP Quartierhof, QP Zentrum, QP Birsstegweg, QP Birseckstrasse und QP «AmEck»), so dass eine aufeinander abgestimmte und zukunftsgerichtete Lösung möglich ist.

2.1.2. Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept aus dem Jahr 2019 war der erste Schritt des Planungsprozesses. Zusammen mit der Gemeinde Birsfelden wurde versucht, die betrieblichen Defizite und Konflikte zu verbessern sowie eine gestalterische Aufwertung insbesondere der Hauptstrasse zu erreichen.

Das Betriebs- und Gestaltungsprojekt wurde vom Landrat mit dem Landratsbeschluss vom 28.05.2020 bestätigt und für die Erarbeitung des Vor- und Bauprojektes eine Ausgabenbewilligung über 3,2 Mio. Franken bewilligt ([LRV 2020/149](#)).

Auf Basis des genehmigten BGK wurde Ende 2020 / Anfang 2021 das Vorprojekt und daran anschliessend ab Mitte 2021 das nun vorliegende Bauprojekt erarbeitet.

Die Erarbeitung des Bauprojekts wurde von einer technischen Begleitgruppe, zusammengesetzt aus den Fachstellen des TBA bzw. Kanton BL sowie der BVB und Vertretern der Gemeinde sowie einer politischen Begleitgruppe, zusammengesetzt aus dem Regierungsrat, dem Gemeindepräsidenten und Vertretern des TBA und der Gemeinde, begleitet. Ausserdem wurde das Bauprojekt mit den Verbänden Pro Velo beider Basel und Procap Schweiz abgestimmt.

Am 18. August 2022 wurde die [Petition 2022/428](#) der Interessengemeinschaft (IG) Ortsdurchfahrt Birsfelden für eine siedlungsverträgliche Sanierung der Ortsdurchfahrt Birsfelden mit 206 Unterschriften an die Petitionskommission überwiesen. Die Unterzeichnerinnen und Unterzeichner erachten das Projekt zur Sanierung der Ortsdurchfahrt Birsfelden als grundsätzlich überdimensioniert und bringen verschiedene Optimierungsvorschläge vor. Die bisherige Planung zur Sanierung der Ortsdurchfahrt Birsfelden sei zu stoppen und die Ausgestaltung des Projekts im Hinblick auf fünf Hauptanliegen (Grünfläche statt Steilrampen-Kreuzungen, keine unnötigen Landenteignungen, Kreisel nur so gross wie nötig, keine gespreizten Tramhaltestellen, Tempo 30 km/h) zu optimieren. Am 1. Dezember 2022 wurde mit 74:5 Stimmen die Petition durch den Landrat an den Regierungsrat weitergeleitet. Der Regierungsrat antwortet den Petitionären detailliert im Sinn der hier vorliegenden Landratsvorlage.

2.2. Ziel der Vorlage

Mit dieser Vorlage wird dem Landrat die Ausgabenbewilligung für die Realisierung des Bauprojekts der Neuen Ortsdurchfahrt Birsfelden (Hauptstrasse, Rheinfelderstrasse) zur Genehmigung unterbreitet. Auf Grundlage des erarbeiteten Bauprojekts kann die weitere Projektierung (Ausführungsprojekt) und die Realisierung erfolgen. In der Vorlage wird somit die Ausgabenbewilligung für die weitere Projektierung und die Realisierung beantragt.

2.3. Erläuterungen

Projektziele

Die wesentlichen Projektziele des Vorhabens sind:

- Sanierung der kompletten Ortsdurchfahrt (Hauptstrasse, Rheinfelderstrasse) einschliesslich Tramgleisen und Infrastruktur, insbesondere Entwässerung, Signalisierung, Markierung, Beleuchtung, Begrünung, Mobiliar, Fahrleitung.
- Neue Anbindung der Birseckstrasse an die Rheinfelderstrasse
- Verbesserung des Verkehrsflusses, insbesondere im Zentrumsbereich
- Ausbau der Tramhaltestellen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)
- Umsetzung der kantonalen Radroute
- Geringe Bau-, Betriebs- und Unterhaltskosten
- Hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Hohe Zuverlässigkeit der Abwicklung des Ziel- / Quellverkehrs
- Hohe Fahrplanstabilität für Tram und Bus
- Aufenthaltsqualität im Strassenraum

- Sicherstellung Zugänglichkeit Erdgeschossnutzung (Gewerbe) entlang der Hauptstrasse
- Gestalterische Aufwertung des Strassenraums
- Reduzierung der Trennwirkung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Künftige Situation

Die Dimensionierung der Hauptstrasse Birsfelden im Zusammenhang mit dem Projekt «Neue Ortsdurchfahrt Birsfelden» berücksichtigt die zukünftige Situation: Das Projekt hat die Rahmenbedingung, die gleichen (und nicht grössere) Verkehrsmengen als heute zirkulieren zu lassen, ohne dass zusätzliche Einschränkungen entstehen. So wird einerseits sichergestellt, dass das Verkehrssystem Hauptstrasse Birsfelden funktioniert und insbesondere der öffentliche Verkehr fahrplanstabil verkehren kann.

Das Projekt Zentrumsplanung der Gemeinde Birsfelden wird den Ortskern wesentlich verändern und soll das Zentrum ebenso wie die diversen Quartierpläne, die zurzeit in Arbeit sind, weiter beleben. Beim lokalen Strassen- und ÖV-Netz sind keine Veränderungen vorgesehen.

Variantenstudium

Im Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) wurde aufgezeigt, dass eine komplette Erneuerung und Neugestaltung der Ortsdurchfahrt Birsfelden (Hauptstrasse / Rheinfelderstrasse) die zweckmässigste und wirtschaftlichste aller untersuchten Varianten ist. Im Rahmen der Erarbeitung des BGK und den damit einhergehenden, vertieft durchgeführten Verkehrssimulationen hat sich das gewählte Verkehrsregime mit Kreiseln an den Knoten Rheinstrasse und Schulstrasse, LSA-Knoten Muttenzer- / Birseckstrasse inkl. Strassenverlegung, Mischverkehr Tram / MIV im Zentrum und Eigentrasse Fahrtrichtung Basel in den Abschnitten Übergang und Hardhügel als Bestvariante etabliert.

In den anschliessenden Phasen Vorprojekt und Bauprojekt wurde in Bezug auf die beiden geplanten Kreisel (Rheinstrasse, Schulstrasse), die Veloführungen an den geplanten Tram-Haltestellen und dem Tram-Eigentrasse Fahrtrichtung Basel zwischen Birsbrücke und der Haltestelle Bären verschiedene Varianten ausgearbeitet. Diese wurden mit der technischen Begleitgruppe besprochen und die jeweilige Bestvariante im vorliegenden Bauprojekt eingearbeitet.

Projektbescrieb

Übersicht Abschnitte und zukünftiges Verkehrsregime

Der projektrelevante Strassenraum wurde aufgrund der Nutzung und der Struktur des Strassenraumes in die drei Abschnitte Zentrum, Übergang und Hardhügel unterteilt, die in der nachfolgenden Abbildung ersichtlich sind. Das im Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitete Verkehrsregime mit zwei Kreiseln, einer Knotenverlegung und unterschiedlichen Abschnitten Eigentrassee / Mischtrassees wurde weitestgehend übernommen. Mit den Simulationen konnte auch in den Spitzenstunden für das Tram im Mischtrassees in beiden Richtungen gleichbleibende Fahrplanstabilität nachgewiesen werden. Für die Erreichbarkeit gewisser Strassen und Nutzungen ergeben sich aufgrund des Kreisel-Kreisel-Systems Verbesserungen. Auch das Parkieren im Zentrum wird komfortabler und aufgrund der Velostreifen können Tram und Autos langsam fahrende Velos einfacher und sicherer überholen.

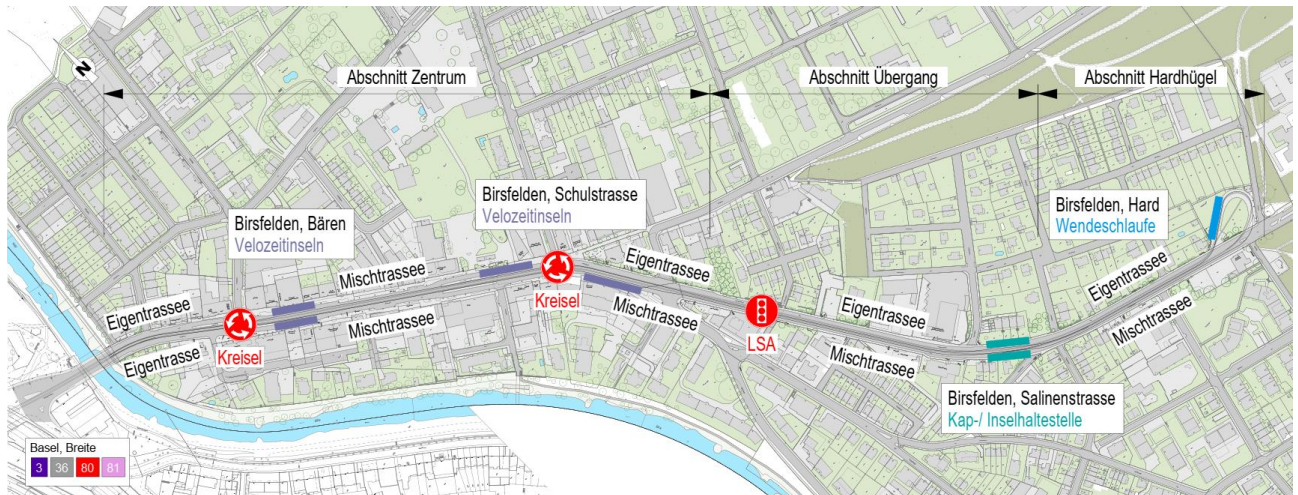


Abbildung 2: Übersicht Abschnitte und zukünftiges Verkehrskonzept

Gegenüber dem Istzustand verändert sich das Verkehrsregime der Haupt-/Rheinfelderstrasse zukünftig wie folgt:

Bereich/Abschnitt	Zustand Ist	Zustand Zukunft
Birsbrücke – Haltestelle Bären:		
<ul style="list-style-type: none"> Fahrtrichtung Basel Fahrtrichtung Hard 	Eigentrassee Mischverkehr	Eigentrassee Eigentrassee
Zentrum	Eigentrassee bedingt*	Mischverkehr
Übergang	Eigentrassee bedingt*	Eigentrassee stadteinwärts
Regelquerschnitt Hardhügel	Eigentrassee bedingt*	Eigentrassee stadteinwärts
Knoten Bären / Rheinstrasse	LSA-gesteuerter Knoten	Kreisel (mit Tram-LSA)
Knoten Schulstrasse	LSA-gesteuerter Knoten	Kreisel (mit Tram-LSA)
Knoten Muttenserstrasse	LSA-gesteuerter Knoten 4-armig	Knoten 3-armig ungesteuert.
Knoten Birseck / Rheinfelderstr.	Kein Knoten	LSA-gesteuerter Knoten 3-armig
Haltestelle Bären	Inselhaltestelle	Kaphaltestelle
Haltestelle Schulstrasse	Inselhaltestelle	Kaphaltestelle
Haltestelle Salinenstrasse	Zeitinsel	Insel-/Kaphaltestelle
Haltestelle Hard	in Wendeschleufe Tram	in Wendeschleufe Tram

* Die aktuell markierten Fahrbereiche für die Trams wie auch für den MIV sind zu schmal (auch gemäss Normen) und führen deshalb immer wieder dazu, dass das Tram nicht am stehenden Verkehr vorbeifahren kann. Deshalb besteht heute gemessen am Ist-Zustand kein vollständiges Tram-Eigentrassee.

Abschnitt Zentrum: Knoten Rheinstrasse – Knoten Schulstrasse

Im Zentrumsabschnitt ist ein Mischtrasse Tram / MIV (Breite 3,0 m) plus Velostreifen (Umsetzung kantonale Veloroute, Breite 1,50 m) in beiden Fahrtrichtungen vorgesehen. Dazwischen wird ein zwei Meter breiter Mehrzweckstreifen angeordnet. Dieser kann als Querungshilfe für den Fuss- und Veloverkehr benutzt werden. Ausserdem minimiert er die Trennwirkung der Strasse und wertet das Zentrum gestalterisch auf, weil jede Fahrbahn und Fahrtrichtung einzeln wahrgenommen werden und nicht die ganze Strassenbreite. Zusätzlich ist auf Höhe der Vorderen Birsstrasse eine Querungshilfe bzw. ein Fussgängerstreifen vorgesehen. Insgesamt bleibt der neue Fahrbahnquerschnitt ähnlich breit wie heute, allerdings ist die Zerschneidungswirkung der Verkehrsachse infolge der wegfallenden Inselhaltstellen und mit dem Mehrzweckstreifen deutlich geringer. In den Seitenbereichen werden Alleebäume, Längsparkfelder für Personenwagen, Abstellmöglichkeiten für Velos und Sitzmöglichkeiten angeordnet. Durch die einheitliche Gestaltung können homogene Seitenbereiche mit einem hohen Mass an flexibler Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität geschaffen werden.



Abbildung 3: Visualisierung Zentrum; Mischverkehr MIV / Tram, Velostreifen und Mehrzweckstreifen in der Mitte

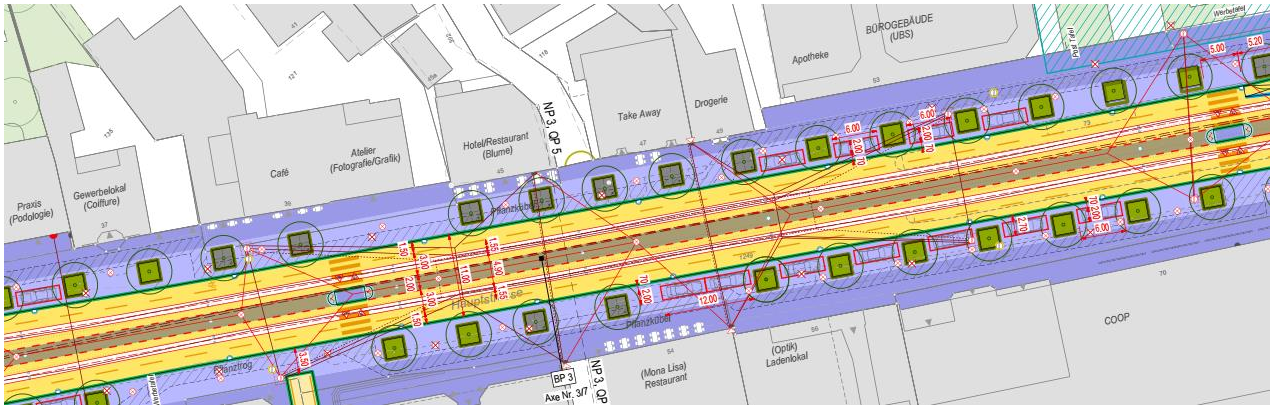


Abbildung 4: Situation Zentrum; Mischverkehr MIV / Tram, Velostreifen und Mehrzweckstreifen

Gegenüber dem Ist-Zustand werden die Knoten Rheinstrasse und Schulstrasse von lichtsignalgesteuerten Knoten in Kreisel umgewandelt. Zur Tram- und Busbevorzugung ist allerdings weiterhin ein Lichtsignal nötig, das der Verkehr in entsprechenden Situationen zurückhält. Beide Kreisel werden aufgrund der städtischen Situation (vorhandene Bebauung etc.) als Kleinkreisel mit Aussendurchmesser von jeweils 24 m ausgebildet, so dass nebst dem Tram auch Lastwagen und Gelenkbusse passieren können. Mit den Kreiseln werden im Gegensatz zum Ist-Zustand zukünftig neue Fahrbeziehungen möglich, da U-Turns möglich werden (Beispiel: aus Bäregasse Richtung Basel: Linksabbiegen via Kreisel).

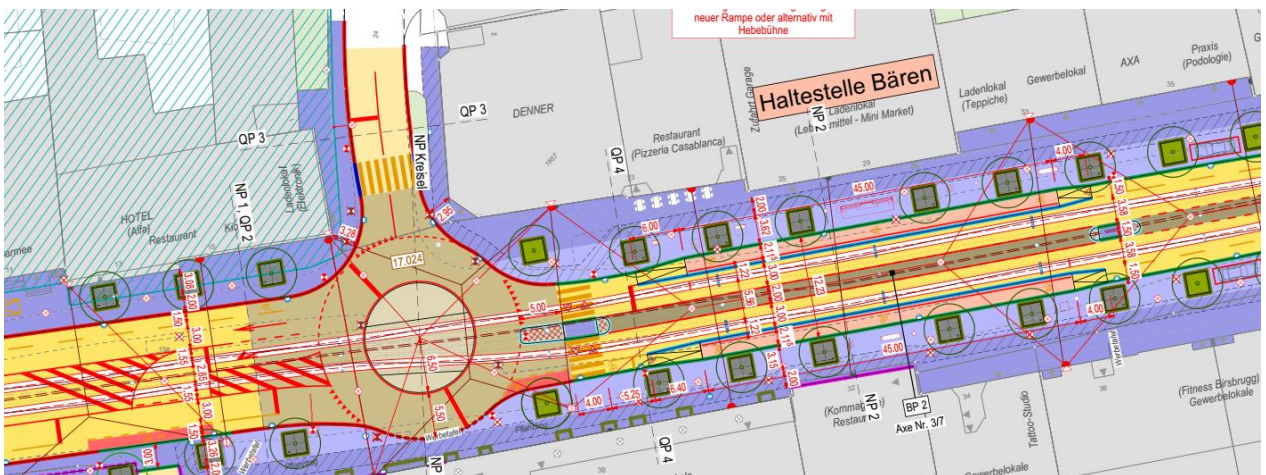


Abbildung 5: Kreisel Bären / Rheinstrasse mit gleichnamiger Haltestelle



Abbildung 6: Visualisierung Kreisels Rheinstrasse mit gleichnamiger Haltestelle

Bei der Haltestelle Schulstrasse wurden die beiden Haltekanten zu Beginn entsprechend dem Wunsch der Gemeinde westlich des Kreisels Schulstrasse projektiert. Dies trotz Bedenken des BAV hinsichtlich der Bewilligungsfähigkeit. Bei der Vorstellung des Projekts erteilten die Verantwortlichen des BAV der geplanten Anordnung eine deutliche Absage, insbesondere der Haltestelle Schulstrasse in Richtung Hard. Es wurde die Zu- und Wegfahrt Birsstegweg mitten durch die Haltestelle und das Überschreiten der maximalen Einstiegshöhe im Zu- und Wegfahrbereich des Birsstegwegs moniert. Wobei anzufügen ist, dass mit der Realisierung des Quartierplans Birsstegweg diese Verbindung aufgewertet und attraktiver werden soll. So musste auf die gespreizte Variante ausgewichen werden, damit die Haltestelle nicht im Randbereich durch eine Verbindungsstrasse durchschnitten wird und 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 «Am Eck» besser erschlossen ist.



Abbildung 7: Kreisel Schulstrasse mit gleichnamigen Haltestellen



Abbildung 8: Visualisierung Kreisel Schulstrasse mit gleichnamigen Haltestellen

Die Tramhaltestelle Bären wird neu in beide Richtungen östlich des Knotens als Kaphaltestelle angeordnet. Anhand der Haltestellenabstände wäre eine Lage westlich des Knotens zu favorisieren gewesen. Aufgrund der Rückstauproblematik in den ASTRA-Knoten Breite wurde sie verworfen. Die Haltestelle Schulstrasse Fahrtrichtung Basel befindet sich an derselben Lage wie im Bestand, ist neu aber ebenfalls eine Kaphaltestelle. Wie vorgängig erläutert, ist die Haltestelle Schulstrasse Fahrtrichtung Hard neu östlich vom Kreisel Schulstrasse geplant, damit ein BehiG-Vollausbau möglich wird.

Abschnitt Übergang: Knoten Schulstrasse – Haltestelle Salinenstrasse

Ab dem neuen Kreiselschulstrasse bis zur neuen Haltestelle Hard besteht der Regelquerschnitt aus einer Mischverkehrslösung Tram / MIV stadtauswärts und einer normkonformen Eigentrassierung stadteinwärts. Somit kann das Tram Richtung Basel zwischen der Haltestelle Hard und dem Knoten Muttenerstrasse fahrplanstabil verkehren und ist nicht von einem Rückstau des MIV der LSA Muttenerstrasse betroffen. In beide Fahrtrichtungen werden Velostreifen von je 1,50 m Breite angeordnet, um ein sicheres Überholen durch MIV und Tram zu ermöglichen. Für diesen Regelquerschnitt ist ein geringer, aber durchgehender Lärmschutz erforderlich. Die anliegenden Grundstücke werden dadurch nicht massgeblich beeinträchtigt.



Abbildung 9: Visualisierung Übergang und Hardhügel: Eigentrassierung Richtung Basel, Mischverkehr Richtung Hard



Abbildung 10: Situation Regelquerschnitt Übergang und Hardhügel: Eigentrassierung Richtung Basel, Mischverkehr Richtung Hard

Aufgrund der Prämisse des Eigentrassees Richtung Stadt sowie den vorgesehenen Velostreifen ist eine komplett eigentrassierte Lösung (also auch Richtung Hard) aus Platzgründen nur mit erheblichem Landerwerb und grossen Eingriffen in Privateigentum realisierbar und wurde deshalb nicht weiterverfolgt.

Neuer Knoten Rheinfelderstrasse / Birseckstrasse

Die Führung der Kantonsstrasse soll nicht mehr über die unübersichtliche und gefährliche Kreuzung Rheinfelderstrasse / Muttenzerstrasse erfolgen, sondern neu über die Birseckstrasse. Diese mündet zukünftig auf Höhe der Fuss- und Velounterführung «Im Lerchengarten» als T-Knoten in die Rheinfelderstrasse. Mit dieser verkehrstechnisch optimierten und für alle Verkehrsteilnehmenden deutlich sicheren Massnahme kann zusätzlich der Flächenverbrauch der Strasse erheblich reduziert und ein grosses städtebauliches Potenzial im Dreieck Roxy / Denner / Birseckstrasse geschaffen werden.

Die Entflechtung von einem 4-armigen zu zwei 3-armigen Knoten bringt sowohl betriebliche als auch gestalterische und städtebauliche Vorteile.

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

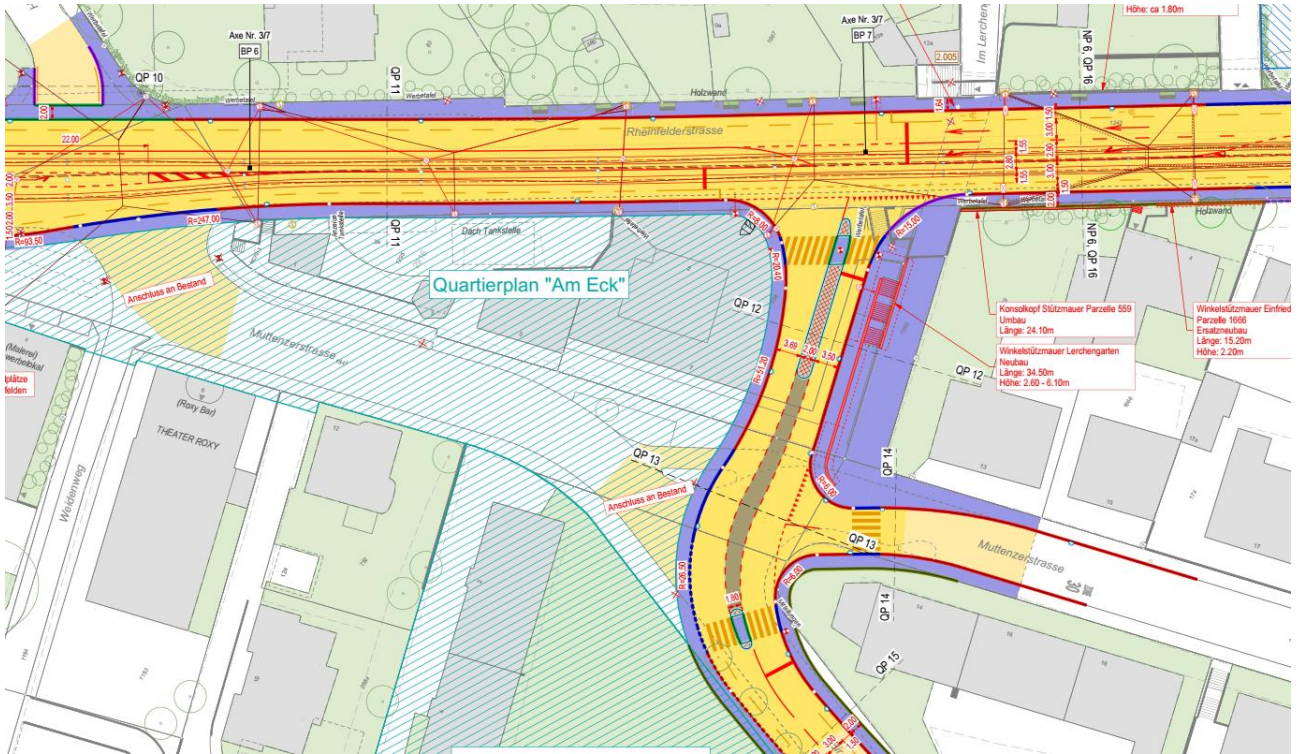


Abbildung 11: Neue Situation mit verlegter Muttenerstrasse



Abbildung 12: Visualisierung neuer Knoten Birseckstrasse

Für die Haltestelle Salinenstrasse wurden im Lauf der Projektierung verschiedene Varianten geprüft, um den Eingriff in die Parzellen zu vermeiden oder zu minimieren. Alle diese Varianten hatten gravierende Nachteile, so dass die Haltestelle doch am bestehenden Ort geplant werden musste. Im Bauprojekt sind an der Haltestelle Salinenstrasse mit einer Inselhaltestelle in Fahrtrichtung Basel und mit einer Kaphaltestelle in Fahrtrichtung Hard für die Verkehrssicherheit und den ungehinderten Verkehrsfluss die besten Lösungen aufgezeigt, die zudem die für die Ausnahmetransporte Typ I erforderliche Durchfahrtsbreite von 6,50 m ermöglicht. Der Landerwerb ist zwar hoch, betrifft aber einen Böschungsbereich der Gärten, der durch die Eigentümer nur mit hohem Aufwand bewirtschaftet werden kann. Es ist eine auskragende Stützmauer vorgesehen, so dass der ebene Gartenbereich der betroffenen Grundstücke gleich gross bleibt. Mit den Eigentümern haben bereits erste Gespräche stattgefunden, in deren Rahmen auch die Gestaltungslösungen präsentiert wurden.



Abbildung 13: Visualisierung der zukünftigen Haltestelle Salinenstrasse mit Stützkonstruktion

Auf der Stützmauer könnten Lärmschutzelemente vorgesehen werden. In der Stützkonstruktion selbst werden Lärmschutzelemente eingefügt. Diese dienen auch der Gestaltung der Betonfläche.

Abschnitt Hardhügel: Haltestelle Salinenstrasse - Burenweg

Im Abschnitt Hardhügel wird der Querschnitt mit Eigentrassee Richtung Basel und Mischtrassee Richtung Birsfelden Hard weitergeführt. Die Haltestelle Hard bleibt weiterhin in der Wendeschleufe. Neu wird das bestehende, nur vorwärts zu befahrende Abstellgleis durch ein zweites Wendegleis ersetzt. Im Bereich der Haltestelle Hard kann auf diesem neuen Gleis eine provisorische Haltekante erstellt werden, die in Notfällen für den Ein- und Ausstieg nutzbar ist.

Anordnung der Tramhaltestellen

Mit Ausnahme der Haltestelle Schulstrasse Fahrtrichtung Hard bleiben die anderen Tramhaltestellen wie zuvor beschrieben an ihren Lagen bestehen. Allerdings werden die Haltestellentypen aufgrund betrieblicher und verkehrstechnischer Gründe sowie der Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG), aber auch aus gestalterischen Überlegungen, verändert.

Stadtauswärts ergeben sich aus diversen Randbedingungen drei Kaphaltestellen (Bären, Schulstrasse, Salinenstrasse). Aus den folgenden Gründen zeigte sich dieses System als insgesamt beste Lösung:

- Priorisierung des ÖV
- Kaphaltestellen haben einen geringeren Platzverbrauch, während Inselhaltestellen aufgrund der Platzverhältnisse unverhältnismässig viel Landerwerb verursachen würden
- Kurze, überholbare Streckenabschnitte im Bereich der Inseln nützen insgesamt wenig, da anschliessend wieder Mischtrasse folgt
- Durch die Kaphaltestellen entstehen stadtauswärts lediglich geringe Zeit-Verluste für den MIV. Mit überholbaren Inselhaltestellen wäre ebenfalls mit Verlustzeiten zu rechnen, da aufgrund der häufigen Systemwechsel (Misch- / Eigentrassee) und dem Umstand, dass durch die versetzt angeordneten Inselhaltestellen vier Fussgängerstreifen in kurzer Abfolge angeordnet werden müssten, Behinderungen zu erwarten wären.

Verkehrsfluss

Grundsätzlich ist die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems vom leistungsbestimmenden ASTRA-Knoten Breite abhängig. 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. Mit dem vorgesehenen Konzept kann sichergestellt werden, dass die Kapazitäten des ASTRA-Knotens Breite auch weiterhin voll ausgenutzt werden können. Somit können auch die in den Rahmenbedingungen geforderten, gleichen Verkehrsmengen wie heute ohne zusätzliche Einschränkungen zirkulieren.

Motorisierter Individualverkehr:

Für den MIV konnten die Verlustzeiten im Zentrumsbereich in der erarbeiteten Bestvariante im Vergleich zur IST-Situation in der Abendspitzenstunde belassen bzw. gesenkt werden. Konkret bedeutet dies, dass die Wartezeiten bei den meisten Knotenzufahrten im Durchschnitt nicht schlechter als heute ausfallen. Einzig die Zufahrten der Rheinstrasse zum Knoten Bären sowie die Zufahrten Rheinfelderstrasse und Birseckstrasse zum Knoten in Richtung Zentrum weist eine steigende Wartezeit auf. Diese Zufahrten verbleiben weiterhin in der Kategorie ungenügend.

Für die Fahrzeit durch den Zentrumsbereich wird eine bessere Situation geschaffen. Die Reisezeit bzw. die Verlustzeiten zwischen Birseckstrasse und Breite (stadteinwärts und stadtauswärts addiert) sinken insgesamt um ca. 15 Sekunden. Stadteinwärts wird die Situation deutlich besser (Verlustzeit ca. 30 Sekunden tiefer). Die neu bedarfsgesteuerten Kreisel verflüssigen den Verkehr merklich und kompensieren den Verlust, der durch die Kaphaltestellen entsteht. Stadtauswärts nimmt die Verlustzeit als Folge der Kaphaltestellen um ca. 15 Sekunden zu.

Verlustzeiten Durchgangsverkehr [s]	stadteinwärts (Knoten Muttenerstrasse / Birseckstrasse – Breite)	stadtauswärts (Knoten Breite – Muttenerstrasse/ Birseckstrasse)	Total
IST-Zustand 2017	165	99	264
Bestvariante 2035	134	116	250

Die Reisezeiten für den Ziel- / Quellverkehr als auch für den lokalen Durchgangsverkehr verbessern sich gesamthaft gesehen in der Abendspitzenstunde leicht.

Öffentlicher Verkehr:

Die Reisezeit für die Tramlinie 3 bleibt gleich oder wird besser. Die Situation stadtauswärts wird trotz Aufhebung des Eigentrassees (Breite-Schulstrasse und Schulstrasse-Hard) um ca. 10 Sekunden besser. Die Verlustzeit stadteinwärts verbleibt stabil. Infolge gestörten Abflusses bei der LSA Breite (Bundes- / ASTRA-Knoten), könnten punktuell auch höheren Verlustzeiten entstehen. Werden allerdings wegfallende Effekte wie die heutige Behinderung der Tramdurchfahrt aufgrund des ungenügenden Lichtraumprofils sowie die behindertengerechte Ausgestaltung der Haltestellen berücksichtigt (ebenerdiger Einstieg), welche den Fahrgastwechsel verkürzen, wird auch im Abschnitt zwischen Breite und Schulstrasse in beiden Richtungen eine gleichbleibende oder gar leicht kürzere Reisezeit für das Tram erwartet.

Für die Buslinien 80 und 81 können im Vergleich zum Ist-Zustand anfänglich kürzere Fahrzeiten erreicht werden. Mit der Berücksichtigung des aufgrund der angestrebten Entwicklungen in Birsfelden angenommenen maximal möglichen zusätzlichen Ziel- / Quellverkehrs würden leicht höhere Verlustzeiten entstehen.

Kunstabauten

Aufgrund der Neuen Ortsdurchfahrt Birsfelden müssen im ganzen Perimeter diverse Stützmauern und Einfriedungen mit einer Gesamtlänge von ca. 200 m an die neuen Verhältnisse angepasst oder neu gebaut werden. Zudem müssen folgende grössere Kunstbauten realisiert werden:

Neue Stützmauer Im Lerchengarten:

Die neue ca. 35 m lange Stützmauer Lerchengarten mit einer Gesamthöhe von 2,50 – 6,10 m wird als Winkelstützmauer in Ortbeton ausgebildet und dient zur Sicherung der zukünftigen Höhendifferenz zwischen der neuen Rampe «Birsekstrasse» und der bestehenden Strasse «Im Lerchengarten». Zusätzlich wird bei der Stützmauer ein Treppenabgang realisiert. Die Treppe wird innerhalb eines Trogs eingelassen und ist mit zwei Zwischenpodesten ca. 8,50 m lang. Die neue Stützmauer kommt im Bereich einer heute bestehenden Bebauung mit Tiefgarage zu liegen, die vorgängig zurückgebaut wird. Im Zuge des Neubaus der Stützmauer sind zusätzlich bauliche Anpassungen an der bestehenden Personenunterführung Lerchengarten erforderlich.

Neue Treppe zwischen Rheinfelderstrasse und Friedensgasse:

Zwischen der Rheinfelderstrasse und Friedensgasse ist aufgrund des neuen Höhenniveaus des Trottoirs der Neubau einer Treppe als Fussgängerverbindung erforderlich. Wie die bestehende Treppe, wird auch die neue Treppe in Ortbeton ausgeführt. Die Treppe hat eine Gesamthöhe von ca. 4,15 m und erstreckt sich auf eine Lauflänge von ca. 8,50 m.

Stützmauer Haltestelle Salinenstrasse:

Um die Tramhaltestelle Salinenstrasse behindertengerecht auszubauen, wird Land von den Liegenschaften Buchenstrasse Nr. 2 bis Nr. 8 benötigt. Um den Landerwerb so gering wie möglich zu halten, wird bei der bestehenden Böschung eine neue Stützmauer gebaut. Diese wird als Winkelstützmauer mit Auskrägung in Stahlbeton ausgebildet und dient zur Sicherung der Höhendifferenz zwischen der Rheinfelderstrasse und den Gärten der angrenzenden Liegenschaften. Auf die Oberkanten der Stützmauer wird eine Auskrägung mit Brüstung als Absturzsicherung hergestellt. Zusätzlich wird statisch eine 1 m hohe Lärmschutzwand auf der Brüstung berücksichtigt, welche nach Bedarf aus Lärmschutzgründen noch montiert werden kann. Die Stützmauer ist ca. 58,80 m lang. Die Höhendifferenz zwischen den Gärten und dem Trottoir beträgt ca. 2,25 – 4,00 m.

Landerwerb / Inkonvenienzen

Für den Landerwerb werden für die Erstellung des Projekts NOB gesamthaft Land im Wert von 2'500'000 Franken von Privaten benötigt.

Für die Realisierung des Projektes NOB und das neue Verkehrsregime zur Steuerung des Verkehrsflusses in Birsfelden ist der neue Knoten Haupt- / Birseckstrasse essentiell. Für den Bau der neuen Rampe Birseckstrasse und der Realisierung des Knoten ist der Erwerb von 550 m² vom privaten Grundeigentümer (Parzelle 558), einer Stiftung, unabdingbar.

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 könnte durch das Hochbauamt gekauft werden sofern die Bedingungen stimmen und ein Kauf im Rahmen der kantonalen Immobilienstrategie Sinn ergibt. Um einen Erwerb zu prüfen, werden entsprechende Wertberechnungen bei einem unabhängigen Immobilienbewertungsbüro in Auftrag gegeben. Ein Kauf der ganzen Parzelle ins Finanzvermögen steht unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Regierungsrat (separate Vorlage). 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.

Das sich auf der Parzelle befindende Gebäude muss abgebrochen werden. Der Abbruch und auch eine mögliche notwendige Altlastensanierung geht zu Lasten des Kantons Basel-Landschaft und wird zunächst mit dem Versicherungswert des Gebäudes von 3'220'000 Franken in die Kosten einfließen.

Im Erdgeschoss befindet sich eine Filiale der Denner AG. Die Denner AG hat derzeit noch eine Vertragslaufzeit bis Mai 2025 resp. bis Mai 2030, sofern die einseitige Option auf Verlängerung seitens der Denner AG gezogen wird. Basierend auf dem Umsatz werden die Ersatzforderungen der Denner AG für 5 Jahre auf 2'920'000 Franken geschätzt.

Der Kanton Basel-Landschaft entschädigt den Betroffenen gewisse vertraglich vereinbarte Dienstbarkeiten oder weitere Inkonvenienzen. Dazu zählen beispielsweise die Instandsetzung von Aussenanlagen wie Gärten oder Treppen, die Entschädigung für Dienstbarkeiten oder die Entschädigung für den Wegfall von nachweislich gemieteten Parkplätzen für die Dauer der Aufhebung.

Termine

- | | |
|---|---------------------------|
| • Planaufgabe | 25.09. bis 07.11.2023 |
| • Einsprachenbehandlung | 4. Q. 2023 bis 2. Q. 2024 |
| • Ausführungsprojekt, Submission Baumeister | 2024 / 2025 |
| • Beschluss Landrat (Ausgabenbewilligung) | 1. Quartal 2025 |
| • Ausführung | 2025-2028 |

Die oben genannten Termine gehen von einer reibungslosen Abwicklung des Vorhabens aus. Die Termine unterliegen dem Vorbehalt, dass kein Referendum ergriffen wird und allfällige Einsprachen nicht ans Gericht weitergezogen werden.

Da die Ausführung frühestens im Jahr 2025 erfolgen kann, müssen im Jahr 2024 erste dringende Gleisersatzmassnahmen ausgeführt werden.

2.4. Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm

LFP 4 – MOBILITÄT

Infrastruktur für den Verkehr nachhaltig realisieren und betreiben.

Der Raum Basel ist einer der wichtigsten Wirtschaftsstandorte der Schweiz, weshalb sowohl die Anzahl Einwohnende als auch Beschäftigter weiterhin zunehmen wird. Damit verbunden ist eine deutlich erhöhte Verkehrsnachfrage in den nächsten Jahren und Jahrzehnten. In den Spitzenstunden sind im Bereich der Agglomeration Basel bereits heute praktisch sämtliche Verkehrsträger an ihrer Leistungsgrenze. Eine Bewältigung ist nur gesamtverkehrlich – also die verschiedenen Verkehrsmittel gemeinsam – möglich. Zur Verkehrsreduktion bzw. zur Glättung der Spitzenstunden beitragen können eine «Stadt der kurzen Wege» (eine Aufgabe der Raumplanung), Homeoffice, flexible Arbeitszeiten, die bessere Verteilung auf alle Verkehrsträger, die Erhöhung des Besetzungsgrades in den Fahrzeugen oder auch betriebliches Verkehrsmanagement.

Um den Mehrverkehr bewältigen zu können, sind Investitionen in zusätzliche Infrastrukturen und Angebote unerlässlich. Dabei sind nebst technischen Aspekten auch umwelt- und raumplanerische Belange inkl. Klimafragen zu berücksichtigen sowie Finanzierbarkeit und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen.

Zur Weiterentwicklung des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) wird in der inneren Agglomeration Basel der Ausbau der trinationalen S-Bahn und namentlich in den Hauptachsen der Viertelstundentakt der S-Bahn vorangetrieben. Das übergeordnete Netz der S-Bahn berücksichtigend, wird das Tramnetz schrittweise weiterentwickelt (Tramnetzstrategien 2030 und 2040), u. a. zur Erschliessung von Entwicklungsgebieten wie Allschwil Letten und Bachgraben, Muttenz Polyfeld oder im Falle des Leimentals als funktionaler S-Bahn Ersatz. Der ÖV im ländlichen Raum erfüllt die Aufgabe, die Nutzenden zu den Verkehrsknotenpunkten zu bringen und richtet sich nach den Instrumenten des Generellen Leistungsauftrags (GLA) und des Angebotsdekrets. Der 10. GLA soll die wenigen noch vorhandenen Lücken schliessen. 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. Ihr Fokus liegt auf hoher Sicherheit und einem guten Fahrfluss; vorerst stehen zwei Routen in der Birsstadt und die Route Basel – Allschwil (Bachgraben) im Vordergrund. Für den MIV stehen folgende Hauptstossrichtungen im Vordergrund; die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der bestehenden Hochleistungsstrassen durch den Bund (Bau Rheintunnel und Ausbau Hagnau-Augst, Unterstützung des Bundes durch den Kanton), sowie gezielte Ausbauten zur Sicherstellung der Erschliessung der Entwicklungsgebiete (z. B. Bau Zubringer Bachgraben Allschwil oder Talstrasse Münchenstein-Arlesheim) oder zur Entlastung von Ortsdurchfahrten (z. B. Laufen) und die siedlungsgerechte Erneuerung und Instandsetzung von Ortsdurchfahrten zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Förderung des lokalen Gewerbes («Stadt der kurzen Wege»). Daneben sind die digitalen Entwicklungen und neue Mobilitätsformen zu beobachten und, wo möglich und sinnvoll, mit Pilotprojekten zu testen und zu fördern.

LFP 5 – RÄUMLICHE ENTWICKLUNG

Nachhaltige Raumplanung in Zusammenarbeit mit Gemeinden und Regionen

Die Grundlagen für eine nachhaltige Raumentwicklung werden im kantonalen Richtplan (KRIP) festgelegt. Nachhaltige Raumentwicklung erfordert primär einen innovativen Umgang mit dem Bestand – sowohl bei der Bauzonendimension, wie bei den Hochbauten und Verkehrsinfrastrukturen. Der Landschaft und dem öffentlichen Grün- und Freiraum als Rückgrat für unseren Lebensraum gilt es besondere Beachtung zu schenken. Ausgehend vom KRIP gilt es auf jeder Planungsebene wie auch bei konkreten Projekten die Weichen für eine lebenswerte Zukunft zu stellen. Folgende Stossrichtungen stehen dabei im Vordergrund.

Infrastrukturprojekte für die Raumentwicklung nutzen

Infrastrukturentwicklung ist immer auch Raumentwicklung. Mit kantonalen Infrastrukturprojekten, seien es Kantonsstrassen-, Hochwasserschutz- oder ÖV-Projekte sollen mittels einer integralen Sichtweise Mehrwerte für die Raum- und Wirtschaftsentwicklung und die Lebensqualität der

Bevölkerung erzielt werden. Aktuelle Beispiele sind u. a. in der Stadt Laufen, in Pratteln-Augst, in Arlesheim-Münchenstein und in Frenkendorf-Füllinsdorf Liestal.

2.5. Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum

- Strassengesetz Basel-Landschaft vom 24. März.1986 ([SGS 430](#), Strassengesetz, Stand 01.04.2022)
- Raumplanungs- und Baugesetz vom 8. Januar.1998 ([SGS 400](#), Raumplanungs- und Baugesetz, RBG, Stand 01.01.2024)
- Umweltschutzgesetz Basel-Landschaft vom 27. Februar 1991 ([SGS 780](#), USG BL, Stand 01.01.2023)
- Bundesgesetz vom 13. Dezember 2002 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen ([SR 151.3](#), Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG, Stand 01.07.2020)
- Gesetz vom 18. April 1985 zur Förderung des öffentlichen Verkehrs ([SGS 480](#), Stand 01.01.2018)
- Vereinbarung vom 26. Januar 1982 über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG ([SGS 480.1](#), Stand 01.01.1995)
- Die vorliegende Ausgabenbewilligung untersteht der fakultativen Volksabstimmung gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung.

2.6. Finanzielle Auswirkungen

Auf Basis des Bauprojekts werden die Gesamtinvestitionskosten auf 81,02 Mio. Franken inkl. MwSt. mit einer Ungenauigkeit von +/- 10 % geschätzt.

Für die Erarbeitung des Vor- und Bauprojekts wurde schon vom Landrat mit dem Landratsbeschluss vom 28.05.2020 eine Ausgabenbewilligung, über 3,2 Mio. Franken bewilligt ([LRV 2020/149](#)).

In der vorliegenden Ausgabenbewilligung werden die Kosten von 77,82 Mio. Franken für die weitere Projektierung (Honorare) und die Realisierung beantragt:

Strassenbau	CHF 16'900'000.-
Mehrkosten Natursteinplattenbelag Zentrum	CHF 2'100'000.-
Gleisbau	CHF 20'000'000.-
Fahrleitungsbau	CHF 1'800'000.-
Verkehrsführung; Sicherungsmassnahmen	CHF 9'400'000.-
Abbruch Liegenschaften Parzellen 558 und 1295	CHF 2'000'000.-
Diverses, Unvorhergesehenes	CHF 6'000'000.-
Honorare	CHF 8'400'000.-
Zwischentotal I	CHF 66'600'000.-
Mehrwertsteuer (8,1 %)	CHF 5'400'000.-
Zwischentotal II	CHF 72'000'000.-
Landerwerb	CHF 2'500'000.-
Inkonvenienzen	CHF 3'320'000.-
Total Ausgabenbewilligung (inkl. MwSt.)	CHF 77'820'000.-

Lohn- und Materialpreisänderungen (Teuerung) gegenüber dem Baupreisindex Nordwestschweiz, Tiefbau, vom April 2023, Indexstand: 115,5; (Basis Oktober 2020 = 100) werden mitbewilligt und sind in der Abrechnung nachzuweisen.

Der kalkulierte und angestrebte Ausgabenbetrag beläuft sich auf 77'820'000 Franken. Dieser Betrag unterliegt einer Kostengenaugigkeit von ±10 %. Dies bedeutet, dass:

Die tatsächlich anfallenden Kosten werden nach heutigem Kenntnisstand zwischen 70'038'000 (90 %) und 85'602'000 Franken (110 %) liegen.

Richtgrösse für die Realisierung des Bauvorhabens ist jedoch der im Ausgabenbeschluss aufgeführte Betrag von 77'820'000 Franken (100 %).

Die im Ausgabenbeschluss angegebene Kostengenaugigkeit von ±10 % hat zur Folge, dass eine allfällige Überschreitung der im Landratsbeschluss aufgeführten Ausgabe bis zum Betrag von 7'782'000 Franken (10 % von CHF 77'820'000) keine Erhöhung der Ausgabenbewilligung erforderlich macht.

Der Betrag von 110 % (CHF 85'602'000) untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft der fakultativen Volksabstimmung

Rechtsgrundlage und rechtliche Qualifikation (§ 35 Abs. 1 Bst. a–b Vo FHG):

§ 32 Abs. 2 FHG, siehe Kapitel 2.5					
Die Ausgabe ist ... (§ 34 und § 35 FHG, entsprechendes ankreuzen)					
X	Neu	Gebunden	X	Einmalig	Wiederkehrend

Die Kosten von 2'162'000 Franken inkl. MwSt. für den Abbruch der Liegenschaften auf den Parzellen 558 und 1295 werden über die Erfolgsrechnung finanziert. Die restlichen 75'658'000 Franken über die Investitionsrechnung.

Ausgabe (§ 35 Abs. 1 Bst. c–f Vo FHG):

Budgetkredit:	Profit-Center:	P2301	Kt:	50100010/ 31440050	Kontierungsobj.:	701327/402828
Verbuchung	X	Erfolgsrechnung	X	Investitionsrechnung		
Gesamtausgabe (in CHF)				81'020'000.-		
Bereits bewilligt mit LRV 2020/149 (in CHF)				3'200'000.-		
Massgeblicher Ausgabenbetrag (in CHF)				77'820'000		

Investitionsrechnung

Ja Nein

	Voraussichtlich jährlich anfallende Beträge:	PC	Kt	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
A	Investitionsausgaben		5	0	8'658'000	18'000'000	18'000'000	18'000'000	13'000'000	75'658'000
E	Beiträge Dritter*		6	0	0	2'100'000	2'500'000	2'500'000	540'000	7'640'000
	Nettoausgabe			0	8'658'000	15'900'000	15'500'000	15'500'000	12'460'000	68'018'000

* Gemäss § 36 Abs. 3 FHG; PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

Erfolgsrechnung

Ja Nein

	Voraussichtlich jährlich anfallende Beträge:	PC	Kt	2025	2026	2027	Total
A	Personalaufwand		30				
A	Sach- und Betriebsaufw.		31	1'000'000	1'000'000	162'000	2'162'000
A	Transferaufwand		36				
A	Bruttoausgabe			1'000'000	1'000'000	162'000	2'162'000
E	Beiträge Dritter*		46				
	Nettoausgabe			1'000'000	1'000'000	162'000	2'162'000

* Gemäss § 36 Abs. 3 FHG; PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan (§ 35 Abs. 1 Bst. j Vo FHG):

Die Ausgaben sind im Investitionsprogramm 2025-2034 enthalten. Im Aufgaben- und Finanzplan 2025-2028 wurden die benötigenden Mittel eingestellt.

Weitere Einnahmen (§ 35 Abs. 1 Bst. f Vo FHG): Ja Nein

Das Projekt wird vom Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms 4. Generation mit einem Bundesbeitrag von max. ca. 6,7 Mio. Franken (Preisstand 2020; inkl. MwSt.) unterstützt. Der Beitragssatz beträgt 40 % an den anrechenbaren Kosten; die anrechenbaren Kosten basieren aber nicht auf den effektiven Projektkosten, sondern werden durch den Bund im Rahmen eines Benchmark-Verfahrens ermittelt, um so nur die Kosten der Aufwertung 'herauszufiltern'.

Die Gemeinde Birsfelden möchte für die Gestaltung der Oberflächen im Zentrumsbereich eigene Gestaltungsideen umsetzen, welche nicht dem Standard des Kantons entsprechen. Dabei handelt es sich um eine Fläche von 5'420 m² ausserhalb des Strassenraums im Zentrumsbereich und im Bereich vom Kreisel Rheinstrasse bis zur Birsbrücke. Statt dem standardmässig verbauten Asphaltbelag möchte die Gemeinde im Gehbereich Natursteinplatten und im sogenannten Versorgungsband Pflastersteine einbauen. Die Kosten für den Standardausbau (Asphalt) übernimmt der Kanton. Die Lieferung und Einbau des alternativen Belags hat Kosten von rund 2'300'000 Franken zur Folge. Die Kosten für die gleiche Fläche Asphalt betragen 420'000 Franken. Somit ergeben sich Mehrkosten von rund 1'880'000 Franken gegenüber dem Standard-Asphaltbelag. An diesen Mehrkosten muss sich die Gemeinde Birsfelden mit einem Anteil von 50 % beteiligen, was eine Kostenbeteiligung der Gemeinde von 940'000 Franken bedeutet.

Kosten für den baulichen und betrieblichen Unterhalt, der auf Wunsch der Gemeinde anders gestalteten Fläche werden durch den Kanton übernommen. Sollte sich zeigen, dass der Unterhalt dieser Flächen übermässig ausfallen würde, müsste über eine Beteiligung der Gemeinde dran verhandelt werden.

Folgekosten (§ 35 Abs. 1 Bst. g Vo FHG): Ja Nein

Zusammenfassung Folgekosten in CHF			PC	Kt	12/2028	2029	2030	2031	2032
A	1	Nettoinvestitionen			71'218'000				
A	2	zusätzliche Betriebskosten (inkl. Personalkosten)	2301	31/30		0	0	0	0
A		zusätzliche Unterhaltskosten	2301	31		500'000	500'000	500'000	500'000
A		Abschreibungen	2301	33		1'634'950	1'634'950	1'634'950	1'634'950
A		kalkulatorische Zinskosten 4%	2102	34		1'424'360	1'424'360	1'424'360	1'424'360
A		Folgekosten brutto				3'559'310	3'559'310	3'559'310	3'559'310
E	3	Folgertrag brutto	2301	42/43		0	0	0	0
A	2-3	Folgekosten netto				3'559'310	3'559'310	3'559'310	3'559'310
A	4	Rückbaukosten (soweit voraussehbar)	ca. [Jahr]						
	5	Zusätzliche Stellen in FTE			0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

Auswirkungen auf den Stellenplan (§ 35 Abs. 1 Bst. i Vo FHG): Ja Nein

Schätzung der Eigenleistungen (§ 35 Abs. 1 Bst. h Vo FHG):

ca. 30 % Projektleiterstelle

Strategiebezug (§ 35 Abs. 1 Bst. m Vo FHG): Ja Nein

s. Kapitel 2.4

Risiken (Chancen und Gefahren) (§ 35 Abs. 1 Bst. l Vo FHG):

Chancen	Gefahren
<ul style="list-style-type: none"> • Erneuerung und Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur • Stabilere ÖV-Verbindungen durch Eigentrasse und Trambevorzugung • Lärmschutz durch lärmindernden Belag und neue Traminfrastruktur • Gewährleistung Durchleitfunktion der Haupt- / Rheinfelderstrasse mit Beibehaltung der heutigen Verkehrsmenge • Mehrzweckstreifen im Zentrumsbereich ermöglicht zusätzliches Queren 	<ul style="list-style-type: none"> • Projekt verzögert sich, damit bleiben das Ortsbild und die ökologischen Aufwertungen auf heute unbestimmte Zeit unverändert • Gleisbausanierung BVB wird 2026 ohne Anpassung der Gleislage umgesetzt = Verlustinvestition von mehreren Millionen • Gleisbaustelle kommt im 2026; damit werden die Einwohner allenfalls mit zwei Baustellen innert kurzer Zeit belastet

<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhte Verkehrssicherheit durch übersichtlicheren Strassenraum und Fussgängerstreifen mit Mittelinseln • Verbesserung Aufenthaltsqualität • Besseres Klima durch neue Baumpflanzungen • Gesetzeskonforme BehiG-Haltestellen • Aufwertung Ortsbild • Verbesserung und höhere Sicherheit kantonale Radroute • Verbesserung der Erreichbarkeit im Zentrumsbereich dank stetigem Verkehrsfluss und den beiden Kreiseln • Projekt kompatibel für Tempo 30 	<ul style="list-style-type: none"> • Quartierpläne und die damit zusammenhängende Entwicklung im Zentrum wird gebremst • BehiG-Umbau der Haltestellen verzögert sich
--	--

Zeitpunkt der Inbetriebnahme (§ 35 Abs. 1 Bst. n Vo FHG):

Die Inbetriebnahme ist im Jahr 2028 vorgesehen.

Wirtschaftlichkeitsrechnung (§ 35 Abs. 1 Bst. k, § 49–51 Vo FHG):

Das Bauprojekt orientiert sich an einem mit den verschiedenen Beteiligten abgestimmten und nachhaltig orientierten Zielsystem. Um dem Thema Klimaadaptation gerecht zu werden, wurde in der Planung ein möglichst hoher Grünanteil umgesetzt. Ebenfalls wurden die Themen der Oberflächengestaltung und Entwässerung berücksichtigt. Dies bringt aus Betreibersicht höhere Bau-, Betriebs- und Unterhaltskosten, die aber den Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden und die Allgemeinheit erhöhen. Das Bauprojekt zeigt einen besseren Zielerreichungsgrad im Vergleich zum Ist-Zustand.

Aus ökonomischer Sicht ist die komplette Sanierung und Umgestaltung gemäss dem vorliegenden Bauprojekt gegenüber einer Instandstellung mit minimalem betrieblichem Unterhalt oder einer Instandstellung mit Haltestellensanierung gemäss BehiG klar zu bevorzugen. Die beiden letztgenannten Alternativen lösen die grundsätzlichen Probleme nicht, die heute im Strassenraum von Birsfelden auftreten. Auch sind sie auf längere Zeit betrachtet nicht kostenneutral und auch nicht günstiger als eine komplette Sanierung. Zudem ist aufgrund des Attraktivitätsverlusts der Haupt- und Rheinfelderstrasse mit einem Image-Schaden für Birsfelden zu rechnen. Weiter bleibt zu erwähnen, dass die Haltestellen in ihrer heutigen Form nicht mit den Anforderungen des BehiG kompatibel sind und umfassende bauliche Anpassungen ohnehin zu erfolgen haben.

Mit der Aufwertung der Ortsdurchfahrt wird das Zentrum als Aufenthaltsort attraktiver, mit den entsprechend positiven wirtschaftlichen Auswirkungen auf Gewerbe und Wohnen.

2.7. Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 12 des Finanzhaushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

2.8. Regulierungsfolgenabschätzung ([§ 4 KMU-Entlastungsgesetz](#) und [§ 58 Abs.1 Bst. e und e^{bis} Geschäftsordnung Landrat](#))

Keine Auswirkungen

2.9. Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens

Die Stellungnahme der **Gemeinde Birsfelden** lautet wie folgt.

Das Projekt "Neue Ortsdurchfahrt Birsfelden" sowie die vorliegende Landratsvorlage haben die volle Unterstützung der Gemeinde Birsfelden, auch wenn nicht alle Anliegen der Gemeinde in der Planung berücksichtigt werden konnten. Das Projekt ist aus kommunaler Sicht nicht nur ein Strassenprojekt, sondern ein wichtiger Mosaikstein zur qualitativen und ökonomischen Weiterentwicklung der Gemeinde. Eine rasche Umsetzung ist wünschenswert. Die Oberflächengestaltung aus Natursteinen im Zentrum soll den Bereich nicht nur städtebaulich aufwerten, sondern ist sowohl ökologisch wie auch finanziell nachhaltig. Zudem ist die gewählte Art der Umsetzung im Einklang mit der kantonalen Klimastrategie. Die Kostenbeteiligung der Gemeinde steht unter dem Vorbehalt des Gemeindeversammlungsbeschlusses.

Die Rückmeldungen der **Basler Verkehrs-Betriebe** wurden in die Vorlage bzw. werden in die Projektierung aufgenommen.

Die Rückmeldungen der **Autobus AG Liestal** wurden in die Vorlage bzw. werden in die Projektierung aufgenommen.

3. Anträge

3.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

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 $\pm 10\%$ 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.

Liestal, 10. Dezember 2024

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Isaac Reber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

4. Anhang

- Landratsbeschluss
- Anhang 1: Situationsplan Abschnitt Zentrum
- Anhang 2: Situationsplan Abschnitt Übergang
- Anhang 3: Situationsplan Abschnitt Hardhügel

Landratsbeschluss

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

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 $\pm 10\%$ 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.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: