

Vorlage an den Landrat

Birsfelden, Erneuerung und Umgestaltung Haupt-/Rheinfelderstrasse, Ausgabenbewilligung für die Projektierung
2020/149

vom 17. März 2020



1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

Sowohl die Haupt- wie auch die Rheinfelderstrasse in Birsfelden sind kantonale Hauptverkehrsstrassen und bilden die Ortsdurchfahrt. Sie werden von bis zu 11'500 Fahrzeugen pro Tag genutzt und zudem vom Tram Nr. 3 der Basler Verkehrsbetriebe (BVB) befahren. Ab 2024 müssen die Tramgleise saniert werden; auch die Strasse selbst weist Erneuerungsbedarf auf. Mit dem anstehenden Sanierungsbedarf ergibt sich nun die Chance, die betrieblichen und gestalterischen Defizite zu beheben. Aus diesem Grund hat der Kanton Basel-Landschaft in Kooperation mit der Gemeinde Birsfelden ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) erarbeitet.

In einem umfangreichen und tiefgreifenden Variantenstudium mit Überprüfung des Verkehrssystems mittels Simulationen wurde in einem iterativen Prozess das Verkehrskonzept der Bestvariante erarbeitet. Dazu wurde der gesamte Strassenzug der Haupt- und Rheinfelderstrasse aufgrund der Nutzung und der Topologie in drei Abschnitte unterteilt.

Im Zentrumsabschnitt ist eine Mischverkehrslösung Tram/MIV vorgesehen. Neu sind Velostreifen in beiden Fahrrichtungen vorhanden (Umsetzung kantonale Veloroute). Ebenfalls wird in diesem Bereich ein Mehrzweckstreifen angeordnet, der das Linksabbiegen der Velos und das Queren der Fussgänger erleichtert. In den Seitenbereichen können Alleebäume und Längsparkfelder angeordnet werden.

Ab dem neuen Kreisel Schulstrasse bis zur Haltestelle Hard besteht der Strassenquerschnitt aus einer Mischverkehrslösung Tram/MIV stadtauswärts und einer Eigentrassierung stadteinwärts. Somit ist das Tram nicht von temporären MIV-Rückstaus zwischen Knoten Muttenzerstrasse und Hard betroffen. In beiden Fahrrichtungen werden Velostreifen angeordnet.

Gegenüber dem Ist-Zustand werden die Knoten Bären- (Rheinstrasse) und Schulstrasse von lichtsignalgesteuerten Knoten in Kreisel umgewandelt. Zur Trambevorrugung ist allerdings weiterhin ein Lichtsignal nötig. Mit den Kreiseln werden im Gegensatz zum Ist-Zustand neue Fahrbeziehungen möglich.

Neu wird die Muttenzerstrasse verlegt und mündet auf Höhe der Fuss-/Velounterführung «Im Lerchengarten» in die Rheinfelderstrasse. Mit dieser verkehrstechnisch optimierten Massnahme kann zusätzlich der Flächenverbrauch der Strasse deutlich reduziert und ein grosses städtebauliches Potenzial im Dreieck Roxy/Denner/Birseckstrasse geschaffen werden.

Die Bestvariante führt auch zu Verbesserungen für den MIV. Das System ist vom leistungsbestimmenden Knoten Breite, welcher dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) gehört, abhängig. Mit dem Konzept kann sichergestellt werden, dass die Kapazität des Knotens auch weiterhin optimal ausgenutzt wird. Somit können die gleichen Verkehrsmengen wie heute ohne zusätzliche Einschränkungen zirkulieren. Die Reisezeiten für den Ziel-/Quellverkehr als auch den Durchgangsverkehr reduzieren sich in der massgebenden Abendspitze leicht. Für die Erreichbarkeit gewisser Strassen und Nutzungen ergeben sich aufgrund des Kreisel-Kreisel-Systems sogar Vereinfachungen. Auch das Parkieren im Zentrum wird komfortabler und es sind bei Bedarf sogar mehr Parkfelder realisierbar als heute.

Die Tramhaltestellen bleiben an ihren Lagen bestehen. Allerdings werden die Haltestellentypen aufgrund betrieblicher aber auch gestalterischer Überlegungen verändert. Zudem ist eine behindertengerechte Ausgestaltung (BehiG) vorgesehen.

Für die Erneuerung der Haupt-/Rheinfelderstrasse werden Gesamtkosten von rund CHF 40 Mio. (inkl. MwSt., +/-30 %) geschätzt. Für die Erarbeitung des Vor- und Bauprojekts wird mit dieser Vorlage eine Ausgabenbewilligung von CHF 3,2 Mio. inkl. MwSt. beantragt.

1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Bericht	4
2.1.	Ausgangslage	4
2.1.1.	<i>Begründung Bedarf</i>	5
2.1.2.	<i>Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte</i>	6
2.2.	Ziel der Vorlage	7
2.2.1.	<i>Rahmenbedingungen</i>	7
2.2.2.	<i>Projektziele</i>	7
2.2.3.	<i>Künftige Situation</i>	7
2.3.	Erläuterungen	8
2.3.1.	<i>Alternativen</i>	8
2.3.2.	<i>Gewählte Lösung / Projekt</i>	9
2.3.3.	<i>Termine</i>	19
2.4.	Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm	19
2.5.	Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum	19
2.6.	Finanzielle Auswirkungen	20
2.7.	Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung	22
2.8.	Regulierungsfolgenabschätzung	22
2.9.	Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens	22
3.	Anträge	23
3.1.	Beschluss	23
4.	Anhang	23

2. Bericht

2.1. Ausgangslage

Die Hauptstrasse bzw. Rheinfelderstrasse in Birsfelden ist eine kantonale Hauptverkehrsstrasse, die von bis zu 11'500 Fahrzeugen pro Tag genutzt und zudem vom Tram Nr. 3 befahren wird. Sie bildet die Ortsdurchfahrt Birsfeldens und grenzt im Westen an Basel-Stadt, im Osten an die Gemeinde Muttenz. Ab 2024 müssen die Tramgleise der Linie 3 in Birsfelden saniert werden. Auch der Strassenkörper ist per 2025 sanierungsbedürftig. Im Hinblick auf diese Sanierungsarbeiten und, dass der Strassenraum nicht mehr den städtebaulichen und verkehrstechnischen Anforderungen entspricht, wurde für die Hauptstrasse/Rheinfelderstrasse ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) erarbeitet. Zudem ist Birsfelden in städtebaulicher Hinsicht im Wandel und ist daran mit entsprechenden Projekten das städtebauliche Potenzial zu aktivieren.

Der tägliche Verkehr (DTV) beträgt heute 11'400 Fahrzeuge (2018: 11'427 / 2015: 10'678 / 2005: 10'894 / 2000: 12'000 Fz) und hat sich in den letzten Jahren kaum verändert. Die maximale Spitzenstundenbelastung beträgt ca. 1'700 Fahrzeuge pro Stunde; ein höherer Durchfluss ist infolge der Lichtsignalanlage (LSA) Breite (Basel-Stadt), welche dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) gehört, nicht möglich. Bezüglich der Tramlinie Nr. 3 wurde dem BGK die bestehende Linienführung vorausgesetzt. Der neue ÖV-Korridor Sternenfeld/Hafen liegt ausserhalb des Betrachtungszeitraums. Während des Projekts wurde parallel auch eine Verlängerung der Linie 3 ins Quartier Schürrain geprüft, aber aus wirtschaftlichen Gründen verworfen.

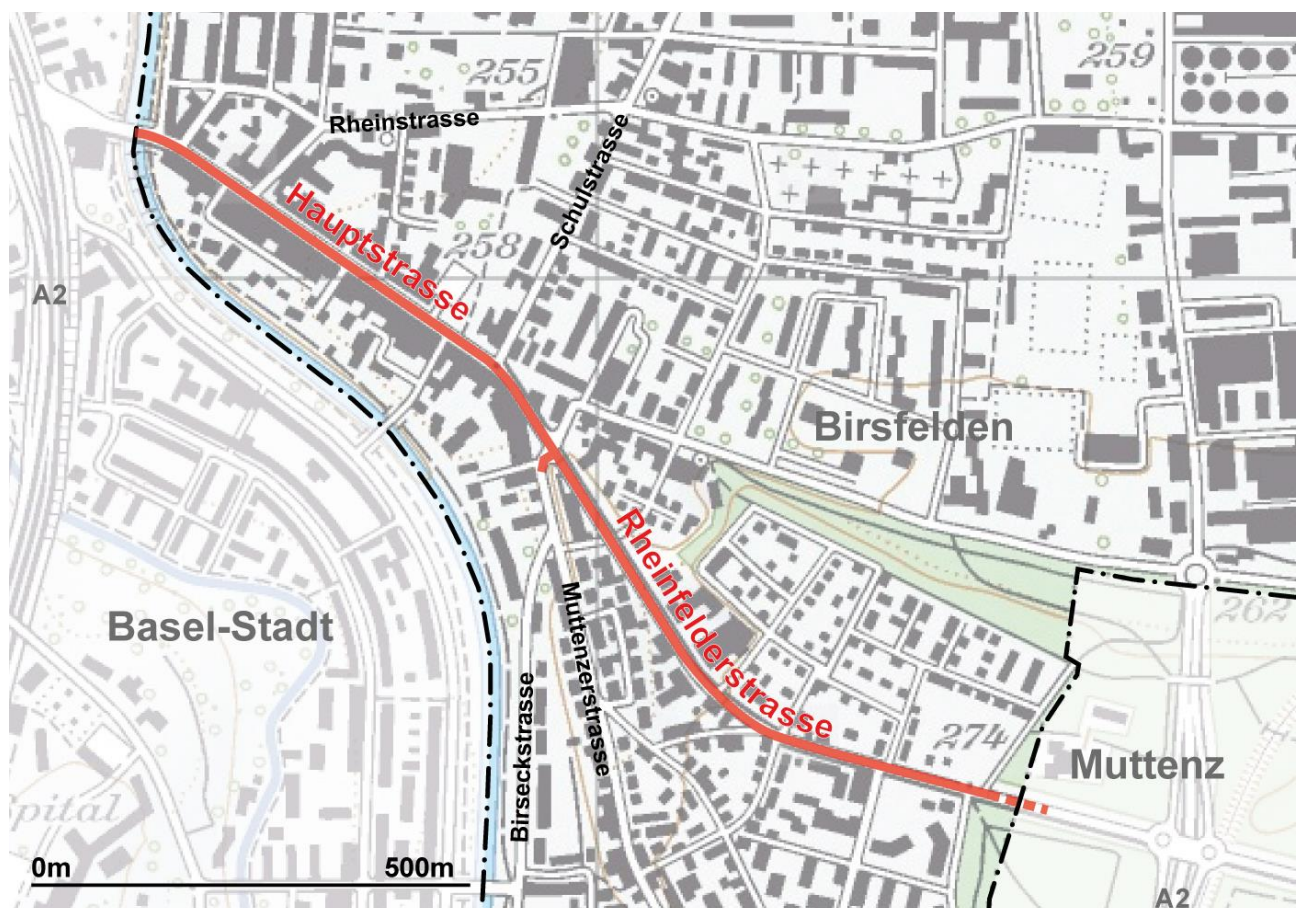


Abb. 1: Strassenperimeter (rot)

Verkehrsfluss:

Aus verkehrstechnischer Sicht sind für den Verkehrsfluss die Verkehrsmengen während der Spitzenstunde entscheidend. Auffällig ist, dass am Abend die beobachtete Verkehrsmenge massiv höher ist als während des restlichen Tages. Während am Morgen der Verkehr praktisch ungestört fliesst, sind am Abend lange Rückstaus und eine stark überlastete Situation anzutreffen. Während der Abendspitzenstunde sind die Verkehrsmengen auf der Hauptachse und nahezu allen Zu- und Wegfahrten höher (ca. 35 %) im Vergleich zur Morgenspitzenstunde: Die folgende Tabelle zeigt die Verkehrsmengen je Richtung und Spitzenstunde beim Querschnitt auf der Birsbrücke.

Spitzenstunde	Richtung Birsfelden [Mfz/h]	Richtung Basel [Mfz/h]	Querschnitt [Mfz/h]	LW-Anteil (%)
MSP (07:00-08:00)	700	560	1260	5.5
ASP (17:00-18:00)	820	890	1710	3.0

Für den Verkehrsfluss durch Birsfelden hindurch ist der Knoten Breite in Basel-Stadt mit seinen verschiedensten Verkehrsträgern und Verkehrsbeziehungen massgebend; er reduziert den möglichen Durchfluss auf der Hauptstrasse Birsfelden stark auf ca. 800 - 900 Fahrzeuge/Stunde und Richtung. Mit einer entsprechenden Steuerung der LSA Muttenserstrasse und dem temporären Fahrverbot auf Quartierstrassen konnte erreicht werden, dass der Verkehr in Richtung Stadt im Zentrumsbereich auch in der Abendspitzenstunde einigermassen flüssig verläuft.

2.1.1. Begründung Bedarf

Die Erneuerung der Ortsdurchfahrt Birsfelden ist durch den schlechten Zustand der Tramgleise (Linie 3) und den Instandsetzungsbedarf der Strasse zu begründen. Die Tramgleise haben das Ende ihrer Lebensdauer erreicht und müssen ab ca. 2024 erneuert werden; ansonsten drohen Langsamfahrstellen oder einzelne Gleisabschnitte müssen dringend kurzfristig ersetzt werden. Die Sanierung erfordert weitreichende Bauarbeiten und aufgrund der Rahmenbedingungen wie z.B. der Notwendigkeit behindertengerechter Haltestellen (Umsetzung BehiG), werden betriebliche und gestalterische Anpassungen bzw. Verbesserungen notwendig. Aber auch abseits der Haltestellen entspricht die Ausgestaltung der Hauptstrasse nicht mehr den heutigen Bedürfnissen der Nutzer und bedarf einer Erneuerung:

- Die Führung des Trams in Eigentrassee in beide Richtungen und die 2 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 ist die Breite der Fahrspur (ca. 2,80 m; Soll mind. 3,0 m) als auch des Tramtrassees (ca. 5,25 m; Soll 5,50 m) zu schmal.
- Eingeschränkte Erreichbarkeit infolge fehlender Linksabbiegemöglichkeit
- Schmale Vorplatzbereiche, die sich Fussgänger und Kurzzeitparkplätze bzw. Anlieferungsparkplätze teilen müssen. Dies führt zu Behinderungen des Verkehrs auf der Hauptstrasse als auch zu gefährlichen Situationen (sich öffnende Autotüren bei Längsparkplätzen)
- Zum grossen Teil fehlende Velostreifen
- Drei Orte mit Unfallhäufigkeiten in der Hauptstrasse und einem Ort in der Rheinfelderstrasse (Knoten Muttenserstrasse)

Weiter sind in Birsfelden wesentliche städtebauliche Veränderungen im Gange respektive in Planung (Zentrumsplanung, QP Birsstegweg und Birseckstrasse) und es ist mit weiteren zu rechnen. Nun besteht die Gelegenheit, eine aufeinander abgestimmte und zukunftsgerichtete Lösung erreichen zu können.

Auch der Abschnitt Rheinfelderstrasse weist Defizite auf:

- Das Tram wird 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, was insbesondere Richtung Stadt relevant ist, da es ausgehend von der LSA Muttenzerstrasse regelmässig zu Rückstaus kommt.

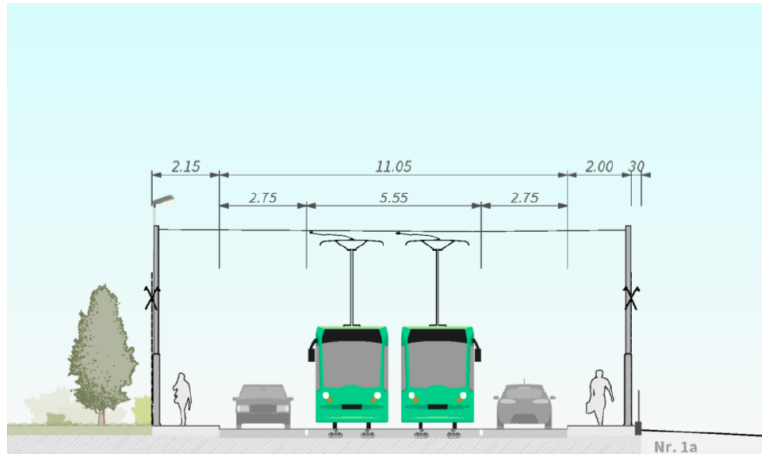


Abb. 2: Bestehender Regelquerschnitt Rheinfelderstrasse

- Fehlende Velostreifen
- Fehlende Mittelinseln bei Fussgängerquerungen (breite Querungsdistanz mit zwei Fahrbahnen / zwei Tramtrassees)
- Drei Orte mit Unfallhäufigkeiten (Knoten Muttenzerstrasse)

2.1.2. *Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte*

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept ist der erste Schritt des Planungsprozesses und entspricht im Grundsatz der SIA-Phase 2 «Vorstudie». Es wurden folgende Arbeitsschritte durchgeführt:

- Situations- und Grundlagenanalyse
- Definition Rahmenbedingungen und Zielsetzungen
- Variantenstudium
- Verkehrstechnische Plausibilisierung der favorisierten Varianten mittels Verkehrssimulation
- Überarbeitung und Weiterentwicklung der Varianten zur Definition Bestvariante

Aufgrund des verkehrstechnisch komplexen Strassenraumes und der bestehenden Rahmenbedingungen musste die verkehrstechnische Plausibilisierung bereits in einem sehr fortgeschrittenen Detaillierungsgrad durchgeführt werden, um allfällige betriebliche No-Go's ausschliessen zu können. In Folge dieser Komplexität wurden dafür die Aspekte der Gestaltung nur soweit notwendig behandelt. Sie sollen in der nächsten Projektphase (Vorprojekt) in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Birsfelden vertieft bearbeitet werden.

Die Erarbeitung des BGK wurde durch eine Begleitgruppe, welche aus Vertretern der Gemeinde Birsfelden, dem ansässigen Gewerbe und Anwohnern besteht, begleitet.

2.2. Ziel der Vorlage

2.2.1. Rahmenbedingungen

Für das Projekt bestehen folgende Rahmenbedingungen:

- BVB Gleisersatz ab 2024
- BehiG-Konformität – Einhaltung gesetzliche Vorgaben
- Durchleitfunktion der Haupt-/Rheinfelderstrasse muss gewährleistet bleiben
- Heutige Verkehrsmengen (MIV/OeV) müssen auch in Zukunft gewährleistet werden
- Die Anforderungen an die Ausnahmetransportrouten müssen sichergestellt sein
- Umsetzung kantonale Veloroute = im Regelfall durchgehende Velostreifen
- ASTRA-Perimeter (Knoten Breite / ‚Erdnüsslikreisell‘) dürfen nicht tangiert werden
- Grossereignisse auf der Autobahn A2 werden nicht berücksichtigt, der betrachtete Perimeter kann aber vor deren Auswirkungen geschützt werden

2.2.2. Projektziele

Mit dem Projekt werden folgende Ziele verfolgt, welche in einem Zielsystem, aufgeteilt nach den Anspruchsgruppen «Betreiber, Benutzer und Allgemeinheit» abgebildet wurden:

Anspruchsgruppe Zielkriterien	
Betreiber	Geringe Bau-, Betriebs- und Unterhaltskosten
Benutzer	Hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
	Hohe Zuverlässigkeit der Abwicklung des Ziel-/ Quellverkehrs
	Hohe Fahrplanstabilität ÖV
	Hohe Attraktivität für Fuss- und Radverkehr
Allgemeinheit	Hohe Aufenthaltsqualität im Strassenraum
	Sicherstellung Zugänglichkeit Erdgeschossnutzung (Gewerbe) entlang Hauptstrasse

Für die einzelnen Zielkriterien wurden jeweils Indikatoren festgelegt, anhand deren die Bestvariante (Gesamtsystem) ermittelt und beurteilt werden konnte.

2.2.3. Künftige Situation

Birsfelden wird sich in Zukunft stark verändern. Verkehrlich am wichtigsten ist der Bau des Rheintunnels, dessen Eröffnung im Jahr 2039 vorgesehen ist. Birsfelden kann dann mit einer Entlastung des Ausweichverkehrs von der Osttangente rechnen. Ein Blick zurück (z.B. ins Jahr 2000), als die Überlastsituationen der Osttangente noch nicht in heutigem Ausmass bestanden, zeigt aber, dass trotzdem kaum mit einer Reduktion des DTV's gerechnet werden kann.

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

2.3. Erläuterungen

2.3.1. Alternativen

Variante 1: Laufende Instandsetzungen

Da wir heute nicht wissen, wie die Mobilitätsbedürfnisse in 10-20 Jahren abgewickelt werden (selbstfahrende Trams und Autos, E-Bike-Boom etc.), wird auf eine umfassende Instandsetzung verzichtet, sondern die Anlagen (Schiene / Strasse) werden mit dem Ziel, eine kostengünstige Lösung anzustreben, laufend mit möglichst minimalem laufendem Unterhalt ‚geflickt‘. Allerdings sprechen viele Gründe gegen diesen Ansatz:

- Dauernde Baustellen mit Verkehrsbehinderungen für MIV und Tram
- Fehlende Zuverlässigkeit der Infrastruktur – ungeplante Baustellen möglich
- Belastung für ansässiges Gewerbe und dadurch entstehende volkswirtschaftliche Schäden
- Verlustinvestitionen durch Schienenersatz
- Hohe Gefahr von unmittelbar eintretenden Schadenfällen wie Schienenbrüche, Belagsschäden etc. = stark erhöhtes Risiko für Fälle von Werkeigentümerhaftung
- Klagerecht für Behinderte ab 2024 (BehiG muss bis dahin umgesetzt sein) und
- Bewilligungsrisiko beim BAV wegen Nichteinhaltung von Gesetzgebung (Entzug Betriebsbewilligung Tram)
- Kosten über längere Zeit betrachtet vermutlich höher als bei kompletter Sanierung und Umgestaltung

Variante 2 Umfassende Instandsetzung Bestand / Umbau Haltestellen bzgl. BehiG:

Als weitere Alternative mit erhofftem, geringerem finanziellen Aufwand als beim vorliegenden Projekt, wurde eine Instandstellung der bestehenden Infrastrukturen geprüft mit zusätzlicher Anpassung der Tramhaltestellen gemäss den Anforderungen des BehiG. Auch für diese Alternative sind die Gegenargumente gewichtig:

- Die Haltestellen lassen sich nicht ohne erheblichen baulichen Aufwand BehiG-konform umrüsten (z.B. Haltestelle Salinenstrasse ist in heutiger Form nicht möglich)
- Verkehrliche und sicherheitstechnische Defizite bleiben weiterhin bestehen
- Für das ansässige Gewerbe ergeben sich keine Verbesserungen
- Die Kosten erreichen einen ähnlichen Rahmen wie im vorliegenden Projekt, da der Perimeter der baulichen Massnahmen bei einer Erneuerung / Umgestaltung analog zu einer Instandsetzung ist
- Strasse ist zwar saniert, aber sonst geht viel Potenzial verloren, da nicht auf die zukünftigen Entwicklungsabsichten der Gemeinde und die veränderten Bedürfnisse der Bevölkerung eingegangen wird (fehlender Blick vorwärts)

Im Rahmen der Projektbearbeitung und des Vergleichs Ist-Zustand – Bestvariante Projekt hat sich gezeigt, dass eine komplette Erneuerung und Neugestaltung der Ortsdurchfahrt Birsfelden (Hauptstrasse / Rheinfelderstrasse) die zweckmässigste und wirtschaftlichste Lösung ist.

2.3.2. Gewählte Lösung / Projekt

Übersicht Abschnitte und Bestvariante

Der betrachtete Strassenraum wurde aufgrund der Nutzung und der Topografie in drei Abschnitte unterteilt (siehe Abbildung 3: Abschnitt Zentrum, Abschnitt Übergang und Abschnitt Hardhügel). Im Rahmen der Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts und den damit einhergehenden vertieft durchgeführten Verkehrssimulationen, hat sich das gewählte Layout des Gesamtsystems, mit Kreiseln an den Knoten Bären und Schulstrasse, LSA-Knoten Muttenzer-/Birsekstrasse inkl. Strassenverlegung, Mischverkehr Tram/MIV im Zentrum und Eigentrasse Fahrtrichtung Basel in den Abschnitten Übergang und Hardhügel, als Bestvariante etabliert. Mit diesem Konzept können die verschiedenen Interessen ausgewogen berücksichtigt werden. Mit den Simulationen konnte auch in den Spitzenstunden für das Tram im Mischtrasse in beiden Richtungen gleichbleibende Fahrplanstabilität nachgewiesen werden.



Abb. 3: Übersicht Bestvariante

Neben der Gewährleistung der Durchleitung der maximalmöglichen Verkehrsmenge in Abhängigkeit des ASTRA-Kotens Breite, können mit diesem Betriebskonzept auch verschiedene Verbesserungen für den MIV erreicht werden. Für die Erreichbarkeit gewisser Strassen und Nutzungen ergeben sich aufgrund des Kreisels-Kreisels-Systems Verbesserungen. Auch das Parkieren im Zentrum wird komfortabler und es sind bei Bedarf sogar mehr Parkfelder realisierbar als heute. Dank Velostreifen können Tram und Autos Velos einfacher und sicherer überholen.

Gegenüber dem Ist-Zustand verändert sich das Layout der Haupt-/Rheinfelderstrasse wie folgt:

	Ist-Zustand	Bestvariante
Regelquerschnitt Zentrum	Eigentrassee	Mischverkehr
Regelquerschnitt Übergang	Eigentrassee	Eigentrassee stadteinwärts
Regelquerschnitt Hardhügel	Eigentrassee	Eigentrassee stadteinwärts
Knoten Bären	LSA-gesteuerter Knoten	Kreisels

Knoten Schulstrasse	LSA-gesteuerter Knoten	Kreisel
Knoten Muttenzerstrasse	LSA-gesteuerter Knoten, 4-armig	LSA-gesteuerter Knoten, 3-armig (mit Verlegung Muttenzerstrasse)
Haltestelle Bären	Inselhaltestelle	Kaphaltestelle
Haltestelle Schulstrasse	Inselhaltestelle	Kaphaltestelle
Haltestelle Salinenstrasse	Zeitinsel	Kap-/Inselhaltestelle
Haltestelle Hard	in Wendeschlaufe Tram	in Wendeschlaufe Tram

Abschnitt Zentrum (Birsbrücke – Knoten Schulstrasse):

Im Zentrumsabschnitt ist ein Mischtrassee Tram/MIV (Breite 3,0 m) plus Velostreifen (Umsetzung kantonale Veloroute, Breite 1,50 m) in beiden Fahrtrichtungen vorgesehen. Dazwischen wird ein Mehrzweckstreifen von 2,0 m Breite angeordnet, der als Querungshilfe für den Fuss- und Veloverkehr (flächiges Queren) benutzt werden kann, die Trennwirkung der Strasse minimiert und das Zentrum gestalterisch akzentuiert. Insgesamt bleibt der neue Fahrbahnquerschnitt ähnlich breit wie heute, allerdings ist die Zerschneidungswirkung der Verkehrsachse infolge der wegfallenden Inselhaltestellen und mit dem Mehrzweckstreifen deutlich geringer. In den Seitenbereichen können Alleebäume und Längsparkfelder angeordnet werden. Durch die einheitliche Gestaltung können homogene Seitenbereiche mit einem hohen Mass an flexibler Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität geschaffen werden.

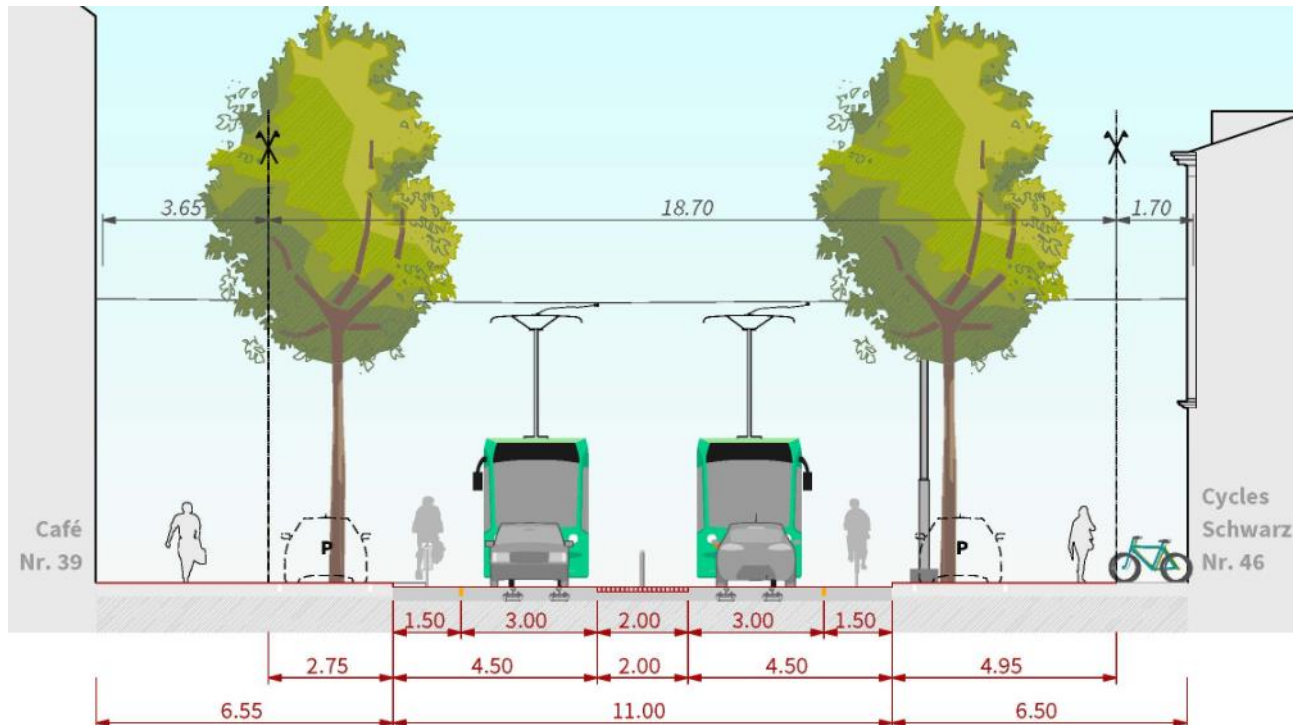


Abb. 4: Regelquerschnitt Zentrum; Mischverkehr MIV/Tram, Velostreifen und Mehrzweckstreifen

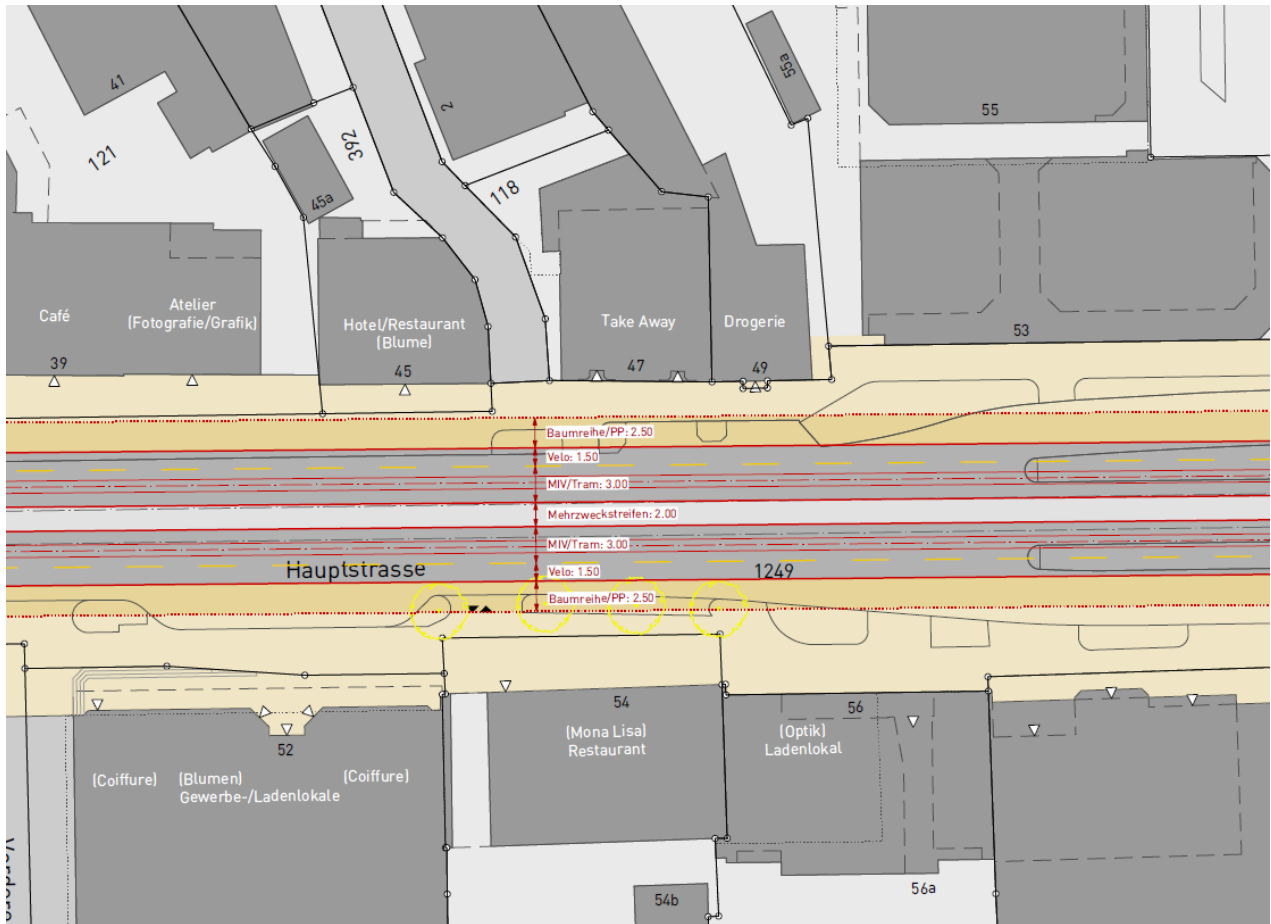


Abb. 5: Situation Zentrum; Mischverkehr MIV/Tram, Velostreifen und Mehrzweckstreifen

Eigentrasse Lösungen wurden verworfen, da sie enorm platzintensiv sind, die Seitenbereiche zu schmal ausfallen würden und die Trennwirkung sehr hoch wäre. Die heutigen Fahrspuren und das Eigentrassee sind in Unterbreite und können so nicht mehr neu konzipiert werden. Zudem sind heute noch keine Velostreifen vorhanden, welche durch die Rahmenbedingungen neu gefordert werden.

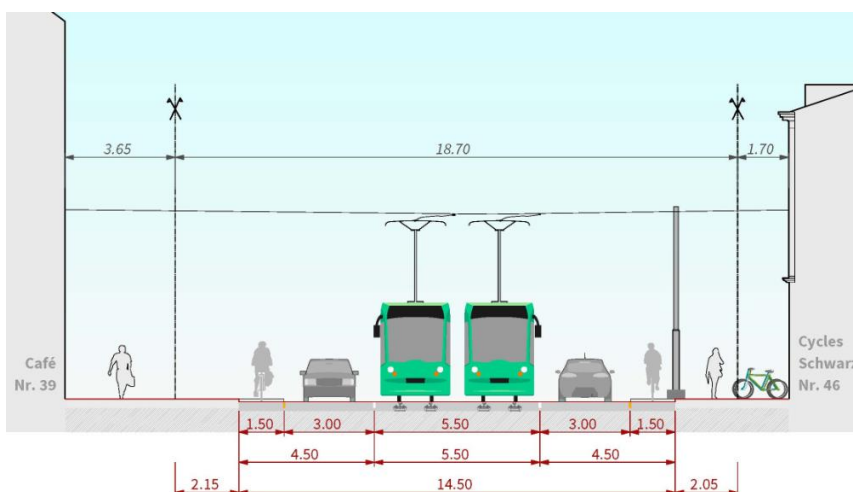


Abb. 6: Verworfener Regelquerschnitt Zentrum mit Eigentrassee Tram

Gegenüber dem Ist-Zustand werden die Knoten Bären (Rheinstrasse) und Schulstrasse von lichtsignalgesteuerten Knoten in Kreiseln umgewandelt. Zur Trambeförderung ist allerdings weiterhin ein Lichtsignal nötig, das den MIV in entsprechenden Situationen zurückhält. Beide

Kreisel sind aufgrund der städtischen Situation als Kleinkreisel auszubilden (Durchmesser 24 m bzw. 21 m, Kreiselinnenraum befahrbar), damit nebst dem Tram auch Lastwagen und Gelenkbusse passieren können. Mit den Kreiseln werden im Gegensatz zum Ist-Zustand neue Fahrbeziehungen möglich, da «U-Turns» möglich werden (Bsp.: Bäregasse Linksabbiegen via Kreisel).

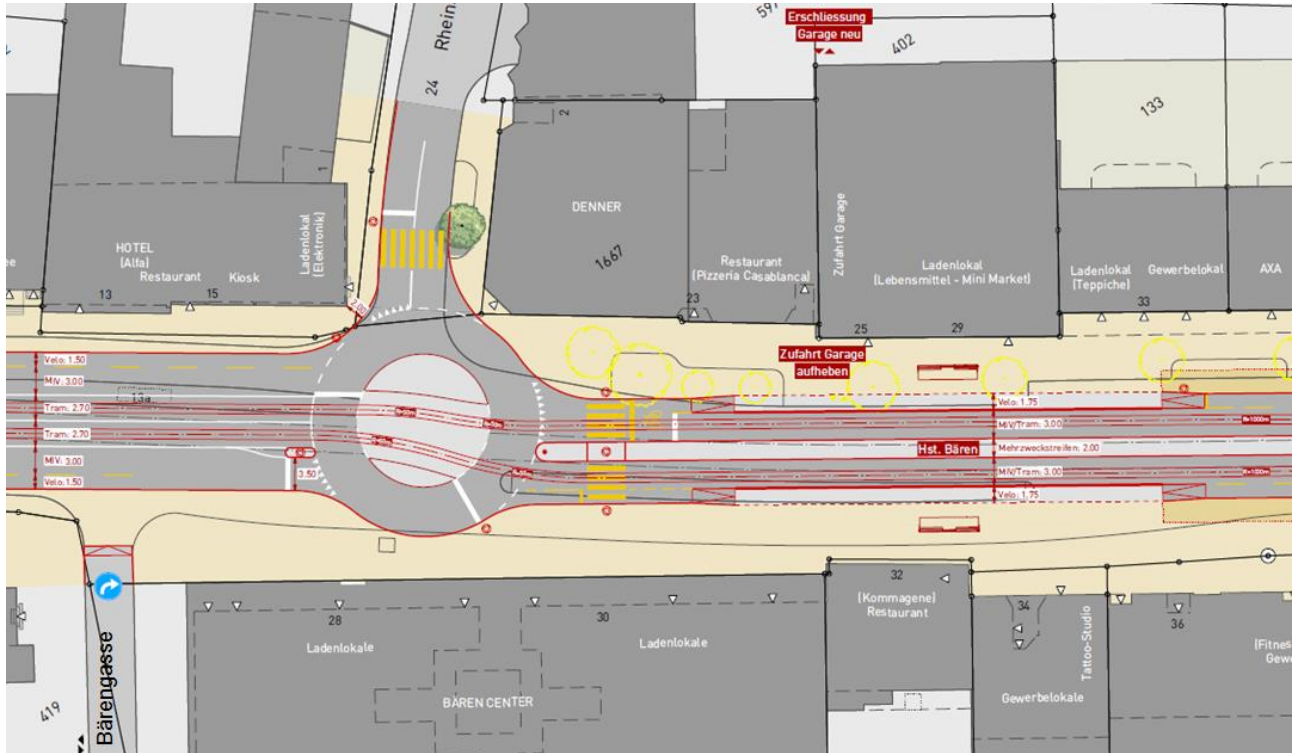


Abb. 7: Kreisel Bären mit gleichnamiger Haltestelle

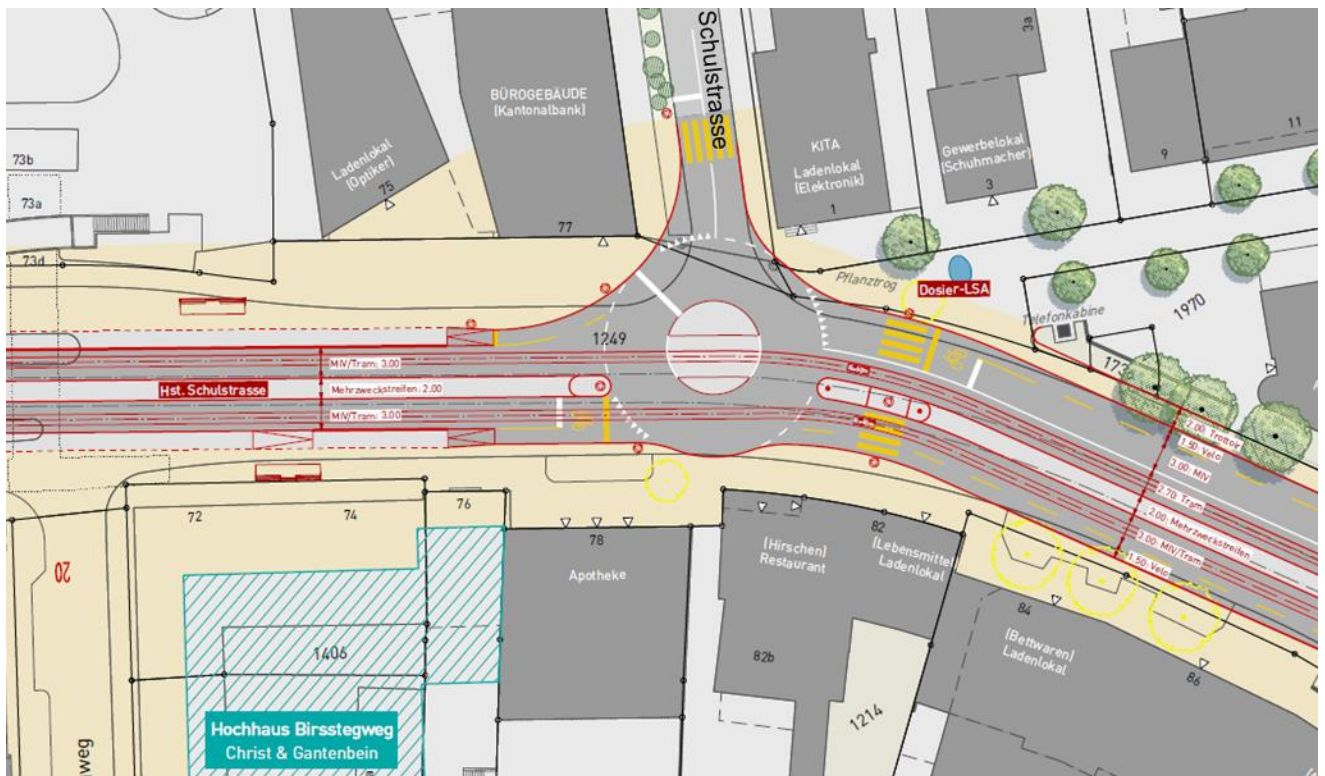


Abb. 8: Kreisel Schulstrasse mit gleichnamiger Haltestelle

Die Tramhaltestelle Bären wird neu östlich des Knotens als Kaphaltestelle angeordnet. Anhand der Haltestellenabstände wäre eine Lage westlich des Knotens zu favorisieren gewesen, die aber aufgrund einer MIV-Rückstauproblematik in den ASTRA-Knoten Breite verworfen werden musste. Die Haltestelle Schulstrasse befindet sich an derselben Lage wie im Bestand; ist neu aber ebenfalls eine Kaphaltestelle. Eine Verschiebung der Haltestelle ist aus Sicht der Gemeinde im Moment nicht zweckmässig.

Abschnitt Übergang (Knoten Schulstrasse – Haltestelle Salinenstrasse)

Ab dem neuen Kreiselschulstrasse bis zur Haltestelle Hard besteht der Regelquerschnitt aus einer Mischverkehrslösung Tram/MIV stadtauswärts (analog Zentrum) und einer Eigentrassierung stadteinwärts. Somit kann das Tram Richtung Basel zwischen der Haltestelle Hard und dem Knoten Muttenzerstrasse fahrplanstabil verkehren und ist nicht von einem Rückstau des MIV der LSA Muttenzerstrasse 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 Landerwerb erforderlich. Die anliegenden Grundstücke werden dadurch nicht massgeblich beeinträchtigt.

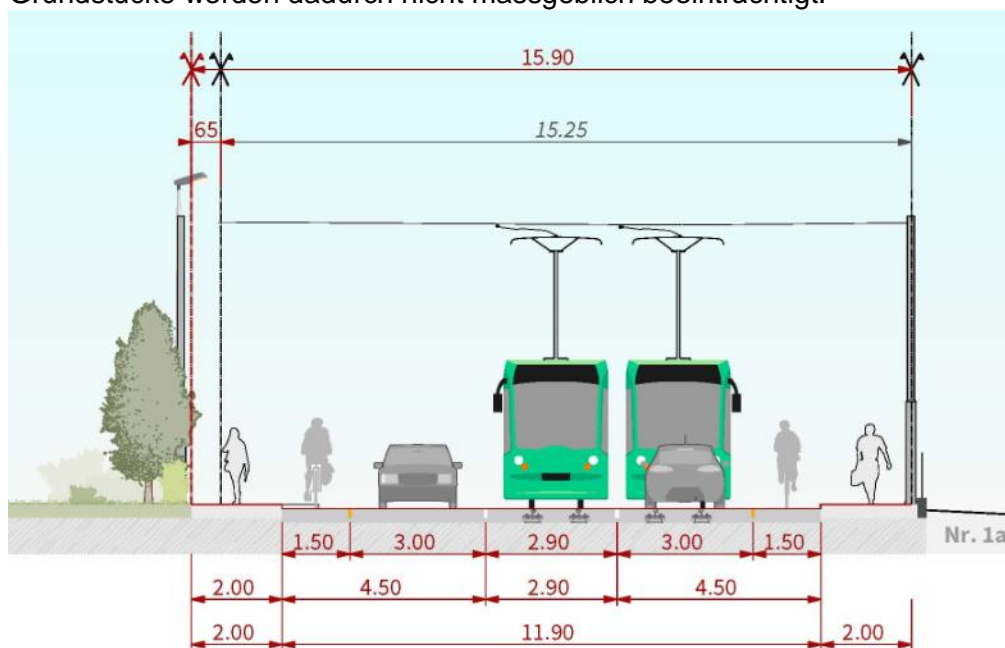


Abb. 9: Regelquerschnitt Übergang und Hardhügel: Eigentrassierung Richtung Basel, Mischverkehr Richtung Hard

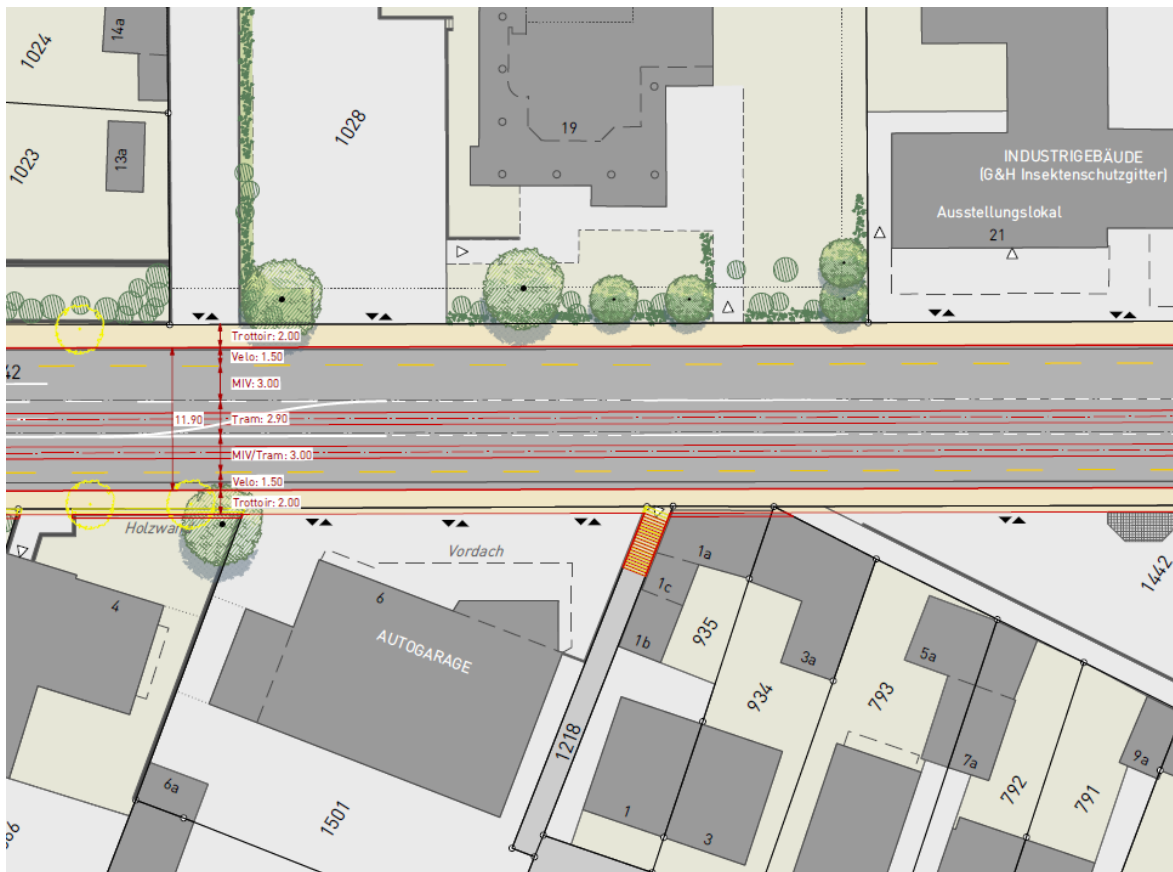


Abb. 10: Situation Regelquerschnitt Übergang und Hardhügel: Eigentrassierung Richtung Basel, Mischverkehr Richtung Hard

Valable Alternativen gab es im Abschnitt Übergang nicht. Durch die Prämissen des Eigentrassees Richtung Stadt sowie den vorgesehenen Velostreifen sind komplett eigentrasste Lösungen aus Platzgründen nur mit erheblichem Landerwerb und grossen Eingriffen in Privateigentum realisierbar. Selbst für die gewählte Variante ist bereits ein geringer Landerwerb nötig; im abgebildeten Querschnitt sind dies 0,65 m. Bei einer Lösung mit Eigentrassee ist im gewählten Querschnitt ein Landerwerb von 3,65 m notwendig.

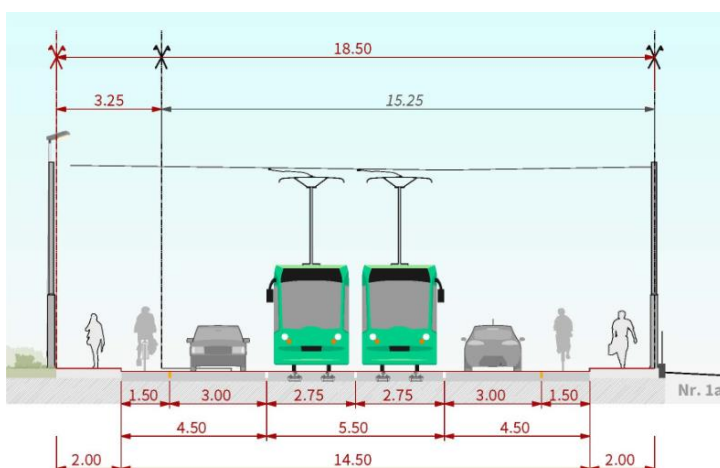


Abb. 11: Verworfenener Regelquerschnitt Übergang mit Eigentrassee Tram in beide Richtungen

Knoten Muttenzerstrasse

Zur Optimierung des Verkehrsflusses wird die Birseckstrasse umgelegt und neu als T-Knoten mit LSA rechteckig in die Rheinfelderstrasse münden. Mit dieser verkehrstechnisch optimierten

Massnahme kann zusätzlich der Flächenverbrauch der Strasse deutlich reduziert werden und es kann ein grosses städtebauliches Potenzial im Dreieck Roxy/Denner/Birseckstrasse geschaffen werden. Entsprechende Überlegungen der Grundeigentümer zum Ausloten dieses Potenzials sind erfolgt.

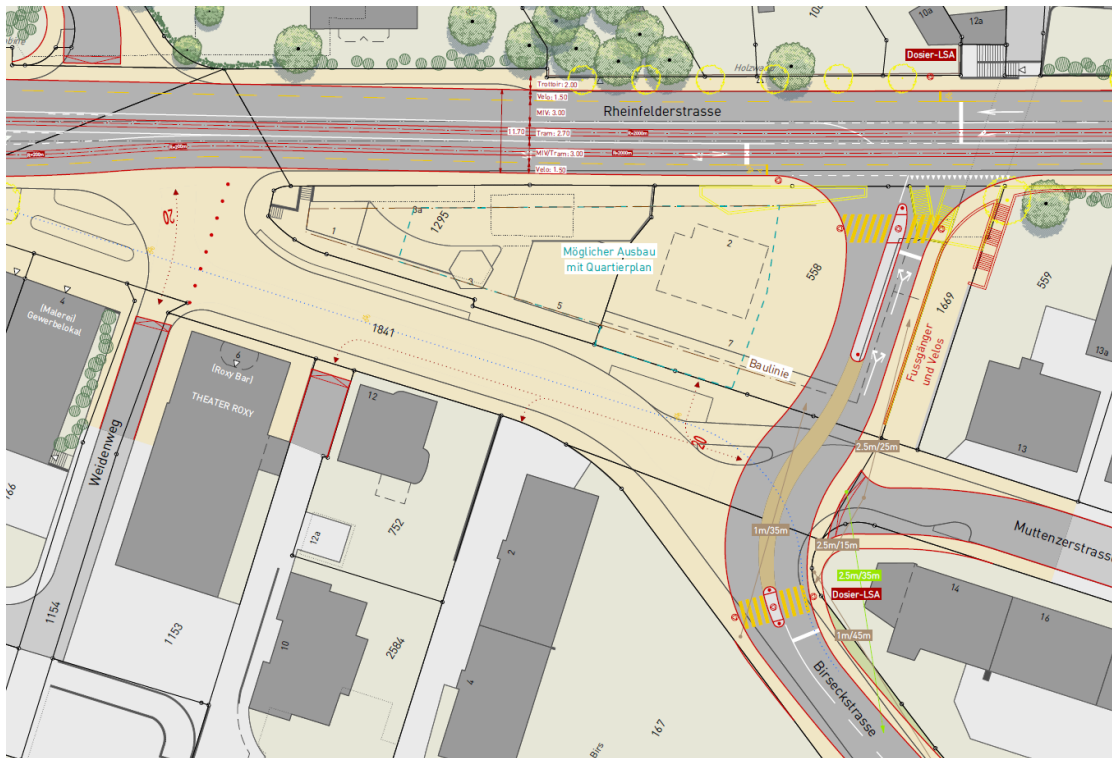


Abb. 12: Neue Situation mit verlegter Muttenzerstrasse

Es wurden Optimierungen am bestehenden, 4-armigen Knoten geprüft. Ein betrieblich optimierter Ausbau würde allerdings zu einer regelrechten «Verkehrsmaschine» mit grossem Platzbedarf führen, welche kaum mehr siedlungsverträglich wäre. Weiter ist aber auch der Winkel, in dem die Muttenzerstrasse auf den Knoten trifft, grundsätzlich ungünstig. Dies wurde insbesondere auch bei einer geprüften Kreisellösung sichtbar, da keine zweckmässige Geometrie gefunden werden konnte. Einzig die Entflechtung von einem 4-armigen zu zwei 3-armigen Knoten, wie es das Konzept nun vorsieht, brachte sowohl betriebliche als auch gestalterische und städtebauliche Vorteile.

Die Haltestelle Salinenstrasse bleibt in ihrer Lage bestehen. Eine Verschiebung wurde geprüft, aber wieder verworfen, da zu viele Probleme daraus entstanden wären. Die Haltestelle ist neu als Kap- und Inselhaltestelle konzipiert (eigentrasseiert Richtung Stadt) und genügt den Anforderungen des BehiG.

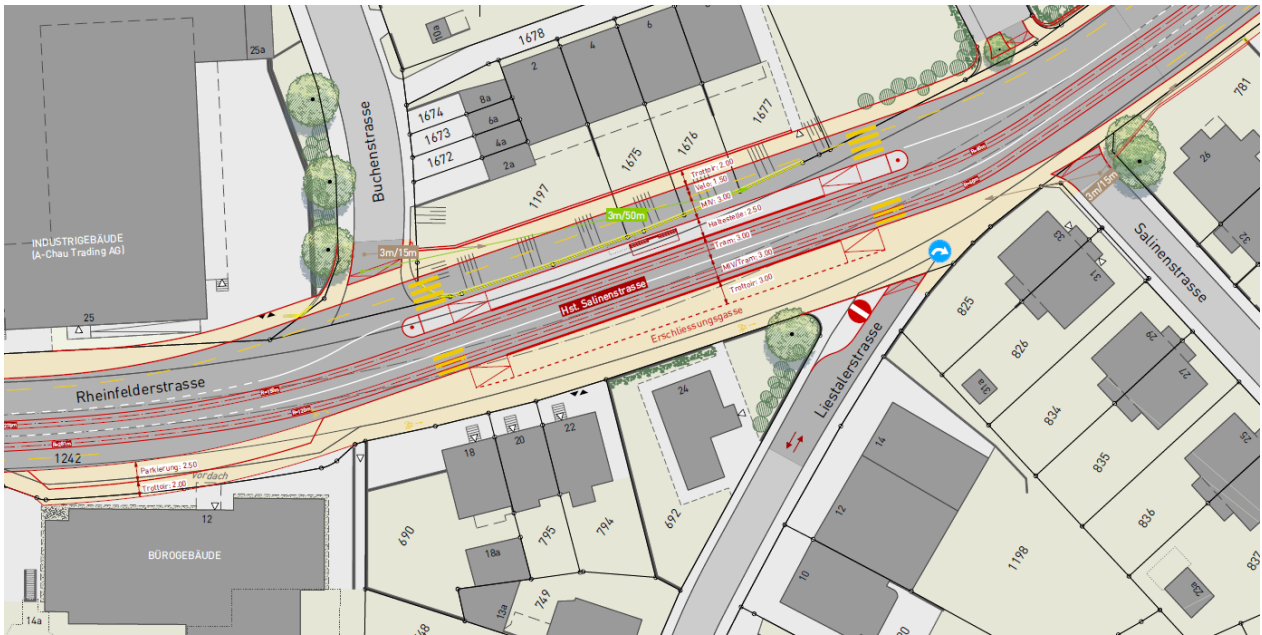


Abb. 13: Neu konzipierte Haltestelle Salinenstrasse als Kap-/Inselhaltestelle

Abschnitt Hardhügel (Haltestelle Salinenstrasse - Burenweg)

Im Abschnitt Hardhügel wird der Querschnitt mit Eigentrassee Richtung Basel und Mischtrasse Richtung Birsfelden Hard weitergeführt. Ein anderer Querschnitt drängt sich nicht auf, da die betrieblichen Ansprüche gleich sind und sich auch die Platzverhältnisse nicht ändern.

Die Haltestelle Hard bleibt auch künftig in der Wendeschleife bestehen.

Anordnung der Tramhaltestellen

Die Tramhaltestellen bleiben wie beschrieben an ihren Lagen bestehen. Allerdings werden die Haltestellentypen verändert, aufgrund betrieblicher und verkehrstechnischer Gründe sowie der Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG), aber auch aus gestalterischen Überlegungen.

Stadtauswärts ergibt sich nun eine Serie von drei Kaphaltestellen in Folge (Bären, Schulstrasse, Salinenstrasse). Für den MIV ist dies mit dem Nachteil verbunden, da das haltende Tram nicht überholt werden kann. Aus den folgenden Gründen wurde das System aber trotzdem weiterverfolgt:

- Priorisierung des ÖV
- Kaphaltestellen mit geringerem Platzverbrauch bzw. Inselhaltestellen (Tram für MIV überholbar) sind aufgrund der Platzverhältnisse mit unverhältnismässig hohem Landerwerb verbunden
- Kurze überholbare Streckenabschnitte im Bereich der Inseln nützen insgesamt wenig, da anschliessend wieder Mischtrasse folgt
- Durch die Kaphaltestellen entstehen stadtauswärts lediglich geringe Verluste für MIV (ca. 15 Sekunden). Mit überholbaren Inselhaltestellen ist allerdings auch mit Verlustzeiten zu rechnen, da aufgrund der häufigen Systemwechsel (Misch-/Eigentrassee) sowie dem Umstand, dass durch die versetzt angeordneten Inselhaltestellen vier Fussgängerstreifen in kurzer Abfolge angeordnet werden müssten, Behinderungen zu erwarten sind.

Verkehrsfluss

Grundsätzlich ist die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems vom leistungsbestimmenden ASTRA-Knoten Breite abhängig. Um einen Rückstau infolge Überlast am Knoten Breite ins Zentrum zu vermeiden und so die Fahrplanstabilität des Trams zu gewährleisten, muss im gleichen Masse wie bisher der Verkehr flüssig gehalten werden. Mit dem vorgesehenen Konzept kann sichergestellt werden, dass die Kapazitäten des ASTRA-Knotens Breite auch weiterhin vollumfänglich 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 gesenkt werden. Konkret bedeutet dies, dass die Wartezeiten bei den einzelnen Knotenzufahrten im Durchschnitt gesenkt werden konnten. Einzig die Zufahrten der Rheinfelder- und Birseckstrasse zum Knoten Muttenerstrasse bleiben völlig ungenügend. Eine leichte Umverteilung der Verlustzeiten kann beobachtet werden; d.h. die Wartezeit auf der Rheinfelderstrasse reduziert sich zu Lasten der Wartezeit auf der Birseckstrasse (beide Fahrrichtung Zentrum bzw. Basel).

Für den Durchgangsverkehr wird ebenfalls eine bessere Situation geschaffen. Die Reisezeit bzw. die Verlustzeiten zwischen Birseckstrasse und der Breite (stadteinwärts und stadtauswärts addiert) sinken insgesamt um ca. 20 s. Stadteinwärts wird die Situation deutlich besser (Verlustzeit ca. 30 s tiefer). Die neu bedarfsgesteuerten Kreiseln verflüssigen den Verkehr merklich und kompensieren den Verlust, welcher durch die Kaphaltstellen entsteht. Stadtauswärts nimmt die Verlustzeit als Folge der Kaphaltstellen um ca. 15 s zu.

Verlustzeiten Durchgangsverkehr [s]	stadteinwärts (Knoten Muttenerstrasse/ Birseckstrasse - Breite)	stadtauswärts (Knoten Breite - Muttenerstrasse/ Birseckstrasse)	Total
IST-Zustand	165	99	264
Bestvariante	129	112	241

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

Öffentlicher Verkehr:

Die Reisezeit für die Tramlinie 3 bleibt in etwa gleich. Während die Situation stadtauswärts trotz Aufhebung des Eigentrassees (Breite-Schulstrasse und Schulstrasse-Hard) leicht besser wird, nimmt die Verlustzeit stadteinwärts auf dem Abschnitt Schulstrasse bis Breite zu. Trotz Priorisierung an den Kreiseln ist aufgrund des Mischtrassees und gestörtem Abfluss der LSA Breite mit leicht höheren Verlustzeiten als heute zu rechnen. Werden allerdings Effekte wie die heutige Behinderung der Tramdurchfahrt aufgrund des ungenügenden Lichtraumprofils sowie die behindertengerechte Ausgestaltung der Haltestellen berücksichtigt (ebenerdiger Einstieg), welche den Fahrgastwechsel verkürzt, wird auch stadteinwärts eine gleichbleibende oder gar leicht kürzere Reisezeit für das Tram erwartet.

Auch für die Buslinien 80/81 werden im Vergleich zum IST-Zustand kürzere Verlustzeiten erwartet. Sowohl von und nach Basel sinkt die benötigte Zeit für die Busdurchfahrt. Durch den besseren Verkehrsfluss auf der Rheinstrasse gelangt der Bus zuverlässiger auf die Anmeldung und kann durch das System so schneller und zuverlässiger priorisiert durchfahren.

Überprüfung der Rahmenbedingungen und des Zielsystems

Generell können die Rahmenbedingungen gemäss Kapitel 2.2.1 alle eingehalten werden. Somit sind auch für alle Verkehrsteilnehmenden ähnliche oder verbesserte Bedingungen zu heute vorzufinden.

Die Bestvariante wurde im Kapitel 2.2.2 beschriebenen Zielsystem wie nachfolgend dargestellt reflektiert:

Anspruchsgruppe Zielkriterien		Bewertung
Betreiber	Geringe Bau-, Betriebs- und Unterhaltskosten	=
Benutzer	Hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden	++
	Hohe Zuverlässigkeit der Abwicklung des Ziel-/ Quellverkehrs (MIV)	+
	Hohe Fahrplanstabilität ÖV	+
	Hohe Attraktivität für Fuss- und Radverkehr	++
Allgemeinheit	Hohe Aufenthaltsqualität im Strassenraum	++
	Sicherstellung Zugänglichkeit Erdgeschossnutzung (Gewerbe) entlang Hauptstrasse	+

Abstufung Bewertung: [-- / - / = (gleich gut wie Ist-Zustand) / + / ++]
Referenzzustand: Ist-Zustand

Fazit

Mit der vorliegenden Gesamtlösung erhält Birsfelden eine zeitgemässe und zweckmässige Verkehrsinfrastruktur. Die städtebaulichen Absichten und Potenziale werden im Konzept berücksichtigt bzw. aktiviert. Dies kommt insbesondere auch dem Gewerbe zu Gute. Eine Abstimmung mit Drittprojekten, insbesondere der Zentrumsplanung, hat stattgefunden.

Alle Rahmenbedingungen können eingehalten und die Zielsetzungen erfüllt werden. Die einzelnen Interessensgruppen werden ausgewogen berücksichtigt.

Für den MIV, insbesondere für den Binnenverkehr, können insgesamt verbesserte Bedingungen erreicht werden, was mittels Verkehrssimulation nachgewiesen werden konnte.

Mit dem Konzept kann sichergestellt werden, dass die Kapazitäten des ASTRA-Knotens Breite auch weiterhin ausgenutzt werden kann. Somit können auch die gleichen Verkehrsmengen wie heute ohne zusätzliche Einschränkungen zirkulieren. Die Reisezeiten sowohl für den Ziel-/Quellverkehr als auch für den Durchgangsverkehr bleiben gleich. Die Durchleitfunktion des Strassenzugs kann weiterhin im heutigen Rahmen gewährleistet bleiben.

Mit diesem Betriebskonzept können auch verschiedene Verbesserungen für den MIV erreicht werden. Für die Erreichbarkeit gewisser Strassen und Nutzungen ergeben sich aufgrund des Kreisell-Kreisell-Systems Verbesserungen. Auch das Parkieren im Zentrum wird komfortabler und es sind bei Bedarf sogar mehr Parkfelder realisierbar als heute. Dank Velostreifen können Tram und Autos die Velos einfacher und sicherer überholen.

Beim Fuss- und Veloverkehr können wesentliche Verbesserungen erzielt werden. Auch die Aufenthaltsqualität kann deutlich gesteigert werden. Ein stabiler ÖV-Betrieb wird mit einem übergeordneten Verkehrsmanagement und Priorisierungen an den Knoten gewährleistet. Die Auflagen des BehiG können eingehalten werden.

Das erarbeitete Projekt ist deshalb aus folgenden Gründen einer Instandsetzung vorzuziehen:

- Die Verkehrssicherheit kann deutlich verbessert werden (Querungsdistanzen Fussgänger, Sichtweiten etc.)
- Erreichbarkeit wird verbessert (Kreiselsystem; Parkplätze wie bestehend oder mehr)
- Die Trennwirkung im Zentrum wird stark minimiert; attraktive Längsführung der Fussgänger im Zentrum

Unter der Prämisse analoger Kosten (Differenz geschätzt max. 10 %) und der Gewährleistung des Verkehrsflusses von MIV und Tram, analog zu heute oder besser, ist deshalb das erarbeitete BGK weiter zu verfolgen.

2.3.3. Termine

- | | |
|------------------------------------|-------------|
| • Erarbeitung Vorprojekt | 2020 - 2021 |
| • Erarbeitung Bauprojekt | 2021 - 2022 |
| • Bewilligungsverfahren | 2022 - 2023 |
| • Ausgabenbewilligung Realisierung | 2023 |
| • Ausführungsprojekt | 2023 - 2024 |
| • Ausführung | ab 2024 |

2.4. Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm

Im kantonalen Richtplan ist die Kantonsstrasse in Birsfelden als Hauptverkehrsstrasse klassiert. Die kantonale Radroute durch Birsfelden ist im Richtplan festgesetzt. Gemäss Ausbauplanung kantonale Radroute ist die Realisierung von Massnahmen für den Veloverkehr zusammen mit den Anpassungsarbeiten der Kantonsstrasse vorgesehen. Weiter sind das Objektblatt V1.1 des KRIP Planungsanweisung 2b sowie das Legislaturziel MO-LZ 1 im Regierungsprogramm zu erwähnen.

2.5. Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum

- Strassengesetz Basel-Landschaft vom 24. März.1986 (SGS 430, Strassengesetz, Stand 01.02.2017)
- Raumplanungs- und Baugesetz vom 8. Januar.1998 (SGS 400, Raumplanungs- und Baugesetz, RBG, Stand 01.01.2018)
- Umweltschutzgesetz Basel-Landschaft vom 27. Februar 1991 (SGS 780, USG BL, Stand 1. Januar 2015)
- Bundesgesetz vom 13. Dezember 2002 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (SR 151.3, Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG, Stand 1. Januar 2017)
- Gesetz vom 18. April 1985 zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (SGS 480, Stand 1. Januar 2010)
- Vereinbarung vom 26. Januar 1982 über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG (SGS 480.1, Stand 1. Januar 1995)

2.6. Finanzielle Auswirkungen

Eine Grobkostenschätzung (+/- 30 %) geht von Gesamtkosten der Erneuerung und Umgestaltung der Haupt-/Rheinfelderstrasse von rund CHF 40 Mio. inkl. MwSt. aus.

In der vorliegenden Ausgabenbewilligung werden die Projektierungsarbeiten beantragt:

Vorprojekt	CHF	1'000'000.-
Bauprojekt und Bewilligung	CHF	2'200'000.-
Total Ausgabenbewilligung (inkl. MwSt.)	CHF	3'200'000.-

Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Baupreisindex Nordwestschweiz, Tiefbau, vom April 2019, Indexstand: 98.4; (Basis Oktober 2015 = 100) werden mitbewilligt und sind in der Abrechnung nachzuweisen.

Die Ausgabenbewilligung wird über einen einmaligen Beitrag zulasten der Investitionsrechnung finanziert. Der kalkulierte und angestrebte Ausgabenbetrag beläuft sich auf CHF 3'200'000. Dieser Betrag unterliegt einer Kostengenauigkeit von ±10 %. Dies bedeutet, dass:

Die tatsächlich anfallenden Kosten nach heutigem Kenntnisstand zwischen CHF 2'880'000 (90 %) und CHF 3'520'000 (110 %) liegen werden.

Richtgrösse für die Realisierung des Bauvorhabens ist jedoch der im Ausgabenbeschluss aufgeführte Betrag von CHF 3'200'000 (100 %).

Die im Ausgabenbeschluss angegebene Kostengenauigkeit von ±10 % hat zur Folge, dass eine allfällige Überschreitung der im Landratsbeschluss aufgeführten Ausgabe bis zum Betrag von CHF 320'000 (10 % von CHF 3'200'000) keine Erhöhung der Ausgabenbewilligung erforderlich macht.

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

§ 32 Abs. 2 FHG, siehe Kap. 2.5							
Die Ausgabe ist ... (§ 34 und § 35 FHG, entsprechendes ankreuzen)							
<input checked="" type="checkbox"/>	Neu	<input type="checkbox"/>	Gebunden	<input checked="" type="checkbox"/>	Einmalig	<input type="checkbox"/>	Wiederkehrend

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

Budgetkredit:	Profit-Center: 2301	Kt:	50100010	Kontierungsobj.:	701326
Verbuchung	Erfolgsrechnung		<input checked="" type="checkbox"/>	Investitionsrechnung	
Massgeblicher Ausgabenbetrag (in CHF)			3'200'000,00		

Investitionsrechnung

Ja Nein

	Voraussichtlich jährlich anfallende Beträge:	PC	Kt	2019	2020	2021	2022	Total
A	Investitionsausgaben		5	800'000,00	900'000,00	900'000,00	600'000,00	3'200'000.00
E	Beiträge Dritter*		6					
	Nettoaussgabe			800'000,00	900'000,00	900'000,00	600'000,00	3'200'000.00

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

Erfolgsrechnung

Ja Nein

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

Im Investitionsprogramm 2020 – 2029 berücksichtigt.

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

Das Projekt wird beim Bund zur Mitfinanzierung im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel 4. Generation angemeldet. Wenn das Projekt vom Bund aufgenommen wird, kann mit einem Beitrag gerechnet werden (ca. 35% der anrechenbaren Kosten).

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

Zusammenfassung Folgekosten in CHF		PC	Kt	12/2027	2028	2029	2030	2031
A	1	Nettoinvestitionen		31'500'000				
A	2	zusätzliche Betriebskosten (inkl. Personalkosten)	2301	31/30		0	0	0
A		zusätzliche Unterhaltskosten	2301	31		0	0	0
A		Abschreibungen	2301	33	802'500	802'500	802'500	802'500
A		kalkulatorische Zinskosten 4%	2102	34	630'000	630'000	630'000	630'000
A		Folgekosten brutto			1'432'500	1'432'500	1'432'500	1'432'500
E	3	Folgebertrag brutto	2301	42/43		0	0	0
A	2-3	Folgebertrag netto			1'432'500	1'432'500	1'432'500	1'432'500
A	4	Rückbaukosten ca. [Jahr] (soweit voraussehbar)	-					
	5	Zusätzliche Stellen in FTE			0.0	0.0	0.0	0.0

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

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

30 % Projektleiterstelle

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

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

Von den Kosten der Bestvariante entfallen 40 % auf die Position Erneuerung Fahrbahnkonstruktion für Schienen. Diese steht in direktem Zusammenhang mit dem Auslöser des Projektes, dem Sanierungsbedarf der Tramgleise inklusive der Erfüllung behindertengerechter Standards. Wird auf den Ersatz der Tramgleise, die das Ende ihrer Lebensdauer erreicht haben, verzichtet, ist mit Opportunitätskosten zu rechnen, die insbesondere im Betrieb anfallen werden (gefährdete Stabilität bzw. Ausfälle). Zudem würden die gesetzlichen Auflagen nicht erfüllt.

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

Laufende Inbetriebnahme der jeweiligen jährlichen Bauabschnitte; die aufgelaufenen Kosten werden deshalb jeweils per Ende Jahr aktiviert.

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

Das ausgearbeitete Projekt bzw. das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) orientierte sich an einem mit den verschiedenen Beteiligten abgestimmten, nachhaltig orientierten Zielsystemen. Dies berücksichtigte aus Betreibersicht das Ziel geringer Bau-, Betriebs- und Unterhaltskosten sowie den Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden und die Allgemeinheit. Die Bestvariante, für die eine Kostenschätzung erstellt wurde, zeigt einen besseren Zielerreichungsgrad im Vergleich zum Ist-Zustand. Mit dieser Verbesserung sind keine erhöhten Bau- und Unterhaltskosten verbunden.

Aus ökonomischer Sicht ist die komplette Sanierung und Umgestaltung gemäss dem vorliegenden Konzept gegenüber einer Instandstellung mit minimalem betrieblichen Unterhalt oder einer Instandstellung mit Haltestellensanierung gemäss BehiG klar zu bevorzugen (siehe auch Kapitel 2.3.1). Beide Alternativen lösen die grundsätzlichen Probleme, welche heute im Strassenraum auftreten, nicht. Auch sind sie auf längere Zeit betrachtet nicht kostenneutral und vermutlich auch nicht günstiger als eine komplette Sanierung. Zudem ist aufgrund des Attraktivitätsverlustes der Haupt- und Rheinfelderstrasse mit einem Image-Schaden für Birsfelden zu rechnen, welcher zu volkswirtschaftlichen Konsequenzen führen kann. Weiter bleibt zu erwähnen, dass die Haltestellen in ihrer heutigen Form (Haltestellentyp, Perronlängen und -breiten, Zugänge etc.) nicht mit den Anforderungen des BehiG kompatibel sind und umfassende bauliche Anpassungen ohnehin zu erfolgen haben.

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

Keine Auswirkungen

2.9. Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens

Von der **Gemeinde Birsfelden** wurde folgende Stellungnahme abgegeben:

Die Landratsvorlage zur Ausgabenbewilligung für die Projektierung der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt wird von der Gemeinde vollumfänglich unterstützt. Durch die geplanten Umgestaltungen/Massnahmen wird die Möglichkeit geschaffen, betriebliche und gestalterische Defizite der Ortsdurchfahrt zu beseitigen. Die Tramhaltestellen werden verbessert und BehiG umgestaltet. Die Veloroute wird durchgängig mit Velostreifen vorgesehen. Die Attraktivität und Aufenthaltsqualität im Zentrum werden durch Optimierung der Verkehrsflächen gesteigert.

Mit der Bestvariante des neuen Verkehrssystems (mit zwei Kreiseln und der Verlegung der Muttenerstrasse) ist die Gemeinde Birsfelden überzeugt, dass eine massgebende Verkehrsoptimierung erreicht wird, bei gleichbleibender Verkehrsmenge. Das städtebauliche Potential durch den Raumgewinn im Bereich «Roxy» wird ebenfalls gestützt.

Die Gemeinde Birsfelden bedankt sich bei der Bau- und Umweltschutzdirektion für die bisher sehr konstruktive Zusammenarbeit zur Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes und hofft auf eine planmässige Weiterführung und Umsetzung des Projektes.

Von der **Autobus AG Liestal** wurde folgende Stellungnahme abgegeben:

Aus unserer Sicht als Busbetreiber, begrüssen wir die in der Vorlage gewählte Bestvariante mit Kreiseln bei den Knoten Bären und Schulstrasse. Die im Projekt genannte Verbesserung des Verkehrsflusses auf den Nebenstrassen, die sich durch die Umgestaltung der Hauptverkehrsachse ergeben soll, würde sich auch positiv auf die betriebliche Stabilität der Linie 80 und 81 auswirken.

Die in der Vorlage erwähnte Bedarfs-LSA mit ÖV-Priorisierung an den vorgesehenen Verkehrspunkten, sind aus unserer Sicht für einen zuverlässigen Linienbetrieb nötig.

Von der **Basler Verkehrs-Betriebe** wurde folgende Stellungnahme abgegeben:

Der dem Landrat vorgeschlagenen Umgestaltungsvariante steht die BVB äusserst kritisch gegenüber. Grund dafür ist primär die Projektierung eines Mischtrassees in stadtwärtiger Richtung und der damit verbundene Verzicht auf ein von der BVB bevorzugtes Eigentrassee.

Die Gefahren von Behinderungen und einer erhöhten Störungsanfälligkeit, welche mit einem Mischtrassee einhergehen, können nicht ausgeschlossen werden. Vor allem beeinträchtigende Grossereignisse auf der Autobahn wurden unseres Erachtens in den bisherigen Planungen zu wenig berücksichtigt. Wir fordern daher, im Vorprojekt zu untersuchen, ob und wie mittels eines geeigneten Verkehrsmanagements der Abschnitt zwischen Schulstrasse und Bären im Überlastungsfall für den Tramverkehr freigehalten werden kann.

Weiterhin würden wir es sehr begrüessen, wenn die Auswirkungen allfälliger Verkehrszunahmen grössere Beachtung fänden. Ebenfalls im Vorprojekt sollte folglich die Situation mit den Verkehrszahlen des GVM-Langfristhorizonts (2040) untersucht werden. Zeigt sich dabei, dass der MIV-Rückstau den ASTRA-Perimeter tangiert, muss die Dosierung garantiert werden oder ein durchgehendes Eigentrassee in Richtung Stadt unbedingt in Betracht gezogen werden.

Abschliessend weisen wir darauf hin, dass die LSA-Dosierung in der Birseckstrasse einen längeren Rückstau verursacht, welche eine Verkehrsverlagerung des MIV via Redingbrücke auf die Birsstrasse nach sich ziehen wird und so zu einer markanten Beeinträchtigung der Buslinie 36 führen kann.

Bemerkung zur Stellungnahme der BVB:

Die von der BVB gewünschten Untersuchungen werden im Vorprojekt, in Zusammenarbeit mit der BVB, entsprechend durchgeführt.

3. Anträge

3.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Für Birsfelden, Erneuerung und Umgestaltung Haupt-/Rheinfelderstrasse wird die erforderliche neue einmalige Ausgabe für die Projektierung von CHF 3'200'000.00 inkl. Mehrwertsteuer mit einer Kostengenauigkeit von +/-10 % bewilligt.
2. Ziffer 1 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal, 17. März 2020

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Isaac Reber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

4. Anhang

- Entwurf Landratsbeschluss
- Situationsplan Abschnitt Zentrum (Planausschnitte A+B)
- Situationsplan Abschnitt Übergang (Planausschnitte C+D)
- Situationsplan Abschnitt Hardhügel (Planausschnitt E)

Landratsbeschluss

über Birsfelden, Erneuerung und Umgestaltung Haupt-/Rheinfelderstrasse, Ausgabenbewilligung für die Projektierung

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für Birsfelden, Erneuerung und Umgestaltung Haupt-/Rheinfelderstrasse wird die erforderliche neue einmalige Ausgabe für die Projektierung von CHF 3'200'000.00 inkl. Mehrwertsteuer mit einer Kostengenaugigkeit von +/-10 % bewilligt.
2. Ziffer 1 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

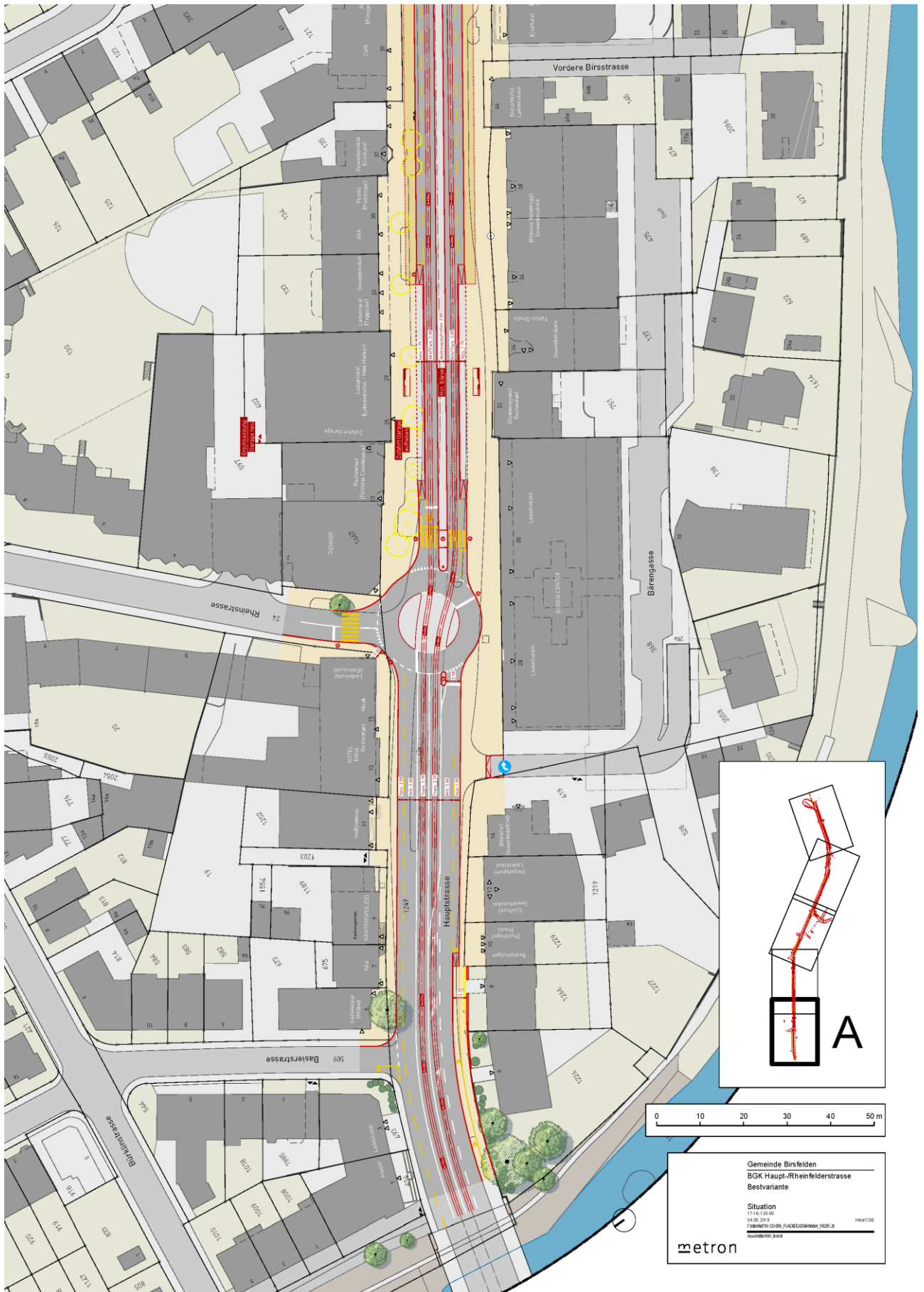
Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

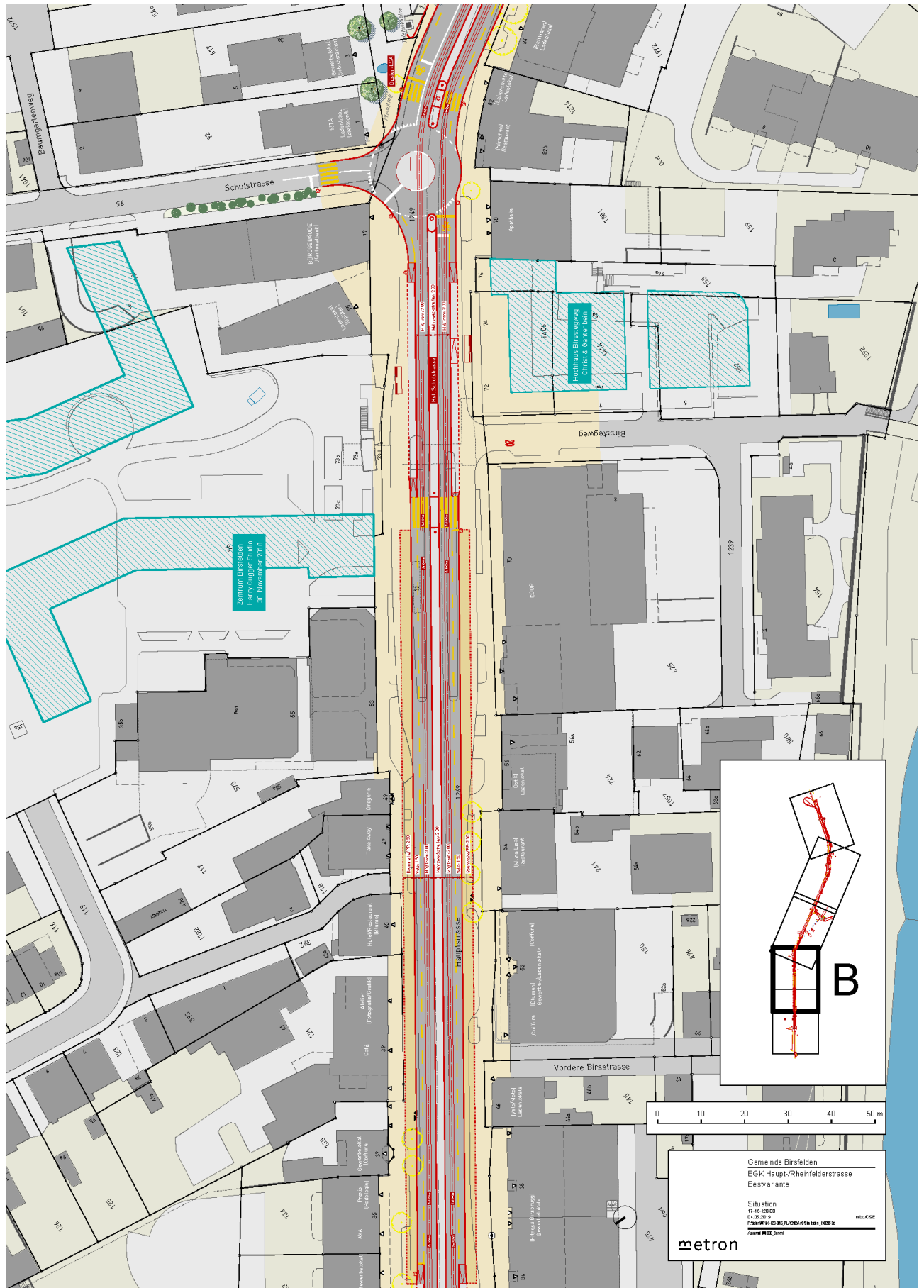
Der Präsident:

Die Landschreiberin:

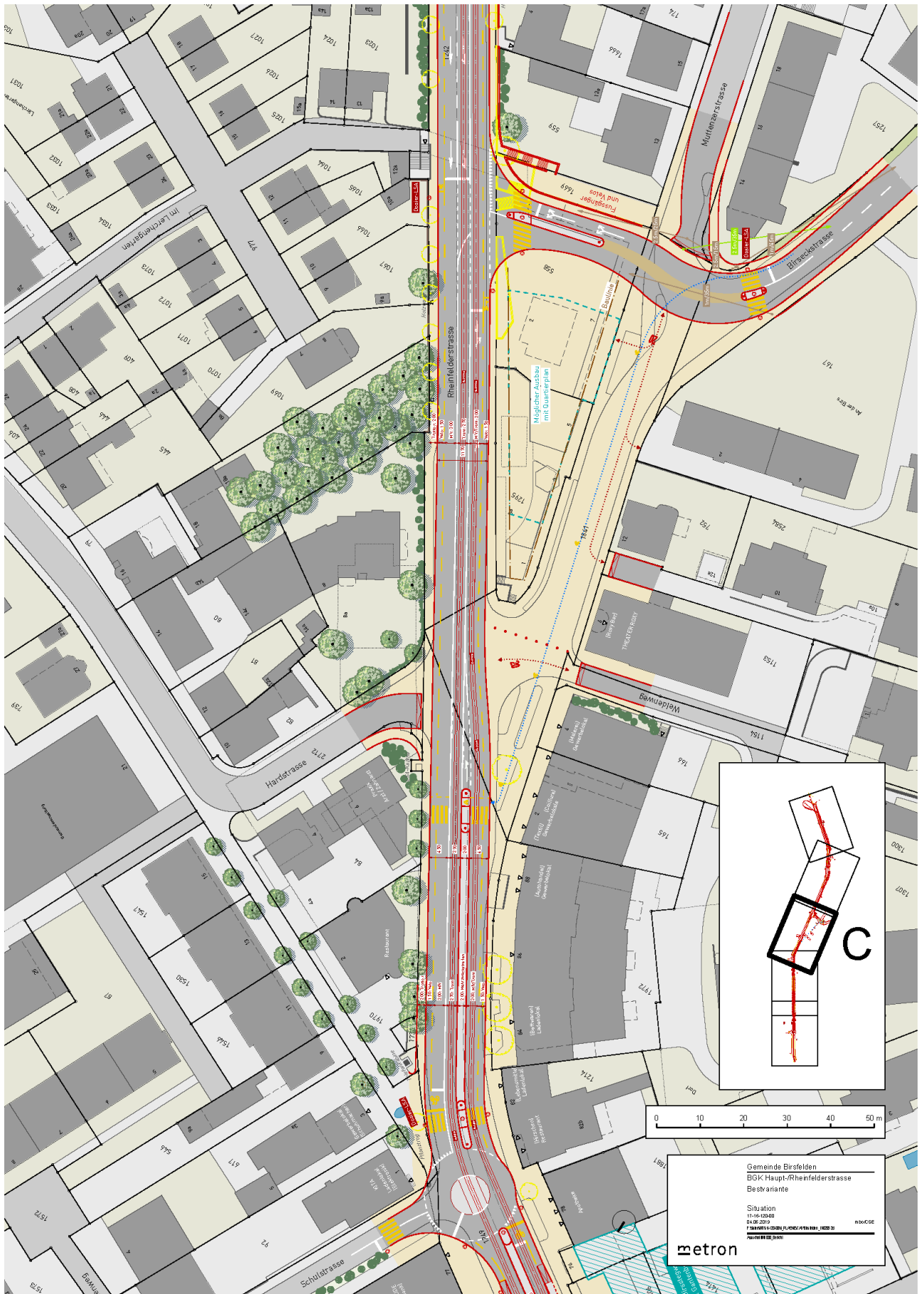
Situationsplan Abschnitt Zentrum (Planausschnitt A)



Situationsplan Abschnitt Zentrum (Planausschnitt B)



Situationsplan Abschnitt Übergang (Planausschnitt C)

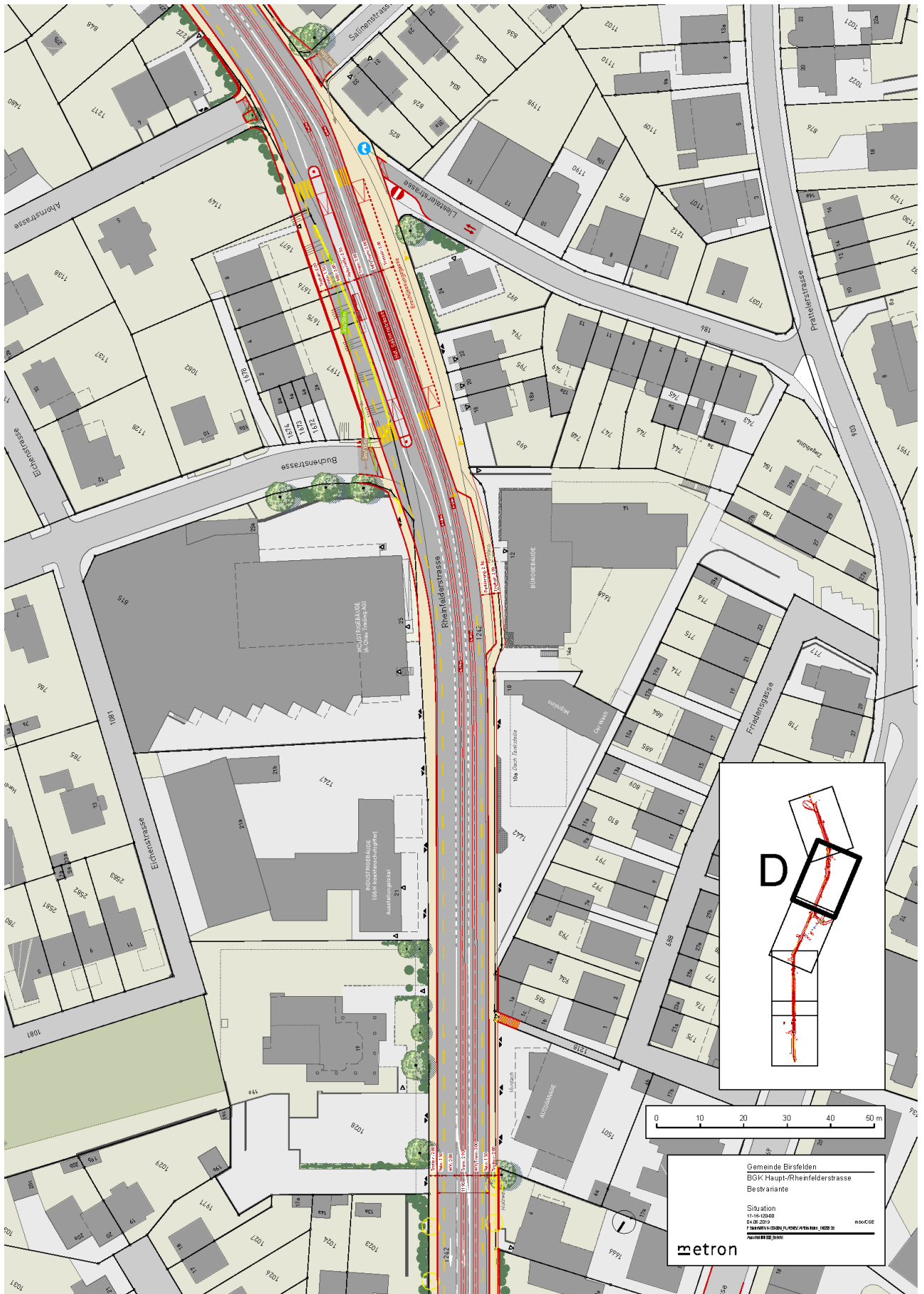


Gemeinde Birsfelden
 BGK Haupt-/Rheinfelderstrasse
 Bestvariante

Situation
 11.06.2020
 01.08.2019
 11.06.2020

metron

Situationsplan Abschnitt Übergang (Planausschnitt D)



Situationsplan Abschnitt Hardhügel (Planausschnitt E)

