

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

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

2020/149

vom 20. Mai 2020

1. Ausgangslage

Die beiden kantonalen Hauptverkehrsstrassen Haupt- und Rheinfelderstrasse in Birsfelden 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 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 und motorisierter Individualverkehr (MIV) vorgesehen. Neu sollen Velostreifen in beiden Fahrtrichtungen vorhanden sein (Umsetzung kantonale Veloroute). Ebenfalls soll in diesem Bereich ein Mehrzweckstreifen angeordnet werden, der das Linksabbiegen der Velos und das Queren der Fussgänger erleichtert. In den Seitenbereichen könnten Alleebäume und Längsparkfelder angeordnet werden.

Ab dem neuen Kreisel Schulstrasse bis zur Haltestelle Hard sind eine Mischverkehrslösung Tram/MIV stadtauswärts und eine Eigentrassierung stadteinwärts vorgesehen. Somit ist das Tram nicht von temporären MIV-Rückstaus zwischen Knoten Muttenzerstrasse und Hard betroffen. In beiden Fahrtrichtungen werden Velostreifen angeordnet.

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

Neu soll die heutige Einmündung der Birseckstrasse verlegt werden. Sie soll neu auf Höhe der Fuss-/Velounterführung «Im Lerchengarten» in die Rheinfelderstrasse münden. 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 soll auch zu Verbesserungen für den MIV führen. 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 sowohl für den Ziel-/Quellverkehr als auch für den Durchgangsverkehr reduzieren sich in der massgebenden Abendspitze leicht. Für die Erreichbar-

keit 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 werden nicht verschoben, jedoch aufgrund betrieblicher sowie gestalterischer Überlegungen verändert. Zudem ist eine behindertengerechte Ausgestaltung nach Behindertengleichstellungsgesetz (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.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Kommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 23. April und 7. Mai 2020 behandelt, dies in Anwesenheit von Baudirektor Isaac Reber und Katja Jutzi, Generalsekretärin der BUD. Als Vertreter der Vorlage waren Drangu Sehu, Kantonsingenieur, und Axel Mühlemann, Leiter Projektmanagement, anwesend.

2.2. Eintreten

Eintreten war unbestritten.

2.3. Detailberatung

Die Kommission erachtete den Handlungsbedarf für das vorliegende Projekt als gegeben. Dennoch warf die Vorlage zahlreiche Fragen auf. Die Verwaltung verwies auf die Schwierigkeit bei diesem Projekt, dass viele Ansprüche unter einen Hut gebracht werden mussten. Die relativ detaillierten Pläne sollten nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich das Projekt erst in der Phase Vorstudie befinde. Es handle sich um ein Betriebs- und Gestaltungskonzept, wobei gewisse Aspekte noch nicht definitiv geklärt seien und noch ausgearbeitet und festgelegt werden müssten. Beispielsweise seien vorgezogene Haltebalken für Velos noch nicht überall eingezeichnet. Bei den Kosten sei eine Abschätzung aufgrund von Erfahrungswerten vorgenommen worden.

2.3.1 Veloinfrastruktur

Ein Teil der Kommission monierte die fehlenden Querungshilfen und Radwegmarkierungen über die neue Einmündung der Birseckstrasse und stellte die Frage, ob entsprechende Massnahmen vorgesehen seien. Die Verwaltung hielt dazu fest, dass es sich bei der Muttenzer Strasse um eine kantonale Radroute handle. Beim neuen Knoten mit der Birseckstrasse erfolge eine Dosierung. Vorgesehen seien zwei Stauräume, womit eine Querung garantiert werden könne. Die genaue Ausbildung erfolge in der nächsten Planungsphase. Ebenso müssten die Querungsmöglichkeiten genauer ausgearbeitet werden.

Eine Schwierigkeit für Velofahrende, so ein Teil der Kommission, seien die Kaphaltestellen, wenn der Veloverkehr nicht hinter der Tramhaltestelle hindurchgeführt werden könne und die Tramgleise überfahren werden müssten. Zur Frage nach dem Einbau velofreundlicher Tramgleise wurde seitens Verwaltung festgehalten, dass die Entwicklungen und Praxiserfahrungen bei der weiteren Projektierung berücksichtigt würden. Insbesondere Basel-Stadt arbeite intensiv daran, Lösungen im Bereich der Kaphaltestellen für Velos zu finden. Im Kanton Basel-Landschaft werde die Veloführung über oder hinter dem Wartebereich der Kaphaltestelle geplant, ohne andere Lösungen zu verunmöglichen.

2.3.2 *Längsparkplätze*

Ein Teil der Kommission wies auf die möglichen Konflikte hin, die zwischen seitlich an der Hauptstrasse parkierten Autos und vorbeifahrenden Velos entstehen können. Die BUD erläuterte, zwischen den Parkplätzen und dem Radstreifen sei ein Abstand von 50 – 75 cm vorgesehen. Die diesbezüglichen Erfahrungen seien gut, da der Abstand gefährliche Situationen vermindere. Ein Teil der Kommission war der Meinung, dass die Unfallgefahr trotzdem bestehe. Dagegen wurde argumentiert, dass Längsparkplätze weniger gefährlich seien als solche, bei denen rückwärts ausparkiert werden muss. Die Parkplätze seien wichtig für das Gewerbe und die Geschäfte und sollten bestehen bleiben, ansonsten komme es zu unerwünschtem Suchverkehr in den Quartieren. Die Verwaltung nahm das Anliegen auf, nach Lösungen zu suchen.

2.3.3 *Verkehrsfluss / Frage von Misch- oder Eigentrasssee für das Tram*

Ein Teil der Kommission äusserte Zweifel bezüglich des Verkehrsflusses in den Strassenabschnitten mit Mischtrasssee Tram/MIV. Weiter wurde die Befürchtung geäussert, dass Basel-Stadt nach der Kantonsgrenze eine Ampel aufstellt und somit der Verkehr bis nach Birsfelden zurückgestaut werde, wobei das Tram den Stau noch verstärke. Dazu führte die BUD aus, dass der Knoten Breite dem ASTRA gehöre und dieser massgebend für die Verkehrsmenge sei. Im Zentrumsbereich sei das Tram Pulkführer, womit der Verkehrsfluss gewährleistet sei. Im Zentrum von Birsfelden sei kein Platz für ein Eigentrasssee für das Tram vorhanden. Allerdings werde dies im Rahmen der Erarbeitung des Vorprojekts nochmals geprüft.

Die BUD betonte, dass die beiden Knoten des ASTRA (Breite und Erdnüsslikreisel) massgebend seien. Diese würden die Verkehrsmenge definieren und sollen dafür sorgen, dass es keinen Rückstau auf die Nationalstrasse gibt. Der Kanton könne dort keine Steuerung des Verkehrs vornehmen. Deshalb brauche es eine Lichtsignalanlage bei der neuen Einmündung der Birseckstrasse, um den Verkehr steuern zu können. Das gewählte System sollte für einen guten Verkehrsfluss sorgen. Zur Frage, ob das Dosiersystem auch bei steigendem MIV und bei Stausituationen auf der Autobahn funktioniere, hielt die BUD fest, dass die Kapazität des Knotens Breite entscheidend sei. Bei einer Verkehrszunahme und gleichbleibender Kapazität dieses Knotens würde der Verkehr in Richtung Basel bei der neuen Einmündung der Birseckstrasse zurückgestaut. In Richtung Hard gäbe es keine Veränderung, da der Knoten Breite nicht mehr Verkehr nach Birsfelden lässt. Normale Stausituationen auf der Autobahn hätten keine zusätzlichen Auswirkungen; nicht erfasst seien Totsperrungen der Autobahn.

2.3.4 *Tempo 30 auf den Hauptstrassen*

Ein Teil der Kommission wies auf die Diskussionen zur Einführung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen hin, die in verschiedenen Gemeinden – auch in Birsfelden – geführt würden. Für Tempo 30 spreche, dass der Verkehr flüssiger werde. Zur Frage, weshalb dieser Aspekt im vorliegenden Projekt nicht berücksichtigt worden sei, hielt die BUD fest, dass das Tempo keinen Einfluss auf die Ausgestaltung des Projekts habe. Es sei auch keine Gesetzesänderung nötig, um Tempo 30 einführen zu können. Es sollen alle Gemeinden im Rahmen eines «Gesamtpakets» gleich behandelt werden. Zudem verwies die Verwaltung auf die Netzhierarchie. Die Einführung von Tempo 30 müsse genau geprüft werden und regional abgestimmt sein, insbesondere auf Durchgangsstrassen. Zu verhindern sei eine Verlangsamung der Hauptachsen, weil dies zu unerwünschtem Verkehr auf Quartierstrassen führen könne. Der Kanton sei offen für Gespräche; jedoch brauche es eine gemeindeübergreifende Optik.

2.3.5 *Einzelfragen*

Eine Frage betraf die finanziellen Mittel, welche bereits für das Projekt ausgegeben worden waren. Die BUD erläuterte, für das Gestaltungs- und Betriebskonzept seien CHF 300'000.– benötigt worden.

Zur Frage, ob zwei Haltestellen mit einem Abstand von nur 200 Meter nicht zusammengelegt werden könnten, führte die Verwaltung aus, dass dies untersucht und verworfen worden sei. Ein

Grund dafür sei, dass es im Zentrumsbereich viele Ein- und Aussteiger gebe und die Passagiere längere Fusswege zurücklegen müssten.

Die Funktion des Mehrzweckstreifens gab zu Fragen Anlass, vor allem die Gewährleistung der Sicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Den Streifen gebe es, so die BUD, weil Fussgängerinseln realisiert würden. Die Nutzung werde im Projektverlauf definiert. Möglich seien die Querung für Fussgänger, allenfalls auch für Velofahrende oder für den MIV.

Zur Frage, ob sich die Verwaltung mit dem Thema Beschattung der Strassen befasst habe, hielt diese fest, dass im Zentrum Platz für Bäume vorhanden sei. Gestaltungsfragen müssten mit der Gemeinde diskutiert werden.

Die Frage nach der Möglichkeit der Realisierung eines Grüngleises wurde von der BUD abschlägig beantwortet, da es sich bei der Strasse um eine Ausnahmetransportroute handelt und der Bereich der Tramgleise befahrbar sein muss. Ein weiteres Hindernis seien private Einfahrten, die aus beiden Fahrrichtungen erschlossen sein müssen.

Eine weitere Frage betraf die Abgrenzung bei der Zuständigkeit zwischen Gemeinde und Kanton. Die BUD hielt fest, dass mit der Gemeinde eine Vereinbarung abgeschlossen werden müsse, welche Kosten diese übernehme und wer wofür verantwortlich sei.

3. Antrag an den Landrat

Die Kommission beantragt dem Landrat mit 12:0 Stimmen bei einer Enthaltung, dem unveränderten Landratsbeschluss zuzustimmen.

20.05.2020 / ps

Bau- und Planungskommission

Urs Kaufmann, Präsident

Beilage/n

- Landratsbeschluss (unveränderter Entwurf)

Landratsbeschluss

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

vom

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 Kostengenauigkeit von +/-10 % bewilligt.
2. Ziffer 1 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal,

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: