

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

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

2024/747

vom 26. Juni 2025

Das Wichtigste in Kürze	
Inhalt der Vorlage	Für die Erarbeitung des Ausführungsprojekts und die anschliessende Realisierung (inkl. Landerwerb) der neuen Ortsdurchfahrt Birsfelden wird mit dieser Vorlage eine Ausgabenbewilligung von CHF 77,82 Mio. beantragt. Die Haupt- und Rheinfelderstrasse bzw. Ortsdurchfahrt in Birsfelden ist eine kantonale Hauptverkehrsstrasse, die mit bis zu 11'000 Fahrzeugen pro Tag belastet ist und zudem vom Tram der BVB-Linie Nr. 3 befahren wird. Die Gleise müssen zwingend erneuert, die Tramhaltestellen nach den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) umgestaltet werden und auch die Strasse selbst weist Erneuerungsbedarf auf. Zudem sollen die betrieblichen und gestalterischen Defizite der Ortsdurchfahrt behoben werden und das Ortszentrum eine Attraktivitätssteigerung erfahren. Weitere Bestandteile des Projekts sind Velostreifen und im Zentrumsabschnitt auf beiden Seiten der Strasse angeordnete Baumreihen, Längsparkfelder, Velo-Abstellmöglichkeiten sowie Sitzgelegenheiten.
Beratung Kommission	Die Vorlage war in der Kommission unbestritten. Die Kommission war sich einig, dass der Ist-Zustand der Ortsdurchfahrt Birsfelden unbefriedigend ist und Verbesserungen erfolgen müssen. Auch wenn mit dem vorliegenden, komplexen Projekt nicht alle Anliegen aus der Bevölkerung berücksichtigt werden können, gibt es dazu keine Alternative. Bei einer Ablehnung des Projekts müssten die notwendigen Sanierungsarbeiten von Schiene, Strasse und der Umbau der Haltestellen dennoch erfolgen, verbunden mit ebenfalls hohen Kosten im Umfang von bis zu CHF 50 Mio. und ohne Aufwertung des Ortszentrums. Für Details wird auf das Kapitel Kommissionsberatung verwiesen.
Antrag an den Landrat	Die Kommission beantragt dem Landrat mit 10:3 Stimmen bei 0 Enthaltungen Zustimmung zum unveränderten Landratsbeschluss. Zum Landratsbeschluss gemäss Kommission.

1. Ausgangslage

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 saniert werden. Auch die Strasse selbst weist Erneuerungsbedarf auf. Mit dem anstehenden Sanierungsbedarf ergibt sich die Chance, die betrieblichen und gestalterischen Defizite der Ortsdurchfahrt zu beheben und den Strassenraum an die zukünftigen städtischen und verkehrstechnischen Anforderungen anzupassen. Die Aufenthaltsqualität im Strassenraum und der Verkehrsfluss können verbessert und die Sicherheit für Velo- und Fussverkehr erhöht werden.

Für die Gemeinde Birsfelden hat die Haupt- und Rheinfelderstrasse als Ortsdurchfahrt eine sehr grosse Bedeutung. Deshalb erarbeitete der Kanton in Kooperation mit der Gemeinde Birsfelden auf der Grundlage eines Betriebs- und Gestaltungsprojekts (BGK) sowie eines Vorprojekts das vorliegende Bauprojekt. Der Landrat stimmte dem Betriebs- und Gestaltungsprojekt am 28.05.2020 zu und bewilligte für die Erarbeitung des Vor- und Bauprojekts eine Ausgabenbewilligung über CHF 3,2 Mio. ([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 Strassenraums wurde der gesamte Strassenzug in drei Abschnitte unterteilt: Zentrum, Übergang und Hardhügel. Im Zentrumsabschnitt ist eine Mischverkehrslösung Tram / motorisierter Individualverkehr (MIV) mit Velostreifen in beiden Fahrtrichtungen 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 angeordnete 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 Eigentrasse stadteinwärts. Zudem werden in beiden Fahrtrichtungen Velostreifen angeordnet.

Die Knoten Rheinstrasse und Schulstrasse werden von lichtsignalgesteuerten Kreuzungen in Kreiseln umgewandelt. Zur Trambevorzugung 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 / Muttenerstrasse 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 Tramhaltestelle Bären wird neu östlich des Kreisels Rheinstrasse 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 und wird in beide Fahrtrichtungen als Kaphaltestelle 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 Ausführungsprojekts und die anschliessende Realisierung (inkl. Landerwerb) der Neuen Ortsdurchfahrt Birsfelden wird mit dieser Vorlage eine Ausgabenbewilligung von CHF 77,82 Mio. inkl. MwSt. beantragt. Vom Bund kann im Rahmen des Agglomerationsprogramms ein Beitrag von maximal CHF 6,7 Mio. 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.

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

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Kommission beriet die Vorlage an den Sitzungen vom 23. Januar, 6. und 20. Februar, 15. Mai und 5. Juni 2025 in Anwesenheit von Regierungspräsident Isaac Reber. Als Fachvertretung waren Urs Roth, stv. Kantonsingenieur, Axel Mühlemann, Projektleiter TBA, Daniel Schoop, stv. Leiter Abteilung öffentlicher Verkehr (6. und 20.2.25) und Stephanie von Samson, Leiterin Tiefbauamt (5.6.25) anwesend. An der Sitzung vom 6. Februar 2025 fand eine Anhörung einer Vertretung des Gemeinderats von Birsfelden (Gemeindepräsident Christof Hiltmann), der IG Ortsdurchfahrt Birsfelden (Roland Schacher und Nicolas Zeuggin) und KMU Birsfelden (Sabine Denner, Präsidentin, René Stalder und Lorenz Glanzmann) statt.

2.2. Eintreten

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

2.3. Detailberatung

2.3.1 Anhörung des Gemeinderats, der IG Ortsdurchfahrt Birsfelden und KMU Birsfelden

Aufgrund der Komplexität des Projekts und der unterschiedlichen Interessen führte die Kommission Anhörungen durch.

Die Vertretung der **Gemeinde Birsfelden** verwies darauf, dass es sich für die Gemeinde um das zentralste Infrastrukturprojekt seit 50 Jahren handle. Das Anliegen des Gemeinderats war, mehr Lebensraum im Zentrum zu schaffen, und für die Berücksichtigung dieser Aspekte im Strassenprojekt habe er sich eingesetzt. Die beiden Kreisel markierten Ein- und Ausgang des Dorfzentrums, ermöglichten das Abbiegen und den Richtungswechsel. Der Status quo sei höchst unbefriedigend. Das vorliegende Projekt bringe mehr Sicherheit und eine Qualitätssteigerung für den Langsam- und Fussverkehr. Analog der Rathausstrasse in Liestal solle das Ortszentrum ein Einkaufserlebnis ermöglichen.

Die Vertretung der **KMU Birsfelden** erklärte, für die Begleitung des Projekts sei eine KMU-Begleitgruppe gebildet worden. Die Anliegen der Gewerbetreibenden bezüglich Bauzeit seien berücksichtigt worden. Die Bedürfnisse des Gewerbes bei der Erarbeitung des Projekts hingegen seien nicht berücksichtigt worden. Kritisiert werde insbesondere, dass im unteren Bereich des Dorfs zu wenig Parkplätze geplant seien, was für Geschäfte mit Laufkundschaft den Verlust der Kundschaft bedeute. Bezüglich des Ortszentrums müsse etwas unternommen werden. Es stelle sich jedoch die Frage, ob die vorliegend gewählte Lösung die beste sei. Welche Auswirkungen das Projekt im Endzustand entfalten werde, sei noch nicht klar. Bezüglich des Funktionierens des Verkehrsregimes und des Mischtrassees bestünden Bedenken.

Seitens **IG Ortsdurchfahrt Birsfelden** wurde geäußert, das Projekt enthalte zu viele Elemente und stelle niemanden zufrieden. Insgesamt bringe das Projekt nur Nachteile gegenüber der Ist-Situation. Die Kreisel werden als zu gross dimensioniert erachtet und die Umgestaltung der Haltestellen sei unbefriedigend. Mit der Signalisation von Tempo 30 könnte auf die separate Velospur verzichtet und der Ausweichverkehr eingeschränkt werden. Zudem solle die kantonale Radroute zum Rhein verlagert werden; so werde diese attraktiver. Die Haltestelle beim Roxy solle verschoben werden und anstelle eines Kreisels mit Lichtsignalanlage könne eine Kreuzung gebaut werden. Für die Kreuzung Birseckstrasse werde eine andere Variante vorgeschlagen. Weil nicht einfach einzelne Punkte in diesem komplexen System angepasst werden könnten, sollte die Planung nochmals auf Feld 1 beginnen.

Die Direktion äusserte sich zu den kritisierten Aspekten des Projekts wie folgt: Mit dem Vorschlag der IG Ortsdurchfahrt Birsfelden zur Umgestaltung der Kreuzung Birseckstrasse würde eine grössere Fläche in Privatbesitz zerschnitten und wäre schlechter nutzbar; der Quartierplan «Am Eck» könnte nicht realisiert werden. Eine Verkehrssteuerung wäre nur erschwert möglich und die Weiterführung der Veloroute wäre schwieriger. Die Gemeinde unterstütze die Strassenumlegung, da die heutige Kreuzung Rheinfelderstrasse / Muttenzerstrasse suboptimal ist, zu schwierigen Situationen führt und Platz beansprucht, der anders genutzt werden könnte. Zur bemängelten Lage der Tramhaltestellen hielt die Direktion fest, diese müssten behindertengerecht umgestaltet werden. Dies führe zu einer teilweisen Verschiebung aus Platzgründen. Die Haltestelle Schulstrasse werde wegen den gespreizten Haltestellen in Richtung Roxy verschoben. Diese seien, damit das Bundesamt für Verkehr (BAV) das Projekt überhaupt bewillige – eine andere Variante sei abgelehnt worden. Ein positiver Effekt der Anordnung sei, dass die Haltestelle somit alle Anforderungen des BehiG erfülle und der neu geschaffene Freiraum vor dem Roxy sowie die Quartierpläne «Am Eck» und Muttenzerstrasse besser erschlossen würden. Um eine Zufahrt zum Birsstegweg zu ermöglichen und die Sichtlinien einzuhalten, müsste die Haltestelle hingegen sehr nahe an die Haltestelle Bären verschoben werden. Der geringe Abstand zwischen den Haltestellen würde zwei Haltestellen nicht mehr rechtfertigen. Würde jedoch eine Haltestelle weggelassen, wären gewisse Quartiere schlechter erschlossen.

Die Direktion betonte, ein Ziel sei es, die Sicherheitsdefizite insbesondere für Fussgänger und Velofahrende zu minimieren. Die Bevölkerung sei in die Erarbeitung des BGK einbezogen worden und habe sich bei der Mitwirkung beteiligen können. Für die Knoten seien andere Varianten als Kreisel geprüft worden. Kreisel hätten jedoch folgende Vorteile: Damit seien optimale Übergänge vom Mischtrasse im Zentrum ins (einseitige) Eigentrasse ausserhalb des Zentrums möglich und mittels Fahrtrichtungswechsel um 180 Grad in den Kreiseln kann ein Linksabbiegen verhindert werden.

2.3.2 *Fragen und Diskussionspunkte zum Projekt*

Seitens Kommission wurde auf die [Petition](#) verwiesen, die am 1. Dezember 2022 vom Landrat zuständigkeitshalber an den Regierungsrat überwiesen worden war und die Frage gestellt, welcher Austausch mit den Petenten stattgefunden habe, ob die Forderungen geprüft worden seien und weshalb diese nicht aufgenommen worden seien. Dazu hielt die Direktion fest, in der Begleitgruppe zum BGK seien eine Vertretung des Gewerbes und der Anwohnenden eingeladen und deren Bedürfnisse aufgenommen worden. Ebenso wurden die Inputs aus der Mitwirkung zum BGK aufgenommen. Nach Eingang der Petition der IG Ortsdurchfahrt Birsfelden am 05. Juli 2022 sei das Projekt nochmals geprüft und überarbeitet worden. Der Linksabbieger Bärengasse sei integriert worden sowie auf Wunsch der IG die Gleislage im Zentrum um 75 cm nach Süden verschoben worden. Die weiteren Punkte und Anliegen der IG wurden geprüft und mussten auf Grund von technischen und sicherheitsrelevanten Gründen abgewiesen werden. Teilweise entsprächen die Forderungen der IG nicht den gültigen Gesetzen und Normen. Mit der IG Ortsdurchfahrt Birsfelden hätten mehrere Anhörungen und Besprechungen stattgefunden.

Ein Kommissionsmitglied schlug vor, weniger Bäume zu pflanzen und stattdessen mehr **Parkplätze** zu schaffen. Die Direktion verwies darauf, dass die Baumallee ein Anliegen der Gemeinde und ein wichtiger Aspekt sei. Bei den neu 14 (anstatt wie bisher 15) öffentlichen Parkplätzen erfolgte die Platzierung unter Berücksichtigung der erforderlichen Sichtweiten. Mit der heutigen Anordnung der Parkplätze befänden sich die Parkfelder häufig im Sichtbereich von Fussgängerüberquerungen oder Ausfahrten, was zu Sicherheitsdefiziten führe. Zum Vorschlag eines Kommissionsmitglieds, die Parkplätze besser zu verteilen, hielt die Direktion fest, dies sei aufgrund der Ausfahrten nicht möglich. Seitens Kommission wurde festgehalten, es hätten wiederholt Gespräche stattgefunden und Bemühungen gegeben, gute Lösungen zu finden. Dennoch solle bezüglich der Anordnung der Parkplätze nochmals mit den Betroffenen das Gespräch gesucht werden. Somit sei es allenfalls möglich, eine verbesserte Situation für das Gewerbe zu erzielen.

Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich, ob das **Tram durch einen Bus ersetzt** werden könne. Dies sei nicht zweckmässig, führte die Verwaltung aus. Das Tram verfüge über eine grössere Kapazität, womit die grosse Nachfrage besser abgedeckt werden könne. Zudem sei der Bus stärker vom Stau betroffen als das Tram, das oft ein eigenes Trassee hätte. Weiter gäbe es mit einem Bus keinen umsteigefreien Anschluss ans Zentrum der Stadt Basel mehr. Aus wirtschaftlicher Sicht sei es nicht zielführend, die Traminfrastruktur auf Null abzuschreiben und in den Umbau der Haltestellen, Busdepots und neue Gelenkbusse zu investieren. Andere Kommissionsmitglieder merkten an, die Traminfrastruktur sei bereits vorhanden.

Ein Kommissionsmitglied wies darauf hin, dass das Tram mit der Umsetzung des Projekts im Stau steckenbleiben werde. Seitens Direktion wurde darauf verwiesen, dass das Tram derzeit ein Eigentrassee besitze. Aufgrund des zu kleinen Lichtraumprofils ragten in der heutigen Situation Lastwagen, die nicht sauber in der Kolonne stünden, häufig ins Lichtraumprofil des Trams hinein. Somit könne das Tram nicht an einer stehenden Fahrzeugkolonne vorbeifahren. Dies führe einerseits zu Verspätungen beim Tram und andererseits zu gefährlichen und unübersichtlichen Situationen für alle Verkehrsteilnehmenden. Das Projekt sehe vor, dass das Tram bei der Einfahrt ins Mischtrassee in Richtung Basel bevorzugt werde und als Pulkführer das Zentrum von Birsfelden durchfahren könne. Staus bei aussergewöhnlichen Situationen (z.B. Unfall auf der Autobahn) könne es weiterhin geben.

Ein Thema in der Kommission war die **lange Bauzeit** von vier bis fünf Jahren. Diese bringe Unannehmlichkeiten mit sich. Sämtliche Bäume müssten gefällt und die Parkplätze aufgehoben werden. Die Direktion führte aus, dass die KMU ein Ein-Spur-Regime (für MIV und öV) aus Furcht vor dem Ausbleiben der Kundschaft abgelehnt hätten. Argumentiert wurde, dass der Durchgangsverkehr zentral für das Gewerbe entlang der Hauptstrasse sei. Deshalb sie die Strasse während der Bauzeit nun durchgehend zweispurig befahrbar, was jedoch eine Verlängerung um mindestens ein Jahr zur Folge habe. Das nun gewählte Regime führe unter anderem zu weniger Platz vor den Geschäften, den Wegfall der Parkplätze entlang der Hauptstrasse, Ersatzbusse infolge längerer Tramsperrungen, wechselnden Verkehrsregimes, Arbeiten zu Randzeiten und in der Nacht etc. Mit einer Totalsperrung könnte die Bauzeit verkürzt werden, ebenso mit einem Einspurbetrieb.

Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich bezüglich **Dimensionierung der Kreisel**, ob ein kleinerer Durchmesser möglich wäre. Längere Fahrzeuge wie ein Busersatz und Ausnahmetransporte müssten den Kreisel nur zur Hälfte durchfahren. Die Direktion hielt fest, die beiden Kreisel Rheinstrasse und Schulstrasse müssten von Lastwagen mit Anhängern bzw. Sattelschleppern zu drei Vierteln befahren werden können – sei es zum Abbiegen oder für einen U-Turn in die andere Richtung. Ein kleinerer Durchmesser würde dazu führen, dass Lastwagen und Busse die Fussgängerbereiche überschleppen würden, was zu einem grossen Sicherheitsrisiko für zu Fuss Gehende führen würde. Zudem müssten bei einem kleineren Kreisel geradeaus fahrende Fahrzeuge die Geschwindigkeit nicht reduzieren. Dies sei jedoch zentral für eine hohe Verkehrssicherheit der Kreisel. Da die Ausnahmetransportroute II zur Schulstrasse führe, müsse der Kreisel zu drei Vierteln befahrbar sein.

Die Kommission diskutierte über die **Einführung von Tempo 30** auf der Ortsdurchfahrt Birsfelden, wozu ein Verfahren hängig ist. Die Lärmbelastung werde trotz lärmminderndem Belag über dem Grenzwert liegen und Lärmschutzmassnahmen müssten geprüft werden, wozu auch Tempo 30 gehöre. Zur Frage nach der Zulässigkeit der Trennung dieses Verfahrens und des Projekts führte die Verwaltung aus, dass die Projektierung sowohl eine Signalisation von Tempo 50 als auch von Tempo 30 erlaube. Bauliche Veränderungen wären nicht erforderlich, womit eine Einführung von Tempo 30 auch nach Realisierung des Projekts möglich wäre. Da mit Tempo 30 die notwendigen Sichtweiten verkleinert werden könnten, wären allenfalls minimale Anpassungen an den Parkfeldern und den Baumpflanzen möglich. Zudem müsste die Signalisation angepasst werden. Aus den folgenden Gründen wurde das Bewilligungsverfahren Tempo 30 und das Bauprojekt getrennt: Mit dem Gutachten werden u. a. die Auswirkungen von Tempo 30 geprüft (u. a. auf den Lärm). Dies könne aber erst erfolgen, wenn ein «stabiles» Projekt vorliegt. Es dürften keine wesentlichen Änderungen mehr erfolgen, welche einen Einfluss auf die Prüfung des Gutachtens haben (z. B. die

Lage und Art der Tramhaltestellen oder Knoten). Wären die Verfahren nicht getrennt worden, hätte das Auflageverfahren des vorliegenden Projekts erst ein halbes Jahr später erfolgen können, was aufgrund der Abhängigkeit betreffend «Gleisersatz» nicht verhältnismässig gewesen wäre. Weiter habe die Trennung der Verfahren den Vorteil, dass sich Tempo 30 und das Umgestaltungsprojekt nicht gegenseitig blockierten. Als Beispiel wurden die Tempo 30 Abschnitte in Oberwil, Bottmingen und Therwil erwähnt, die Anfang 2022 verfügt worden seien. Derzeit würden Beschwerden gegen diese Verfügungen beim Bundesgericht liegen. Zudem könne sich auch das Auflageverfahren für das Bauprojekt in die Länge ziehen. Die IG Ortsdurchfahrt Birsfelden wies darauf hin, dass bei Tempo 30 die Velostreifen weggelassen werden könnten. Dazu hielt die Direktion fest, diese würden auch bei Tempo 30 das Fahren sicherer machen, da die Lastwagendichte hoch sei und das Tram verkehre. Langsam fahrende Velos könnten zudem nur schwer überholt werden. Die Velostreifen würden auch bei einer Signalisation mit Tempo 30 beibehalten.

Ein Kommissionsmitglied erklärte, bei gewissen Teilen der Birsfelder Bevölkerung – und auch der IG Ortsdurchfahrt Birsfelden – stosse auf Unverständnis, das die **Veloroute** durchs Ortszentrum führe. Diese solle am Rhein entlang geführt werden. Andere Kommissionsmitglieder erachteten dies als keine Alternative, da Pendler keinen Umweg fahren würden. Zudem handle es sich um ein Ortszentrum, durch das die Velofahrenden weiterhin fahren würden. Die Direktion wies darauf hin, dass damit das Ortszentrum von Birsfelden vom Veloverkehr «abgehängt» werde. Bei der Strecke durch Birsfelden handelt es sich um eine wichtige kantonale Radroute, die in Zukunft zu einer Velohauptroute aufgewertet werden soll. Eine Umlegung der Radroute auf die vorgeschlagene Strecke würde eine Verschlechterung des Radwegnetzes bezüglich Länge und Sicherheit darstellen.

Zur **finanziellen Beteiligung der Gemeinde** führte die Direktion aus, dass die Gemeinde eine andere Materialisierung – beispielsweise Natursteinplatten bei den Trottoirs – wünsche und diese selber finanzieren müsse. Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich nach den Kosten für den Unterhalt und wer diese trage. Die Verwaltung antwortete, es sollte kein betrieblicher Mehraufwand entstehen. Der bauliche Unterhalt sei dann aufwändiger als bei einem Asphaltbelag, wenn Aufgrabungen erfolgen müssten (Werkleitungen, kaputte Stellen). Dann müssten ganze Platten ersetzt werden. Die Kosten für den Unterhalt trage der Kanton, sollten diese jedoch übermässig werden, müsste eine Lösung bezüglich Beteiligung der Gemeinde an den Kosten gefunden werden.

Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich, ob die **Ablehnung des Rheintunnels** einen Einfluss auf die Ortsdurchfahrt habe. Es stelle sich die Frage, ob die Massnahmen ausreichen, um den Durchgangsverkehr zu reduzieren. Die Direktion hielt fest, dass der Durchgangsverkehr mit dem Projekt nicht reduziert werden könne. Mit der Verkehrssteuerung könne jedoch insbesondere im Zentrumsbereich der Verkehr verflüssigt und effizienter abgewickelt werden. Das Projekt führe auch ohne Rheintunnel zu einer Verbesserung in Birsfelden.

Eine weitere Frage betraf den – aus Sicht Kommission geringen – **Beitrag des Agglomerationsprogramms** von 10 %. Die Direktion führte aus, die Beteiligung aus dem Agglomerationsprogramm betrage zwischen 30-50 % der anrechenbaren Kosten. Bei Aufwertungen von Strassenräumen (Ortsdurchfahrten) werden nur die Projektanteile subventioniert, die zur Verbesserung des Gesamtverkehrssystems (z. B. Verkehrsverflüssigung, Betriebsablauf, Abbau von Rückstau), aber auch zur Aufwertung des öffentlichen Raums und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie der Verkehrssicherheit beitragen. Grundsätzlich nicht mitfinanziert werden hingegen Instandsetzungen.

Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich nach den **Werkleitungen**, die saniert werden müssten. Dazu führte die Direktion aus, es müssten unter anderem eine neue Trinkwasser- und Gasleitung der Gemeinde, neue Elektroleitungen und Verteilkästen, Beleuchtungskabel und eine Fernwärmeleitung der Primeo realisiert werden. Die Werkleitungsarbeiten erfolgten sinnvollerweise, wenn die Gleise und der Deckbelag ersetzt werden. Sei dies erfolgt, dulde der Kanton keinen grossflächigen Aufbruch der Strasse für die Erneuerung von Werkleitungen in den nächsten 20 Jahren.

2.3.3 Keine Alternative zum vorliegenden Projekt

Seitens Kommission wurde auf ein mögliches Referendum hingewiesen, das insbesondere die IG Ortsdurchfahrt ergreifen werde. Nach eingehender Diskussion und einem weiteren Austausch mit der Gemeinde kam die Kommission zum Schluss, dass es wichtig sei, allfällige Unklarheiten und Missverständnisse, die in der Bevölkerung allenfalls vorhanden sein könnten, auszuräumen. Der Gemeinderat betonte in seinem Antwortschreiben, dass er das Projekt bedingungslos unterstütze.

Die Direktion hielt fest, dass die Erarbeitung eines neuen Projekts für die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt keine Alternative darstelle und nicht in Frage komme. Da bis zur Realisierung eines neuen Projekts mindestens zehn Jahre vergehen würden, müssten in der Zwischenzeit sämtliche Gleise inklusive Unterbau und Fahrleitung erneuert werden. Dies würde zu massiven Investitionen führen, die nicht genutzt werden könnten. Zudem sei ungewiss, ob tatsächlich ein besseres Projekt resultieren würde. Seitens Direktion wurde darauf hingewiesen, dass sich die Anliegen der Gegnerschaft zum Teil widersprechen würden. Diese sei sehr heterogen.

Die Kommission liess sich von der Verwaltung die Folgen einer Ablehnung des vorliegenden Projekts aufzeigen. Die Direktion führt aus, dass bei einer Ablehnung des vorliegenden Projekts ein Rückfall-Projekt geplant werden müsse. Die Fahrleitungen und die Gleise inklusive Unterbau zwischen der Wendeschleife Hard und Breite müssten ersetzt und die drei Haltestellen umgebaut werden, um die gesetzlichen Vorgaben des BehiG zu erfüllen. Bei den Haltestellen müssten gewisse Elemente aus dem vorliegenden Projekt übernommen werden, um diese umgestalten zu können. So wäre der Landerwerb im Bereich Haltestelle Salinenstrasse trotzdem notwendig, um die Haltestelle gesetzeskonform umgestalten zu können. Die Erneuerung des gesamten Strassenaufbaus (Zentrum werde 2030 fällig, die Rheinfelderstrasse 2033) müsste ebenfalls zeitnah umgesetzt werden. Weiter müssten die Entwässerungen, die öffentliche Beleuchtung und die Lichtsignalanlagen sowie die Werkleitungen Dritter im Strassenbereich und allenfalls im Trottoirbereich erneuert werden. Nicht umgesetzt würden Massnahmen für Velofahrende, die Fahrbahn würde nicht verbreitert und die Kreuzung Birseck- / Muttenzerstrasse nicht verschoben. Weiter würde die Haltestelle Hard nicht umgebaut. Infolge des zunehmenden Verkehrs würde sich die Verkehrslage im Zentrum verschlechtern. Die sicherheitstechnischen Probleme (Gefahr für Velofahrende, Problematik Queren und Unfallgefahr) könnten nur in den Haltestellenbereichen gelöst werden. Zusätzliche Baumpflanzungen und Versickerungsflächen würden nicht realisiert. Es gäbe auch keine Aufwertung des Zentrums von Birsfelden. Infolge der Instandsetzung müssten die Sichtweiten gemäss Norm eingehalten werden; von den heute 15 Parkplätzen würden im Rahmen des Rückfall-Projekts vermutlich 11 wegfallen, um die gesetzlich vorgegebenen Sichtweiten einhalten zu können, wohingegen mit der Realisierung der Ortsdurchfahrt 15-17 Parkplätze (abhängig von der Realisierung der angrenzenden Quartierpläne «Birsstegweg» und «QP Zentrum») resultieren würden. Auch das Rückfall-Projekt würde eine lange Bauzeit mit den entsprechenden Einschränkungen erfordern. Zudem wären infolge notwendiger Sofortmassnahmen (Gleiserneuerungen) Vorinvestitionen nötig.

Während das vorliegende Projekt durch den Kanton bewilligt und Rechtskraft erlangen kann, wäre für das Rückfall-Projekt voraussichtlich ein Plangenehmigungsverfahren nach dem Eisenbahngesetz des Bundes erforderlich, da der Anteil der bahnrelevanten Projekt Elemente den Anteil der Strassenelemente überwiegt. Beim Rückfall-Projekt würden hauptsächlich Bahnanlagen (Geleise, Haltestellen) saniert. Das Projekt müsste beim BAV eingereicht werden und das Verfahren würde wohl mehr als 18 Monate dauern. Den Lead für die Einreichung hätte die BVB und für das Verfahren das BAV, womit die Einflussnahme des Kantons und der Gemeinde geringer wäre als beim kantonalen Bewilligungsverfahren.

Bezüglich der Kosten führe die Direktion aus, dass Kostenschätzungen für das Rückfall-Projekt zwischen CHF 30 und 50 Mio. lägen sowie CHF 4 Mio. für die Projektierung.

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile des Projekts Neue Ortsdurchfahrt Birsfelden und des Rückfall-Projekts.

Elemente	Projekt NOB	Rückfall-Projekt
Vergleich Bewilligungsverfahren	6 Monate (Kantonal)	>18 Monate (PGV)
Gleisersatz inkl. Fahrleitung	+	+
Erneuerung Strassenaufbau	+	+
Umbau Haltestellen	+	+
Werkleitungen	+	teilweise
Velomassnahmen	+	nein
Gestalterische Aufwertung des Strassenraum (Naturstein)	+	nein
Gestaltung, Klimaadaptation (Bäume, Versickerung)	+	nein
Anzahl Parkplätze entlang Hauptstrasse	15-17	voraussichtlich 11 weniger als heute
Verbesserung Verkehrssituation (Knoten Muttenzerstrasse/ Verkehrssteuerung)	+	nein
Verbesserung Verkehrssicherheit im gesamten Projektperimeter	+	-
Verkehrsfluss Verbesserung	+	-
Bauzeit	4-5 Jahre (geschätzt)	3 Jahre (geschätzt)
Geschätzte Gesamtkosten	CHF 78 Mio.	CHF 30 – 50 Mio.

Die Kommission kam nach eingehender Diskussion zum Schluss, dass das vorliegende Projekt die beste Variante und einen Gewinn für das Ortszentrum darstelle. Wie bereits in Kap. 2.3.2 erwähnt, solle bezüglich der Anordnung der Parkplätze im weiteren Projektverlauf nochmals mit den Betroffenen das Gespräch gesucht werden. Somit sei es allenfalls noch möglich, eine verbesserte Situation für das Gewerbe zu erzielen. Sollte das Projekt in einer Volksabstimmung abgelehnt werden, werde kein neues Projekt erarbeitet. Ein Sanierungsprojekt müsste an die Hand genommen werden, mit Kostenfolgen von bis zu CHF 50 Mio. Der Betrag wäre ebenfalls hoch, jedoch ohne Elemente, die der Aufwertung der Ortsdurchfahrt und der Sicherheit des Verkehrsteilnehmenden dienen. Auch ein Sanierungsprojekt würde gewisse Nachteile, die die Gegnerschaft im vorliegenden Projekt sieht, aufweisen. So gäbe es sogar weniger Parkplätze. Die Anzahl Fahrzeuge auf der Ortsdurchfahrt könne zwar mit den geplanten Arbeiten nicht reduziert werden, da es sich weiterhin um eine kantonale Hauptstrasse handle. Jedoch erfahre das Ortszentrum mit Gestaltungselementen wie Bäumen und Natursteinbelägen eine Attraktivitätssteigerung und es könne herausgestuhlt werden. Eine Alternative zum vorliegenden Projekt gibt es keine. Es handle sich um ein komplexes Projekt und die vielen, zum Teil im Konflikt miteinander stehenden Interessen könnten nicht alle berücksichtigt werden. Es seien, wo möglich, Kompromisse eingegangen worden, und der Dialog mit der IG etc. sei wiederholt gesucht worden. Wichtig sei es, den Nutzen insgesamt zu betrachten. Ein Rückfall-Projekt würde keinen Mehrwert bringen, wie ihn das vorliegende Projekt biete.

3. Antrag an den Landrat

Die Kommission beantragt dem Landrat mit 10:3 Stimmen ohne Enthaltungen, dem unveränderten Landratsbeschluss zuzustimmen.

26.06.2025 / ps

Bau- und Planungskommission

Thomas Eugster, Präsident

Beilage

- Landratsbeschluss (unveränderter Entwurf)

Landratsbeschluss

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

vom **Datum wird durch die LKA eingesetzt.**

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 durch die LKA eingesetzt.**

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: