



Bericht zum Mitwirkungsverfahren

Erneuerung Ortdurchfahrt Birsfelden

6. Juli 2023

Bericht Nr. 1032.149 - 603

Änderungsnachweis

Version	Datum	Status/Änderung/Bemerkung	Name
1.0	6.7.2023	Abgabedokument	Andreas Anetzeder

Verteiler dieser Version

Firma	Name	Anzahl/Form
TBA BL	Boris Kunze	Digital / pdf

Projektleitung und Sachbearbeitung

Name	E-Mail	Telefon
Andreas Anetzeder	andreas.anetzeder@rapp.ch	058 595 79 77

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	4
1 Ausgangslage	4
2 Bevölkerungsinformation / Auflage Mitwirkung	4
2.1 Ausgangslage und Randbedingungen	5
2.2 Ablauf der Mitwirkung - Sitzungen / Workshops	5
2.3 Workshops in Gruppen	5
2.4 Erster Workshop am 28.06.2017	5
2.5 Zweiter Workshop am 15.11.2017	5
2.6 Dritter Workshop am 01.11.2018	6
3 Rückmeldungen aus der Mitwirkung	6
3.1 Verlegung Knoten Muttenerstrasse	6
3.2 Verzicht auf Landerwerb	6
3.3 Umbau Haltestelle Salinenstrasse	7
3.4 Eigentrasse Tram / Fahrplanstabilität	7
3.5 Aufhebung Parkplätze im Zentrumsbereich	7
3.6 Durchgängige Verbesserung der Velosicherheit	8
3.7 Veloführung an den Tramhaltestellen	8
3.8 Verbesserung der Sicherheit im Bewegungsraum der Fussgänger / Schulwege	8
3.9 Linksabbieger Bärengasse	8
3.10 Einführung Tempo 30	9
3.11 Mehrzweckstreifen im Zentrumsbereich	9
3.12 Baumpflanzungen / Freiwerdende Flächen aufwerten	9
3.13 Lage und BehiG-Ausbau Haltestellen	9
3.14 Lärmschutz	9
3.15 Lage Treppe Lerchengarten	10
4 Fazit der Bewertung	10

Beilagenverzeichnis

- Beilage 1: Tabelle Mitwirkungsrückmeldungen

1. Einleitung

Die Hauptstrasse bzw. Rheinfelderstrasse in Birsfelden ist eine kantonale Hauptverkehrsstrasse, die mit bis zu 11'500 Fahrzeugen pro Tag belastet ist und zudem vom Tram der Linie Nr. 3 befahren wird. Sie bildet die Ortsdurchfahrt und grenzt im Westen an Basel-Stadt, im Osten an die Gemeinde Muttenz. Die Tramgleise der Linie 3 in Birsfelden müssen ab 2024 saniert werden. Im Hinblick auf die Sanierungsarbeiten und darauf, dass der Strassenraum nicht mehr den städtischen und verkehrstechnischen Anforderungen entspricht, wurde der Strassenzug betrieblich und gestalterisch überprüft. Die Ergebnisse wurden im Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) vom 19. Februar 2019 dokumentiert. Auf der Grundlage des BGK wurde ab Ende 2021 ein Vor- und Bauprojekt ausgearbeitet.

1 Ausgangslage

Die Nutzungsansprüche im Zentrum Birsfeldens sind vielschichtig; etliche Nutzergruppen und deren Bedürfnisse müssen in beschränktem Raum berücksichtigt werden. Gewisse Bedürfnisse standen jedoch in einem übergeordneten Interesse oder waren gesetzliche Vorgaben und wurden deshalb zu Rahmenbedingungen formuliert (vereinfachte Darstellung):

- BVB Gleisersatz ab 2024
- BehiG-Konformität
- ASTRA-Perimeter dürfen nicht tangiert werden
- Durchgehende Velostreifen (Umsetzung kantonale Veloroute)
- Abstimmung mit Drittprojekten
- Mitwirkungsmöglichkeiten
- Grossereignisse auf der Autobahn A2 werden nicht berücksichtigt
- Durchleitfunktion der Haupt-/Rheinfelderstrasse muss weiterhin gewährleistet bleiben
- Heutige Verkehrsbelastungen müssen auch in Zukunft gewährleistet werden
- Neuer ÖV-Korridor liegt ausserhalb des Betrachtungszeitraums

Um möglichst alle Nutzungsansprüche bei der Erarbeitung des BGK zu berücksichtigen, wurde eine Begleitgruppe ins Leben gerufen. Die Begleitgruppe des Mitwirkungsverfahrens setzte sich von Seiten Gemeinde aus der Bau- und Planungskommission, aus Anwohnern und Vertretern aus dem Gewerbe zusammen. Von Seiten Kanton wurden die beauftragten Planer sowie Personen des Tiefbauamts und weiteren kantonalen Amtsstellen in die Gruppe aufgenommen. Ebenso war die BVB vertreten.

2 Bevölkerungsinformation / Auflage Mitwirkung

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) wurden an einer Bevölkerungsinformation am 22. August 2019 vorgestellt.

Die Auflage des Projekts für die Mitwirkung fand zwischen dem 29. August 2019 und dem 30. September 2019 statt.

2.1 Ausgangslage und Randbedingungen

Für die Mitwirkung innerhalb des BGKs wurde eine Organisation geschaffen, welche verschiedene Aufgaben hatten.

- Kerngruppe: Plant und trifft Entscheide
- Korreferat: Bringt den fachlichen Blick von aussen und gibt Feedback
- Begleitgruppe:
 - o Gibt im Zuge eines Workshops Inputs und Ideen und bekundet ihre Interessen (1. Sitzung) – protokolliert.
 - o Gibt Rückmeldungen zu den vorgestellten Varianten (2. Sitzung)
 - o Gibt Feedback zu der ausgearbeiteten Bestvariante (3. Sitzung) – protokolliert.

2.2 Ablauf der Mitwirkung - Sitzungen / Workshops

Der Begleitgruppe wurde während dem Verfahren an den oben erwähnten drei Sitzungen in Form von Workshops aussagekräftige Zwischenstände vorgetragen, die dann kritisch reflektiert und in die weitere Projektbearbeitung aufgenommen wurden.

Ziel des ersten Workshops war es, die Inputs der Teilnehmenden zum aktuellen Zustand und zum Handlungsbedarf abzuholen. Anhand des bestehenden Strassen- und Verkehrsraums der Hauptstrasse und Rheinfelderstrasse konnten die Teilnehmenden ihre Anliegen einbringen:

- Was ist gut?
- Was ist schlecht?
- Anmerkungen und Ideen.

2.3 Workshops in Gruppen

Für die Workshops wurden 3 Gruppen gebildet, die dann in den Bestandsplänen Positives, Negatives sowie Hinweise vermerkten und diese kurz beschrieben.

2.4 Erster Workshop am 28.06.2017

- Die Teilnehmenden haben auf etliche Schwachstellen hingewiesen, aber auch Potenziale und Werte erkannt.
- Das Tram war ein Thema, das in verschiedenen Hinsichten erwähnt wurde (Führung, Haltestellen, Erschliessungswirkung).
- Der Fuss- und Veloverkehr wurde auch in unterschiedlichen Zusammenhängen hervorgehoben. Eine feinmaschige, durchgängige und sichere Infrastruktur scheint den Teilnehmenden wichtig.
- Es wurden aber auch Knotenthemen aufgeworfen. Dabei sind primär andere Knotenformen als heute (z.B. Kreisel) erwähnt worden, aber auch die heutige Ausgestaltung der Knoten wurde angesprochen.
- Weitere wichtige Themen waren Einmündungen, PKW-Parkierung im Zentrum und die Gestaltung der Gebäudevorzonen inkl. Begrünung

2.5 Zweiter Workshop am 15.11.2017

Im zweiten Workshop wurden der aus der Mitwirkung (erster Workshop) entstandene Variantenfächer diskutiert. Ziel aus dem Workshop war es, eine Bestvariante zu erarbeiten.

2.6 Dritter Workshop am 01.11.2018

Im dritten Workshop wurde die ausgearbeitete Bestvariante vorgestellt / diskutiert. Das Betriebs- und Gestaltungskonzept wurde abgeschlossen. Weitere Mitwirkungsmöglichkeiten über Bevölkerungsinformationen wurden aufgezeigt.

3 Rückmeldungen aus der Mitwirkung

Nach der Bevölkerungsinformation und im Zuge des Mitwirkungsverfahrens wurde die Bevölkerung aufgefordert, Anmerkungen und Wünsche zum BGK einzureichen. Das BGK wurde für 30Tage in der Gemeinde Birsfelden aufgelegt. Es gab von insgesamt 18 Personen, Verbänden, Verwaltungen etc. Rückmeldungen / Voten.

3.1 Verlegung Knoten Muttenerstrasse

Nennungen: 2

- Die Frage nach der Umsetzung an der bestehenden Kreuzung wird gestellt.
- Der Vershub der bestehenden Kreuzung weniger weit nach Osten wird angesprochen.

Umsetzung im Vor- und Bauprojekt:

Die Lage des neuen Knotens wurde im Zuge des Betriebs- und Gestaltungskonzepts aufgrund von Variantenstudium und Verkehrssimulationen iterativ festgelegt. Der heute 4-armige Knoten kann mit zwei dreiarmligen Knoten entflochten werden. Der Knoten Hardstrasse bleibt dabei ungeregelt, der Knoten Birseckstrasse bleibt LSA gesteuert, damit die Verkehrsströme geregelt und dosiert werden können. Eine spitzwinklige Einmündung kann – wie auch schon heute der bestehende ungünstige Winkel – zu gefährlichen Situationen führen, da Fahrzeugführer, die in die stumpfwinklige Birseckstrasse abbiegen, zu einer höheren Geschwindigkeit verleitet werden und der Knoten weniger übersichtlich ist im Vergleich zu einem anzustrebenden Einmündungswinkel von 100 gon. Die Planung begünstigt auch die Fahrbeziehungen für Ausnahmetransporte Typ I, welche heute über die Birseckstrasse abfliessen. Die Gemeinde Birsfelden plant bereits seit länger Zeit angrenzend zum Zentrum die neue Erschliessung an dem markanten Ort vor dem Theater Roxy. Aus Sicht der Gemeinde und dem Kanton ist die Entwicklung des Platzes ohne eine Durchschneidung der Fläche durch eine Kantonsstrasse sehr viel attraktiver. Es besteht seitens des Eigentümers der Grundstücke das Interesse an einer geschlossenen Bebauung über seine beiden Grundstücke.

Der Platzbedarf der Kreuzung in einer Lage weiter westlich, würde durch den ungünstigeren Winkel vermutlich höher ausfallen.

Die neue Lage des Knotens bringt also folgende Vorteile:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Versorgungsrouten
- Optimale Lage für die Umsetzung des QPs in Verbindung mit der Entwicklung in Birsfelden
- Minimierung Platzbedarf Verkehrsfläche, da der Knoten einen besseren Winkel erfährt

3.2 Verzicht auf Landerwerb

Nennungen: 5

- Es soll grundsätzlich auf massiven Landerwerb verzichtet werden.
- Namentlich wird auch immer wieder der Bereich rund um die Haltestelle Salinenstrasse genannt.
- Ein bestehendes Überbaurecht an der Unterführung Lerchengarten soll bestehen bleiben.

Umsetzung im Vor- und Bauprojekt:

Im Projekt wurde darauf geachtet, dass kein unnötiger Landerwerb notwendig wird. Das Überbaurecht am Lerchengarten kann bestehen bleiben. Die Lage der Haltestelle Salinenstrasse wurde im BGK überprüft und soll nicht verändert werden. An der Haltestelle Salinenstrasse wurde aus Projektsicht eine optimale Lösung

gefunden, um eine behindertengerechte Haltestelle zu realisieren und allen Verkehrsteilnehmern gerecht zu werden. Dazu werden Eingriffe an Grundstücken der Buchenstrasse, Ahornstrasse und der Salinenstrasse nötig. Diese Eingriffe bedingen Erstellungen neuer oder Anpassungen an bestehenden Stützkonstruktionen. Die Anpassungen werden in Absprache mit den Eigentümern vorgenommen und so gering als möglich gehalten.

3.3 Umbau Haltestelle Salinenstrasse

Nennungen: 14

- Der geplante Querschnitt der Haltestelle wird in Frage gestellt.
- Die Umsetzung der Haltestelle an einem anderen Ort wurde angesprochen.
- Die Art der Haltestelle soll überdacht werden.
- Die Situation an der Haltestelle soll verbessert werden.

Umsetzung im Vor- und Bauprojekt:

Im Bauprojekt sind an der Haltestelle Salinenstrasse mit einer Inselhaltestelle in Fahrtrichtung Basel und mit einer Kaphaltestelle in Fahrtrichtung Hard jeweils in Bezug auf die Verkehrssicherheit und den ungehinderten Verkehrsfluss optimale Lösungen für alle Verkehrsteilnehmer projektiert. Zudem ist die für den Ausnahmetransporte Typ I erforderliche Durchfahrtsbreite gewährleistet. Der Landerwerb ist zwar hoch, betrifft aber einen Böschungsbereich der Gärten an der Buchenstrasse, welcher durch die Eigentümer nur «schwer» bewirtschaftet werden kann. Es ist eine auskragende Stützmauer vorgesehen, so dass der ebene Gartenbereich gleich gross bleibt. Erste Gespräche haben schon stattgefunden und dabei wurden auch schon erste Gestaltungslösungen der Eigentümer präsentiert.

3.4 Eigentrasse Tram / Fahrplanstabilität

Nennungen: 4

- Das Tram soll ein durchgängiges Eigentrassee Fahrtrichtung Basel erhalten.
- Die Fahrplanstabilität des Trams soll gewährleistet werden.
- Ein Eigentrasse für Tram und Bus zwischen der Birsbrücke und Bären wird gefordert.

Umsetzung im Vor- und Bauprojekt:

Das Tram hat in Fahrtrichtung Basel ausser im Zentrum ein durchgängiges Eigentrassee. Der Verkehrsfluss im Zentrumsbereich wird so geregelt, dass der ÖV priorisiert wird. Das Tram durchfährt das Zentrum als Pulkführer.

3.5 Aufhebung Parkplätze im Zentrumsbereich

Nennungen: 4

- Die Parkplätze entlang der Hauptstrasse sollen zur Verbesserung der Velosicherheit nicht wieder erstellt werden (Dooring).

Umsetzung im Vor- und Bauprojekt:

Die Aufrechterhaltung der Parkplätze im Zentrum ist für das dort ansässige Gewerbe von enormer Bedeutung. Daher sind im Zentrumsbereich wieder entsprechende Parkplätze geplant. Die Abstände vom Strassenrand bis zum Beginn des Parkplatzes wird nach der Norm mit einem Abstand von 70 cm vorgesehen. Damit wird die Gefahr des «Doorings» deutlich minimiert.

3.6 Durchgängige Verbesserung der Velosicherheit

Nennungen: 8

- Der bestehende Lückenschluss an der Haltestelle Salinenstrasse soll geschlossen werden.
- Der Veloverkehr soll durchgängig verbessert und sicherer gemacht werden.

Umsetzung im Vor- und Bauprojekt:

Die Velosicherheit konnte in der Vor- und Bauprojektplanung durchgängig verbessert werden. Namentlich an der Haltestelle Salinenstrasse konnten erhebliche Verbesserungen vorgenommen und der Lückenschluss hergestellt werden.

3.7 Veloführung an den Tramhaltestellen

Nennungen: 1

- Die Veloführung an den Tramhaltestellen soll verbessert und sicherer gemacht werden. Speziell der Abstand zwischen Schiene und Haltekante.

Umsetzung im Vor- und Bauprojekt:

Die Haltestellen werden so ausgebildet, dass die Velos nicht mehr zwischen der Schiene und der Haltekante fahren müssen.

3.8 Verbesserung der Sicherheit im Bewegungsraum der Fussgänger / Schulwege

Nennungen: 5

- Der Bewegungsraum für Fussgänger soll verbessert werden, vor allem beim Queren der Strasse
- Die Schulwegsicherheit ist zu erhöhen, namentlich ist hier die LSA an der Warteckstrasse genannt.

Umsetzung im Vor- und Bauprojekt:

Die Querungen der Hauptstrasse im Zentrumsbereich werden neu mit drei Fussgängerüberwegen und zwei Querungshilfen geplant. Für alle Übergänge werden Fussgängerinseln als sichere Aufenthaltsfläche vorgesehen. Dies führt zu einer deutlichen Steigerung der Sicherheit im Bewegungsraum.

An der Lichtsignalanlage Warteckstrasse wird in Absprache mit den Fachstellen die Sicht auf die Lichtsignalanlage verbessert. Als flankierende Massnahme könnte in der Warteckstrasse bei Bedarf eine Beschilderung oder ein Blinklicht installiert werden.

3.9 Linksabbieger Bärengasse

Nennungen: 2

- Das Linksabbiegen in die Bärengasse ist zu gewährleisten.
- Die Ausfahrt aus der Bärengasse ist zu verbessern.

Umsetzung im Vor- und Bauprojekt:

Der Linksabbieger wurde im Projekt umgesetzt. Die Ausfahrt Bärengasse gewährleistet, abhängig vom Verkehr, ein zügiges Rechtsabbiegen.

3.10 Einführung Tempo 30

Nennungen: 15

- Generelle Forderung zur Einführung von Tempo 30 zur Verbesserung der Lebensqualität und der Sicherheit.

Die Gemeinde hat die Temporeduktion beim Kanton beantragt.

3.11 Mehrzweckstreifen im Zentrumsbereich

Nennungen: 1

- Der Mehrzweckstreifen soll überprüft und mit der Gemeinde besprochen werden.

Umsetzung im Vor- und Bauprojekt:

Der Mehrzweckstreifen wurde überprüft und mit der Gemeinde besprochen. Am Mehrzweckstreifen wird festgehalten.

3.12 Baumpflanzungen / Freiwerdende Flächen aufwerten

Nennungen: 4

- Es sollen Baumneupflanzungen und Grünflächen berücksichtigt werden.
- Freiwerdende Flächen sollen in die Ortsbildplanung einbezogen werden, namentlich ist hier der Platz vor dem Roxy genannt.

Umsetzung im Vor- und Bauprojekt:

Die Planung sieht erhebliche Neupflanzungen und den Erhalt von bestehenden Bäumen vor. Wo möglich, werden Grünflächen geschaffen.

Die Fläche vor dem Roxy wird im Zuge des Quartierplans «Am Eck» einbezogen.

3.13 Lage und BehiG-Ausbau Haltestellen

Nennungen: 3

- Es soll nur jede zweite Haltestelle einen BehiG-Ausbau erfahren.
- Die Umsetzung der Haltestelle Schulstrasse in Fahrtrichtung Hard soll überprüft werden.

Umsetzung im Vor- und Bauprojekt:

Durch das bestehende Bundesgesetz ist die BehiG-Umsetzung an jeder Haltestelle vorzunehmen. Daher wurde dies auch so geplant.

Die Haltestelle Schulstrasse Fahrtrichtung Hard dient als wichtige Aussteigerhaltestelle und kann nicht weggelassen werden.

3.14 Lärmschutz

Nennungen: 1

- Massnahmen zur Verbesserung des Lärmschutzes sind zu planen

Umsetzung im Vor- und Bauprojekt:

Mit dem Bauprojekt wurde ein Lärmgutachten erstellt, welches Massnahmen zur Lärmreduktion vorsieht.

3.15 Lage Treppe Lerchengarten

Nennung: 1

- Die Lage der Treppe beeinflusst die Nutzung des Restaurants

Umsetzung im Vor- und Bauprojekt:

Die Treppe wurde an einer anderen Stelle geplant und beeinflusst die Parzelle nicht mehr.

4 Fazit der Bewertung

Die Bestvariante berücksichtigt die einzelnen Interessensgruppen ausgewogen.

Mit der vorliegenden Gesamtlösung kann Birsfelden einer zeitgemässen und zweckmässigen Verkehrsinfrastruktur entgegensehen. Die Aufwertung der Ortsdurchfahrt entspricht den strategischen Ansätzen des Kantons wie z.B. dem kantonalen Richtplan. Die städtebaulichen Absichten und Potenziale werden im Konzept berücksichtigt bzw. aktiviert. Eine Abstimmung mit Drittprojekten, insbesondere der Zentrumsplanungen, hat stattgefunden. Alle Rahmenbedingungen können eingehalten und die Zielsetzungen erfüllt werden. Die einzelnen Interessensgruppen werden sehr ausgewogen berücksichtigt. Insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr können sogar wesentliche Verbesserungen erzielt werden, aber auch die Aufenthaltsqualität kann mit dem Konzept deutlich gesteigert werden. Ein stabiler ÖV-Betrieb kann mit einem übergeordneten Verkehrsmanagement und Priorisierungen an den Knoten ebenfalls gewährleistet werden. Die Auflagen des BehiG können eingehalten werden. Die Durchleitfunktion des Strassenzugs kann weiterhin im heutigen Rahmen gewährleistet bleiben. Für den MIV, insbesondere für den Binnenverkehr, können insgesamt verbesserte Bedingungen erreicht werden, was mittels Verkehrssimulation nachgewiesen werden konnte.

Rapp AG



Andreas Anetzeder
Leiter Verkehrsanlagen / Mitglied der
BL Infrastruktur



Yannick Zemp
Projektingenieur Verkehrsanlagen



Beilage 1: Tabelle zum Mitwirkungsverfahren

ID	Art	Gruppe	Datum	Korr.-Nr.	Name	Vorname	Adresse	PLZ	Ort	Eingabe	Konsolidierte Stellungnahme TBA	Fazit/Ergebnis	
1	1	Brief	Privat	16.09.2019	44933	Erbengemeinschaft Hummel	Andy Karl, Delia Doris, Karl	Muttenerstrasse 13	4127	Birsfelden	Ist die Treppe, welche einen grossen Teil von unserem Grundstück benutzen würde und für unser Restaurant ein grosser wirtschaftlicher Verlust darstellt wirklich notwendig? Könnte diese weggelassen werden?	Heute ist bereits eine Treppe vorhanden. Eine Aufhebung wäre ein Abbau des Angebots für den Fussverkehr. In der nächsten Projektphase bzw. mit der Konkretisierung des Entwicklungsgebiets vor dem Roxy kann allenfalls auch die Lage der Birseckstrasse noch etwas angepasst werden. Somit könnte die Treppe ggf. auch ausserhalb des Grundstücks 559 angeordnet werden.	Die Treppe wurde ausserhalb des Grundstücks 559 angeordnet/vorgesehen und somit der Eingabe entsprochen.
1	2	Brief	Privat	16.09.2019	44933	Erbengemeinschaft Hummel	Andy Karl, Delia Doris, Karl	Muttenerstrasse 13	4127	Birsfelden	Ist eine Optimierung der Einmündung der Muttenerstrasse nicht am bestehenden Knoten möglich?	Die Optimierung am bestehenden Knoten wurde als erstes geprüft. Es hat sich leider gezeigt, dass ein normgerechter Ausbau sehr platzintensiv und verkehrsorientiert ausfallen würde und dem Ortsbild abträglich wäre. Mit der Verschiebung der Muttenerstrasse kann dem entgegengewirkt werden und zudem ein grosses städtebauliches Potenzial generiert werden.	Mit der Umsetzung an der neuen Lage, können alle Randbedingungen umgesetzt werden.
1	3	Brief	Privat	16.09.2019	44933	Erbengemeinschaft Hummel	Andy Karl, Delia Doris, Karl	Muttenerstrasse 13	4127	Birsfelden	Was geschieht mit dem Überbauungsrecht zu lasten Parzelle Nr. 1669?	Das Überbauungsrecht ist in der weiteren Planung zu berücksichtigen oder wird entschädigt.	Die Parzelle 1669 wurde durch die Umlegung der Treppenanlage gleichgestellt. Wir haben also annähernd dieselbe Situation wie im Bestand.
1	4	Brief	Privat	16.09.2019	44933	Erbengemeinschaft Hummel	Andy Karl, Delia Doris, Karl	Muttenerstrasse 13	4127	Birsfelden	Wie wird mit der Abwertung unseres Grundstückes umgegangen, insbesondere bezüglich Feinstaub, Lärm und Sicherheit?	Wenn Landerwerb oder vorübergehende Beanspruchungen notwendig sein werden, werden die Grundeigentümer entsprechend den kantonalen Vorgaben entschädigt.	Wird in den Landerwerbgesprächen und den neuen Vereinbarungen entsprechend geregelt.
1	5	Brief	Privat	16.09.2019	44933	Erbengemeinschaft Hummel	Andy Karl, Delia Doris, Karl	Muttenerstrasse 13	4127	Birsfelden	Für die Realisierung der Unterführung wurde von unserer Parzelle bereits Land abgetreten. Es handelt sich um die heutige Parzelle Nr. 1669. Deshalb haben wir das Überbauungsrecht erhalten. Wie kann dies bei der neuen Strassenführung noch genutzt werden?	Das Überbauungsrecht ist in der weiteren Planung zu berücksichtigen. Wenn in der Gemeinde Birsfelden eine Übertragung des Nutzungsrecht besteht, kann dies entsprechend vorgekommen werden.	Die Parzelle 1669 wurde durch die Umlegung der Treppenanlage gleichgestellt. Wir haben also annähernd dieselbe Situation wie im Bestand.
2	1	Brief	Privat	17.09.2019	44932	Mäder	Fabrice	Buchenstrasse 2	4127	Birsfelden	Die Landenteignungen sind viel zu gross und teilweise auch nicht nötig	Es wurde bereits versucht, den Landerwerb so gering wie möglich zu halten. Mit den aktuellen Standards und Normen sowie den Auflagen des Behindertengleichstellungsgesetzes kann eine zusätzliche Landbeanspruchung allerdings nicht umgangen werden. In der nächsten Projektphase sollen die Möglichkeiten zur Reduktion des Landerwerbs nochmal geprüft werden.	Die Reduktion des Landerwerbs wurde untersucht. Mit einer Reduktion ist die Nutzung der angrenzenden Gärten eingeschränkter. Daher wurde bei der Planung darauf geachtet, dass für die Nutzung der Grundstücke so wenig als möglich entfällt. Dies wird mit Nutzungsrechten und Dienstbarkeiten geregelt.
2	2	Brief	Privat	17.09.2019	44932	Mäder	Fabrice	Buchenstrasse 2	4127	Birsfelden	Fussgängertreppe von der Muttenerstrasse an die Hauptstrasse: Kann die bestehende Treppe nicht beibehalten werden? Kann nicht an der gleichen Stelle, falls nötig eine Ersatztreppe erstellt werden?	Mit der aktuell geplanten Lage der Muttenerstrasse bzw. Birseckstrasse kann die bestehende Treppe nicht erhalten werden. Eine Aufhebung wäre ein Abbau des Angebots für den Fussverkehr. In der nächsten Projektphase bzw. mit der Konkretisierung des Entwicklungsgebiets vor dem Roxy kann allenfalls auch die Lage der Birseckstrasse noch etwas angepasst werden. Somit könnte die neue Lage der Treppe ggf. auch noch optimiert werden.	Die Lage der neuen Treppe wurde optimiert.
2	3	Brief	Privat	17.09.2019	44932	Mäder	Fabrice	Buchenstrasse 2	4127	Birsfelden	Alternativen zur geplanten Tramhaltestelle Salinenstrasse um die Landenteignungen zu minimieren Alternative 1: Aufhebung der Haltestelle Salinenstrasse Begründung: Durch die geplante Verschiebung der Haltestelle Schulstrasse wird die Distanz zwischen Schulstrasse-Salinenstrasse-Hardstrasse sehr gering. Da die Station Salinenstrasse sowieso eher schlecht genutzt wird, könnte auf diese Haltestelle verzichtet werden	Zu der Anzahl und Lage der Haltestellen wurde ein umfassendes Variantenstudium durchgeführt. Ein Verzicht auf die Haltestelle Salinenstrasse wurde geprüft, erwies sich allerdings als nachteilig (Abbau von heute bestehendem Angebot). Auch wurden leichte Verschiebungen der Haltestelle geprüft, welche aus etlichen Gründen wieder verworfen werden mussten.	Fazit/Ergebnis siehe Spalte konsolidierte Stellungnahme TBA
2	4	Brief	Privat	17.09.2019	44932	Mäder	Fabrice	Buchenstrasse 2	4127	Birsfelden	Alternativen zur geplanten Tramhaltestelle Salinenstrasse um die Landenteignungen zu minimieren Alternative 2: Kapphaltestelle Begründung: Auch würde eine Kapphaltestelle in beide Fahrrichtungen, mit besser geschaltetem Rotlicht als Heute, für eine geringere Verbreiterung der Strasse sorgen. Dadurch würde der Landerwerb reduziert werden.	Fahrtrichtung Basel ist eine Kapphaltestelle nicht möglich, weil das Tram ansonsten vom MIV-Rückstau betroffen wäre und die Fahrplanstabilität nicht aufrecht erhalten werden könnte. Richtung Hard ist bereits eine Kapphaltestelle geplant. Dort besteht das Problem des Rückstaus nicht.	Fazit/Ergebnis siehe Spalte konsolidierte Stellungnahme TBA
3	1	Brief	Privat	21.09.2019	44943	Hernandez-Schaub	Maja Francisco	Rheinfelderstrasse 26	4127	Birsfelden	Das Tiefbauamt wird ersucht, das Projekt dahingehend zu optimieren, dass parallel der Rheinfelderstrasse möglichst wenig Landerwerb nötig wird.	Mit den aktuellen Normen und Standards würde die Rheinfelderstrasse - selbst wenn der Querschnitt gleich bleiben würde wie heute - breiter werden. Grundsätzlich wurde jedoch versucht, den Landerwerb so gering wie möglich zu halten.	Trotz geplanten Mindestbreiten, ist eine Planung entlang der Rheinfelderstrasse nicht ohne Landerwerb möglich. Er ist aber auf ein Minimum beschränkt. Es gibt Parzellen, welche etwas belasteter sind. Namentlich auch die Parzelle der Fam. Hernandez-Schaub.


Beilage 1: Tabelle zum Mitwirkungsverfahren

ID	Art	Gruppe	Datum	Korr.-Nr.	Name	Vorname	Adresse	PLZ	Ort	Eingabe	Konsolidierte Stellungnahme TBA	Fazit/Ergebnis	
3	2	Brief	Privat	21.09.2019	44943	Hernandez-Schaub	Maja Francisco	Rheinfelderstrasse 26	4127	Birsfelden	Das Tiefbauamt wird ersucht, das Projekt dahingehend zu optimieren, dass insbesondere auf den Landerwerb für die Gewährleistung der Sichtweiten verzichtet werden kann. Es soll insbesondere auch geprüft werden ob dies mit einem Spiegel oder einer Temporeduktion auf der Rheinfelderstrasse erreicht werden kann.	Anpassungen an Grundstücken bzw. allfälliger Landerwerb zur Einhaltung der Sicht müssen in der nächsten Projektphase genauer geprüft werden. Eine Temporeduktion ist aktuell nicht möglich.	Für die Sichtweiten sind gemäss Stellungnahmen aus der Vernehmlassung Landerwerbe durchzuführen. Die aktuellsten Anträge der Gemeinde zur Temporeduktion auf 30 km/h sind noch nicht im Projekt eingeflossen.
4	1	Brief	Privat	25.09.2019	keine	Pfammatter	Bernhard	Buchenstrasse 8	4127	Birsfelden	Das Tiefbauamt wird darauf hingewiesen, dass der bestehende Zugang wie im Plan zum BGK erhalten bleiben muss.	Zugang auf Parzelle 1677 ist zu erhalten	Der Zugang auf die Parzelle wird durch eine neue Treppe sichergestellt.
4	2	Brief	Privat	25.09.2019	keine	Pfammatter	Bernhard	Buchenstrasse 8	4127	Birsfelden	Das Tiefbauamt wird ersucht, im weiteren Projektverlauf Lösungen aufzuzeigen, damit der Lärmschutz auch im Bereich des Personenzugangs zur Rheinfelderstrasse gewährleistet werden kann (z.B. mit einer Türe).	Der Lärmschutz wird im weiteren Projektverlauf berücksichtigt.	Im Vor- und Bauprojekt wurden Lärmberechnungen durchgeführt und die Ergebnisse wurden in der Planung berücksichtigt.
5	1	Brief	Verband	26.09.2019	keine	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Nordwestschweiz		c/o Stephan Appenzeller Höhenweg 13	4102	Binningen	Die IGÖV verlangt, dass das heutige Tram-Eigentrassee in Richtung Westen (stadteinwärts) auf der ganzen Länge beibehalten wird, um einen pünktlichen und sicheren Trambetrieb aufrecht erhalten zu können.	Die Tram hat heute schon kein normgerechtes Eigentrassee (zu schmal). Der vorgegebene zusätzliche Platzanspruch von Fussgänger*innen und Radfahrer*innen lässt ein normgerechtes Eigentrassee im Zentrum nicht zu. Von der Wendeschleife Hard bis zum Knoten Schulstrasse wird das Eigentrassee beibehalten (zwingend). Verkehrssimulationen haben gezeigt, dass im Zentrum auch Mischverkehr möglich ist, ohne das Tram negativ zu beeinflussen. Die Fahrplanstabilität ist gewährleistet (es ergibt sich insgesamt sogar eine Verbesserung gegenüber heute). Mit einer Mischverkehrslösung kann zudem die Attraktivität in den dadurch breit ausfallenden Seitenbereichen gestärkt werden, was letztendlich auch Menschen und potenzielle ÖV-Nutzer anzieht.	In Absprache mit der BVB wird im Zentrumsbereich auf ein Eigentrassee verzichtet.
5	2	Brief	Verband	26.09.2019	keine	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Nordwestschweiz		c/o Stephan Appenzeller Höhenweg 13	4102	Binningen	Um in Richtung Basel im Zentrum ein Eigentrassee für die Tram und in beide Richtungen einen Velostreifen gewährleisten zu können, verlangt die IGÖV die Aufhebung der Parkplätze auf einer Seite der Hauptstrasse. Im Rahmen der Zentrumsentwicklung Birsfelden sind unterirdische Besucher*innenparkplätze geplant, welche diese wenigen Parkplätze entlang der Strasse gut ersetzen können.	Die Gemeinde Birsfelden wünscht im Zentrum Parkplätze entlang der Hauptstrasse. Für das TBA gilt die Besitzstandswahrung. Das Aufheben von Parkplätzen ist immer noch eine sehr grosses Projektrisiko. Während der Bearbeitung hat sich durch das Echo der Begleitgruppe gezeigt, dass oberirdische Parkplätze im Zentrum essentiell für das ansässige Gewerbe sind.	Die Parkplätze entlang der Hauptstrasse werden, wenn immer möglich beibehalten. Die Lage und die Anzahl der Parkplätze ist in den laufenden Diskussionen noch nicht ganz abschliessend.
5	3	Brief	Verband	26.09.2019	keine	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Nordwestschweiz		c/o Stephan Appenzeller Höhenweg 13	4102	Binningen	Die IGÖV verlangt, dass zwischen Breite und Bären für Tram und Bus in Fahrtrichtung Osten (stadtauswärts) ein durchgehendes Eigentrassee für den ÖV realisiert wird. Dies ebenfalls um einen pünktlichen und sicheren Tram- und Busbetrieb sicherstellen zu können.	Es wird geprüft ob ein Eigentrassee zwischen Breite und Bären in Richtung Hard möglich ist. Dies erfordert einen Neubau der Brücke.	Zwischen Birsbrücke und Kreisel Rheinstrasse verkehrt das Tram auf einem Eigentrassee, welches durch einen Linksabbieger in die Bärengasse unterbrochen wird.
5	4	Brief	Verband	26.09.2019	keine	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Nordwestschweiz		c/o Stephan Appenzeller Höhenweg 13	4102	Binningen	Die IGÖV verlangt, dass die Bus- und Tramhaltestelle Breite als Kombihaltestelle in beide Richtungen am Standort der heutigen Tramhaltestelle zusammengelegt und entsprechend umgebaut werden. Dazu müssen mit dem Kanton Basel-Stadt Verhandlungen aufgenommen werden.	Die Haltestelle Breite ist Ausserhalb des Projektprimers im Kanton Basel-Stadt und wird somit nicht mitgeplant. Die Anregung wird aber bei den zuständigen Behörden des Kantons Basel-Stadt mitgeteilt.	Fazit/Ergebnis siehe Spalte konsolidierte Stellungnahme TBA
5	5	Brief	Verband	26.09.2019	keine	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Nordwestschweiz		c/o Stephan Appenzeller Höhenweg 13	4102	Binningen	Gemäss dem basellandschaftliche Gesetz für den öffentlichen Verkehr §1 ist der öffentliche Verkehr im Kanton Basel-Landschaft vorrangig zu behandeln. Die IGÖV ist der Ansicht, dass mit dem Vorliegenden Konzept diesem Aspekt zu wenig Rechnung getragen wird. Fussgänger und Velo beanspruchen mehr Platz, Parkplätze werden nicht reduziert und der MIV bleibt. Lediglich die Tram muss seinen bisher reservierten Platz neu mit dem MIV teilen (Gleichbehandlung Tram und MIV). Die IGÖV verlangt, dass das Projekt zugunsten von Tram und Bus diesbezüglich nachgebessert wird.	Weder die Tram noch der MIV haben heute ein normgerechtes Eigentrassee respektive normgerechte Fahrspur (beide sind zu schmal). Der vorgegebene zusätzliche Platzanspruch von Fussgänger*innen und Radfahrer*innen lässt weder ein normgerechtes Eigentrassee für die Tram noch eine Fahrspur für den MIV zu. Die öV-Nutzer*innen kommen insbesondere zu Fuss oder mit dem Velo zu den Haltestellen. Darum sind attraktive und Sicher Langsamverkehrswege eine direkte Bevorzugung des öVs. Verkehrsmodellierungen haben aufgezeigt, dass das vorgesehene Verkehrsregime keine Verschlechterung für den Trambetrieb bedeutet. So wird das Tram teilweise neu im Mischverkehr geführt, dafür wird an anderer Stelle (z.B. Rheinfelderstrasse Ri BS) ein normgerechtes; d.h. gegenüber heute breiteres 'echtes' Eigentrassee erstellt.	Fazit/Ergebnis siehe Spalte konsolidierte Stellungnahme TBA
5	6	Brief	Verband	26.09.2019	keine	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Nordwestschweiz		c/o Stephan Appenzeller Höhenweg 13	4102	Binningen	Die IGÖV verlangt, dass der Bau einer betriebliche Wendemöglichkeit für die Trams im Bereich der Breite geprüft und realisiert wird und hierzu mit dem Kanton Basel-Stadt Verhandlungen aufgenommen werden. Dies mit dem Ziel, für die KundInnen des öV auf dem Hauptabschnitt der Traminie 3 (Saint-Louis bis Breite) auch bei den regelmässigen Grosstaus mit totaler Verkehrsblockade in Birsfelden einen zuverlässigen Betrieb aufrechterhalten zu können. Ab Breite bis Birsfelden ist bei solchen Verkehrssituationen ein Bus-Ersatzbetrieb einzurichten (auch wenn dieser im Stau stecken bleiben wird und nur unzuverlässig verkehren kann).	Die Haltestelle Breite ist Ausserhalb des Projektprimers und wird somit nicht mit geplant. Die Anregung wird bei den zuständigen Behörden des Kantons Basel-Stadt angebracht.	Fazit/Ergebnis siehe Spalte konsolidierte Stellungnahme TBA
5	7	Brief	Verband	26.09.2019	keine	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Nordwestschweiz		c/o Stephan Appenzeller Höhenweg 13	4102	Binningen	Positiv werden von der IGÖV folgende Elemente beurteilt: Die durchgehenden Velostreifen, die beiden Kreisel Bären und Schulstrasse, die fussgängerfreundliche Gestaltung und die Anpassung der Haltestellen an das BehiG.		
5	8	Brief	Verband	26.09.2019	keine	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Nordwestschweiz		c/o Stephan Appenzeller Höhenweg 13	4102	Binningen	Die IGÖV verlangt, falls in Richtung Basel kein Eigentrassee gewährleistet werden kann, dass die Tram und der Bus zusätzlich priorisiert werden.	Tram und Bus werden grundsätzlich priorisiert gegenüber dem MIV / Veloverkehr	Fazit/Ergebnis siehe Spalte konsolidierte Stellungnahme TBA
6	1	Brief	Privat	26.09.2019	keine	Mäder	Ruth und Felix	Buchenstrasse 2	4127	Birsfelden	Die Tramhaltestelle "Salinenstrasse" ist heute beidseitig identisch. Ein Trottoir, eine Strasse und ein Tramgeleise auf der einen und dasselbe auf der anderen Seite. Die gesamte Breite inklusive Trottoirs misst - von uns nachgemessen - genau 15.30 m und hat nicht, wie in diversen Informationen zu lesen ist, eine Breite von bis zu 17 m.	Die Gesamtbreite variiert im Bereich der Haltestelle von 15.30m bis 17.5m	Fazit/Ergebnis siehe Spalte konsolidierte Stellungnahme TBA

Beilage 1: Tabelle zum Mitwirkungsverfahren

ID	Art	Gruppe	Datum	Korr.-Nr.	Name	Vorname	Adresse	PLZ	Ort	Eingabe	Konsolidierte Stellungnahme TBA	Fazit/Ergebnis	
6	2	Brief	Privat	26.09.2019	keine	Mäder	Ruth und Felix	Buchenstrasse 2	4127	Birsfelden	<p>Variante Auflösung oder Verschiebung der Tramhaltestelle Da bei der Präsentation die Auflösung und auch Verschiebung der Tramhaltestelle "Salinenstrasse,, um ca. 150 m in Richtung Dorf leider generell verworfen wurde, möchten wir auf diese doch sehr kostengünstige Variante nicht weiter eingehen. Wissenswert: Die Tramhaltestelle "Salinenstrasse" ist die von den vier bestehenden Haltestelle in Birsfelden, die mit Abstand am wenigsten frequentierteste. Tagsüber steigen durchschnittlich 0-5 Personen ein oder aus, Morgens und abends sind es aber nicht mehr als 3-5 Personen.</p>	Zu der Anzahl und Lage der Haltestellen wurde ein umfassendes Variantenstudium durchgeführt. Ein Verzicht auf die Haltestelle Salinenstrasse wurde geprüft, erwies sich allerdings als nachteilig (Abbau von heute bestehendem Angebot). Auch wurden leichte Verschiebungen der Haltestelle geprüft, welche aus etlichen Gründen wieder verworfen werden mussten.	Fazit/Ergebnis siehe Spalte konsolidierte Stellungnahme TBA
6	3	Brief	Privat	26.09.2019	keine	Mäder	Ruth und Felix	Buchenstrasse 2	4127	Birsfelden	<p>Variante EINS : Kapphaltestelle Wie bereits eingangs erwähnt, sind beide Strassenseiten zurzeit absolut identisch. Also warum plant man jetzt die beiden Strassenseiten völlig verschieden. Nur, weil es 2-3 Stunden Stau in Richtung Stadt hat?! Es ist nicht logisch, dass auf der Seite in Richtung Stadt eine Traminsel entstehen soll und in Richtung Hard plötzlich eine Erschliessungsgasse gebaut werden soll. Warum errichtet man nicht auf beiden Seiten eine sogenannte Kapphaltestelle.</p>	Fahrtrichtung Basel ist eine Kapphaltestelle nicht möglich, weil das Tram ansonsten vom MIV-Rückstau betroffen wäre und die Fahrplanstabilität nicht aufrecht erhalten werden könnte. Richtung Hard ist bereits eine Kapphaltestelle geplant. Dort besteht das Problem des Rückstaus nicht. Die Erschliessungsgasse ist nötig für die Zufahrt zu den anliegenden Gebäuden, da nicht über die Haltestelle (Kantenhöhe 27cm) gefahren werden kann. Zudem kann der bergwärts fahrende Veloverkehr via Erschliessungsgasse fahren.	Fazit/Ergebnis siehe Spalte konsolidierte Stellungnahme TBA
6	4	Brief	Privat	26.09.2019	keine	Mäder	Ruth und Felix	Buchenstrasse 2	4127	Birsfelden	 <p>links: Tramhaltestelle Riehenring/MusicalTheater in Basel (leider Velostreifen nicht gezeichnet) rechts: Velostreifen auf der Fahrbahn integriert (Zürcherstrasse in Basel)</p>		
6	5	Brief	Privat	26.09.2019	keine	Mäder	Ruth und Felix	Buchenstrasse 2	4127	Birsfelden	<p>In Richtung Stadt ist ein Velostreifen unerlässlich, in Richtung Hard könnte er in die Fahrbahn integriert sein.</p>	In Richtung Hard ist der Velostreifen genau so wichtig. Es handelt sich um eine kantonale Veloroute und zudem geht es Richtung Hard bergauf. Bei der Bergfahrt benötigen Velos mehr Platz (schwanken) und die Geschwindigkeitsdifferenzen zum MIV sind gross.	Fazit/Ergebnis siehe Spalte konsolidierte Stellungnahme TBA
6	6	Brief	Privat	26.09.2019	keine	Mäder	Ruth und Felix	Buchenstrasse 2	4127	Birsfelden	 <p>Hier die Meterzahlen (von Seite Hardhügel aus) 1.50 m Trottoir 1.50 m Velo-Spur 3.00 m Autofahrbahn 3.00 m Tramschiene Richtung Stadt 3.00 m Tramschiene Richtung Hard 3.00 m Autofahrbahn 1.50 m Velo-Spur 1.50 m Trottoir 18.00 m Gesamtbreite</p>	In Richtung Basel ist eine Kapphaltestelle/Lichtinsel nicht möglich. In der Abendspitzenstunde staut sich der Verkehr über die Haltestelle Salinenstrasse hinweg. Ein reibungsloser Trambetrieb kann nicht gewährleistet werden.	Fazit/Ergebnis siehe Spalte konsolidierte Stellungnahme TBA. Eine Lichtinsel kann nicht neben dem erhöhten Risiko für die Fahrgäste nicht reibungslos betrieben werden. Dies zeigt das Beispiel in Reinach, daher wird die Umsetzung der Lichtinsel nicht weiterverfolgt
6	7	Brief	Privat	26.09.2019	keine	Mäder	Ruth und Felix	Buchenstrasse 2	4127	Birsfelden	<p>Das Trottoir in der Rheinfelderstrasse ist im Gegensatz zur Hauptstrasse keine Flaniermeile. Die Fussgänger benutzen die Rheinfelderstrasse nur sehr bedingt. Wer zu Fuss ins Dorf geht, wählt im Normalfall vom Hardhügel aus die Kirchentreppe oder vom Quartier "Scheuerrain" die Pratteier- resp. Muttenzerstrasse aus, Darum ist eine Verbreiterung des Trottoirs nicht notwendig.</p>	Die Trottoirbreiten werden im Vorprojekt auf allfällige Optimierungsmöglichkeiten hin geprüft. Bei einer Erneuerung einer Anlage im städtischen Bereich sind wesentliche Gründe notwendig, um eine Trottoirbreite von 2m zu unterschreiten.	Während der Planung des Vorprojektes wurde aufseiten Kanton entschieden, dass mit einer Trottoirbreite von mindestens 2 m geplant werden soll, um die möglichen Begegnungsfälle abzudecken.
6	8	Brief	Privat	26.09.2019	keine	Mäder	Ruth und Felix	Buchenstrasse 2	4127	Birsfelden	<p>Eine separate Velospur Richtung Hard ist auch nicht unbedingt nötig, aber aus Sicherheitsgründen empfehlenswert.</p>	Es handelt sich um eine Kantonale Radroute. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens sind velostreifen in beide Richtungen erforderlich.	Fazit/Ergebnis siehe Spalte konsolidierte Stellungnahme TBA
6	9	Brief	Privat	26.09.2019	keine	Mäder	Ruth und Felix	Buchenstrasse 2	4127	Birsfelden	<p>Ein Argument ist, dass die Autos bei Einfahrt des Trams Richtung Stadt noch in der Haltestelle stehen. Wir haben nun festgestellt, dass die Rotphase erst kurz vor Einfahrt des Trams ausgelöst wird. Interessanterweise bleibt aber die Rotphase nach Abfahrt des Trams doch noch relativ lange bestehen. Wenn das umgekehrt wird, ist die Haltestelle bei Einfahrt des Trams "leer" und die Trambenutzer können ohne Probleme einsteigen.</p>	In Richtung Basel ist eine Kapphaltestelle nicht möglich. In der Abendspitzenstunde staut sich der Verkehr über die Haltestelle Salinenstrasse hinweg. Ein reibungsloser Trambetrieb kann nicht gewährleistet werden, weil vor der Haltestelle keine zusätzliche Lichtsignalanlage erstellt werden kann. Eine Lichtsignalanlage vor der Haltestelle würde dazu führen, dass sich der Verkehr in den ASTRA-Knoten (Erdnüsslikreise) zurückstauen würde. Dies wird vom Bund nicht akzeptiert.	Fazit/Ergebnis siehe Spalte konsolidierte Stellungnahme TBA
6	10	Brief	Privat	26.09.2019	keine	Mäder	Ruth und Felix	Buchenstrasse 2	4127	Birsfelden	<p>Variante ZWEI Da das Durchfahren bei einer Kapphaltestelle mit dem Höhenunterschied anscheinend ein Problem sein kann, gibt es noch eine ganz andere Variante.</p>	Info	

Beilage 1: Tabelle zum Mitwirkungsverfahren

ID	Art	Gruppe	Datum	Korr.-Nr.	Name	Vorname	Adresse	PLZ	Ort	Eingabe	Konsolidierte Stellungnahme TBA	Fazit/Ergebnis	
6	11	Brief	Privat	26.09.2019	keine	Mäder	Ruth und Felix	Buchenstrasse 2	4127	Birsfelden	 <p>Hier zuerst die Spuren (beginnend Seite Hardhügel) 1.50 m Trottoir 1.50 m Velospur (separat) 3.00 m Tramschiene Richtung Stadt 3.00 m Autofahrbahn 1.00 m Sicherheitsstreifen 3.00 m Tramschiene, Autofahrbahn 1.50 m Velostreifen 1.50 m Trottoir 17.00 m Gesamtbreite</p>	Der Wartebereich bei der Tramhaltestelle darf nicht auf eine Breite von 1.5m reduziert werden.	Fazit/Ergebnis siehe Spalte konsolidierte Stellungnahme TBA
6	12	Brief	Privat	26.09.2019	keine	Mäder	Ruth und Felix	Buchenstrasse 2	4127	Birsfelden	<p>Die Autofahrspur Richtung Stadt befindet sich zwischen den beiden Tramspuren. Vorteile: Das Tram Richtung Stadt kann ohne Rotlicht die Wendeschleife verlassen, da die Autos die Spur schon vorher gewechselt haben. Das Tram fährt durch ganz Birsfelden entlang des Trottoirs resp. Velospur. Einfahrt Tramhaltestelle Salinenstrasse kann, muss aber nicht mit Rotlicht geschaltet werden, da ja ein Fussgängerstreifen angebracht ist. Der Spurwechsel der Autos auf die Tramschiene erfolgt dann erst vor dem Kreisel Schulstrasse. Hier kann auch das Dosierungssystem für die Hauptstrasse wirksam werden. Das Tram Richtung Hard benützt nach dem Kreisel Schulstrasse die Autospur bis zur Endstation "Hard". Linksabbiegen aus der Hard- und Buchenstrasse ist so auch möglich. Nachteil: Ein Linksabbiegen in die neue Mutterzerstrasse entfällt. Kann via Schulstrasse-Kreisel und vor allem für Fahrten Richtung St. Jakob/Lehenmatt/Dreispietz via Autobahn erfolgen. Diese Sanierung sollte dann abgeschlossen sein.</p>	Abbiegende Autos (Zufahrt zu Grundstücken) erfolgen somit immer über das Tramtrasse, was auch zu Konflikten führen kann. Am Knoten Birseckstrasse wäre das Linksabbiegen für Velos nicht geregelt. Es bräuchte am Knoten Birseckstrasse/Rhienfelderstrasse eine Abbiegespur nach links. Somit müsste vor diesem Knoten ein Spurtausch zwischen der Tram und dem MIV erfolgen und der Stauraum müsste weiter verkürzt werden.	Fazit/Ergebnis siehe Spalte konsolidierte Stellungnahme TBA
6	13	Brief	Privat	26.09.2019	keine	Mäder	Ruth und Felix	Buchenstrasse 2	4127	Birsfelden	<p>Fazit: Die geplante Breite von 21 m ist einfach überdimensioniert. 18 m sind das absolute Maximum Es kann auch mit 17 oder sogar 16 m eine leistungsfähige und sichere Strasse entstehen.</p>	<p>Die Haltestelle hat heute auf allen Ebenen Defizite. Alleine die nötigen Anpassungen an das Behindertengleichstellungsgesetz hat einen wesentlichen zusätzlichen Platzbedarf zur Folge. Zusammen mit den weiteren Anforderungen, ergibt sich eine gegenüber heute bedeutend vergrösserte Haltestellenanlage, die bedauerlicherweise entsprechend Landerwerb erfordert. Andere Lösungen, die aufgezeichnet wurden, brachten insgesamt schlechtere Ergebnisse. Die Haltestelle Salinenstrasse wird im Vorprojekt weiter entwickelt unter Berücksichtigung der Forderung nach reduziertem Landerwerb. Grosse Reduktionen sind aber kaum zu erwarten.</p>	Die Haltestelle wird weitestgehend aus dem BGK übernommen und lediglich auf der Nordseite zwischen der Buchenstrasse und der Ahornstrasse eine Stützmauer mit Kragplatte vorgesehen, die über das Trottoir und die Parzellengrenze hinaus ragt und so den Landerwerb minimiert.
6	14	Brief	Privat	26.09.2019	keine	Mäder	Ruth und Felix	Buchenstrasse 2	4127	Birsfelden	<p>Natürlich ist es in erster Linie ein Anliegen von uns und unseren Nachbarn nicht allzu viel Land und damit auch ein grosses Stück Natur zu verlieren. Obschon das ja sogar noch von finanziellem Interesse sein könnte. Uns liegt es in erster Linie daran, dass die Rheinfelderstrasse nicht zubetoniert wird und noch unattraktiver daher kommt. Denn wenn einmal etwas exorbitant vergrössert ist, wird es nicht so schnell wieder zurückgebaut. Die Strasse zwischen Frenkendorf und Liestal ist ein klassisches Beispiel.</p>	Es wird nicht grundsätzlich ein Ausbau angestrebt und Landerwerb ist keinesfalls im Interesse des Kantons bzw. der Gemeinde. Mit den heutigen (höheren) Anforderungen lässt sich dies aber leider nicht immer vermeiden. In Ihrem Fall ist unerfreulicherweise ein erheblicher Landerwerb nötig. In der nächsten Projektphase (wo auch die Gestaltung im Fokus steht) soll aufgezeigt werden, wie eine für alle Seiten tragbare und zufriedenstellende Lösung gefunden werden kann.	In den Landerwerbgesprächen wurden mögliche künftige Nutzungen der Gärten schon diskutiert. Es wurde auch schon versucht verträgliche Lösungen aufzukizzieren.
6	15	Brief	Privat	26.09.2019	keine	Mäder	Ruth und Felix	Buchenstrasse 2	4127	Birsfelden	<p>Denn irgendwann wird der Rheintunnel gebaut sein und dann ist es in Birsfelden plötzlich eine völlig andere Situation. Aber dann hat der Kanton schon ein paar Millionen zu viel ausgegeben.</p>	Der vorgesehene Bau des Rheintunnels wurde soweit berücksichtigt, dass die Ortsdurchfahrt mit und ohne Rheintunnel funktioniert. Die Inbetriebnahme des Rheintunnel ist nach 2035 vorgesehen. Somit muss die Ortsdurchfahrt auch mehr als 10 Jahre mit dem heutigen Verkehrsaufkommen funktionieren. Der Rheintunnel wird gemäss internen Abschätzungen in Birsfelden nicht zu einer Reduktion des Verkehrs führen. Der DTV hat sich in den letzten Jahren kaum verändert / erhöht - d.h. gegenüber dem Zustand als die Osttangente noch kaum überlastet war. An einzelnen Tagen mit Überlast werden die Spitzenbelastungen abnehmen; mit dem Rheintunnel wird es in Birsfelden aber nicht plötzlich eine völlig andere Situation sein.	Fazit/Ergebnis siehe Spalte konsolidierte Stellungnahme TBA
7	1	Brief	Privat	28.09.2019	44953	Zuber Längin	Marc Stefanie	Bärengasse 14	4127	Birsfelden	<p>Gemäss aktuellen Plänen ist es nicht mehr möglich vom Dorfzentrum Birsfelden kommend, Fahrtrichtung Breite, nach der Tramhaltestellen Bären links abzubiegen. Ohne diese Möglichkeit wäre die nächste Möglichkeit eines „U-Turns“ erst nach der Kreuzung in der Breite möglich. Dies widerspricht dem Konzept dass der Verkehr besser abfließen kann und erzeugt unnötigen weiteren Verkehr (via Breite). Einerseits wird diese Möglichkeit zwingend für die Einfahrt in die Bärengasse benötigt, andererseits wäre die Ausfahrt vom Hotel Alpha Richtung Hardwald nicht mehr möglich.</p>	Es ist richtig, dass das Linkseinbiegen in die Bärengasse noch zu wenig berücksichtigt wurde. In der nächsten Projektphase wird dem Rechnung getragen.	Der Linksabbieger in die Bärengasse wird gewährleistet.
7	2	Brief	Privat	28.09.2019	44953	Zuber Längin	Marc Stefanie	Bärengasse 14	4127	Birsfelden	<p>Bereits heute ist es beim Berufsverkehr praktisch nicht möglich, von der Bärengasse aus Richtung Breite zu fahren (rechts abbiegen und danach auf die linke Spur). Mit dem Kreisel befürchten wir, dass es insgesamt noch schwieriger wird überhaupt aus der Bärengasse zu kommen, da keine Rotphasen im Hauptverkehrsfluss mehr das Einbiegen ermöglichen. Besser - auch aus verkehrstechnischer Sicht - wäre die Platzierung der Ampel ca. 30 Meter vor der Einfahrt Bärengasse (Also das Verschieben der Ampel Richtung Breite, in Kombination mit einem „Warteraum“, z.B. weisse Linie, damit der Verkehr aus der Bärengasse abfließen kann.</p>	Das Linksabbiegen aus der Bärengasse sollte sich durch die neue Situation verbessern oder zumindest nicht verschlechtern. Der Stauraum von Basel in Richtung Birsfelden kann nicht weiter reduziert werden, weil sonst die Gefahr besteht, dass sich der Verkehr in den Breitenknoten (ASTRA) zurückstaut. Verbesserungen der Erschliessung Bärengasse und Hotel Alpha werden im Vorprojekt geprüft.	Es wurden verschiedene Lösungen auch für das Linkseinbiegen von der Bärengasse in die Hauptstrasse untersucht, jedoch mit keinem zufriedenstellenden Ergebnis. Da der Umweg über den geplanten Kreisel Rheinstrasse auch relativ kurz und damit zumutbar ist, wird der Eingabe nicht entsprochen/nachgekommen.

Beilage 1: Tabelle zum Mitwirkungsverfahren

ID	Art	Gruppe	Datum	Korr.-Nr.	Name	Vorname	Adresse	PLZ	Ort	Eingabe	Konsolidierte Stellungnahme TBA	Fazit/Ergebnis	
8	1	Brief	Privat	17.09.2019	keine	Nussbaumer	Thomas	Birseckstrasse 47a	4127	Birsfelden	<p>Der Hauptstrassenbereich zwischen dem Kreisel Bären und dem Kreiselschulstrasse muss mit einer Tempobegrenzung vom 30 Km ausgestattet werden.</p> <p>Dieser Bereich durchquert das Zentrum von Birsfelden mit Einkaufsmöglichkeiten und Boulevardnutzung auf beiden Strassenseiten. Die geplante Zentrumsüberbauung wird die Personenfrequenz in diesem Bereich weiter erhöhen was schlussendlich alles zur angestrebten Belebung des Zentrums führen wird. Umso wichtiger sind deshalb sichere Strassenquerungen und die Erhöhung des Sicherheitsgefühls für Fussgänger und Velofahrer in diesem Streckenabschnitt, dies alles kann erreicht werden durch die Einführung einer Tempo 30 Zone. Als verwandtes Beispiel kann hier die Güterstrasse im Gundeldingerquartier in Basel dienen.</p>	<p>Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kann auf begründeten Antrag der Gemeinde auf Grundlage von diesem Projekt durch die entsprechenden Stellen geprüft werden. Das Projekt wird im Grundsatz aber so ausgearbeitet, dass es auch mit der generellen Höchstgeschwindigkeit 50 funktioniert.</p>	<p>Anträge der Gemeinde auf eine Temporeduktion 30 km/h sind eingereicht. Das Projekt ist im Moment mit einer Geschwindigkeit von 50km/h signalisiert und mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h geplant.</p>
9	1	Mail	TU	12.08.2019	keine	AAGL		Industriestrasse 13	4410	Liestal	<p>Wie werden die Nachtbusse bei den Tramhaltestellen berücksichtigt?</p>	<p>Die Haltepunkte der Nachtbusse werden im Vorprojekt in Rücksprache mit der AAGL entwickelt.</p>	<p>Die AAGL, Marc Gränicher, hat am 21.07.2021 auf Anfrage per E-Mail schriftlich mitgeteilt, dass ab dem Fahrplanwechsel 2022/2023 der Nachtbus N28 nicht mehr betrieben wird. Der BVB wurde dies noch am 21.07.2021 ebenfalls per E-Mail mitgeteilt und angefragt, ob seitens BVB ein allfälliger Ersatz geplant ist. Auch die BVB betreibt auf dieser Strecke keine Nachtbusse.</p>
10	1	Mail	Gemeinde	18.09.2019	keine	Gemeindeverwaltung		Hardstrasse 21	4127	Birsfelden	<p>Die Einführung des Mehrzweckstreifens im Zentrum soll nochmals überprüft, die Vor- und Nachteile zusammengestellt und mit den Vertretern der Gemeinde besprochen werden.</p>	<p>Die Vorteile des Mehrzweckstreifens liegen auf der Hand: -Abbiegehilfe für Velos -Querungshilfe für Fussgänger -Einfache Integration von Fussgängerschutzinseln -Reduktion der Trennwirkung -Beitrag zu einem optimalen Verhältnis Fahrbahn-Seitenbereiche -Gestaltung und Akzentuierung des Zentrumsabschnitts</p> <p>Der Mehrzweckstreifen kann bei Bedarf mit der Gemeinde nochmal besprochen und im Vorlauf zum Vorprojekt überprüft werden.</p>	<p>Es wurde in Abstimmung mit der Gemeinde entschieden, den Mehrzweckstreifen aufgrund seiner Vorteile (siehe auch Spalte Konsolidierte Stellungnahme) weiterhin beizubehalten.</p>
10	2	Mail	Gemeinde	18.09.2019	keine	Gemeindeverwaltung		Hardstrasse 21	4127	Birsfelden	<p>Die Lage der Fussgängerstreifen bei den Kreiseln soll nochmals geprüft werden.</p>	<p>Wird überprüft im Vorlauf zum Vorprojekt</p>	<p>Die Lage und die Anzahl der Fussgängerstreifen wurden mit den Fachstellen abgeglichen. Die Gemeinde möchte einen weiteren Fussgängerüberweg westlich des Kreisels Schuisstrasse. Dies wird im Moment noch geprüft.</p>
11	1	Mail	Privat		keine	Wagner	Claudia	Rheinfelderstrasse 30	4127	Birsfelden	<p>Viele Bäume und Sträucher müssen dem grauen Asphalt weichen. Diese vermögen heute noch die Luft zu filtern und die Strasse zum Wohnraum auf Abstand zu halten. Das ist Lebensqualität!</p>	<p>Aufgrund der verkehrstechnischen Komplexität des Projekts wurde entschieden, Gestaltungs- und Begrünungsfragen auf das Vorprojekt zu vertagen. Ein Bepflanzungskonzept wird im Vorprojekt mit der Gemeinde zusammen entwickelt werden.</p>	<p>Im Projekt wurde so viele Bäume als möglich geplant. Es ist eine Baumallee vorgesehen.</p>
11	2	Mail	Privat		keine	Wagner	Claudia	Rheinfelderstrasse 30	4127	Birsfelden	<p>Wird etwas gegen den Stau unternommen?</p>	<p>Die Verkehrsmenge, die durch die Ortszentrum durchfährt wird, sich auch mit dem Projekt nicht markant verändern. Mit entsprechender Steuerung der Lichtsignalanlagen soll aber erreicht werden, dass bei Stausituationen die Staubildung nicht mehr im Ortszentrum sondern ausserhalb erfolgt.</p>	<p>Fazit/Ergebnis siehe Spalte konsolidierte Stellungnahme TBA</p>
11	3	Mail	Privat		keine	Wagner	Claudia	Rheinfelderstrasse 30	4127	Birsfelden	<p>Das Trottoir auf der Nordseite der Rheinfelderstrasse wird, ausser bei den Tramhaltestellen Salinenstrasse und Hard, wenig genutzt. Deshalb kann die Trottoirbreite reduziert werden. Die Breite des Velostreifens soll beibehalten werden.</p>	<p>Wird überprüft und falls möglich im Vorprojekt optimiert. Eine Trottoirbreite unter 2m in städtischen Verhältnissen ist aber grundsätzlich zu vermeiden und muss insbesondere bei erneuerten Anlagen stichhaltig begründet sein.</p>	<p>Es wurde beschlossen, dass mit einer Trottoirbreite von mindestens 2 m geplant werden soll.</p>

Beilage 1: Tabelle zum Mitwirkungsverfahren

ID	Art	Gruppe	Datum	Korr.-Nr.	Name	Vorname	Adresse	PLZ	Ort	Eingabe	Konsolidierte Stellungnahme TBA	Fazit/Ergebnis
11	4	Mail			Privat					Das Trottoir auf der Südseite der Rheinfelderstrasse wird von Fussgängern rege genutzt und sollte in der bestehende Breite beibehalten werden. Der im Projekt vorgesehene Velostreifen ist in beide Richtungen notwendig.	Das südseitige Trottoir wird zwar verschoben, doch die Breite von 2m soll aufrecht erhalten werden.	Es wurde beschlossen, dass mit einer Trottoirbreite von mindestens 2 m geplant werden soll.
11	4	Mail			Privat					Die Haltestelle Salinenstrasse soll keinesfalls aufgehoben werden. Die heutige Situation an der Haltestelle Salinenstrasse muss verbessert werden. Bemängelt wird insbesondere, dass ohne Insel respektive Perron direkt von der Strasse in die Tram ein- und auf die Strasse ausgestiegen werden muss. Um das BehiG zu gewährleisten, soll möglichst kein Landerwerb nötig werden. Aus diesem Grund soll auf eine Begradigung der Haltekannte verzichtet werden. Die Tramstation Salinenstrasse soll am heutigen Standort nur soweit gemäss BehiG (niveaugleicher Einstieg) ausgebaut werden, als dies ohne Landerwerb in der Kurve möglich ist.	Soll die Haltestelle nach BehiG ausgestaltet werden, muss die Haltestelle begradigt werden. Sie darf nicht in der Kurve liegen. Dies ist allerdings nicht der einzige Grund für den Landerwerb, der in diesem Bereich notwendig wird. Im Vorprojekt kann evtl. noch auf leichte Optimierungen erreicht werden.	Die Haltestelle wird weitestgehend vom BGK übernommen und lediglich auf der Nordseite zwischen der Buchenstrasse und der Ahornstrasse eine Stützmauer mit Kragplatte vorgesehen, die über das Trottoir und die Parzellengrenze hinaus ragt und so den Landeingriff minimiert.
11	5	Mail			Privat					Insbesondere Personen mit Kinderwagen, leichter Gehbehinderung, ältere Personen, etc... sind vielfach in der Lage zwischen Haltekannte und Tram auch ein grösseres Spaltmass als zulässig zu bewältigen. Für Personen, die für den autonomen Zustieg zum Tram auf die Einhaltung der gesetzlichen Spaltmasse angewiesen sind, würden die Haltestelle Hard und Schulstrasse zur Verfügung stehen. Es soll nur jede zweite Haltestelle ausgebaut werden müssen.	Der Kanton sowie die Gemeinden müssen die gesetzlichen Vorgaben des BehiG einhalten. Deshalb können sich der Kanton oder die Gemeinde selber keine Erleichterungen betreffend BehiG aussprechen ohne Gefahr von Klagen Betroffener zu riskieren. Die gesetzlichen Vorgaben für den Schienenverkehr sind eindeutig - es muss jede Haltestelle BehiG-tauglich sein (Bei Bushaltestellen sind gut begründet eher Ausnahmen möglich).	Fazit/Ergebnis siehe Spalte konsolidierte Stellungnahme TBA
11	6	Mail			Privat					Falls keine Lösung ohne Landerwerb am bestehenden Ort gefunden wird, kann die Haltestelle auch verschoben werden, z.B. vis-à-vis Migroltankstelle.	Die Verschiebung der Haltestelle wurde im Rahmen des BGKs eingehend geprüft. Es konnte kein besserer Standort gefunden werden	Fazit/Ergebnis siehe Spalte konsolidierte Stellungnahme TBA

Beilage 1: Tabelle zum Mitwirkungsverfahren

ID	Art	Gruppe	Datum	Korr.-Nr.	Name	Vorname	Adresse	PLZ	Ort	Eingabe	Konsolidierte Stellungnahme TBA	Fazit/Ergebnis
11	7 Mail	Privat		keine	Wagner	Claudia	Rheinfelderstrasse 30	4127	Birsfelden	Und ich hätte gerne eine 30er Zone. Komplet durch Birsfelden. Dann wird es ein wenig ruhiger.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kann auf begründeten Antrag der Gemeinde auf Grundlage von diesem Projekt durch die entsprechenden Stellen geprüft werden. Das Projekt wird im Grundsatz aber so ausgearbeitet, dass es auch mit der generellen Höchstgeschwindigkeit 50 funktioniert.	Anträge der Gemeinde auf eine Temporeduktion 30 km/h sind eingereicht. Das Projekt ist im Moment mit einer Geschwindigkeit von 50km/h signalisiert und mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h geplant.
12	1 Mail	Verband	27.09.2019	keine	Geschäftsstelle Pro Velo beider Basel		Dornacherstrasse 101	4053	Basel	<p>1. Tempo 30 dient allen Wir möchten daher dringend anregen, die vorliegende Planung durch die Einführung von Tempo 30 zu ergänzen.</p> <p>Begründung: Tempo 30 unterstützt die vorliegende Planung und gewährleistet insbesondere die Erreichung folgender von Ihnen gesetzter Ziele: - Nutzergruppen und deren Bedürfnisse müssen in beschränktem Raum berücksichtigt werden - Durchleitfunktion der Haupt-/Rheinfelderstrasse muss weiterhin gewährleistet bleiben - Heutige Verkehrsbelastungen müssen auch in Zukunft gewährleistet werden - Hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden - Hohe Zuverlässigkeit der Abwicklung des Ziel-/Quellverkehrs - Hohe Attraktivität für Fuss- und Radverkehr - Hohe Aufenthaltsqualität im Strassenraum</p> <p>Gerade bezüglich Aufenthaltsqualität an dieser wichtigsten Strasse Birsfeldens bringt Tempo 30 markante Verbesserungen1 bezüglich: - Lärm - Abgase (inkl. CO2) - Flächiges Queren - Umsatzzahlen des Detailhandels - Raschere Zielerreichung auch für MIV - Unfallzahlen - Unfallschwere</p> <p>Tempo 30 führt nicht in erster Linie zu langsamerem, sondern zu ruhigerem, stetigerem Verkehr. Eine unerwünschte Umlenkung in Quartierstrassen ist wegen der direkteren Streckenführung der Hauptstrasse nicht zu befürchten, resp. wäre mit einfachen Mitteln zu verhindern. Die von Ihnen vorgesehenen Velomassnahmen werden durch die Einführung von Tempo 30 nicht in Frage gestellt, sondern unterstützt.</p>	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kann auf begründeten Antrag der Gemeinde auf Grundlage von diesem Projekt durch die entsprechenden Stellen geprüft werden. Das Projekt wird im Grundsatz aber so ausgearbeitet, dass es auch mit der generellen Höchstgeschwindigkeit 50 funktioniert.	Anträge der Gemeinde auf eine Temporeduktion 30 km/h sind eingereicht. Das Projekt ist im Moment mit einer Geschwindigkeit von 50km/h signalisiert und mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h geplant.
12	2 Mail	Verband	27.09.2019	keine	Pro Velo		Dornacherstrasse 101	4053	Basel	<p>2. Lücken in der Veloinfrastruktur schliessen Die Rahmenbedingung "durchgehende Velostreifen" begrüßen wir sehr: Richtung Hard bestehen aber leider vor und nach der Tramstation Salinenstrasse noch kurze Lücken. Auch sind dort weder die sichere Auffahrt auf das Trottoir noch die sichere Rückfahrt auf die Strasse befriedigend ausgearbeitet. Bei der Auffahrt müsste das Auto-Parkierfeld entweder gestrichen oder deutlich eingekürzt werden, damit Velos nicht erst im Verschwenkungsbereich der Tramschienen auf das Trottoir gelangen können. Nach der Tramstation müsste die Rückführung auf die Fahrbahn im Schutz des Trottoirs erfolgen können.</p>	Wird im Vorprojekt soweit möglich berücksichtigt und das Projekt entsprechend angepasst.	Die Veloführung wurde im Vor- und Bauprojekt optimiert und eine sicher Führung gewährleistet.
12	3 Mail	Verband	27.09.2019	keine	Pro Velo		Dornacherstrasse 101	4053	Basel	<p>3. Kreisel Kreisel sind zwar praktisch, aber für den Veloverkehr wegen Vortrittsmissachtung durch Autofahrende auch heikel. Eine allgemeine Geschwindigkeitsreduktion mittels Tempo 30 wäre auch für die Sicherheit und das Sicherheitsgefühl in Kreiseln positiv. Beim dreistelligen Kreisel Rheinstrasse ist zudem Richtung Osten ein Velobypass zu prüfen.</p>	T30 hat auf Kreisel kaum Auswirkungen, da Kreiselgeschwindigkeiten gering sind. Ein Velobypass kann in der nächsten Projektphase geprüft werden.	Anträge der Gemeinde auf eine Temporeduktion 30 km/h sind eingereicht. Das Projekt ist im Moment mit einer Geschwindigkeit von 50km/h signalisiert und mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h geplant. Die Velos werden aus dem Kreisel sicher Richtung Velozeitsinsel geführt.
12	4 Mail	Verband	27.09.2019	keine	Pro Velo		Dornacherstrasse 101	4053	Basel	<p>4. Erschwerte Verbindungen - Die Zufahrt von Osten zum Birssteg(weg) und die Ausfahrt nach Westen aus dem Birsstegweg sind suboptimal und bedürfen einer Überarbeitung/Klärung.</p>	Je nach Beziehung kann das Queren der Tramgleise nicht umgangen werden. Im Vorprojekt kann die Situation nochmals vertieft betrachtet werden.	Die Fahrbeziehungen wurden im Bauprojekt mit der Polizei und den Fachplanern besprochen und optimiert. Eine Ausfahrt in Richtung Westen ist aufgrund der Haltestelle und des Fussgängerstreifens nicht möglich (Ausfahrt Richtung Westen ist heute auch nicht zulässig). Mit den Wendemöglichkeiten am nahe gelegenen Kreisel Schulstrasse ist das Abbiegen nach Westen aber möglich.
12	5 Mail	Verband	27.09.2019	keine	Pro Velo		Dornacherstrasse 101	4053	Basel	<p>4. Erschwerte Verbindungen - Die Veloführung vom Zentrum zur Birseckstrasse/Muttenzerstrasse via Begegnungszone muss noch geklärt werden.</p>	Die Führung ist im Plan eingezeichnet und wird in der nächsten Projektphase weiter konkretisiert.	Die genaue Veloführung wird im Zuge des Quartierplans "Am Eck" aufgezeigt.

Beilage 1: Tabelle zum Mitwirkungsverfahren

ID	Art	Gruppe	Datum	Korr.-Nr.	Name	Vorname	Adresse	PLZ	Ort	Eingabe	Konsolidierte Stellungnahme TBA	Fazit/Ergebnis
12	6 Mail	Verband	27.09.2019	keine	Pro Velo		Dornacherstrasse 101	4053	Basel	<p>5. Gefährliche Autoparkplätze Eine Strasse hat in erster Linie Verbindungs- und Aufenthaltsfunktionen zu erfüllen. Wo genau sind die erwähnten 15 Autoparkplätze geplant? Autoparkplätze entlang einer Strasse sind gefährlich (Sichtweiten, Dooring-Gefahr für Velos) und sollten nach Möglichkeit vermieden werden. Wo nicht anders möglich, sollte der Abstand von Autoparkplätzen zur Strasse so gewählt werden, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellen. Ein Streifen von 2,5 m für Parkierung und Sicherheitsabstand genügt dafür nicht. Insbesondere auf dem östlichsten Abschnitt erlaubt der Strassenquerschnitt problemlos einen Sicherheitsabstand von mehr als nur 50 cm.</p>	Die Parkplätze sind im Zentrum zwischen den beiden Kreiseln Bären und Schulstrasse vorgesehen. Die genaue Anzahl und Position wird im Vorprojekt in Absprache mit der Gemeinde vertieft. Die Sicherheit der Radfahrer ist dabei sehr wichtig.	Die Parkplätze wurden wie im Bestand im Zentrumsbereich geplant. Bei der Planung wurden die notwendigen Sicherheitsabstände berücksichtigt.
13	1 Brief	Partei	23.09.2019	keine	Grüne Birsfelden	Gian-Luca Baumgartner	Am Stausee 23	4127	Birsfelden	<p>Eine Tempo 30 Zone in den Bereichen Zentrum, Übergang und Hardhügel. Zum einen aus Gründen der Lärmoptimierung für die Anwohner, zum andern bleiben die Kreisel für Velofahrerinnen gefährlich. Denn die Kreisel müssen von Velofahrerinnen mittig befahren werden. Damit das Einspuren auf die Mitte der Fahrbahn optimal erfolgen kann, soll das Tempo des Verkehrsflusses auf 30 km/h reduziert werden.</p>	T30 hat auf Kreisel kaum Auswirkungen, weil die gefahrenen Geschwindigkeiten im Kreisel gering sind. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kann auf begründeten Antrag der Gemeinde auf Grundlage von diesem Projekt durch die entsprechenden Stellen geprüft werden. Das Projekt wird im Grundsatz aber so ausgearbeitet, dass es auch mit der generellen Höchstgeschwindigkeit 50 funktioniert.	Anträge der Gemeinde auf eine Temporeduktion 30 km/h sind eingereicht. Das Projekt ist im Moment mit einer Geschwindigkeit von 50km/h signalisiert und mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h geplant.
13	2 Brief	Partei	23.09.2019	keine	Grüne Birsfelden	Gian-Luca Baumgartner	Am Stausee 23	4127	Birsfelden	<p>Die Fahrradspur am Dorfausgang über die Birsbrücke muss neu gestaltet werden. Der Fahrradweg führt ein kurzes Stück auf dem erhöhten Trottoir und kreuzt dann von dort oben herunter kommend die Autospur für die Richtung Schwarzwaldbrücke. Es gibt an diesem Punkt der Verkehrsführung ständig Probleme, weil die Autofahrer nicht darauf gefasst sind, den Velos den Vortritt zu gewähren. Die Stelle ist gefährlich, es braucht eine Neugestaltung oder im Minimum eine rote Einfärbung des Belags.</p>	Betrifft das Kantonsgebiet Basel-Stadt. Das Anliegen wird dem Kt. BS übermittelt und das Projekt BL mit allfälligen Verbesserungen auf Boden BS koordiniert.	Fazit/Ergebnis siehe Spalte konsolidierte Stellungnahme TBA
13	3 Brief	Partei	23.09.2019	keine	Grüne Birsfelden	Gian-Luca Baumgartner	Am Stausee 23	4127	Birsfelden	<p>Der Lärmschutz soll optimiert werden. Die Ortsdurchfahrt ist dicht besiedelt und die 11000 Fahrzeuge pro Tag belasten die Anwohner stark, zumal auch Lastwagenverkehr auf diesem Strassenabschnitt verkehrt. Mit der optimalsten Belagsvariante und der Tempolimits auf 30 km/h ist auch diese Situation unbedingt qualitativ zu verbessern.</p>	Der Lärmschutz wird in der weiteren Projektierung berücksichtigt.	Im Vor- und Bauprojekt wurden Lärmberechnungen durchgeführt und die Ergebnisse wurden in der Planung berücksichtigt.
14	1 Mail	Privat	30.09.2019	keine	Zeuggin	Nicolas	Rheinfelderstrasse 33	4127	Birsfelden	<p>Als Ingenieure und direkte Anwohner (Rheinfelderstrasse 33) empfehlen wir dringend die Fussgängersicherheit zu erhöhen und die neue Ortsdurchfahrt (insbesondere Einfahrt Hard bis Kreisverkehr Schulstrasse) in beide Fahrrichtung mit reduzierter Tempolimits (bestenfalls 30, maximal 40 km/h) zu konzipieren. Wir erachten dies als die einzig wirksame Möglichkeit um nachfolgende Problematik lösen zu können.</p>	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kann auf begründeten Antrag der Gemeinde auf Grundlage von diesem Projekt durch die entsprechenden Stellen geprüft werden. Das Projekt wird im Grundsatz aber so ausgearbeitet, dass es auch mit der generellen Höchstgeschwindigkeit 50 funktioniert.	Anträge der Gemeinde auf eine Temporeduktion 30 km/h sind eingereicht. Das Projekt ist im Moment mit einer Geschwindigkeit von 50km/h signalisiert und mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h geplant.
14	2 Mail	Privat	30.09.2019	keine	Zeuggin	Nicolas	Rheinfelderstrasse 33	4127	Birsfelden	<p>Wir stellen fest, dass insbesondere bei der Fussgängerquerungen Ulmenstrasse-Wartenbergerstrasse (Hauptschulweg!) das Rotlicht beängstigend oft übersehen und überfahren wird. Vor allem während den Stosszeiten. Dazu haben wir auch im Rahmen des QP Kestenholz an der GV nachdrücklich darauf hingewiesen und eindrücklich mit Fotos nachgewiesen.</p> <p>An dieser Kreuzung entsteht infolge 50km/h ++ (eher 60km/h) des Verkehrs Rheinfelderstrasse ein extrem hoher Einbiegedruck aus der Wartenberg- und Ulmenstrasse wie neu nun auch aus dem Kestenholzareal. Dabei übersehen diese Einbieger (meist in Fahrtrichtung Hard, auch lokal bestens vertraute Lenker) das Rotlicht.</p>	Zur Entflechtung dieses Konflikts wird im Konzept die Freihaltung der Sichtzone vorgeschlagen sowie wurde der Fussgängerstreifen etwas weiter weg vom Knoten geschoben. Mit entsprechend gut platzierter Signalisation kann die Situation ggf. auch noch optimiert werden.	Die Lage und die Sicht auf die Lichtsignalanlage wurde verbessert.
14	3 Mail	Privat	30.09.2019	keine	Zeuggin	Nicolas	Rheinfelderstrasse 33	4127	Birsfelden	<p>Das Verkehrsaufkommen Wartenbergerstrasse ist zu den Stosszeiten während dem Schulweg beträchtlich (Gewerbe Freuler+Anwohner). Neu mit der Kestenholz Einbieger aus Tankstelle / CoopPronto verschärft sich diese Situation erheblich. Weiter übersteuert auch das Tram das Rotlicht, was von Schulkinder (auch beschleunigt mit Tretroller unterwegs) regelmässig zu beängstigenden Missverständnissen führt.</p>	Das Anliegen / die Problemstellung wird aufgenommen mit der Zielsetzung, die Situation zu verbessern.	Es handelt sich nach Aussage der Gemeinde um ein seit längeren bekanntes Sichtweitenproblem, da die best. Fussgänger-LSA auf der Rheinfelderstrasse für Fahrzeuge, die aus der Wartenbergstrasse kommen, nicht einsehbar ist. Die Lage und die Sicht auf die Lichtsignalanlage wurde verbessert. Mit einem zusätzlichen Blinklicht oder einer zusätzlichen Beschilderung (Lichtsignal beachten) könnte die Situation bei Bedarf auch noch nachgebessert werden.
14	4 Mail	Privat	30.09.2019	keine	Zeuggin	Nicolas	Rheinfelderstrasse 33	4127	Birsfelden	<p>Wir fürchten bereits heute resp. schon langem schlimme Personen- resp. noch schlimmer Schulkinderunfälle. Dies übrigens auch bei der Querung Salinenstrasse.</p>	Das Anliegen / die Problemstellung wird aufgenommen mit der Zielsetzung, die Situation zu verbessern.	Es handelt sich nach Aussage der Gemeinde um ein seit längeren bekanntes Sichtweitenproblem, da die best. Fussgänger-LSA auf der Rheinfelderstrasse für Fahrzeuge, die aus der Wartenbergstrasse kommen, nicht einsehbar ist. Die Lage und die Sicht auf die Lichtsignalanlage wurde verbessert. Mit einem zusätzlichen Blinklicht oder einer zusätzlichen Beschilderung (Lichtsignal beachten) könnte die Situation bei Bedarf auch noch nachgebessert werden.

Beilage 1: Tabelle zum Mitwirkungsverfahren

ID	Art	Gruppe	Datum	Korr.-Nr.	Name	Vorname	Adresse	PLZ	Ort	Eingabe	Konsolidierte Stellungnahme TBA	Fazit/Ergebnis
14	5 Mail	Privat	30.09.2019	keine	Zeuggin	Nicolas	Rheinfelderstrasse 33	4127	Birsfelden	Es ist uns klar, dass 30er Zonen auf Kantonsstrassen noch wenig praktiziert werden und wohl auch nicht kontroverslos abzuhandeln sind. Dennoch erachten wir dies nach langem und eingehendem Abwägen als einzig wirksame Massnahme zur unbedingt erforderlichen Verbesserung der Fussgängersicherheit an der Rheinfelderstrasse in Birsfelden.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kann auf begründeten Antrag der Gemeinde auf Grundlage von diesem Projekt durch die entsprechenden Stellen geprüft werden. Das Projekt wird im Grundsatz aber so ausgearbeitet, dass es auch mit der generellen Höchstgeschwindigkeit 50 funktioniert.	Anträge der Gemeinde auf eine Temporeduktion 30 km/h sind eingereicht. Das Projekt ist im Moment mit einer Geschwindigkeit von 50km/h signalisiert und mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h geplant.
14	6 Mail	Privat	30.09.2019	keine	Zeuggin	Nicolas	Rheinfelderstrasse 33	4127	Birsfelden	Wir bitten Sie höflich diese Extrameile anzugehen und die Option reduzierte Tempolimits ernsthaft zu prüfen und entsprechende Schritte einzuleiten. Ich bin überzeugt das dies auch aus politischer Sicht in Birsfelden durchsetzbar und möglich ist.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kann auf begründeten Antrag der Gemeinde auf Grundlage von diesem Projekt durch die entsprechenden Stellen geprüft werden. Das Projekt wird im Grundsatz aber so ausgearbeitet, dass es auch mit der generellen Höchstgeschwindigkeit 50 funktioniert.	Anträge der Gemeinde auf eine Temporeduktion 30 km/h sind eingereicht. Das Projekt ist im Moment mit einer Geschwindigkeit von 50km/h signalisiert und mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h geplant.
15	1 Mail	Verband	30.09.2019	keine	VCS	Sektion beider Basel	Gellertstrasse 29	4052	Basel	Tempo 30 im ganzen Projektperimeter Die bestehenden Tempo 30-Zonen müssen auf den gesamten Projektperimeter ausgedehnt werden. Die dafür in Art. 108 Abs. 2 SSV vorgesehenen Bedingungen werden erfüllt. Bereits heute queren viele FussgängerInnen die Hauptstrasse abseits der Fussgängerstreifen. Mit der reduzierten Höchstgeschwindigkeit wird die Sicherheit deutlich verbessert. Mit der Tempo 30-Zone wird das Zentrum von Birsfelden weiter aufgewertet und von mehr Menschen als attraktiven Raum wahrgenommen. Wir fordern deshalb eindringlich, dass die Neugestaltung dazu genutzt wird, Tempo 30 einzuführen. Wie anlässlich der Präsentation am 22. August 2019 von Seiten des Kantons gesagt wurde, dürfte die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit mit dem aktuellen Projekt bei rund 30 km/h liegen. Der Einführung von Tempo 30 steht also nichts im Wege.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kann auf begründeten Antrag der Gemeinde auf Grundlage von diesem Projekt durch die entsprechenden Stellen geprüft werden. Das Projekt wird im Grundsatz aber so ausgearbeitet, dass es auch mit der generellen Höchstgeschwindigkeit 50 funktioniert.	Anträge der Gemeinde auf eine Temporeduktion 30 km/h sind eingereicht. Das Projekt ist im Moment mit einer Geschwindigkeit von 50km/h signalisiert und mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h geplant.
15	2 Mail	Verband	30.09.2019	keine	VCS	Sektion beider Basel	Gellertstrasse 29	4052	Basel	Fussgängerstreifen erhalten oder flächiges Queren ermöglichen Aktuell befinden sich zwischen der Einmündung der Schulstrasse und der Birsbrücke fünf Fussgängerstreifen, davon zwei mit Lichtsignalanlage (LSA) geregelt. Nun ist vorgesehen, deren Anzahl auf zwei zu reduzieren. Damit stehen den FussgängerInnen nur noch wenige sichere Möglichkeiten zur Querung der Hauptstrasse zur Verfügung. Das ist ungenügend, besonders weil weiterhin die Höchstgeschwindigkeit bei 50 km/h belassen wird. Mit Tempo 30 auf dem gesamten Abschnitt hingegen wird flächiges Queren ermöglicht. Dafür wurde der Mehrzweckstreifen in der Fahrbahnmitte ja auch geplant, wie das der Bericht zum Betriebs- und Gestaltungskonzept schon anmerkt. Es ist ebenfalls zu prüfen, ob auch bei Tempo 30 weiterhin einige wenige Fussgängerstreifen belassen werden sollen, wo die Sicherheit damit deutlich erhöht werden kann. Gerade im Bereich der Tramstationen dürfte dies sinnvoll sein. Auch müssen FussgängerInnen wegen der zwei neuen Kreisel längere Wege in Kauf nehmen. Mit flächigem Queren bei Tempo 30 werden viele dieser Wege hingegen deutlich verkürzt.	Ein Erhalt der wichtigsten bzw. frequentiertesten Fussgängerstreifen sehen wir als richtig. Dazwischen kann durch den Mehrzweckstreifen flächiges Queren ermöglicht werden. Komplette auf die FGS zu verzichten, wurde diskutiert, aber aus obigem Grund verworfen. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kann auf begründeten Antrag der Gemeinde auf Grundlage von diesem Projekt durch die entsprechenden Stellen geprüft werden. Das Projekt wird im Grundsatz aber so ausgearbeitet, dass es auch mit der generellen Höchstgeschwindigkeit 50 funktioniert. Die Fusswegsicherheit wird im Vorprojekt vertieft geprüft.	Ein zusätzlicher Fussgängerstreifen wurde im Zentrum vorgesehen. Möglichkeiten für das flächige Queren wurden untersucht. Anträge der Gemeinde auf eine Temporeduktion 30 km/h sind eingereicht. Das Projekt ist im Moment mit einer Geschwindigkeit von 50km/h signalisiert und mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h geplant.
15	3 Mail	Verband	30.09.2019	keine	VCS	Sektion beider Basel	Gellertstrasse 29	4052	Basel	Weniger Lärm dank Tempo 30 Mit Tempo 30 würde auch die Lärmbelastung für die AnwohnerInnen deutlich gesenkt. Viele Menschen entlang der Haupt- und Rheinfelderstrasse sind täglich vom Strassenlärm betroffen. Ausserdem hilft Tempo 30 die Luftbelastung zu begrenzen, die bereits durch die nahe Autobahn erheblich ist.	Der Lärmschutz wird in der nächsten Projektphase berücksichtigt. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kann auf begründeten Antrag der Gemeinde auf Grundlage von diesem Projekt durch die entsprechenden Stellen geprüft werden. Das Projekt wird im Grundsatz aber so ausgearbeitet, dass es auch mit der generellen Höchstgeschwindigkeit 50 funktioniert.	Anträge der Gemeinde auf eine Temporeduktion 30 km/h sind eingereicht. Das Projekt ist im Moment mit einer Geschwindigkeit von 50km/h signalisiert und mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h geplant.
15	4 Mail	Verband	30.09.2019	keine	VCS	Sektion beider Basel	Gellertstrasse 29	4052	Basel	Kreisel sicherer machen Besonders für Velofahrende sind Kreisel gefährlich, gerade auf dieser Strasse mit vielen Lastwagen. Auch hier bringt Tempo 30 eine deutlich erhöhte Sicherheit. Daneben sind aber zusätzliche Massnahmen für mehr Schutz für Velofahrende im Kreisel zu prüfen und aufzuzeigen. Lobend zu erwähnen ist die im Projekt geplante geringe Breite der Fahrbahn in den Kreiseln. Damit können gefährliche Überhol- und Abbiegemanöver minimiert werden.	T30 hat auf Kreisel kaum Auswirkungen, weil die gefahrenen Geschwindigkeiten im Kreisel gering sind. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kann auf begründeten Antrag der Gemeinde auf Grundlage von diesem Projekt durch die entsprechenden Stellen geprüft werden. Das Projekt wird im Grundsatz aber so ausgearbeitet, dass es auch mit der generellen Höchstgeschwindigkeit 50 funktioniert. Im Vorprojekt wird geprüft, wie die Kreisel allenfalls noch velofreundlicher ausgestaltet werden können.	Anträge der Gemeinde auf eine Temporeduktion 30 km/h sind eingereicht. Das Projekt ist im Moment mit einer Geschwindigkeit von 50km/h signalisiert und mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h geplant. Die Sicherheit der Velofahrer wurde durch eindeutig Signalisationen und Markierungen im Bereich der Kreisel verbessert.
15	5 Mail	Verband	30.09.2019	keine	VCS	Sektion beider Basel	Gellertstrasse 29	4052	Basel	Fahrplanstabilität für Tram und Bus gewährleisten Mit der geplanten Zusammenlegung des Tramtrassees und der Fahrbahn für den motorisierten Individualverkehr (MIV) wird ein Risiko für die Pünktlichkeit der für Birsfelden und das Basler Breite-Quartier wichtigen Tramlinie 3 eingegangen. Bei den aktuell auftretenden täglichen Staus könnte das Dosiersystem an seine Grenzen stossen. Besonders bei den unregelmässig aber wiederholt auftretenden Staus auf der Autobahn wird Birsfelden regelmässig vom Autoverkehr als Ausweichroute genutzt, was dann auch das Tram blockieren würde. Es müssen deshalb Änderungen am Projekt geprüft werden, welche dem öffentlichen Verkehr (ÖV) reibungslose Fahrt ermöglichen. Durch häufigere Verspätungen würde die Attraktivität des ÖVs unnötig leiden.	Die Fahrplanstabilität des Trams war ein zentrales Anliegen bei der Variantenerarbeitung. Mit dem vorliegenden Konzept kann sie gewährleistet werden. Beim Extremfall (Kollaps Autobahn) kann das Zentrum durch ein ausgeklügeltes Dosier- und Priorisierungssystem vor Stau und somit der Trambehinderung geschützt werden. Das Betriebskonzept wurde mit Vissim (Verkehrssimulationsprogramm) eingehend geprüft. Die Gewährleistung des Verkehrsflusses wird weiterhin im Projekt ein wichtiges Thema sein.	Fazit/Ergebnis siehe Spalte konsolidierte Stellungnahme TBA
15	6 Mail	Verband	30.09.2019	keine	VCS	Sektion beider Basel	Gellertstrasse 29	4052	Basel	Durchgängige Veloinfrastruktur! Die durchgängige Veloführung innerhalb des Projektperimeters ist unbedingt nötig. In der aktuellen Projektversion sind zwar neue Velospuren eingeplant, allerdings klaffen beidseits der Tramstation Salinenstrasse Richtung Hard kurze, aber entscheidende Lücken. Diese sind zu schliessen, um eine durchgängige Velospur zu erreichen. Nach der Tramstation Salinenstrasse, wo die Velofahrenden wieder zurück auf die Fahrbahn müssen, haben sie keinen Vortritt auf ihrer Spur. Dies gilt es zu beheben. Ebenfalls sollte auf der Abzweigung von der Rheinfelderstrasse in die Birseckstrasse bzw. Mutterzerstrasse eine Velospur eingezeichnet werden. Gerade dort, wo es beim Anfahren und Abbiegen zu gefährlichen Situationen kommt, braucht es eine eigene Velospur. Diese Kreuzung liegt auch auf einer kantonalen Veloroute und deshalb ist die Veloinfrastruktur dort ebenfalls durchgängig zu gestalten.	Bei der Haltestelle Salinenstrasse soll die Erschliessungsgasse für Velofahrende benutzt werden können. Dies stellt u.E. eine komfortable Lösung dar. Das Einfädeln zurück in die Rheinfelderstrasse ist aus unserer Sicht gut machbar (Fahrbahn wird nach Haltestelle wieder breiter), im Vorprojekt können jedoch noch allfällige Optimierungsmöglichkeiten ausgelotet werden. Das Abzweigen von der Rheinfelderstrasse in die Birseckstrasse ist für Velos eine untergeordnete Beziehung (ca. 5 Velos zur Abendspitzenstunde). Eine eigene Infrastruktur (Abbiegespur) scheint aus Platzgründen sowie geometrischen Gründen nicht möglich. Andere Routen, die durch die Unterführung Lerchengarten führen, sind je nach Quellort interessanter.	Die Veloführung wurde im Vor- und Bauprojekt optimiert und eine sichere Führung gewährleistet.

Beilage 1: Tabelle zum Mitwirkungsverfahren

ID	Art	Gruppe	Datum	Korr.-Nr.	Name	Vorname	Adresse	PLZ	Ort	Eingabe	Konsolidierte Stellungnahme TBA	Fazit/Ergebnis	
15	7	Mail	Verband	30.09.2019	keine	VCS	Sektion beider Basel	Gellertstrasse 29	4052	Basel	<p>Gefährliche Autoparkplätze Wie bisher werden die Autoparkplätze zum kurzzeitigen Parkieren fürs Gewerbe entlang der Hauptstrasse so ausgerichtet, dass eine grosse Gefahr für Velofahrende besteht, wenn Autotüren unachtsam geöffnet werden (Dooring). Dieses aktuell bestehende Problem wird mit der Neugestaltung der Ortsdurchfahrt weder gelöst noch vermindert. Autoparkplätze sind deshalb nicht direkt am Strassenrand, sondern mit genügendem Sicherheitsabstand und einer Barriere zu erstellen. Gerade vor Geschäften mit nur kurzer Aufenthaltsdauer auf dem Autoparkplatz besteht die zusätzliche die Gefahr durch zu- und weggehende Autos.</p>	Die Parkplätze sind im Zentrum zwischen den beiden Kreiseln Bären und Schulstrasse vorgesehen. Die genaue Anzahl und Position wird im Vorprojekt in Absprache mit der Gemeinde vertieft. Die Sicherheit der Radfahrer ist dabei sehr wichtig.	Die Parkplätze wurden wie im Bestand im Zentrumsbereich geplant. Bei der Planung wurden die notwendigen Sicherheitsabstände berücksichtigt.
15	8	Mail	Verband	30.09.2019	keine	VCS	Sektion beider Basel	Gellertstrasse 29	4052	Basel	<p>Veloführung an Tramstationen Die Führung der Velos direkt auf der Kante der Tramstation sorgt für Bedenken. An anderen, stark frequentierten Orten haben ähnliche Designs der Tramstationen zu Problemen geführt. Allerdings bietet diese Lösung auch Vorteile. Im Bereich der Tramstation Schulstrasse und Breite soll geprüft werden, ob die Velos weiterhin auf der Fahrbahn bleiben, dafür aber eine velofreundliche Schiene mit Gummifüllung eingebaut wird.</p>	Die genaue Veloführung an den Haltestellen wird im Vorprojekt weiter vertieft. Eine Führung zwischen Gleis und Haltekante wird allerdings als kritisch eingestuft (auch mit Gummifüllung). Die Entwicklung betreffend Veloführung bei den Tramhaltestellen wird weiterhin eng verfolgt. Zeichnet sich eine brauchbare Lösung ab, wird die Berücksichtigung im Projekt geprüft.	Die Velos werden an den Tramhaltestellen entweder über Velozeitseln oder Velobypässe geführt. Somit entfällt die Veloführung zwischen Haltekante und Schiene.
15	9	Mail	Verband	30.09.2019	keine	VCS	Sektion beider Basel	Gellertstrasse 29	4052	Basel	<p>Konflikt Ausfahrt Birsstegweg und Tramstation Bei der Tramstation Schulstrasse Richtung Hard wird über den hinteren Teil die Ausfahrt des Birsstegwegs geführt. Dies ist eine Gefahr für Personen, die auf das Tram warten oder aus diesem aussteigen. Da das Parkhaus des Hochhauses an der Ecke Birsstegweg/Hauptstrasse über den Birsstegweg erschlossen wird, dürfte die Anzahl Fahrzeuge entsprechend hoch sein. Weil gemäss Gemeinde eine Erschliessung des Parkhauses für das Hochhaus am Birsstegweg über die Einfahrt fürs neue Zentrum an der Schulstrasse angedacht wird, ist im weiteren Projektverlauf darauf hinzuwirken, dass beide Tiefgaragen über die Schulstrasse erschlossen werden. Damit liesse sich auch eine auf ganzer Länge erhöhte Tramstation Schulstrasse bauen.</p>	Über den Birsstegweg werden neben dem neuen Hochhaus noch andere Liegenschaften erschlossen. Auf die Zufahrt kann nicht verzichtet werden. Die Optimierung zwischen Einmündung Birsstegweg und Tramhaltekante Schulstrasse wird im Vorprojekt weiter bearbeitet mit Fokus auf die Fussgängersicherheit an der Haltestelle.	Die südliche Haltestelle Schulstrasse (Richtung Hard) wird neu nach dem Kreisel Schulstrasse vorgesehen, so dass der Inhalt der Eingabe hinfällig ist.
15	10	Mail	Verband	30.09.2019	keine	VCS	Sektion beider Basel	Gellertstrasse 29	4052	Basel	<p>Ein neuer Platz für Birsfelden Im Bereich Muttenerstrasse bis Rheinfelderstrasse (vor dem Theater Roxy) wird durch die Verschiebung der Kreuzung viel Fläche frei. Während dort weiterhin die Erschliessung für die angrenzenden Gebäude gewährleistet sein muss, sollte diese Fläche für die öffentliche Nutzung attraktiv gestaltet werden. Sehr gut geeignet zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sind eine Fussgängerzone mit öffentlichen Nutzungen wie der der Bar im Theater Roxy, aber auch durch andere Gestaltungselemente, Bäume und Grünflächen.</p>	Eine attraktive Gestaltung des Platzes ist von der Gemeinde vorgesehen und wird in der nächsten Projektphase konkretisiert und mit dem Kanton abgestimmt.	Die Gestaltung des Platzes bzw. des Bereichs wird im Zuge des Quartierplans "Am Eck" mitgeplant.
15	11	Mail	Verband	30.09.2019	keine	VCS	Sektion beider Basel	Gellertstrasse 29	4052	Basel	<p>Schlussbemerkungen Das Projekt Neugestaltung der Ortsdurchfahrt von Birsfelden bringt einige wichtige Verbesserungen. Endlich erhält der Veloverkehr die für eine erhöhte Sicherheit nötige eigene Spur, auch wenn die Kreisel neue Gefahr bringen. Die Tramstationen werden behindertengerecht und für mobilitätseingeschränkte Personen angenehmer umgebaut. Der Fussverkehr erhält mehr und attraktiven Raum, muss aber rund um die Kreisel mit Einschränkungen leben. Diese negativen Punkte dazu die Ausfahrt des Birsstegwegs und das Dooring-Problem an der Hauptstrasse müssen im Verlauf der Überarbeitung des Projekts dringend noch verbessert werden.</p>	Wird bei der Weiterbearbeitung im Vorprojekt beachtet	Lediglich Schlussbemerkungen bzw. kurze Zusammenfassung der wichtigsten Punkte des Eingebenden, die jedoch bereits in den jeweiligen vorherigen Zeilen berücksichtigt wurden.
16	1	Brief	Partei	30.09.2019	keine	SP Birsfelden	Postfach 707	4127	Birsfelden	<p>Tempo 30 entlang der Ortsdurchfahrt Bereits jetzt bestehen Tempo 30-Zonen in allen Quartierstrassen von Birsfelden. Eine Ausdehnung auf die Ortsdurchfahrt ist deshalb angezeigt und auch gemäss Art. 108 Abs. 2 SSV möglich. Schon heute überqueren viele Personen die Hauptstrasse abseits der Fussgängerstreifen. Mit der reduzierten Höchstgeschwindigkeit wird die Sicherheit deutlich verbessert. Mit Tempo30 wird das Zentrum von Birsfelden weiter aufgewertet und von den Menschen als attraktiven Raum wahrgenommen. Wir fordern deshalb eindringlich, dass die Neugestaltung dazu genutzt wird, Tempo 30 auf der gesamten Ortsdurchfahrt einzuführen. Offenbar ist bereits jetzt die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit auf dem Abschnitt Zentrum bei rund 30 km/h, wie an der Präsentation vom 22. August 2019 auch erklärt wurde.</p>	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kann auf begründeten Antrag der Gemeinde auf Grundlage von diesem Projekt durch die entsprechenden Stellen geprüft werden. Das Projekt wird im Grundsatz aber so ausgearbeitet, dass es auch mit der generellen Höchstgeschwindigkeit 50 funktioniert.	Anträge der Gemeinde auf eine Temporeduktion 30 km/h sind eingereicht. Das Projekt ist im Moment mit einer Geschwindigkeit von 50km/h signalisiert und mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h geplant.	
16	2	Brief	Partei	30.09.2019	keine	SP Birsfelden	Postfach 707	4127	Birsfelden	<p>Kreisel nur bei Tempo 30 Die beiden Kreisel bringen zwar mehr Platz für den Fuss- und Veloverkehr, weil auf Abbiegespuren verzichtet werden kann, aber sie sind eine grosse Gefahr für Velofahrende. Wir sehen auch darin einen wichtigen Grund, die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu senken. Gerade angesichts der vielen Lastwagen, die die Strasse täglich befahren, ist eine tiefere Geschwindigkeit ein grosser Gewinn für die Sicherheit, des Fuss und Veloverkehrs.</p>	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kann auf begründeten Antrag der Gemeinde auf Grundlage von diesem Projekt durch die entsprechenden Stellen geprüft werden. Das Projekt wird im Grundsatz aber so ausgearbeitet, dass es auch mit der generellen Höchstgeschwindigkeit 50 funktioniert.	Anträge der Gemeinde auf eine Temporeduktion 30 km/h sind eingereicht. Das Projekt ist im Moment mit einer Geschwindigkeit von 50km/h signalisiert und mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h geplant.	
16	3	Brief	Partei	30.09.2019	keine	SP Birsfelden	Postfach 707	4127	Birsfelden	<p>Weniger Lärm dank Tempo 30 Viele Menschen entlang der Haupt- und Rheinfelderstrasse sind vom täglichen Strassenlärm betroffen. Mit Tempo 30 würde auch die Lärmbelastung für die AnwohnerInnen deutlich gesenkt. Ausserdem hilft Tempo 30 die Luftbelastung, die bereits durch die Autobahn deutlich erhöht ist, zu begrenzen.</p>	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kann auf begründeten Antrag der Gemeinde auf Grundlage von diesem Projekt durch die entsprechenden Stellen geprüft werden. Das Projekt wird im Grundsatz aber so ausgearbeitet, dass es auch mit der generellen Höchstgeschwindigkeit 50 funktioniert.	Anträge der Gemeinde auf eine Temporeduktion 30 km/h sind eingereicht. Das Projekt ist im Moment mit einer Geschwindigkeit von 50km/h signalisiert und mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h geplant.	

Beilage 1: Tabelle zum Mitwirkungsverfahren

ID	Art	Gruppe	Datum	Korr.-Nr.	Name	Vorname	Adresse	PLZ	Ort	Eingabe	Konsolidierte Stellungnahme TBA	Fazit/Ergebnis
16	4	Brief	Partei	30.09.2019	keine	SP Birsfelden	Postfach 707	4127	Birsfelden	<p>Fussgängerstreifen erhalten Im Moment befinden sich zwischen der Schulstrasse und der Birsbrücke fünf Fussgängerstreifen, die die Hauptstrasse queren. Zwei davon sind mit einer Lichtsignalanlage (LSA) geregelt. Das Projekt sieht vor, ihre Zahl auf zwei zu reduzieren. Damit stehen den FussgängerInnen nur noch wenige sichere Möglichkeiten zur Querung der Hauptstrasse zur Verfügung und sie müssen noch zusätzlich weitere Wege um die Kreisel herum gehen. Das ist ungenügend, besonders weil im Projektvorschlag weiterhin die Höchstgeschwindigkeit bei 50 km/h belassen wird. Mit Tempo 30 auf dem gesamten Abschnitt hingegen wird flächiges Queren ermöglicht, wofür der geplante 2 m breite Mehrzweckstreifen in der Strassenmitte ideal ist. Trotzdem soll geprüft werden, wie auch bei Tempo 30 weiterhin einige wenige Fussgängerstreifen an wichtigen Stellen eingerichtet werden können, damit die Sicherheit verbessert wird. Mit flächigem Queren werden für FussgängerInnen auch die meisten Wege deutlich verkürzt. Ebenfalls sollte geprüft werden, ob auf der Höhe der Bärengasse ein weiterer Fussgängerstreifen eingerichtet werden kann. Der Umweg von dort in Richtung Birköpfli wird durch die Aufhebung des einen Fussgängerstreifens deutlich verlängert.</p>	<p>Ein Erhalt der wichtigsten bzw. frequentiertesten Fussgängerstreifen sehen wir als richtig. Dazwischen kann durch den Mehrzweckstreifen flächiges Queren ermöglicht werden. T30 würde dies weiter begünstigen. Komplett auf die FGS zu verzichten, wurde diskutiert, aber aus obigem Grund verworfen.</p> <p>Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kann auf begründeten Antrag der Gemeinde auf Grundlage von diesem Projekt durch die entsprechenden Stellen geprüft werden. Das Projekt wird im Grundsatz aber so ausgearbeitet, dass es auch mit der generellen Höchstgeschwindigkeit 50 funktioniert.</p> <p>Die Optimierung der Fusswege wird im Vorprojekt geprüft.</p>	<p>Es wurde die max. auf den Verkehrsfluss mögliche Anzahl an Fussgängerüberwegen eingeplant. Ein flächiges Queren wurde untersucht. Der Antrag zur Temporeduktion wurde von der Gemeinde eingereicht.</p>
16	5	Brief	Partei	30.09.2019	keine	SP Birsfelden	Postfach 707	4127	Birsfelden	<p>Kreisel sicherer machen Besonders für Velofahrende sind Kreisel eine Gefahr, gerade auf dieser Strasse mit vielen Lastwagen. Auch hier, bringt Tempo 30 eine deutlich erhöhte Sicherheit. Daneben sind aber zusätzliche Massnahmen für mehr Schutz für Velofahrende im Kreisel zu prüfen und aufzuzeigen. Der Kreisel Schulstrasse ist womöglich zu gross, für FussgängerInnen ist nur wenig Platz zwischen den angrenzenden Häusern und dem Kreisel. Der Kreisel Bären ist, ebenfalls auf seine Dimensionen hin zu überprüfen. In beiden Kreiseln sollte die Velospur durchgängig gezogen werden.</p>	<p>T30 hat auf Kreisel kaum Auswirkungen, da Kreiselgeschwindigkeiten gering sind und im Zentrum heute schon meistens weniger schnell als 50km/h gefahren werden kann.</p> <p>Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kann auf begründeten Antrag der Gemeinde auf Grundlage von diesem Projekt durch die entsprechenden Stellen geprüft werden. Das Projekt wird im Grundsatz aber so ausgearbeitet, dass es auch mit der generellen Höchstgeschwindigkeit 50 funktioniert.</p> <p>Die Optimierung der Kreisel wird im Vorprojekt geprüft.</p> <p>Die Velospuren können nicht durch den Kreisel gezogen werden. Velofahrer sollen im Kreisel in der Fahrspurmitte fahren. Velostreifen haben sich als kontraproduktiv erwiesen.</p>	<p>Anträge der Gemeinde auf eine Temporeduktion 30 km/h sind eingereicht. Das Projekt ist im Moment mit einer Geschwindigkeit von 50km/h signalisiert und mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h geplant. Die Sicherheit der Velofahrer wurde durch eindeutig Signalisationen und Markierungen im Bereich der Kreisel verbessert.</p>
16	6	Brief	Partei	30.09.2019	keine	SP Birsfelden	Postfach 707	4127	Birsfelden	<p>Durchgängige Veloinfrastruktur Den Ausbau der Veloinfrastruktur begrüßen wir. Doch gerade bei Velospuren ist die Durchgängigkeit extrem wichtig. Im Projekt sind neue Velospuren vorgesehen, aber bei der Tramstation Salinenstrasse in Richtung Hard gibt es zwei kurze Lücken vor und nach der Auffahrt auf das Trottoir. Diese müssen geschlossen werden. Die Abzweigung Birseckstrasse ist ebenfalls ohne Velospur geplant. Eine solche ist dort aber dringend angezeigt. Zudem führt eine kantonale Veloroute über die Muttenzerstrasse zur Kreuzung Schulstrasse. Deshalb muss dort eine Querungsmöglichkeit für Velofahrende geplant werden, die von der Muttenzerstrasse über die neu entstehende Begegnungszone zur Kreuzung Schulstrasse fahren, und umgekehrt.</p>	<p>Optimierungen bei der Haltestelle Salinenstrasse werden im Vorprojekt geprüft. Das Abzweigen von der Rheinfelderstrasse in die Birseckstrasse ist für Velos eine untergeordnete Beziehung (ca. 5 Velos zur Abendspitzenstunde). Eine eigene Infrastruktur (Abbiegespur) scheint aus Platzgründen sowie geometrischen Gründen nicht möglich. Andere Routen, die durch die Unterführung Lerchengarten führen, sind je nach Quellort interessanter.</p>	<p>Die Veloführung wurde im Vor- und Bauprojekt optimiert und eine sicher Führung gewährleistet.</p>
16	7	Brief	Partei	30.09.2019	keine	SP Birsfelden	Postfach 707	4127	Birsfelden	<p>Autoparkplätze entlang der Hauptstrasse sind gefährlich Im neuen Projekt werden, wie bisher, Autoparkplätze für kurzzeitiges Parkieren für KundInnen des Gewerbes parallel entlang der Hauptstrasse eingerichtet. Damit besteht eine grosse Gefahr für Velofahrende, wenn Autotüren unachtsam geöffnet werden (Doorring). Dieses aktuell bestehende Problem wird mit der Neugestaltung der Ortsdurchfahrt nicht gelöst oder vermindert. Die Autoparkplätze müssen darum mit genügendem Abstand und einer zusätzlichen Trennung vom Velostreifen getrennt werden. Gerade vor einigen Geschäften, wo die KundInnen nur sehr kurz bleiben und häufig neue ankommen, ist die Gefahr auch durch 'ein- und ausfahrende Autos gross.</p>	<p>Die Parkplätze sind im Zentrum zwischen den beiden Kreiseln Bären und Schulstrasse vorgesehen. Die genaue Anzahl und Position wird im Vorprojekt in Absprache mit der Gemeinde vertieft. Die Sicherheit der Radfahrer ist dabei sehr wichtig.</p>	<p>Die Parkplätze wurden wie im Bestand im Zentrumsbereich geplant. Bei der Planung wurden die notwendigen Sicherheitsabstände berücksichtigt.</p>
16	8	Brief	Partei	30.09.2019	keine	SP Birsfelden	Postfach 707	4127	Birsfelden	<p>Tramstation Schulstrasse Das Perron bei der Tramstation Schulstrasse in Richtung Hard wird nur teilweise erhöht und für den stufenlosen Einstieg ausgebaut, weil über den hinteren Teil die Ausfahrt des Birsstegwegs verläuft. Dies ist eine erhebliche Einbusse für Personen, die den stufenlosen Ein- und Ausstieg benötigen. Deshalb sollte die Gestaltung dieser Station nochmals geprüft und in diesem Punkt verbessert werden. Die Erschliessung des Parkhauses für den Neubau am Birsstegweg sollte deshalb unbedingt über die Tiefgarage des neuen Zentrums erfolgen und damit weniger Fahrzeuge über die Tramstation Schulstrasse führen.</p>	<p>Über den Birsstegweg werden neben dem neuen Hochhaus noch andere Liegenschaften erschlossen. Auf die Zufahrt kann nicht verzichtet werden. Die Optimierung zwischen Einmündung Birsstegweg und Tramhaltekante Schulstrasse wird im Vorprojekt weiter bearbeitet mit Fokus auf die Fussgängersicherheit an der Haltestelle.</p>	<p>Die südliche Haltestelle Schulstrasse (Richtung Hard) wird neu nach dem Kreisel Schulstrasse vorgesehen, so dass der Inhalt der Eingabe hinfällig ist.</p>
16	9	Brief	Partei	30.09.2019	keine	SP Birsfelden	Postfach 707	4127	Birsfelden	<p>Freiwerdende Flächen aufwerten Durch die neue Abzweigung der Birseckstrasse werden zwischen Muttenzerstrasse und Rheinfelderstrasse (vor dem Theater Roxy) grosse Flächen frei. Diese sollten für die öffentliche Nutzung attraktiv gestaltet werden und damit Birsfelden einen neuen Platz schenken. Denkbar ist eine Begegnungszone mit mehr Aussenraum für die Roxy-Bar. Durch mehr Bäume und Grünflächen kann die Aufenthaltsqualität des Ortes stark erhöht werden.</p>	<p>Eine attraktive Gestaltung des Platzes ist von Seiten Gemeinde vorgesehen wird in der nächsten Projektphase konkretisiert und mit dem Kanton koordiniert.</p>	<p>Die Gestaltung des Platzes bzw. des Bereichs wird im Zuge des Quartierplans "Am Eck" mitgeplant.</p>
16	10	Brief	Partei	30.09.2019	keine	SP Birsfelden	Postfach 707	4127	Birsfelden	<p>Schlussbemerkungen Die Neugestaltung der Ortsdurchfahrt von Birsfelden bringt einige Verbesserungen, die längst überfällig sind. Endlich erhält der Veloverkehr die für eine erhöhte Sicherheit nötige eigene Spur, auch wenn die Kreisel neue Gefahr bringen. Die Tramstationen werden behindertengerecht und für mobilitätseingeschränkte Personen angenehmer umgebaut. Der Fussverkehr erhält mehr und attraktiven Raum, muss aber im Bereich der Kreisel mit Einschränkungen leben. Diese teils negativen Punkte sowie die Ausfahrt des Birsstegwegs und das Doorring-Problem müssen im Verlauf der Überarbeitung des Projekts dringend optimiert werden.</p>	<p>Wird im Vorprojekt soweit möglich berücksichtigt.</p>	<p>Lediglich Schlussbemerkungen bzw. kurze Zusammenfassung der wichtigsten Punkte des Eingebenden, die jedoch bereits in den jeweiligen vorherigen Zeilen berücksichtigt wurden.</p>

Beilage 1: Tabelle zum Mitwirkungsverfahren

ID	Art	Gruppe	Datum	Korr.-Nr.	Name	Vorname	Adresse	PLZ	Ort	Eingabe	Konsolidierte Stellungnahme TBA	Fazit/Ergebnis
17	1 Mail	Privat	08.10.2019	keine	Büchler	Franz+Christa	Liestalerstrasse 2	4127	Birsfelden	Folgender Artikel ist zu berücksichtigen (Beilage): Konfliktpotenzial zwischen Wurzeln und Kanälen Optimierung von Baumstandorten Björn EMBRÉN; Christoph BENNERSCHIEDT; Örjan STÅL; Klaus SCHRÖDER Stockholmer Lösung: Wurzelräume schaffen und Regenwasser nutzen, Konfliktpotenzial zwischen Baum und Kanal entschärfen.	Das war bisher noch nicht Thema. In der nächsten Projektphase wird sich der Thematik jedoch angenommen.	Die geplanten Baumstandorte werden unter Berücksichtigung der bestehenden und geplanten Werkleitungen explizit festgelegt und somit Konflikte im Voraus nach Möglichkeit vermieden. Des Weiteren ist vorgesehen, dass anfallendes Oberflächenwasser auf den Trottoirs nach Möglichkeit zu versickern oder den geplanten Bäumen zuzuführen.
18	1 Mail	Privat	15.12.2019	keine	Roland	Schacher	Salinenstrasse 24	4127	Birsfelden	Generell finde ich die Ansätze der Planung gut, insbesondere was die überlagerte Verkehrsführung im zentralen Bereich und die damit gewonnene Aufwertung des engeren Dorfbereiches anbelangt.		
18	2 Mail	Privat	15.12.2019	keine	Roland	Schacher	Salinenstrasse 24	4127	Birsfelden	Die beiden Kreisel beim Bären und bei der Schulstrasse kann ich nachvollziehen, wobei mir die Platzverhältnisse sehr eng vorkommen. Jedoch kann ich zu wenig beurteilen, ob ein Kreisell oder eine Kreuzung an den beiden Standorten vorteilhafter ist. Hier wird die weitere Planung sicher zeigen wie die Situation verbessert werden kann und ob der entsprechende Rückhalt in der Bevölkerung gefunden werden kann.	Die Platzverhältnisse sind limitiert. Beide Anlagen (Kreisell, normaler Knoten) benötigen viel Platz. Betrieblich bietet der Kreisell jedoch Vorteile. Das Projekt wird eng mit der Gemeinde erarbeitet. So ist der Bezug zur Bevölkerung gewährleistet.	Fazit/Ergebnis siehe Spalte konsolidierte Stellungnahme TBA
18	3 Mail	Privat	15.12.2019	keine	Roland	Schacher	Salinenstrasse 24	4127	Birsfelden	Die vorgeschlagene Verschiebung der Kreuzung Birseck- / Muttenzerstrasse finde ich der vorgeschlagenen Form unverständlich und ist für mich inakzeptabel. Nicht nur der grosse Höhenunterschied, sondern auch die städtebauliche Zerstückelung sprechen gegen diese Lösung. Der Bedarf eines grösseren Einfahrtsradius von der Birseckstrasse in die Rheinfelderstrasse ist verständlich. Nach meinen Beobachtungen wird dieser Streckenverlauf jedoch nur wenig durch grosse Lastenzüge verwendet. Die Kreuzung rechtwinkliger zu organisieren ist ebenfalls nachvollziehbar. Ich würde aber die Kreuzung weniger weit vom heutigen Standort wegverschieben und in etwa bei Avia-Tankstelle platzieren (siehe beiliegende Skizze). Es ist mir bewusst, dass damit die beiden Kreuzungen Birseckstrasse und Hardstrasse relativ eng nebeneinander liegen. Mit einer entsprechenden Ampelanlage sollte ein gleichmässiger Verkehrsfluss aber sichergestellt werden können.	Die Lage des neuen Knotens wurde aufgrund von Variantenstudium und Verkehrssimulation iterativ festgelegt. Die Steigung in der Birseckstrasse wird maximal 8% betragen. In Koordination mit dem in Planung befindlichen QP auf dem Denner und AVIA - Areal kann die Einmündung allenfalls noch etwas in Richtung Zentrum geschoben werden. Die Optimierung der Knoten wird im Vorprojekt weiter vorangetrieben. Durch die Verschiebung ergibt sich u.E. keine städtebauliche Zerstückelung, sondern ein beträchtliches Potenzial. Es besteht die Möglichkeit für einen attraktiven Neubau sowie eine Aufwertung der Vorzonen im Bereich des Roxy. Den heutigen Knoten zu optimieren wurde geprüft, doch es hat sich keine zufriedenstellende Lösung ergeben.	Fazit/Ergebnis siehe Spalte konsolidierte Stellungnahme TBA
18	4 Mail	Privat	15.12.2019	keine	Roland	Schacher	Salinenstrasse 24	4127	Birsfelden	Jedoch müsste die Verkehrsgeschwindigkeit angepasst werden. Eine generelle 30 km/h-Tempobeschränkung zwischen Migrol-Tankstelle und Stadtgrenze drängt sich trotz kantonaler Hauptstrasse auf. Allenfalls ist dieser Tempobeschränkungsbereich bis zur Tramendstation Hard auszuweiten. Nach meinen Beobachtungen läuft tagsüber im Zentrumsbereich der Verkehr kaum je schneller als 30 km/h. Im Bereich der Tramenschlaufe sind aber im Gegenteil Tempouberschreitung bis 80 km/h und mehr (besonders nachts) regelmässig zu beobachten. Eine generelle 30 km/h Strecke macht also durchwegs Sinn. Darum werden wir in er Zukunft nicht herum kommen.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kann auf begründeten Antrag der Gemeinde auf Grundlage von diesem Projekt durch die entsprechenden Stellen geprüft werden. Das Projekt wird im Grundsatz aber so ausgearbeitet, dass es auch mit der generellen Höchstgeschwindigkeit 50 funktioniert.	Anträge der Gemeinde auf eine Temporeduktion 30 km/h sind eingereicht. Das Projekt ist im Moment mit einer Geschwindigkeit von 50km/h signalisiert und mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h geplant.
18	5 Mail	Privat	15.12.2019	keine	Roland	Schacher	Salinenstrasse 24	4127	Birsfelden	Ich hoffe mein Anliegen, die Anbindung der Birseck-/Muttenzerstrasse an die Rheinfelderstasse näher zum Zentrum hin zu verschieben, kann noch in die laufende Planung aufgenommen werden. Der zu enteignende Landbedarf würde damit auch um Einiges geringer. Ganz wichtig scheint mir, in der Planung zusätzliche Zwischen-Meilensteine zu setzen, um in verschiedenen Phasen die Meinungen und den Rückhalt in der Bevölkerung abzuholen.	Wird im Vorprojekt berücksichtigt und geprüft.	Eine Verschiebung der Anbindung Birseck-/Muttenzerstrasse an die Rheinfelderstasse näher zum Zentrum hin kann aufgrund der Verschiebung der südlichen Haltestelle Schulstrasse (östlich vom geplanten Kreisell Schulstrasse), des Quartierplans "Am Eck", der geplanten Anbindung des Weidenwegs an die Rheinfelderstrasse und der Veloroute nicht umgesetzt werden.