



Gemeinderat Binningen

Geschäft Nr. **41**

Legislatur 2008 - 2012

**Bericht an den Einwohnerrat**

vom 31.3.2009

**Totalrevision Strassenreglement**

<b>Kurzinfo:</b>	<p>Das Strassenreglement der Gemeinde Binningen vom 14.10.1974 ist revisionsbedürftig. Einerseits besteht Änderungsbedarf bei den technischen Bestimmungen. Andererseits ist inhaltlich eine Anpassung an die kantonale Gesetzgebung (Raumplanungs- und Baugesetz, Strassengesetz) notwendig.</p> <p>Der vorliegende Reglementsentwurf des Gemeinderats lehnt sich an das kantonale Musterreglement an. Insbesondere die verschiedenen Kompetenzregelungen und auch die Finanzierung, welche bei Neuanlagen künftig zu höheren Beiträgen seitens der Privaten führt, wurden weitgehend übernommen.</p> <p>Die Revision wurde bewusst auf den Zeitpunkt der Ortsplanungsrevision gelegt, da auch die planerische Ergänzung zum Reglement - der Strassennetzplan - überarbeitet wurde.</p> <p>Das Strassenreglement muss auch vom Kanton (Regierungsrat) beschlossen werden. Die kantonale Vorprüfung durch das zuständige Amt ist noch im Gange und das Reglement kann nach Genehmigung auf den 1.1.2010 in Kraft treten.</p>
<b>Antrag:</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Das total revidierte Strassenreglement der Gemeinde Binningen wird beschlossen.</li><li>2. Das Reglement tritt nach Beschluss durch den Regierungsrat auf 1.1.2010 in Kraft.</li></ol>

GEMEINDERAT BINNINGEN

Präsident:                      Verwalter:

Charles Simon                Olivier Kungler

## 1. Ausgangslage, Revisionsbedarf

Die Gemeinden sind gemäss § 36 des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG) verpflichtet, Erschliessungsreglemente zu erlassen. Das Strassenreglement soll dabei mithelfen, die sehr komplexe Materie der Planung, Finanzierung und Enteignung bis hin zur Realisierung von öffentlichen Verkehrsanlagen festzulegen. Es bildet die Ergänzung zum Strassennetzplan, welcher den raumplanerischen und verkehrlichen Teil der Ortsplanung beinhaltet.

Gemäss § 52 RBG ist der Regierungsrat gehalten, Musterreglemente zu erstellen. Abgestimmt auf das RBG liegt seit 2001 eine aus einer breiten Vernehmlassung hervorgehende, rechtlich geprüfte Fassung vor.

Das bestehende Binninger Strassenreglement vom 14.10.1974 ist revisionsbedürftig. Einerseits besteht Anpassungsbedarf bei den technischen Bestimmungen und andererseits sind die bestehenden Regelungen auf das RBG (von 1998) und auf das Strassengesetz des Kantons (von 1986) abzustimmen. Dies sind die formellen Gründe für eine Anpassung. Als zweiter Grund soll mit dem neuen Vorschlag Klarheit geschaffen werden bezüglich der Beschlusskompetenzen für die verschiedenen notwendigen Beschlüsse im Planungs- und Ausführungsprozess von Strassenbau und Unterhalt. Der vorliegende Vorschlag beruht auf dem RBG und orientiert sich am Musterreglement des Kantons. Ein ebenfalls wichtiger Grund ist eine klare und für die Gemeinde tragbare Kostenregelung. Insbesondere die bestehende Beitragsregelung bei Neuanlagen, mit einem fixen Beitrag je Anstosslänge und –fläche, ist diesbezüglich zu hinterfragen.

Die Revision wurde auf den Zeitpunkt unmittelbar nach Abschluss der Ortsplanungsrevision gelegt. Der ebenfalls revidierte Strassennetzplan hat einige systematische Änderungen erfahren, welche einer Anpassung des Reglements Vorschub leisten, auch wenn keine Pflicht zur gleichzeitigen Revision besteht.

## 2. Die wichtigsten Änderungen

Das vorliegende, revidierte Strassenreglement lehnt sich stark an das kantonale Musterreglement an. In einigen Fällen wird dieses ergänzt durch zusätzliche Bestimmungen, welche sich in Binnigen oder anderen Gemeinden bewährt haben. In der beiliegenden synoptischen Darstellung (neue / alte Fassung) sind der Übersichtlichkeit halber Abweichungen von der Musterreglementsfassung schattiert worden. Die zusätzlichen Kommentare des Planungsbüros *in kursiver Schrift* sollen zum besseren Verständnis beitragen.

Neben der formellen, rechtlichen Anpassung an die neue Gesetzgebung kristallisieren sich folgende Änderungen als Schwerpunkte heraus:

### a. Finanzierung von Neuanlagen:

1. Der gesamte Beitrag der Privaten bemisst sich neu in Prozent der Baukosten. Gemäss der bisher geltenden Regelung ist es ein indexierter Ansatz je Perimeterfläche und Anstosslänge.
2. Basis für den Beitrag ist neu nur noch die angrenzende Perimeterfläche, jedoch nicht mehr die Anstosslänge eines Grundstücks.
3. Mit der neuen Regelung, welche sich an den Vorschlag des Musterreglements anlehnt, werden je nach Strassentyp neu 60 – 80 % der Baukosten an die anstossenden Privaten überwält. Bei der bisherigen Praxis lag der Beitrag bei 20 – 25 % (letzte Beispiele Weinbergstrasse und Fuchshaggraben).
4. Entgegen dem Musterreglement und gemäss bisheriger Regelung werden Korrekturen (bauliche Änderungen von bestehenden Strassen) weiterhin vollumfänglich durch die Gemeinde finanziert, da diese nicht einen Mehrwert darstellen wie eine Neuanlage.

### b. Beschlusskompetenz Bau- und Strassenlinienpläne:

Die Kompetenz für Beschlüsse von Bau- und Strassenlinienplänen liegt gemäss dem RBG beim Gemeinderat. Diese Bestimmung wurde ins vorliegende Reglement übernommen. Nach

dem bisherigen Reglement werden Bau- und Strassenlinienpläne vom Einwohnerrat beschlossen.

c. Stufengerechte Planungsinstrumente: Strassennetzplan und Bau- und Strassenlinienpläne:

Wie bereits in der Vorlage zur Revision des Strassennetzplanes (ER-Vorlage Nr. 18, Planungsbericht zum Strassennetzplan) erwähnt, werden die Strassenbreiten nicht mehr im Strassennetzplan, sondern in den entsprechenden Bau- und Strassenlinienplänen definiert. Der minimale Ausbaustandard bzw. Richtwerte zu den einzelnen Strassentypen sind in § 5 resp. Anhang 1 vorgegeben.

d. Projektierung von Strassen nach den Richtlinien des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS):

Um die Qualität sicherzustellen, sollen Strassen künftig nach den VSS-Normen projektiert werden (§ 10). Bisher war der etwas weniger weit gehende Planungsgrundsatz festgehalten, wonach Gemeindestrassen gemäss den Normen der Vereinigung Schweizer Strassenfachmänner (SNV) anzulegen sind.

e. Verfahren beim Bau neuer Strassen:

Währenddem mit bisheriger Regelung eine Planaufgabe, basierend auf dem Baugesetz von 1967, zwingend war, kann neu mit schriftlicher Zustimmung aller betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer darauf verzichtet werden (sog. abgekürztes Verfahren).

f. Möglichkeit des Nutzungstransfers bei Landerwerb:

Die neue Regelung zum Landerwerb in § 27 gibt der Grundeigentümerschaft die Möglichkeit, für abzutretende Flächen einen Nutzungstransfer auf die Restparzelle zu beantragen. Dies bringt auch für die Gemeinde als Bauherrin der Strasse Vorteile, da dies bei der Landpreisfestsetzung des zu erwerbenden Areals entsprechend berücksichtigt wird. Beim Ausbau der Weinbergstrasse beispielsweise, wo ein rechtsgültiger Bau- und Strassenlinienplan vorlag, konnte das für die Strassenanlage noch zu erwerbende Privatland (Allmend) unentgeltlich übernommen werden. Im Gegenzug wurde der verbleibenden privaten Restparzelle die ursprüngliche Maximalnutzung zugesprochen.

g. Freihaltung Lichtraumprofil zur Gewährleistung der gefahrlosen Strassenbenützbarkeit:

Immer wieder kommt es vor, dass Pflanzen von privaten Parzellen in unzulässiger Weise in den Strassenraum hineinragen. Das Polizeireglement der Gemeinde Binningen enthält hierzu eine qualitative Vorgabe unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit. Die neu in § 42 aufgenommenen Werte entsprechen dem in der Norm festgehaltenen Lichtraumprofil. Sie sollen die Durchsetzbarkeit dieser für die Verkehrssicherheit wichtigen Regelung ermöglichen.

h. Anordnung von privaten Parkplätzen angrenzend an Strassen gemäss VSS-Richtlinien:

Bei der Prüfung von Baugesuchen wird öfters festgestellt, dass private Parkplätze entlang der Strasse in unzulässiger Weise angeordnet werden. Im Prüfbericht der kommunalen Fachstelle muss dies dann entsprechend beanstandet und auf die VSS-Richtlinien hingewiesen werden. Mit der neuen Bestimmung ist für die Bewilligungsbehörde nun eine rechtliche Grundlage geschaffen, welche bisher fehlte und welche die Aspekte der Verkehrssicherheit bei Zufahrten zu Liegenschaften genügend mit einbezieht.

### 3. Kantonale Vorprüfung

Das revidierte Strassenreglement wird derzeit von der Bau- und Umweltschutzdirektion vorgeprüft. Es kann nach Beschluss durch den Einwohnerrat durch den Regierungsrat genehmigt werden und anschliessend in Kraft treten.

## 4. Finanzielle Auswirkungen

Das revidierte Strassenreglement hat sowohl Auswirkungen auf die Gemeinde als Bauherrin von Strassenneuanlagen als auch auf Private in Form von Anstössern. Währenddem die Gemeinde von den höheren Beiträgen der Anstösser gegenüber der bisherigen Lösung profitiert und die Einwohnerkasse entsprechend entlastet, müssen sich Anstösser künftig in grösserem Umfang als bisher an den Neubaukosten beteiligen.

Die Beitragssätze betragen (in Anlehnung an den Musterreglements-vorschlag) neu

Bei Sammelstrassen            60 % Grundeigentümer    40 % Gemeinde

Bei Erschliessungsstrassen    80 % Grundeigentümer    20 % Gemeinde

Die unterschiedlichen Beitragssätze sind abgestimmt auf den erfahrungsgemässen Benützunganteil der Anstösser im Verhältnis zu den übrigen Verkehrsteilnehmern.

Auszubauende Strassen oder Strassenteilabschnitte im Sinne von Neuanlagen können an einer Hand abgezahlt werden, weshalb der langfristige finanzielle Nutzen für die Gemeinde, aber auch die Verschlechterung der Regelung für Private als Anstossende, relativiert werden müssen.

In den übrigen Bereichen des Strassenwesens sind mit der Revision keine Änderungen bezüglich finanzieller Auswirkungen verbunden.

Beilage: Revidiertes Strassenreglement in synoptischer Darstellung zum bestehenden Reglement von 1974