

Gemeinde Binningen

Teilzonenplan Hauptstrasse Nordwest

Planungsbericht gemäss § 39 RBG

1. Fassung vom 11. Juni 2010 für die öffentliche Mitwirkung und kantonale Vorprüfung

Teilzonenplan Hauptstrasse Nordwest

Planungsbericht gemäss § 39 RBG

1. Fassung vom 11. Juni 2010 für die öffentliche Mitwirkung und kantonale Vorprüfung

Auftrag	Teilzonenplan Hauptstrasse Nordwest
Auftraggeber	Gemeinde Binningen
Auftragnehmer	Planteam S AG; Sissacherstrasse 20, 4460 Gelterkinden Tel. 061 981 44 20 Fax. 061 981 44 10 gelterkinden@planteam.ch; www.planteam.ch
Qualitätssicherung	SQS – Zertifikat ISO 9001 am 11. Juli 1999
Projektleitung	Markus Vogt, Agro. Ing. HTL
Mitarbeit	Esther Schiegg, dipl. Ing. (FH) Stadtplanung, Planerin FSU, dipl. Betriebswirtin (BA),
Referenz	bin_tzp hauptstrasse_bericht_100611.doc

Inhalt

1	Ausgangslage	1
2	Organisation, Verfahren und Ablauf der Planung	2
2.1	Projektorganisation	2
2.2	Verfahren	2
2.3	Übersicht Planungsablauf	3
3	Rahmenbedingungen	4
3.1	Zonenplan, Strassennetzplan	4
3.2	Baulinien	6
3.3	Planungsgebiet	7
3.4	Ergebnisse aus der Testplanung	8
4	Planungsziele der Teilzonenplanung	11
5	Umfang und Inhalt der Teilzonenplanung	11
5.1	Planungsinstrumente	11
5.2	Planungsinhalte	12
5.2.1	Teilzonenplan, Nutzungszonen	12
5.2.2	Allgemeine Bauvorschriften	12
5.2.3	Nutzungsmass, Bauvorschriften	14
5.2.4	Gestaltung und Nutzung der Freiräume	15
5.2.5	Erschliessung und Parkierung	16
5.2.6	Lärmschutz	17
5.2.7	Schlussvorschriften	17
6	Verkehrsgutachten	18
7	Privatrechtliche Regelungen (Vertrag)	18
8	Information und Mitwirkung	18
9	Würdigung der Planung	18
Anhang		20

1 Ausgangslage

Das Gebiet zwischen Hauptstrasse, Holeerain, Gartenstrasse und Kernmattstrasse ist quartierplanpflichtig. Über den nordöstlichen Bereich (Dorenbachcenter) besteht ein rechtsgültiger Quartierplan aus dem Jahr 1977; für die Entwicklung der übrigen Gebiete wurden in den vergangenen Jahrzehnten mehrere Anläufe unternommen, eine rechtsgültige Planungsgrundlage zu erstellen (mitunter ein Ideen-Wettbewerb in den 1980-er Jahren). Das Vorhaben scheiterte jedoch stets an den komplexen Eigentumsverhältnissen. Die Gemeinde erwarb zwischenzeitlich die Liegenschaften Hauptstrasse 14, 26 und Gartenstrasse 27, wodurch sie auch als Eigentümerin ein Mitspracherecht hat und gleichzeitig die Erschliessung des Quartiers über diese Parzellen sicherstellen kann.

Im Rahmen der seit 2006 laufenden Ortsplanungsrevision ist vorgesehen, die Liegenschaften entlang der Gartenstrasse und des Holeerains (siehe Kap. 3.1) einer regulären, viergeschossigen Wohn- und Geschäftszone (WG4) ohne Quartierplanpflicht zuzuweisen, da hier die Erschliessung gewährleistet ist und eine städtebaulich intakte Struktur besteht. Für die Liegenschaften an der Hauptstrasse besteht nach wie vor Handlungsbedarf, insbesondere nachdem infolge des Brandes der Liegenschaft Hauptstrasse 10 im Dezember 2007 der Eigentümer die Erarbeitung einer verbindlichen Planungsgrundlage beantragte. Aufgrund der bestehenden Quartierplanpflicht kann ohne Planungsgrundlage keine neue Überbauung realisiert werden. Diese Umstände führten zur Festlegung des in nachfolgender Abbildung aufgezeigten Planungsperrimeters.



Abb. 1: Luftbild mit Perimeter Teilzonenplan (Quelle: Google earth)

Um eine solche Gesamtplanung für das Gebiet zu erarbeiten, beauftragte der Gemeinderat im Jahr 2008 das Architekturbüro Nissen & Wentzlauff mit einer Testplanung. An insgesamt fünf Veranstaltungen wurden neue Überbauungsideen mit den Grundeigentümer/innen besprochen und fortlaufend konkretisiert. Als Ergebnis resultierte ein Konzept mit Blockrandbebauung entlang der Hauptstrasse, einer kleinteiligeren und offeneren Bebauungsstruktur im Hofbereich sowie einem grosszügigen Grünbereich im Inneren des Quartiers (Plan und detaillierter Konzeptbeschrieb unter Kapitel 3.4). Das Konzept wurde von den Grundeigentümer/innen zwar positiv aufgenommen, das erforderliche Quorum für die Durchführung einer Quartierplanung konnte jedoch nicht erzielt werden, da der Grossteil der Eigentümer keine konkreten Realisierungsabsichten hat. Der Gemeinderat entschied sich daher dazu, auf Basis des Resultats der Testplanung einen Teilzonenplan mit Reglement für das als „Hauptstrasse Nordwest“ bezeichnete Gebiet auszuarbeiten, um eine Weiterentwicklung einschliesslich Lösung der Erschliessungsfragen in diesem zentral gelegenen Gebiet zu ermöglichen.

2 Organisation, Verfahren und Ablauf der Planung

2.1 Projektorganisation

Die Projektorganisation stellt sie wie folgt dar:

- Verfahrensleitung, Koordination der Beteiligten: zuständige Personen der Bauabteilungen Gemeinde Binningen, Pirkko Zimmermann / Horst Reher
- Verfasser Testplanung: Nissen & Wentzlauff Architekten, Basel
- Ausarbeitung Teilzonenplanung: Nissen & Wentzlauff (Städtebauliches Konzept, Detaillierung der Testplanung, inhaltliche Rahmenbedingungen, Gestaltungskonzept Vorzone) und Planteam S AG, Gelterkinden (Umsetzung in Planungsinstrumente: Teilzonenplan mit Reglement, Planungsbericht; Mutation Strassennetzplan, Bau- und Strassenlinienplan)
- Erschliessungsstudie (für die Erschliessung ab der Kantonsstrasse), Verkehrsstudie (Verkehrssicherheit): Glaser Saxer Keller AG

Die Erarbeitung der Planungsinstrumente erfolgt in enger Koordination und im Austausch mit den zuständigen kantonalen Fachstellen (Amt für Raumplanung, Tiefbauamt) sowie den betroffenen Grundeigentümern.

2.2 Verfahren

Die Konzepterarbeitung erfolgte in den Jahren 2008/2009 durch das Architekturbüro Nissen & Wentzlauff mittels einer Testplanung im Auftrag der Gemeinde.

Im Folgenden wurden die Ergebnisse der Testplanung, in enger Abstimmung mit den betroffenen Grundeigentümern, konkretisiert und parallel dazu die wesentlichen Inhalte in einen Teilzonenplan mit Reglement überführt. Über Konzeptbestandteile, die nicht mittels der Teilzonenplanung geregelt werden konnten, ist der Abschluss eines ergänzenden privatrechtlichen Vertrags zwischen den Grundeigentümern in Vorbereitung (Etappeierung, Vorteilsausgleich zwischen den Beteiligten, Sicherstellung und Realisierung von Bauten, Umgebung und Gemeinschaftsanlagen, insb. der Einstellhalle).

2.3 Übersicht Planungsablauf

Besprechung Vorgehen Amt für Raumplanung	11. Januar 2010
Erarbeitung 1. Entwurf Teilzonenplan mit Reglement	Jan./Feb. 2010
Abklärung Rahmenbedingungen Verkehr Tiefbauamt	Februar 2010
Informationsgespräche mit Investoren	Febr. – April 2010
Überarbeitung Entwurf mit Zwischenbesprechungen	März – Mai 2010
Ausstehende Planungsschritte	
Kantonale Vorprüfung	Juni/Juli – Sept. 2010
Informationsveranstaltung für Grundeigentümer	24.6.2010
Öffentliche Mitwirkung (Auflage in Bauabteilungen)	25.6 – 23.7.2010
Überarbeitung nach Mitwirkung / Vorprüfung	Sept. 2010
Beschlussfassung im Gemeinderat	Okt. 2010
Beratung und Beschlussfassung im ER	bis Ende 2010
Auflage und Einspracheverhandlungen	ab Jan. 2011
Ausarbeitung Genehmigungsunterlagen	März/April 2011
Genehmigung Regierungsrat	bis Sommer 2011

3 Rahmenbedingungen

3.1 Zonenplan, Strassennetzplan

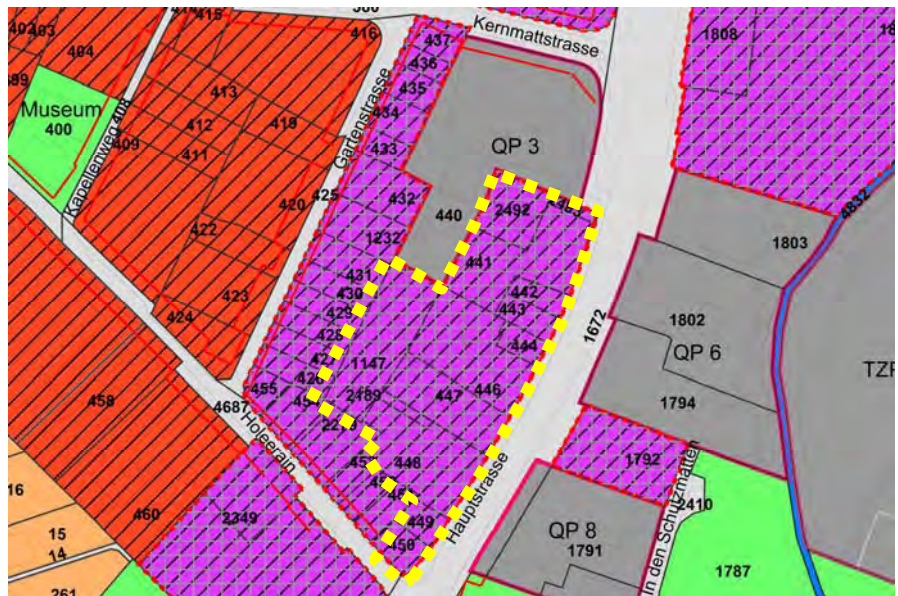


Abb. 2: Ausschnitt rechtsgültiger Zonenplan (Quelle: www.geo.bl.ch; Zugriff: 30.04.2010)

Das Planungsgebiet (gelb) ist heute, zusammen mit den angrenzenden Häuserzeilen entlang der Gartenstrasse und des Holeerains, der viergeschossigen Wohn- und Geschäftszone WG4 zugewiesen, überlagert mit einer Quartierplanpflicht. An der Ecke Kernmatt-/Hauptstrasse grenzt der rechtsgültige Quartierplan QP 1a/1 Ortskern (RRB Nr. 1537 vom 07.06.1977) an den Perimeter.

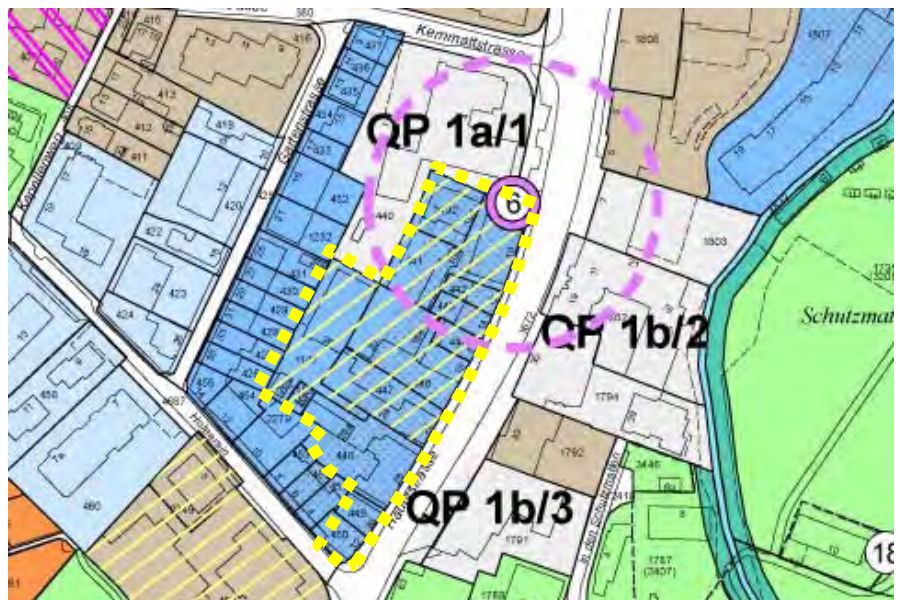


Abb. 3: Ausschnitt Zonenplan (Stand Vorlage Einwohnerrat Oktober 2008)

Im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision war vorgesehen, die bestehende Zonenzuordnung (WG4) grundsätzlich zu belassen, die Häuser-

zeilen entlang der Gartenstrasse und des Holeerains jedoch aus der Quartierplanpflicht zu entlassen, da hier die Erschliessung gewährleistet und die städtebauliche Struktur intakt sind. Die Quartierplanpflicht wurde auf den in Abb. 3 gelb schraffiert dargestellten Bereich beschränkt. Aus Sicht einer langfristig aufeinander abgestimmten Entwicklung entlang der Hauptstrasse entschied man sich nun dazu, die Teilzonenplanung über einen etwas weiteren Perimeter zu erarbeiten, als ursprünglich vorgesehen.

Der Einwohnerrat hat den revidierten Zonenplan und das Zonenreglement Siedlung und Landschaft an seiner Sitzung vom 31.05.2010 beschlossen; der Bereich des neuen Teilzonenplans Hauptstrasse Nordwest wurde vom Beschluss jedoch explizit ausgenommen.

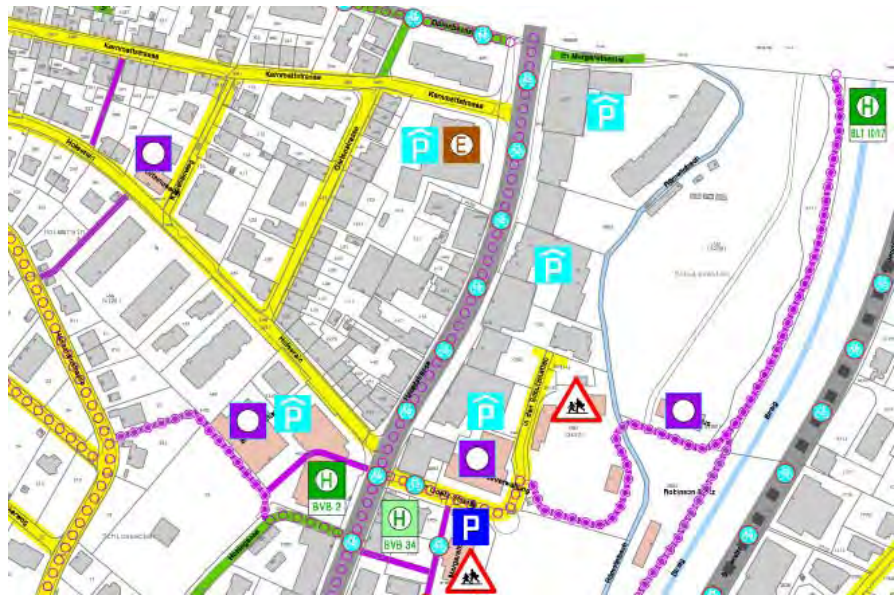


Abb. 4: Ausschnitt Strassennetzplan (Stand Vorlage Einwohnerrat Oktober 2008)

Mit der Ortsplanungsrevision wurde auch der bestehende Strassennetzplan überarbeitet; der Einwohnerrat beschloss den neuen Strassennetzplan an seiner Sitzung vom 19.04.2010. Abb. 4 zeigt die guten Anschlüsse ans öffentliche Verkehrsnetz etwas südlich des Planungsgebietes an der Hauptstrasse (Tram- und Bushaltestelle Hohle Gasse). Über die Hauptstrasse verläuft zudem eine regionale Radroute, die in der Teilzonenplanung zu berücksichtigen ist. Südlich und nördlich an den Perimeter angrenzend bestehen im Zusammenhang mit den zentrumsgenutzten Gebäuden (Post, Einkauf etc.) zwei öffentlich zugängliche Parkhäuser.

Mit der Teilzonenplanung wird eine Mutation des Strassennetzplanes erforderlich (siehe Abb. 5), da im Planungskonzept auch Elemente zur Lösung von Erschliessungsfragen vorgesehen sind. Der Strassennetzplan legt die gemeinsame Zu- und Wegfahrt in die zusammenhängende Einstellhalle ab der Hauptstrasse (rot), die temporäre Zu- und Wegfahrt bis zum Vollausbau der Einstellhalle (orange) und die Fusswege (violett) fest.



Abb. 5: Mutation Strassennetzplan im Bereich Hauptstrasse Nordwest (Stand 14. Juni 2010)

3.2 Baulinien

Entlang der Hauptstrasse und des Holeerains bestehen die folgenden, rechtsgültigen Strassenbaulinien:

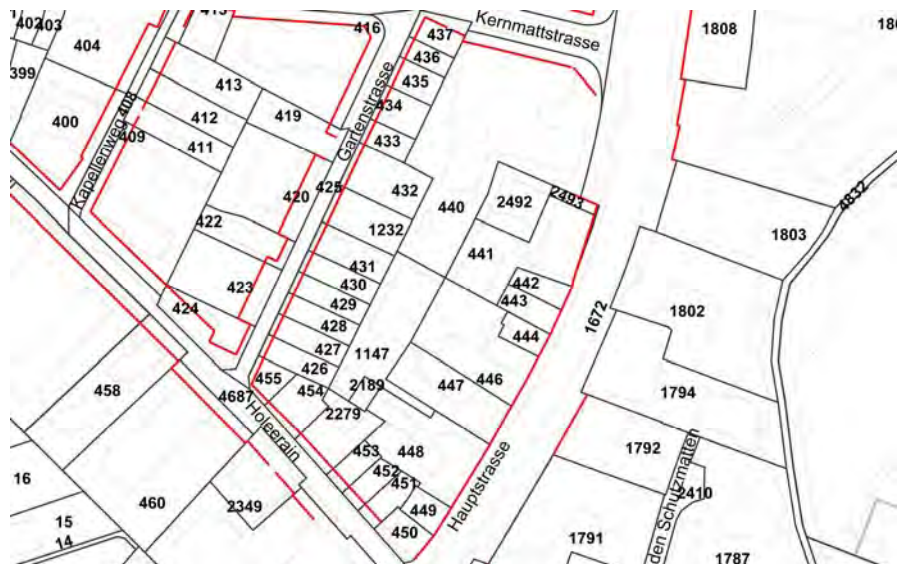


Abb. 6: Planausschnitt Strassenbaulinien (Quelle: www.geo.bl.ch, Zugriff: 30.04.2010)

Zur Umsetzung des Planungskonzeptes wird im Bereich des Perimeters der Teilzonenplanung ein neuer Bau- und Strassenlinienplan erstellt (siehe Abb. 7). Um die Flucht der Blockrandbebauung entlang der Hauptstrasse

zu sichern, ist entlang dieser die neue Gestaltungsbaulinie „Hauptstrasse“ (orange) vorgesehen; im rückwärtigen Bereich wird die Stellung der Hofbauten mittels einer zweiten Gestaltungsbaulinie „Hof“ definiert (violett). Die bestehende Kantonsstrassen-Baulinie entlang der Hauptstrasse (rot) wird in einem separaten Verfahren aufgehoben.



Abb. 7: Bau- und Strassenlinienplan im Bereich Hauptstrasse NW (11. Juni 2010)

3.3 Planungsgebiet



Abb. 8: Gebäude Hauptstrasse 10 (Abbruch) und Hauptstrasse 12/14



Abb. 9: Gebäude Hauptstrasse 12/14/16/18 und 22



Abb. 10: Gebäude Hauptstrasse 32/30, 28, 22

3.4 Ergebnisse aus der Testplanung

Die Testplanung hatte die Aufgabe aufzuzeigen,

- wie die Erschliessung für das Gebiet gesamthaft gelöst werden kann (für viele der kleinen und/oder ungünstig geformten Parzellen kommt nur eine gemeinsame Regelung mit den Anstössern in Frage),
- wie sich die städtebauliche Situation entlang der Hauptstrasse am nördlichen Ortseingang von Binningen langfristig darstellen soll,
- und wie diese Bebauungs- und Erschliessungsstrukturen für die unterschiedlichen Grundeigentümer unabhängig voneinander realisierbar sind.

Das der Teilzonenplanung zu Grunde liegende Konzept aus der Testplanung (siehe Abb. 11) basiert auf folgenden Überlegungen:

Städtebau

Charakteristisch für die Hauptstrasse Binningen ist die heterogene Struktur der strassenbegleitenden Gebäude, welche teilweise als geschlossene und teils als offene Bebauung die Strasse säumen. Der betrachtete Be-

reich „Hauptstrasse Nordwest“ liegt auf der Westseite der Hauptstrasse direkt am Ortseingang von Binningen.

Das Konzept sieht eine Blockrandbebauung entlang der Hauptstrasse vor, die durch einen Knick dem gekrümmten Strassenverlauf folgt und ihn städtebaulich akzentuiert. Die Fassadenfront zur Hauptstrasse wird gegenüber der heutigen Situation deutlich zurückversetzt, um den Trottoirbereich aufzuwerten und die fussläufige Verbindung auf der Westseite der Strasse zu aktivieren.

Im Hofbereich, auf der lärmabgewandten Seite, befinden sich kleinere Hofbauten mit einem privaten Aussenraum. In der Mitte des gesamten Gevierts ist ein halböffentlicher, grosszügiger Grünraum mit Spielplatz vorgesehen.

Die Stellung der Baukörper ist vornehmlich Ost-West orientiert und bietet so einen hohen und flexiblen Wohnkomfort.

Etappierung

Aufgrund der Eigentumsverhältnisse ist die etappierte Umsetzbarkeit des Konzeptes eine wesentliche Voraussetzung für die Realisierbarkeit.

Die Blockrandbebauung „repariert“ die bestehende Struktur, indem einzelne Gebäude entlang der Strasse schrittweise erneuert werden können, ohne dass daraus Zwänge für die bestehenden Gebäude entstehen.

Nutzung

Entlang des aufgeweiteten Strassenraums befinden sich im Erdgeschoss der Blockrandbebauung Verkaufs- und Dienstleistungsnutzungen, die den Strassenabschnitt beleben sollen. In den oberen Stockwerken sind vornehmlich Wohnnutzungen mit einem Anteil Praxen oder Dienstleistung vorgesehen. Durch die gleichwertige Belichtung von zwei Seiten sind unterschiedlichste Wohnungsgrössen und – typologien möglich.

Im Hofbereich auf der Westseite der Blockrandbebauung sind einzelne Wohnbauten oder Ateliers mit privatem Aussenbereich vorgesehen.

Parkierung / Erschliessung

Die Parkierung für den gesamten Perimeter ist in einer unterirdischen Einstellhalle vorgesehen. Erschlossen wird die Einstellhalle über eine gemeinsame Zu- und Wegfahrt von der Hauptstrasse aus. Entsprechend der Blockrandbebauung ist die Einstellhalle in mehreren Etappen zu erstellen. Damit die einzelnen Etappen unabhängig von einer bestimmten Reihenfolge sind, wird der Bereich unter dem zentralen Grünraum als zusätzliche Parkierungsfläche genutzt.

Von der Hauptstrasse aus erschliesst eine fussläufige Durchwegung den Hofbereich. Die innere Erschliessung bleibt grundsätzlich verkehrsfrei; die Zufahrt ist nur für Umzüge/Lieferungen und die Feuerwehr gestattet.

Aussenraum

Auf der Strassenseite wird der Vorbereich durch die neue (gegenüber heute zurückversetzte) Gebäudestellung deutlich aufgeweitet. Dadurch entsteht vor der neuen Bebauungsstruktur eine attraktive Vorzone. Im Zuge der Realisierung ist eine Gestaltung der Vorzone nach einheitlichem Konzept vorgesehen: Denkbar sind einzelne Baumgruppen mit entsprechender Strassenmöblierung sowie einzelne Besucherparkplätze, die längs entlang der Hauptstrasse angeordnet werden.

Der rückwärtige Hof teilt sich in einen halböffentlichen Grünraum und private Aussenräume. Räumlich sind beide Bereiche durch einen Fussweg getrennt. Der gemeinschaftliche Grünraum in der Hofmitte ist als Freiraum mit Spielplatz für das gesamte Geviert gedacht und soll grundsätzlich von Hochbauten freigehalten werden. Den Hofbauten im hinteren Bereich der Blockrandbebauung ist je ein privater Gartenanteil zugeordnet.



Abb. 11: Situation Konzept Testplanung

Zusammenfassend werden mit dem Konzept folgende Absichten verfolgt:

- Schrittweise Realisierbarkeit der Blockrandstruktur in einzelnen Etappen unter Einhaltung einer hohen räumlichen Qualität auch innerhalb der einzelnen Etappierungsphasen (Zwischenstände).

- Attraktive, flexible Wohntypologien unter Berücksichtigung der äusseren Gegebenheiten (Lärmschutz, Ausrichtung, Infrastruktur, Parkierung,...) durch Ost-West orientierte Blockrandbebauung.
- Hochwertige und differenzierte Aussenräume: öffentlicher Bereich entlang der Hauptstrasse, halböffentlicher und privater Aussenraum im Innenhof.
- Aufweitung der Vorzone (Trottoirbereich) entlang der Hauptstrasse und Gestaltung derselben nach einheitlichem Konzept.
- Gemeinsame Erschliessung des Gebiets

4 Planungsziele der Teilzonenplanung

Mit der Teilzonenplanung Hauptstrasse Nordwest werden folgende Planungsziele verfolgt:

- Grundsätzliche Sicherstellung von Bebauung und Freiräumen im Sinne der Testplanung, dh. Blockrandbebauung entlang der Hauptstrasse, Innenhofsituation mit Frei- und Grünräumen und untergeordneter Bebauung.
- Definition der Gebäudeprofile mittels Festlegungen zu Art und Mass der baulichen Nutzung sowie spezifischen Bauvorschriften für unterschiedliche Teilgebiete (Zonen) im Planungssperimeter.
- Regelungen zur gemeinschaftlichen Grünzone, insb. zu deren Gestaltung, Realisierung und Nutzung einschliesslich Bedingungen zur Zwischennutzung während der Bauetappen.
- Schaffen der Voraussetzungen für die Lösung der Erschliessungsfragen im Sinne der Testplanung (unterirdische Einstellhalle mit gemeinsamer Zu/Wegfahrt, Vorzone entlang der Hauptstrasse, Durchwegung).

5 Umfang und Inhalt der Teilzonenplanung

5.1 Planungsinstrumente

Für die Teilzonenplanung Hauptstrasse Nordwest wurden folgende verbindliche Planungsinstrumente erarbeitet:

- Teilzonenplan Hauptstrasse Nordwest, Situation 1:500
- Teilzonenreglement Hauptstrasse Nordwest

Zur Umsetzung des Planungskonzeptes werden parallel erarbeitet:

- Bau- und Strassenlinienplan im Bereich Hauptstrasse Nordwest, Situation 1:500
- Mutation Strassennetzplan im Bereich Hauptstrasse Nordwest, Situation 1:500

5.2 Planungsinhalte

5.2.1 Teilzonenplan, Nutzungszonen



Abb. 12: Teilzonenplan Hauptstrasse Nordwest (Stand: 14. Juni 2010)

Um die Ergebnisse der Testplanung zu sichern, wird der Geltungsbereich des Teilzonenplans in **vier unterschiedliche Nutzungszonen** unterteilt: die drei Wohn- und Geschäftszonen a bis c, welche sich bezüglich Nutzungsart, Nutzungsmass und Bauvorschriften unterscheiden (siehe Erläuterungen unter Kap. 5.2.3) sowie die Grünzone im Innenbereich. Innerhalb der Wohn- und Geschäftszonen werden die Gebäudeprofile und die Stellung der Bauten über Baubereiche und Gestaltungsbaulinien bestimmt.

5.2.2 Allgemeine Bauvorschriften

Art. 3:
Baugrundsätze

Die Teilzonenplanung basiert auf der Testplanung resp. dem städtebaulichen **Konzept des Architekturbüros Nissen & Wentzlaff**. Der Artikel bestimmt, dass sich alle Massnahmen im Grundsatz an diesem Konzept zu orientieren haben; dessen Inhalte gelten für die Bebauung des Areals als Baugrundsätze. Relevant ist diese Festlegung vor allem in Bezug auf allfällige Ausnahmen; die damit – neben den grundsätzlichen Voraussetzungen (Abwägung öffentlicher und privater Interessen, Würdigung der besonderen Umstände des Einzelfalls) – nur gewährt werden können, wenn das Konzept der Testplanung nicht in Frage gestellt wird.

Art. 4:
Architekt. Gestaltung

Neben den Baugrundsätzen werden innerhalb des Perimeters im Sinne eines Gestaltungs- und Eingliederungsgrundsatzes **erhöhte Anforderungen an die (architektonische) Gestaltung** der Bauten und der Umgebung gestellt. Damit soll insbesondere sichergestellt werden, dass die Bebauung trotz Etappierung über einen längeren Zeitraum als Ganzes ein harmonisches Erscheinungsbild abgibt und in engem Zusammenhang mit den Aussenräumen (Vorzone und Hofbereiche / Grünzone) gestaltet wird.

Art. 5:
Gebäudehöhe

Im Rahmen der laufenden Revision der Ortsplanung werden in Binningen mit dem überarbeiteten Zonenreglement Siedlung und Landschaft grundlegende Neuerungen eingeführt. Die **Definition der Gebäudehöhe** im Teilzonenreglement Hauptstrasse Nordwest (Art. 5 Absatz 1) entspricht bereits der neuen Regelung, damit sowohl Teilzonenreglement als auch Zonenreglement Siedlung und Landschaft künftig auf derselben Grundlage basieren. Da in den drei Bauzonen (WGa bis WGc) eine Flachdachpflicht gilt, genügt die Definition der Gebäudehöhe; sie gilt gleichzeitig als Fassadenhöhe.

Absatz 2 ermöglicht es, innerhalb einer Etappe oder eines Bauabschnitts eine **einheitliche Gebäudehöhe** auch über mehrere, zusammengebaute Gebäude zu realisieren (siehe Schemaskizze in Abb. 13).

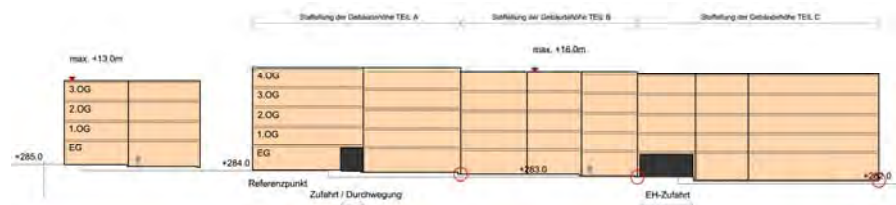


Abb. 13: Prinzip der Gebäudestaffelung entlang der Hauptstrasse je Etappe/Bauabschnitt

Art. 6: Dachaufbauten

Die **Nutzung der Dachflächen** kann für die Bewohner sehr attraktiv sein und soll daher grundsätzlich ermöglicht werden. Dachaufbauten werden daher – neben den technischen bedingten Aufbauten – zugelassen, sofern sie **bestimmte Anforderungen** einhalten (max. 3 m hoch, Zurückversetzung im 45°-Winkel sowie um 1.50 m für Brüstungen / Geländer). Um die Nutzung von Dachaufbauten im Sinne eines zusätzlichen, reduzierten Geschosses zu verhindern, sind beheizte Räume unzulässig; möglich sind damit beispielsweise offene oder geschlossene Unterstände, Abstellräume, unbeheizte Gemeinschaftsräume oder Terrassen mit Überdachungen.

5.2.3 Nutzungsmass, Bauvorschriften

■ Mechanismus:

Gebäudeprofil und Nutzung bestimmen sich über die festgelegten Baubereiche und die nach Zonen differenzierten Bauvorschriften (Gebäudehöhe, Geschossezahl, Gebäudetiefe, Dachform). Die Festlegung einer Nutzungsziffer entfällt.

■ Umsetzung in Plan/Vorschriften

Die **Nutzungstabelle** legt Art und Mass der Nutzungen innerhalb der vom Teilzonenplan umfassten Zonen fest. Das Nutzungsmass innerhalb der Bauzonen wird neben den im Teilzonenplan festgelegten Baubereichen bestimmt durch die maximale Gebäudehöhe, die maximale Geschossezahl sowie in der WGa eine maximale Gebäudetiefe ab der Gestaltungsbaulinie. Entlang der Hauptstrasse sind innerhalb der WGa maximal 12 m tiefe, 5-geschossige Bauten möglich. An der Ecke Holeerain innerhalb der WGb passt sich die Bebauung dem Bestand an, weshalb die Bebauung um ein Geschoss reduziert wird (maximal 4 Geschosse). Für die Hofbereiche resp. die WGc ist im Konzept eine untergeordnete Bebauung vorgesehen; so sind hier maximal 2-geschossige Bauten zulässig, die im Weiteren die Anforderungen des Artikels 9 zu erfüllen haben. Die definierten Gebäudehöhen ermöglichen gut nutzbare, den heutigen Standards angemessene Geschosshöhen, insbesondere auch in den Erdgeschossbereichen.

Aus den Baubereichen, den Geschossezahlen und den sonstigen Anforderungen an die Bebauung der Baubereiche (Gebäudetiefe, maximale Überbauung WGc) lassen sich die maximal realisierbaren oberirdischen Bruttogeschossflächen (BGF) berechnen; für den gesamten Perimeter – dh. über alle drei Bauzonen WGa bis WGc – betragen diese insgesamt ca. 8'340 m². Bei gesamthaft anrechenbaren Parzellenflächen von 5'607 m² entspricht die festgelegte Nutzung damit einer **Ausnutzungsziffer von ca. 1.49**. Bis heute wurden innerhalb des Perimeters ca. 7'000 m² oberirdische BGF realisiert, was einer durchschnittlichen AZ von 1.25 entspricht. Die Verteilung auf die einzelnen Parzellen variiert jedoch stark; so sind die grösseren Parzellen deutlich geringer ausgenützt (AZ von ca. 0.9 bis 1.2) als die kleineren, zum Teil fast komplett bebauten (AZ von ca. 1.9 bis 2.6).

Um entlang der Hauptstrasse eine **durchgehende Fassadenfront** zu gewährleisten, ist innerhalb der WGa und WGb eine geschlossene Bauweise festgelegt. Die im Bau- und Strassenlinienplan festgelegte **Gestaltungsbaulinie „Hauptstrasse“** definiert ausserdem die genaue Stellung der Bauten. Diese Gestaltungsbaulinie darf – ausser durch temporäre Fassadenteile – nicht überragt werden; dies gilt auch für bauliche Massnahmen zum Lärmschutz (Absätze 2 und 3). Rücksprünge von der Fassade sind innerhalb der Rahmenbedingungen des Absatzes 4 eingeschränkt möglich. Um eine durchgehende Dachkante zu gewährleisten, werden Rücksprünge im oberen Geschoss ausgeschlossen. Zum Hofbereich wird

Art. 7: Art und Mass der Nutzung

Art. 8: Wohn- und Geschäftszone WGa + WGb

der Bebauung eine grössere Flexibilität eingeräumt; ein Übertragen der maximalen Gebäudetiefe durch Balkone oder Terrassen ist eingeschränkt möglich.

Für das Planungskonzept resp. die **Funktion der Hauptstrasse** ist es wichtig, dass sich die Erdgeschossbereiche zu dieser hin öffnen. Absatz 6 setzt diese Absicht um, indem er festlegt, dass in den zur Hauptstrasse orientierten **Erdgeschossbereichen keine neuen Wohnnutzungen** realisiert werden dürfen. Um aber langfristig trotzdem eine gewisse Flexibilität zu erhalten – falls z. B. aus mangelnder Nachfrage nach Zentrumsnutzungen Wohnungen auch im Erdgeschoss oder in Teilbereichen der Erdgeschosses realisiert werden sollen – werden in Artikel 20 explizit Ausnahmemöglichkeiten für Wohnnutzungen erwähnt.

Art. 9: Wohn- und
Geschäftszone WGc

Um die mit dem Konzept beabsichtigte Qualität einer von Frei- und Grünräumen geprägten Innenhofsituation zu erzielen, wird die **Bebauung des Hofbereiches** resp. der WGc **eingeschränkt**. Einerseits dürfen die festgelegten Baubereiche nur zu maximal einem Viertel ihrer Gesamtfläche überbaut werden, andererseits sind die Hofbauten mindestens an die Hälfte der (ebenfalls im Bau- und Strassenlinienplan festgelegte) Gestaltungsbaulinie „Hof“ je Parzelle anzubauen (siehe Abb. 14). Damit wird neben der Freihaltung des Hofbereichs insbesondere auch die rückwärtige Durchwegung betont und gestärkt.

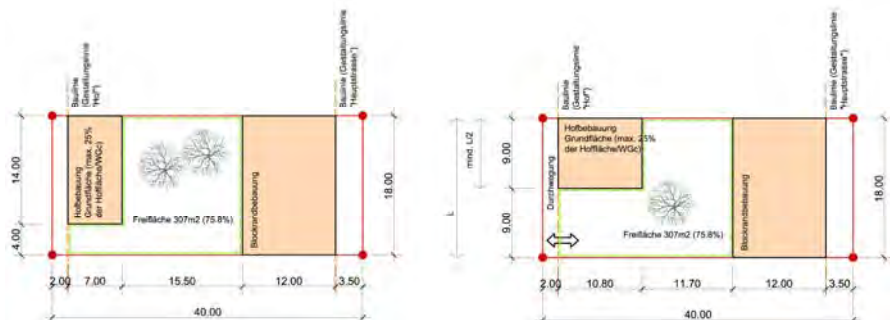


Abb. 14: Prinzip der Anbaupflicht an die Gestaltungsbaulinie „Hof“

Art. 10: Gestaltung der
Flachdächer

Die Pflicht zur Dachbegrünung bei Flachdächern entspricht den Inhalten des revidierten Zonenreglementes Siedlung und Landschaft.

Art. 11: Energie

Die Neubauten sollen zentral mit Energie versorgt werden, wenn die Voraussetzungen es zulassen resp. ein Nah- oder Fernwärmenetz verfügbar ist. Das Teilzonenreglement legt daher einen Anschlusszwang fest.

5.2.4 Gestaltung und Nutzung der Freiräume

Art. 12:
Grünzone

Die Grünzone dient als gemeinschaftliche Frei-, Erholungs- und Aufenthaltsfläche für die Bewohner der angrenzenden Wohnbauten. Sie ist grundsätzlich von Bauten und Anlagen freizuhalten, ausgenommen der zur Erschliessung der darunterliegenden Einstellhalle erforderlichen Anlagen sowie von Elementen zur Möblierung (Sitzgelegenheiten, Spielgeräte, Be-

leuchtung u. dgl.). Realisierung und Finanzierung der Grünfläche sind privatrechtlich zu regeln.

Art. 13:
Umgebungsflächen
WGa, WGb + WGc

Artikel 13 enthält spezielle Bestimmungen zu den Umgebungsflächen; dies sind alle nicht bebauten Flächen innerhalb der Wohnzonen. In der WGa und WGb stehen die Areale ausserhalb der Baubereiche – dies betrifft vor allem die Vorzone zur Hauptstrasse zwischen Gebäuden und Strassenraum – in erster Linie den **Fussgängern** zur Verfügung, untergeordnet dienen sie der Erschliessung der angrenzenden Nutzungen (Anlieferung, Notzufahrten). **Besucherparkplätze** sind nur zur Hauptstrasse hin zulässig und müssen öffentlich nutzbar und zeitlich limitiert sein. Oberirdische Bauten und Anlagen sind nicht zulässig. Für die Vorzone erarbeitete das Büro Nissen & Wentzlauff ein **Systemkonzept** (vgl. Abb. 15), welches die vorgesehene Aufteilung des Raums in reine Fussgängerbereiche, Parkplätze und Velostreifen schematisch aufzeigt (Anordnung und Anzahl der Parkplätze, geplanter Strassenquerschnitt). Gemäss Absatz 1 Satz 3 gilt es für die **Nutzung und Gestaltung der Vorzone** als wegleitend, dh. man hat sich an dem Systemkonzept zu orientieren, es darf aber im Einzelnen davon abweichen, wenn es nicht grundsätzlich in Frage gestellt wird.

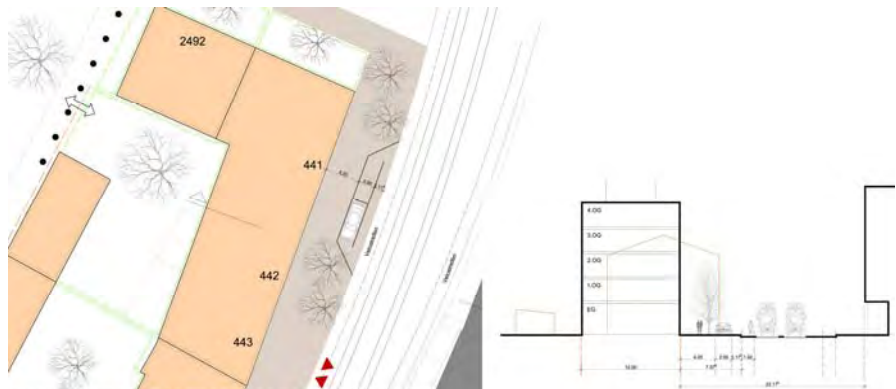


Abb. 15: Systemkonzept für die Vorzone Hauptstrasse Bereich Nord

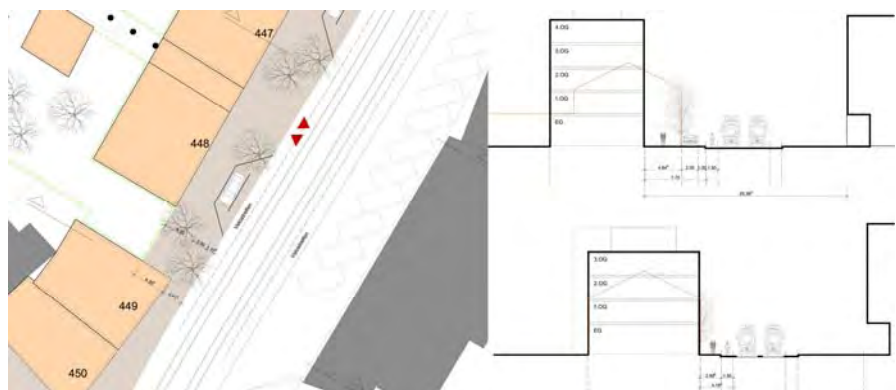


Abb. 16: Systemkonzept für die Vorzone Hauptstrasse Bereich Süd

5.2.5 Erschliessung und Parkierung

Zur detaillierten Erläuterung von Erschliessung und Parkierung siehe Kapitel 6 resp. beiliegendes Verkehrsgutachten.

Art. 14: Parkplätze

Für die Parkierung ist im Planungskonzept eine gemeinsame, zusammenhängende unterirdische Einstellhalle vorgesehen, die sich unterhalb der Bauten der Baubereiche innerhalb der WGa, WGc und der Grünzone befindet. Im Teilzonenreglement ist daher festgelegt, dass alle Pflichtparkplätze (ausgenommen der unter Kap. 5.2.4 erläuterten Besucherparkplätze innerhalb der Vorzone zur Hauptstrasse) in einer unterirdischen Einstellhalle zu erstellen sind.

Art. 15: Zu- und Wegfahrt Einstellhalle, Art. 19: temporäre Zu- und Wegfahrt Einstellhalle

Die Einstellhalle wird im Endausbau über eine **gemeinsame Zu- und Wegfahrt** ab der Hauptstrasse erschlossen. Diese Zu- und Wegfahrt ist im Strassennetzplan festgelegt (siehe Kap. 3.1), wobei ihre genaue Lage im Rahmen der Baubewilligung bestimmt werden kann. Da es offen ist, in welcher Reihenfolge die Bebauung und damit auch die Einstellhalle erfolgt (Bauabschnitte resp. Etappen), kann vorübergehend eine zweite Zu- und Wegfahrt erforderlich oder sinnvoll sein. Daher ist im Strassennetzplan und in Artikel 19 des Teilzonenreglements neben der definitiven auch eine temporäre Zu- und Wegfahrt zur Einstellhalle vorgesehen. Diese steht nur übergangsweise, dh. bis zum Vollausbau der Einstellhalle, zur Verfügung.

Art. 16: Fussweg

Die Fusswegerschliessung des Innenhofbereichs und der Grünzone stellt ein wesentliches Element des Planungskonzeptes dar. Der Strassennetzplan legt deshalb neben der Einstellhallen-Erschliessung auch die Fusswegverbindungen innerhalb des Perimeters fest. Artikel 16 bestimmt ergänzend, dass die Fusswege rechtlich zu sichern, dauernd als solche zu betreiben und durch die Grundeigentümerschaft zu unterhalten sind.

5.2.6 Lärmschutz

Art. 17: Empfindlichkeitsstufe

Die Einstufung der Lärmempfindlichkeit wurde nicht geändert; die bisher gültige Situation wurde unverändert in die Teilzonenplanung übernommen. Grundsätzlich gilt für den Perimeter der Teilzonenplanung die Lärmempfindlichkeitsstufe II gemäss eidgenössischer Lärmschutzverordnung. Entlang der Hauptstrasse besteht Aufstufung auf Lärmempfindlichkeitsstufe III ist im Teilzonenplan festgelegt.

5.2.7 Schlussvorschriften

Art. 18: Zwischennutzung Grünzone Gr

Die Schlussvorschriften regeln neben den Ausnahmen, der Bestandesgarantie, der Aufhebung aller früheren und im Widerspruch zu den neuen Vorschriften stehenden Erlasse insbesondere die Zwischennutzungen während der Etappierung des Gesamtkonzeptes.

Die Grünzone darf vorübergehend als oberirdische Parkierungsfläche genutzt werden, um eine unabhängige Etappierung innerhalb des Perimeters zu ermöglichen. Mit dem Zeitpunkt der Realisierung der Bauten auf den Parzellen Nr. 441, 442, 443, 449 und 450 entfällt diese Zwischennutzung. Zu Art. 19 (temporäre Zu- und Wegfahrt Einstellhalle) siehe Kapitel 5.2.5.

6 Verkehrsgutachten

Die Randbedingungen in Bezug auf Verkehr und Erschliessung und Auswirkungen der geplanten Einstellhalle (Zu- und Wegfahrt/en) werden ausführlich im beiliegenden Verkehrsgutachten der Glaser Saxer Keller AG behandelt. Das Gutachten kommt zu folgendem Ergebnis:

Unter den gegebenen Bedingungen mit einer Zu- und Wegfahrt über die Hauptstrasse stellt die Ein-/Ausfahrt der Neubebauung kein Leistungsproblem dar. Bei zwei Ein- und Ausfahrten während der Übergangs-, respektive Bauzeit wird der Verkehr auf der Hauptstrasse begünstigt, da sich die Linksabbieger auf zwei Einfahrten verteilen können. Somit kann davon ausgegangen werden, dass Busse und Trams kaum durch einen Rückstau behindert werden. Die Behinderungen während den Spitzenzeiten liegen oberhalb respektive südlich der Lichtsignalanlage bei der Haltestelle Hohle Gasse. Der übergeordnete Verkehr kann praktisch behinderungsfrei passieren.

7 Privatrechtliche Regelungen (Vertrag)

Zu Gunsten der Umsetzung des Planungskonzeptes ist der Abschluss eines privatrechtlichen Vertrags zwischen den einbezogenen Grundeigentümern in Vorbereitung. Dieser regelt unter anderem Fragen der Realisierung und Etappierung (Vorteilsausgleich, Bauten und Umgebung, Tiefgarage) und der Nutzung und Gestaltung (Bauten und Umgebung).

8 Information und Mitwirkung

Die Teilzonenplanung Hauptstrasse Nordwest liegt vom 25. Juni bis 23. Juli 2010 öffentlich bei den Bauabteilungen der Gemeinde Binningen auf.

9 Würdigung der Planung

Das Bebauungskonzept für das Areal „Hauptstrasse Nordwest“ wurde im Rahmen eines intensiven, mehrstufigen Planungsprozesses, der die Entwicklungsziele der Gemeinde und die privaten Absichten der Grundeigentümer gleichermaßen berücksichtigte, erarbeitet.

Die vorliegende Planung setzt das Konzept und die damit verfolgten Ziele an diesem für Binningen wichtigen Standort entlang der Hauptstrasse auf einfache und zweckmässige Weise um. Der Teilzonenplan schafft die Voraussetzungen für eine Neubebauung auf der durch den Brand zerstörten Liegenschaft sowie die etappenweise Erneuerung der vorhandenen Strukturen innerhalb eines langfristig ausgelegten Gesamtkonzeptes.

Binningen, den

Der Gemeindepräsident

Der Gemeindeverwalter

.....

.....

Anhang

Gemeinde Binningen

Teilzonenplan Hauptstrasse Nordwest



Verkehrsgutachten

1. Fassung vom 8. Juni 2010

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Einleitung.....	3
1.1 Ausgangslage.....	3
1.2 Auftrag.....	3
1.3 Grundlagen.....	3
1.4 Vorarbeiten.....	3
2. Parkplatz-Nachweis.....	4
2.1 Nutzungsdaten.....	4
2.2 Richtwerte für den Parkplatzbedarf.....	4
2.3 Reduktionsfaktoren.....	4
2.4 Erforderliche Parkplatzzahl für Autos.....	4
2.5 Velo- / Mofa-Abstellplätze.....	5
3. Verkehrsbelastungen / Verkehrszählung vom 18.3.10.....	6
3.1 Heutiger Verkehr.....	6
3.2 Zukünftiger Verkehr.....	7
4. Verkehrsaufkommen.....	7
4.1 Grundsätzliches und Begriffe.....	7
4.2 Durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV).....	8
4.3 Abendspitzenstunde.....	8
5. Erschliessungskonzept.....	9
5.1 Privater Motorfahrzeugverkehr.....	9
5.2 Öffentlicher Verkehr.....	9
6. Verkehrsverteilung.....	9
7. Leistungsbetrachtungen.....	10
7.1 Verfahren.....	10
7.2 Verkehrszustände.....	11
7.3 Ergebnisse.....	11
Anhang 1 Parkierung und Verkehr.....	13
Anhang 2 Ergebnisse der Verkehrszählung vom 18.3.10.....	15
Anhang 3 Leistungsbetrachtungen.....	18
Anhang 4 Memo Testplanung Binningen.....	23

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Gemeinde Binningen beabsichtigt die bestehenden Wohn- und Geschäftshäuser entlang der Hauptstrasse (Liegenschaften Hausnummer 10 – 32) rückzubauen und durch eine Neubebauung zu ersetzen.

1.2 Auftrag

Unser Büro wurde anfangs 2010 beigezogen, um die Gemeinde Binningen und das Architekturbüro Nissen Wentzlaff AG in Basel, sowie die Planteam S AG in verkehrstechnischen Belangen zu beraten und das für das Baubewilligungsverfahren erforderliche Verkehrsgutachten auszuarbeiten.

1.3 Grundlagen

Pläne

[1] Architekturbüro Nissen Wentzlaff AG, Basel, letzmals vom 03.06.09

Vorschriften

[2] Raumplanungsbüro Planteam S AG, Gelterkinden

[3] RBG (Raumplanungs- und Baugesetz) vom 01.01.99

[4] RBV Verordnung zum Baugesetz

[5] Wegleitung Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos / Mofas, Überarbeitung Mai 2001, Amt für Raumplanung, Liestal

Diverse

[6] HBS 2001, Handbuch für die Bemessung von Strassenverkehrsanlagen, Fassung 2005, Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen e.V., Köln

1.4 Vorarbeiten

Um das Projekt auf eine solide Basis bezüglich Pw-Erschliessung zu stellen, wurde im März 2010 eine Knotenstromzählung bei der Einmündung Kernmattstrasse/Hauptstrasse durchgeführt. Ergebnisse sind im **Kapitel 3** und im Anhang 2 enthalten.

Anhang 2

2. Parkplatz-Nachweis

2.1 Nutzungsdaten

Aus den Architekturplänen, respektive dem Raumprogramm vom 25.5.10, sind folgende verkehrsrelevanten Angaben zu entnehmen:

		Bruttofläche BF m ²	Verkaufsfläche m ²
Wohnnutzung	74 Wohnungen	7330	
Verkaufsnutzung	Verkaufsfläche		787

2.2 Richtwerte für den Parkplatzbedarf

Die Richtwerte für die Berechnung der Anzahl Parkplätze entstammen der Verordnung zum RBG (Grundlagen [3], [4])

2.3 Reduktionsfaktoren

R1: Öffentlicher Verkehr

Sowohl Tram (BVB-Linie 2) als auch Busse (BVB Linie 34 und 36) halten in unmittelbarer Nähe des geplanten Projektperimeters (<350m). Alle drei Linien haben in der Spitzenstunde eine Kursfolge von 7.5 Minuten, sodass **R1=0.5** gewählt werden muss.

R1 = 0.5

R2 (Umwelt, Leitbilder)

Ein weiterer Reduktionsfaktor R2 kann dann geltend gemacht werden, wenn folgende Kriterien in Frage kommen:

- Umweltbelastung
- politische und planerische Leitbilder
- vorhandene öffentliche Parkplätze in der Nähe

Im Hinblick auf Umweltbelastung und politische Leitbilder haben wir **R2 = 0.9** gewählt (analog Parkplatzberechnung Migros Heyer-Areal).

R2 = 0.9

2.4 Erforderliche Parkplatzzahl für Autos

Anhang 1 (blau)

Unsere auf der kantonalen Wegleitung basierende EDV-Berechnung (siehe Anhang 1, blau) ergibt für die oben genannte Nutzung folgende Parkplatzzahlen:

Fazit

Die Einstellhalle sollte Platz für 120 P vorsehen, davon sind mindestens 3 P behindertengerecht auszubilden.

2.5 Velo- / Mofa-Abstellplätze

Anhang 1 (grün)

Die Wegleitung enthält auch Empfehlungen für die Anzahl bereitzustellender Velo- / Mofa-Abstellplätze. Im vorliegenden Fall wären dies 181 Plätze, davon 171 für die Wohnungen (Anhang 1, grün).

Empfehlung

Wir empfehlen die Bereitstellung von 10 Plätzen für die Verkaufsflächen und 25 Plätze für die Besucher der Wohnungen an geeigneter Stelle (Nähe Eingänge), wenn möglich gedeckt.

Die rund 150 Veloplätze für die Wohnungen sollten in nicht öffentlich zugänglichen Veloräumen untergebracht werden.

3. Verkehrsbelastungen / Verkehrszählung vom 18.3.10

3.1 Heutiger Verkehr

Gemäss „Verkehrsbelastung des kantonalen Strassennetzes“, TBA 2005 wird die Hauptstrasse täglich mit rund 14'000 Fahrzeugen (beide Richtungen) belastet.

Nimmt man nach der Faustregel etwa 10 % als Spitzenverkehr an, so sind das 1200 – 1500 PwE/h.

Diese Zahl konnte durch eine Zählung am 18.03.2010 erhärtet werden:

Die Zählung hat ergeben, dass heute in der Abendspitzenstunde, welche im Zeitraum zwischen 16.45 – 17.45 Uhr liegt, rund 1400 PwE auf der Hauptstrasse unterwegs sind. (Anhang 2.2, Werte auf +/- 5 gerundet) Die Spitzenstunde am Morgen liegt mit 1100 PwE/h (Anhang 2.1) rund 20% unter der Abendspitze. Abends kam es im Bereich des Dorenbach-Kreisels zu einem Rückstau, der bis zum Holeerain angehalten hat. Man konnte beobachten, dass Linksabbieger in Fahrtrichtung Kronenplatz zu den Kundenparkplätzen entlang der Hauptstrasse keine Schwierigkeiten hatten abzubiegen. Auch die Linksabbieger in der Gegenrichtung können zur Zufahrt der Schlosserei oder in eine der anderen Zufahrten abbiegen, ohne den Verkehr weiter zu behindern. Die entgegenkommenden Automobilisten lassen ihnen eine Fahrlücke.

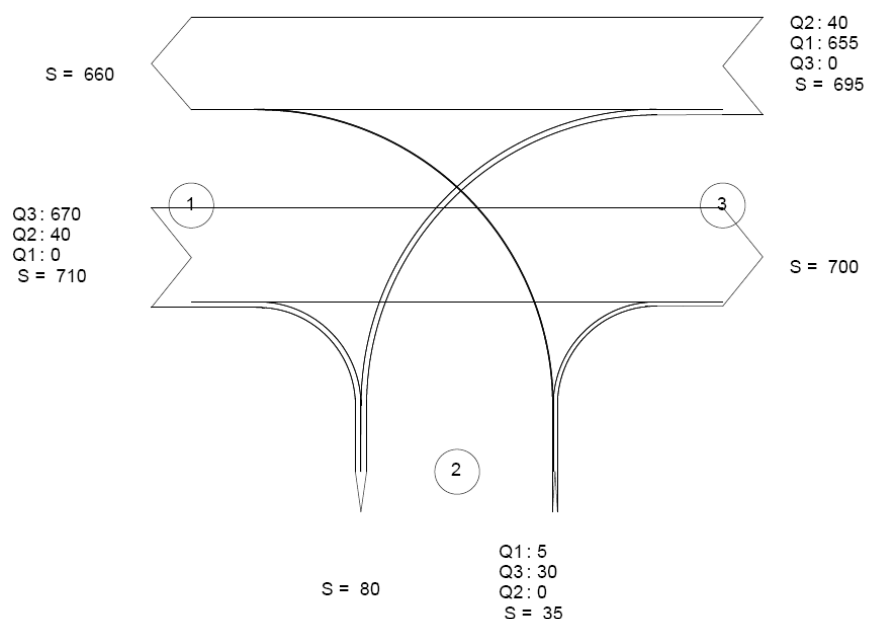
Die Verkehrserhebung hat gezeigt, dass das Verkehrsverhältnis in der Spitzenstunde auf der Hauptstrasse recht ausgeglichen ist. Der Verkehr in Richtung Kronenplatz überwiegt leicht dem in Richtung Dorenbach. In der Morgenspitzenstunde ist es umgekehrt.

Zu beachten ist, dass trotz eines Linksabbiegeverbots von der Kernmattstrasse in Richtung Dorenbach-Kreisel 5 Linksabbieger gezählt wurden, die dann mit in die Varianten eingeflossen sind.

Anhang 2.2

Anhang 2.1

Anhang 2.2



3.2 Zukünftiger Verkehr

Da die Hauptstrasse Bestandteil des kantonalen Netzes ist und aufgrund anderer Engpässe nicht beliebig viel Verkehr aufnehmen kann, haben wir die heutige Belastung beibehalten und die Sensitivität auf Verkehrszunahmen untersucht.

4. Verkehrsaufkommen

4.1 Grundsätzliches und Begriffe

Verkehrsaufkommen (VA) Das Verkehrsaufkommen, auch Verkehrspotential genannt, beinhaltet die Summe der zu- und weggehenden Fahrzeuge je Zeiteinheit (Tag oder Stunde). Für Leistungsbetrachtungen wird der Spitzenstundenverkehr verwendet.

Verkehrspotential (VP)

Beim Werktagsverkehr kennen wir zwei Verkehrsspitzen: die Morgenspitze und die Abendspitze. Im Normalfall ist die Abendspitze grösser als die Morgenspitze infolge der Überlagerung von Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr.

Dass vor allem bei Einkaufszentren neben den normalen Werktagsspitzen auch noch einige Spitzentage (vor Ferien, Feiertagen, Weihnachten, Ostern, etc.) mit noch stärkerem Verkehr auftreten, ist bekannt aber für die Dimensionierung nicht massgebend. Aus wirtschaftlichen Überlegungen kann kein Verkehrsbauwerk auf absolute Spitzen dimensioniert werden. Zeitweise Überlastungen werden bewusst in Kauf genommen.

Spezifisches Verkehrspotential (SVP)

Das spezifische Verkehrspotential ist das Verkehrsaufkommen resp. das Verkehrspotential je Einheit (z.B. Wohnung, Arbeitsplatz, m², P, etc.).

Massgebende Spitze

Für Leistungsbetrachtungen konzentrieren wir uns auf die **Abendspitzenstunde (ASP)**, die im Zeitraum zwischen 16.45 Uhr – 17.45 Uhr stattfindet.

PwE

Diese Abkürzung steht für Personenwageneinheiten und ist ein Begriff, der bei Leistungsbetrachtungen verwendet wird. Er beinhaltet die Umrechnung von Motorfahrzeugkategorien in Personenwageneinheiten.

Beispiel:

Personenwagen	1 PwE
Motorrad	1 PwE
Lastwagen / Bus	2 PwE
Lastenzug	3 PwE
Velo / Mofa	0.5 PwE

Durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV)

Damit ist der durchschnittliche Tagesverkehr von Montag bis Freitag gemeint.

Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV)

Für Lärm- und andere Immissionsberechnungen ist der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) in Mfz / 24 h massgebend. Er wird aus langfristigen, automatischen Verkehrszählungen ermittelt, aus bekannten Richtwerten der Literatur berechnet und/oder aus den Spitzenstundenwerten hochgerechnet.

Er wird im Rahmen dieses Berichtes nicht benötigt und folglich nicht weiter behandelt.

4.2 Durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV)

Anhang 1 (gelbbraun)

Der durchschnittliche Werktagsverkehr wurde in der Tabelle im Anhang 1 (gelbbraun) berechnet und beträgt (gerundet):

Einfahrend:	240 Mfz/24h
<u>Ausfahrend</u>	<u>240 Mfz/24h</u>
Total	480 Mfz/24h

4.3 Abendspitzenstunde

Weil in der Abendspitzenstunde laut Bauherrschaft kein Anlieferungsverkehr zu erwarten ist, erfolgt die Umrechnung in PwE 1:1, (1 Mfz = 1 PwE).

Für Leistungsbetrachtungen auf dem umliegenden Strassennetz ist in der Regel die Freitagabend-Spitzenstunde massgebend, weil sich dann der Einkaufsverkehr mit dem Berufs- und teilweise auch Freizeitverkehr überlagert. Beobachtungen zeigen allerdings, dass sich das Gefälle zwischen Freitag und den anderen Werktagen immer mehr ausgleicht. Die Spitzenstunde findet im Zeitfenster zwischen 16.30 Uhr und 18.30 Uhr statt.

Bei Verkaufseinheiten ist bekanntlich die Samstags-Spitze höher als diejenige vom Freitagabend, doch weiss man aus Erfahrung, dass die Überlagerung der Freitag-Spitze mit dem übrigen Verkehr zu insgesamt höheren Verkehrsbelastungen führt.

Das Verkehrsaufkommen während der Spitzenzeit errechnet sich aus der Anzahl der zur Verfügung stehenden Parkplätze (Parkplatzkapazität).

Bei ähnlichen Anlagen, mit einer grösseren Verkaufsfläche, zeigt es sich, dass der Spitzenverkehr bei Verkaufseinrichtungen etwa 60 – 80 % der anteiligen P-Kapazität ausmacht.

Im vorliegenden Fall wählen wir aufgrund der untergeordneten Bedeutung der Verkaufsflächen 100 % der P-Kapazität.

Die übrigen Richtwerte stammen aus der Literatur resp. der eigenen Erfahrung und sind dem Anhang 1 (gelb) zu entnehmen.

Anhang 1 (gelb)

Somit ergibt sich ein Verkehrsaufkommen von:

Zielverkehr (einfahrend):	50 PwE/h	50 PwE/h
<u>Quellverkehr (ausfahrend)</u>	32 PwE/h gerundet:	<u>30 PwE/h</u>
Verkehrsaufkommen:		80 PwE/h

Diese Werte werden den weiteren Berechnungen zugrunde gelegt.

Dieser Verkehr ist natürlich nicht ausschliesslich Neuverkehr, denn die heutige Bebauung erzeugt auch schon Verkehr (Anwohner, Kunden und Anlieferung), der ebenfalls vollumfänglich über die Hauptstrasse abgewickelt wird. Für die Leistungsbetrachtungen setzen wir allerdings den gesamten oben dargestellten Verkehr ein.

5. Erschliessungskonzept

5.1 Privater Motorfahrzeugverkehr

Die möglichen Erschliessungskonzepte wurden anfangs 2010 in Zusammenarbeit mit dem Architekturbüro Nissen Wentzlauff Architekten, der Gemeinde, sowie den Raumplanern Planteam S AG erarbeitet. Es stehen drei Varianten zur Diskussion.

Variante 1: Erschliessung der Einstellhalle über die Hauptstrasse mit 1 Ein- / Ausfahrt.

Variante 2 Erschliessung der Einstellhalle über die Hauptstrasse mit 2 Ein- / Ausfahrten.

Variante 3 Erschliessung der Einstellhalle über die Einfahrt ins bestehende Dorenbach-Center-Parking in der Kernmattstrasse und Ausfahrt über die Hauptstrasse.

Die Varianten haben Vor- und Nachteile, doch zeigte es sich, dass die Vorteile der **Variante 1** überwiegen. In der Folge wurde anlässlich einer Besprechung zwischen Vertretern der Gemeinde Binningen und den Fachplanern dieses Konzept festgelegt.

Anhang 4

Es gab zu verschiedenen Varianten entlang der Hauptstrasse auch seitens des Tiefbauamtes BL Überlegungen. Näheres entnimmt man dem **Memo** im Anhang 4.

5.2 Öffentlicher Verkehr

Für den öffentlichen Verkehr müssen keine neuen Erschliessungen geschaffen werden.

6. Verkehrsverteilung

Aufgrund der einzigen Zu- und Ausfahrt über die Hauptstrasse lässt sich der Verkehr in zwei Richtungen aufteilen. Es besteht die Möglichkeit, das Parking, in nördlicher Richtung (Richtung Kreisel Dorenbach), oder in südlicher Richtung (Richtung Bottmingen/Oberwil) zu verlassen. Unsere diesbezüglichen Annahmen lauten wie folgt:

PwE/h	Hauptstrasse (Bottmingen)	Hauptstrasse (Kreisels Dorenbach)	Total
Verteilung	40%	60%	100%
Verkehrsmenge Einfahrend von ...	20	30	50
Verkehrsmenge Ausfahrend nach ...	12	18	30

7. Leistungsbetrachtungen

7.1 Verfahren

In der Praxis treten als häufigste Knotenformen die folgenden Typen auf:

- Knoten mit normalem Rechtsvortritt
- Knoten mit Vortrittsbeschränkungen
- Knoten mit Lichtsignalanlagen
- Kreisel

Die zu untersuchende Parking Ein-/Ausfahrt gehört in die 2. Kategorie.

Für jeden der aufgezählten Knotentypen gibt es unterschiedliche Berechnungsverfahren mit unterschiedlicher Genauigkeit.

Im Rahmen dieses Gutachtens, in dem es mehr um Grössenordnungen geht und die Ausgangsdaten ohnehin schon starken Streuungen unterworfen sind, haben wir das Simulationsverfahren KNOSIMO gewählt, welches als Standardsoftware erhältlich ist.

Die Beurteilung der Leistungsfähigkeit basiert auf Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) Diese sind in erster Linie abhängig von der Wartezeit beim Gewähren des Vortrittes.

Die HBS 2001 [6] definiert folgende QSV:

QSV	WZ Ø sec	VZ 85% sec	Bemerkungen
A	≤ 10	≤ 25	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Wartezeiten: sehr gering
B	≤ 20	≤ 45	Die Fahrmöglichkeiten der wartepflichtigen Fahrzeuge werden von bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Wartezeiten: gering
C	≤ 30	≤ 60	Die Fahrer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von vortrittsberechtigten Fahrzeugen achten. Wartezeiten: spürbar
D	≤ 45	≤ 70	Die Mehrzahl der Fahrer muss Haltevorgänge mit deutlichen Zeitverlusten hinnehmen. Wartezeiten: teilweise hoch Verkehrszustand: noch stabil
E	> 45	> 70	Es bilden sich Staus. Die Wartezeiten nehmen sehr grosse und stark streuende Werte an. Wartezeiten sehr hoch Verkehrszustand: instabil
F	Sättigung > 1		Die Anzahl Fahrzeuge in einem Verkehrsstrom ist über längere Zeit grösser als die Kapazität. Der Knotenpunkt ist für diesen Verkehrsstrom überlastet.

Ø WZ = Wartezeit = Ø Verlustzeit + 8 sec (nach HBS 2001)

VZ 85% = Verlustzeit, die in 85% aller Fälle nicht überschritten wird (Grössenordnung aus dem Simulationsprogramm KNOSIMO)

7.2 Verkehrszustände

Mit dem erwähnten Simulationsprogramm KNOSIMO für unregelmässige Knoten haben wir die Leistungsfähigkeit für vier Belastungsfälle ermittelt:

Belastungsfall 1:	Heutige Situation gemäss Zählung vom 18.03.2010 im Bereich der Haupt- und Kernmattstrasse.
Belastungsfall 2:	wie Belastungsfall 1, jedoch mit dem zukünftigen Verkehrsaufkommen der geplanten Einstellhalle auf dem Abschnitt der Hauptstrasse (entspricht Variante 1).
Belastungsfall 3:	wie Belastungsfall 1, jedoch mit dem zukünftigen Verkehrsaufkommen der Einstellhalle zusätzlich auf der Kernmattstrasse. Einfahrt ist über die Einstellhalle des Dorenbach-Center und Ausfahrt auf die Hauptstrasse (entspricht Variante 3).
Belastungsfall 4:	wie Belastungsfall 2, jedoch mit einer Verkehrszunahme von 10% pro Richtung auf der Hauptstrasse.
Bauzeit:	wie Belastungsfall 2, bei vorübergehend 2 Ein- und Ausfahrten entlang der Hauptstrasse (entspricht Variante 2).

7.3 Ergebnisse

Massgebend für alle Belastungsfälle ist der Linksabbieger vom Kronenplatz her.

Belastungsfall 1 Heutige Situation

Anhang 3.1

Die Resultate im Anhang 3.1 zeigen, dass erwartungsgemäss keine Leistungsengpässe auftreten. Die QSV beträgt auf allen Strömen der Kantonsstrasse die höchste Stufe A. Die Wartezeiten sind sehr gering. Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Für die Einmündenden kommt es zu spürbaren Wartezeiten (QSV C).

Belastungsfall 2 Variante 1

Anhang 3.2

Dieser Fall ist im Anhang 3.2 enthalten und besagt, dass auch hier die Linksabbiegenden auf der Kantonsstrasse keine Verschlechterung der Qualitätsstufe in Kauf nehmen müssen. Alle Ströme der Kantonsstrasse sind in QSV A. Einzig die Ausfahrenden, insbesondere die Linksabbieger aus der Einstellhalle müssen teilweise hohe Wartezeiten in Kauf nehmen (QSV D).

Belastungsfall 3 Variante 3

Anhang 3.3

Dieser Fall ist im Anhang 3.3 enthalten und besagt, dass die Linksabbiegenden auf der Kantonsstrasse keine Verschlechterung der Qualitätsstufe in Kauf nehmen müssen. Alle Ströme der Kantonsstrasse sind in QSV A. Einzig die Ausfahrenden der Einstellhalle müssen teils erhebliche Wartezeiten (QSV D) in Kauf nehmen.

Belastungsfall 4
Zunahme 10%

Anhang 3.4

Dieser Fall besteht aus dem zukünftigen Verkehr der Einstellhalle und einem Anstieg des Verkehrs gegenüber den heutigen Werten für die Hauptstrasse um 10%. Dieser Fall ist im Anhang 3.4 enthalten und besagt, dass auch hier die Linksabbiegenden auf der Kantonsstrasse keine Verschlechterung der Qualitätsstufe in Kauf nehmen müssen. Alle Ströme der Kantonsstrasse sind in QSV A. Einzig die Ausfahrenden der Einstellhalle in Richtung Basel-Stadt müssen sehr hohe Wartezeiten (QSV E) in Kauf nehmen. Es sei denn, es werden im Stau in Richtung Dorenbach- Kreisel Lücken aufgemacht.

Bauzeit
Variante 2

Dieser Fall ist analog zum Belastungsfall 2. Bei vorübergehend 2 Ein- und Ausfahrten verteilt sich der Verkehr auf beide Standorte. Damit kann die Situation aus Fall 2 noch verbessert werden.

Fazit

Unter den gegebenen Bedingungen mit einer Zu- und Wegfahrt über die Hauptstrasse stellt die Ein-/Ausfahrt der Neubebauung kein Leistungsproblem dar. Bei zwei Ein- und Ausfahrten während der Übergangs-, respektive Bauzeit wird der Verkehr auf der Hauptstrasse begünstigt, da sich die Linksabbieger auf zwei Einfahrten verteilen können. Somit kann davon ausgegangen werden, dass Busse und Trams kaum durch einen Rückstau behindert werden. Die Behinderungen während den Spitzenzeiten liegen oberhalb, respektive südlich der LSA bei der Haltestelle Hohle Gasse. Der übergeordnete Verkehr kann praktisch behinderungsfrei passieren.

Bottmingen, 7. Juni 2010

Glaser Saxer Keller AG

Sachbearbeitung: Alexander Wünsch
Stephan Glutz
Markus Glaser

Anhang 1 Parkierung und Verkehr

Anhang 2 Ergebnisse der Verkehrszählung vom 18.3.10

Anhang 3 Leistungsbetrachtungen

Anhang 4 Memo Testplanung Binningen

Parkierung und Verkehr

Anhang 1

Binningen, Teilzonenplan Hauptstrasse Nordwest

Rechenschema Parkierung und Verkehr für alle Nutzungen

Ort: Binningen Hauptstrasse TZP Nordwest

Datum: 1.6.10

Nutzungen		jeweils das entsprechende Verkehrsgutachten Glaser Saxer Keller AG				
Grundlagen		Abschätzung über Parkplätze und Richtwerte aus der Literatur				
Prognosverfahren						
Raumprogramm (verkehrsrelevant)	Wohnungen BGF m2	7330	Whg	73	Reduktionsfaktoren R1 0.5 R2 0.9 für Wohnungen R1 und R2 = 1.0	
			Vorgabe Whg	74		
	Büro BGF m2		Vorgabe A			
	Verkauf BGF m2	1124	VF m2			
			Vorgabe VF	787		
Gastro BGF m2		Vorgabe A				
	Sitzplätze	0	Vorgabe SP			
Parkplätze						
		Wohnen	Büro	Verkauf Non Food	Gastro Kundenrest.	Total
BGF/ A	resp. BGF/ Whg	100		50		
Arbeitsplätze A	resp. Anzahl Whg resp Sitzp.	74		23		97
Richtwerte P Stamm P/A	resp. P/Whg	1		0.4		
Richtwerte Besucher P/X *)		0.3		0.05		
	*) X: Whg, A; VF; etc			X = A für GS und VF für GB		
Grundbedarf	Stamm-P GS	74		10		84
	Besucher-P GB	23		40		63
	Total	97		50		147
Effektiver P-Bedarf	Reduktionsfaktoren R1	1.0		0.5		
	R2	1.0		0.9		
	Stamm-P	74		5		79
	Besucher-P	23		18		41
	Total	97		23		120
Veloformeln:	Stamm-VP $GS \times R1(1.5-R2) *$	148		3		151
	Besucher-VP $GB \times R1(1.25-R2) *$	23		7		30
	Total	171		10		181
	*) für Wohnungen gilt: 2 VP/GS 1 VP/GB					
Durchschnittlicher Werktagsverkehr DWV (QV + ZV)						
SVP Stamm DWV	Fahrten/P	2.5		3		
SVP Besucher DWV	Fahrten/P	2.5		12		
Verkehrsaufkommen (QV + ZV)						
DWV Stamm	P*SVP	185		15		200
DWV Besucher	P*SVP	58		216		274
DWV LW						0
	Total Verkehrsaufkommen	243		231		474
Durchschnittliche Abendspitzenstunde ASP						
Zielverkehr (einfahrend)						
SVP Stamm ASP	% P-Kapazität	40%		0%		38%
SVP Besucher ASP	% P-Kapazität	5%		100%		49%
Zielverkehr Stamm		30		0		30
Zielverkehr Besucher		2		18		20
	Total Zielverkehr	32		18		50
	Anteil am DWV-Z	26.3%		15.6%		21.1%
Quellverkehr (ausfahrend)						
SVP Stamm ASP	% P-Kapazität	15%		0%		15%
SVP Besucher ASP	% P-Kapazität	5%		100%		49%
Quellverkehr Stamm		12		0		12
Quellverkehr Besucher		2		18		20
	Total Quellverkehr	14		18		32
	Anteil am DWV-Q	11.5%		15.6%		13.5%
	Total Abendspitzenverkehr	46		36		82
	Anteil am DWV (Ein- und Ausfahrten)	18.9%		15.6%		17.3%

Anhang 1 Parkierung und Verkehr

Anhang 2 Ergebnisse der Verkehrszählung vom 18.3.10

Anhang 3 Leistungsbetrachtungen

Anhang 4 Memo Testplanung Binningen

Morgenspitze

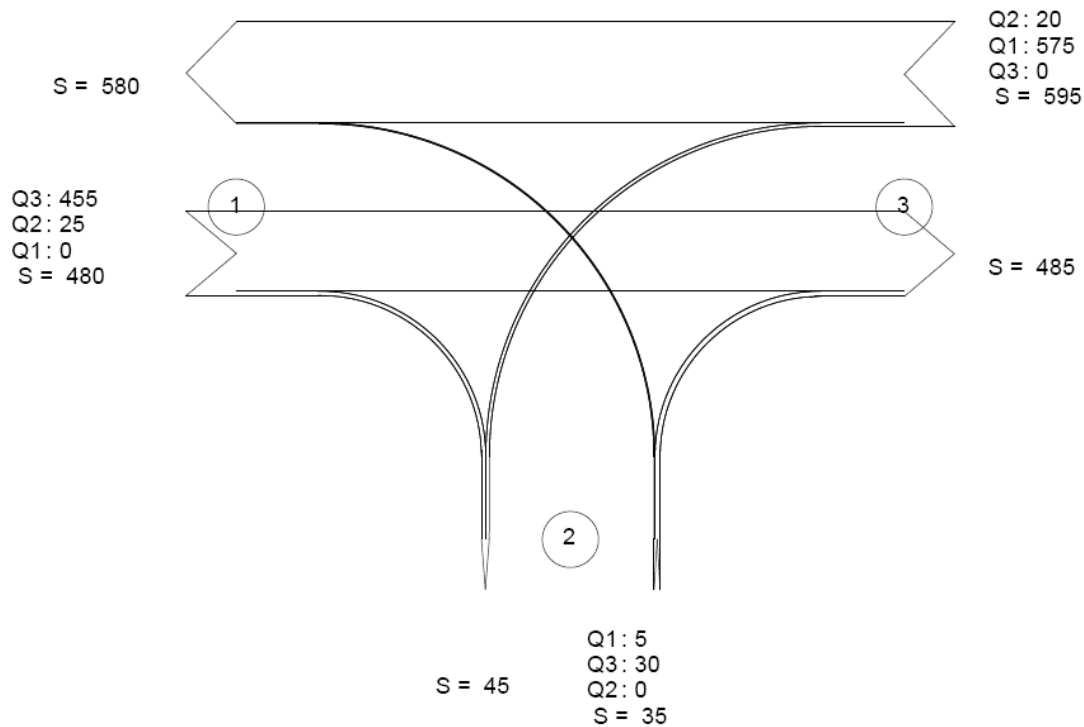
Anhang 2.1

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: Verkehrszählung vom 18.03.10 Morgenspitze.krs
 Projekt: 2360 BINN
 Projekt-Nummer:
 Knoten: Haupt- / Kernmattstrasse
 Stunde: Morgenspitze

0 500 PKW-Einheiten / h
 ▬▬▬▬▬

PKW-Einheiten



Zufahrt 1: Hauptstrasse
 Zufahrt 2: Kernmattstrasse
 Zufahrt 3: Hauptstrasse

Glaser Saxer Keller AG Ingenieure + Architekten CH - 4103 Bottmingen

Kreisel Version 7.1.4

Abendspitze

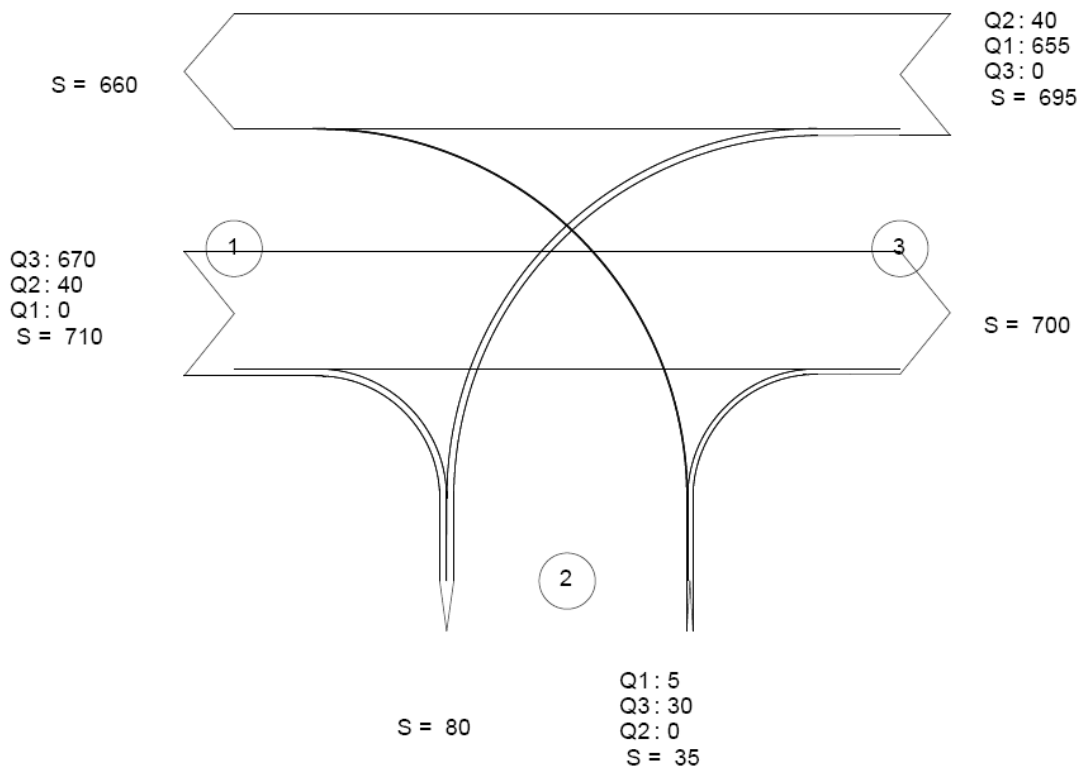
Anhang 2.2

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: Verkehrszaehlung vom 18.03.10 Abendspitze.krs
 Projekt: BINN 2360
 Projekt-Nummer:
 Knoten: Haupt- / Kernmattstrasse
 Stunde: Abendsspitze

0 500 PKW-Einheiten / h
 L L L L L

PKW-Einheiten



Zufahrt 1: Hauptstrasse (Seite Dorenbach)
 Zufahrt 2: Kernmattstrasse
 Zufahrt 3: Hauptstrasse (Seite Kronenplatz)

Glaser Saxer Keller AG
Ingenieure + Architekten
CH - 4103 Bottmingen

Kreisel Version 7.1.4

Anhang 1 Parkierung und Verkehr

Anhang 2 Ergebnisse der Verkehrszählung vom 18.3.10

Anhang 3 Leistungsbetrachtungen

Anhang 4 Memo Testplanung Binningen

Belastungsfall 1

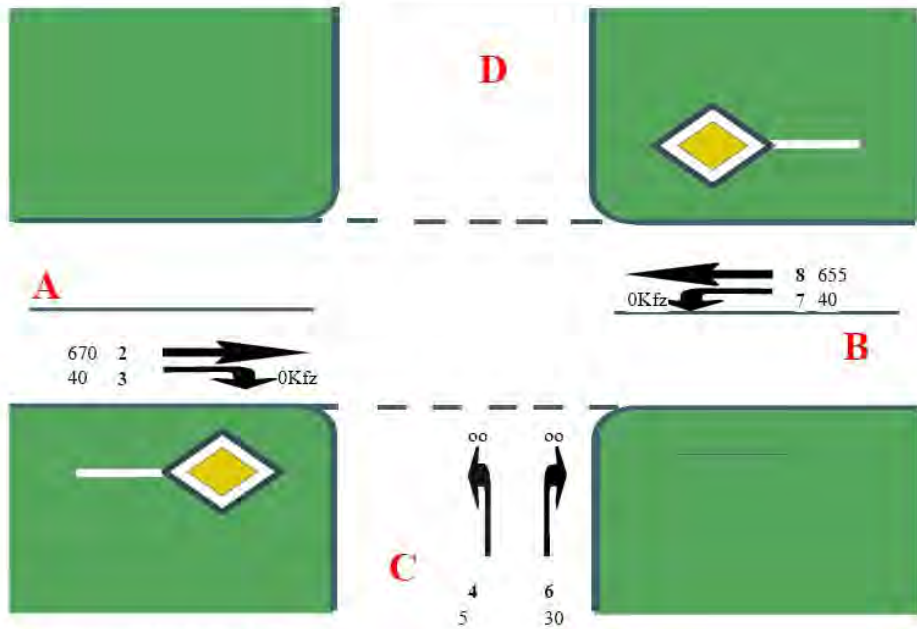
Anhang 3.1

Übersicht von 16:45 bis 17:45

Knotenpunktbezeichnung : Ein- / Ausfahrt Parking TZP Hauptstrasse Binningen
 Belastungsfall 1 (Heutige Situation)

Name der Datei : I:\Aufträge\2360binn\KNOBEL\Belastungsfall 1 (VZ 18.3.10).EIN

Übersicht von 16:45 bis 17:45															
Strom	VZ	VZ	VZ	VZ	RS	RS	RS	RS	H	H	H	Fz.	Fz.	Fz.	QSV
	ges	mitt	85%	max	mitt	85%	95%	max	ges	mitt	max	ang.	abg.	wart.	
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]	[-]	[-]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]
2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0	0	0	0	0.0	0	672	672	0	A
3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0	0	0	0	0.0	0	43	43	0	A
4	3.2	33.0	57.0	167.5	0.0	0	0	2	6	1.1	2	6	6	0	C
6	9.9	19.4	28.0	118.5	0.1	0	1	3	34	1.1	3	31	31	0	B
7	11.2	16.2	23.0	87.4	0.1	0	1	3	54	1.3	11	42	42	0	A
8	18.4	1.7	4.0	83.4	0.2	0	1	17	262	0.4	18	648	648	0	A
Sum	42.8	1.8		167.5	0.1			17		0.2	18	1441			



A=Hauptstrasse Dorenbach / Basel
 C=Kernmattstrasse
 B=Hauptstrasse Bottmingen
 D=

Glaser Saxer Keller AG Ingenieure + Architekten CH - 4103 Bottmingen

Bearbeiter : Wa 07.06.10 13:52:51

Belastungsfall 2

Anhang 3.2

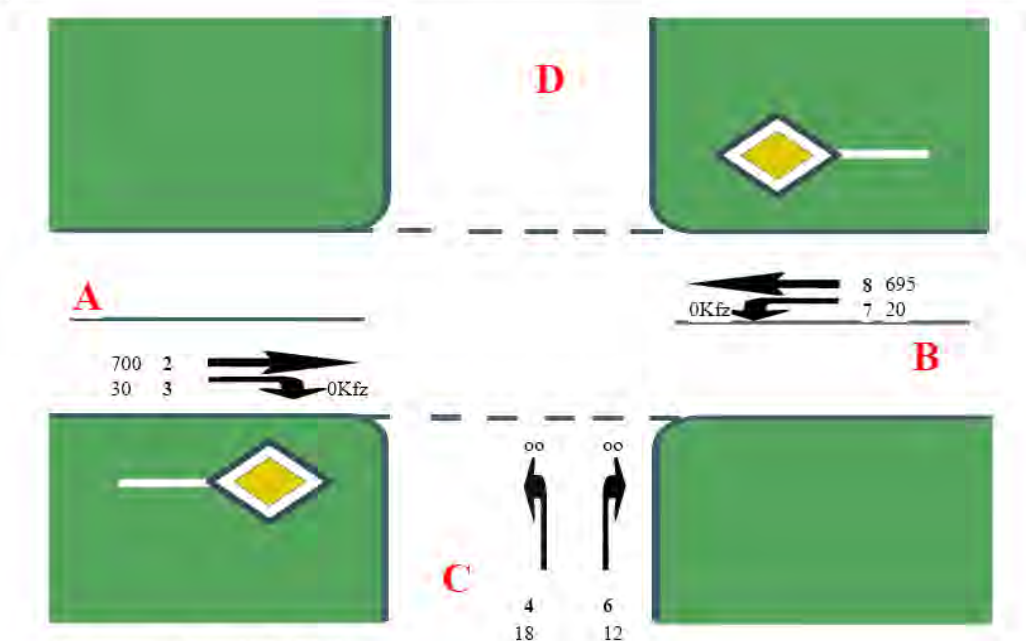
Übersicht von 16:45 bis 17:45

Knotenpunktbezeichnung : Ein- / Ausfahrt Parking TZP Hauptstrasse Binningen

Belastungsfall 2 (Variante 1)

Name der Datei : I:\Aufträge\2360binn\KNOBEL\Belastungsfall 2 (Einstellhalle heute).EIN

Übersicht von 16:45 bis 17:45															
Strom	VZ	VZ	VZ	VZ	RS	RS	RS	RS	H	H	H	Fz.	Fz.	Fz.	QSV
	ges	mitt	85%	max	mitt	85%	95%	max	ges	mitt	max	ang.	abg.	wart.	
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]	[-]	[-]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]
2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0	0	0	0	0.0	0	702	702	0	A
3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0	0	0	0	0.0	0	31	31	0	A
4	12.9	42.6	78.0	232.2	0.2	0	1	4	22	1.2	4	18	18	0	D
6	4.8	19.6	32.0	80.4	0.0	0	0	2	15	1.0	2	15	15	0	B
7	6.4	16.9	25.0	89.5	0.1	0	1	2	27	1.2	9	23	23	0	A
8	11.0	1.0	4.0	78.3	0.1	0	0	13	156	0.2	14	689	689	0	A
Sum	35.2	1.4	232.2	0.1				13		0.1	14	1478			



A=Hauptstrasse Dorenbach / Basel
 C=Ein- / Ausfahrt Einstellhalle
 B=Hauptstrasse Bottmingen
 D=

Glaser Saxer Keller AG Ingenieure + Architekten CH - 4103 Bottmingen

Bearbeiter : Wa 07.06.10 14:13:25

Belastungsfall 3

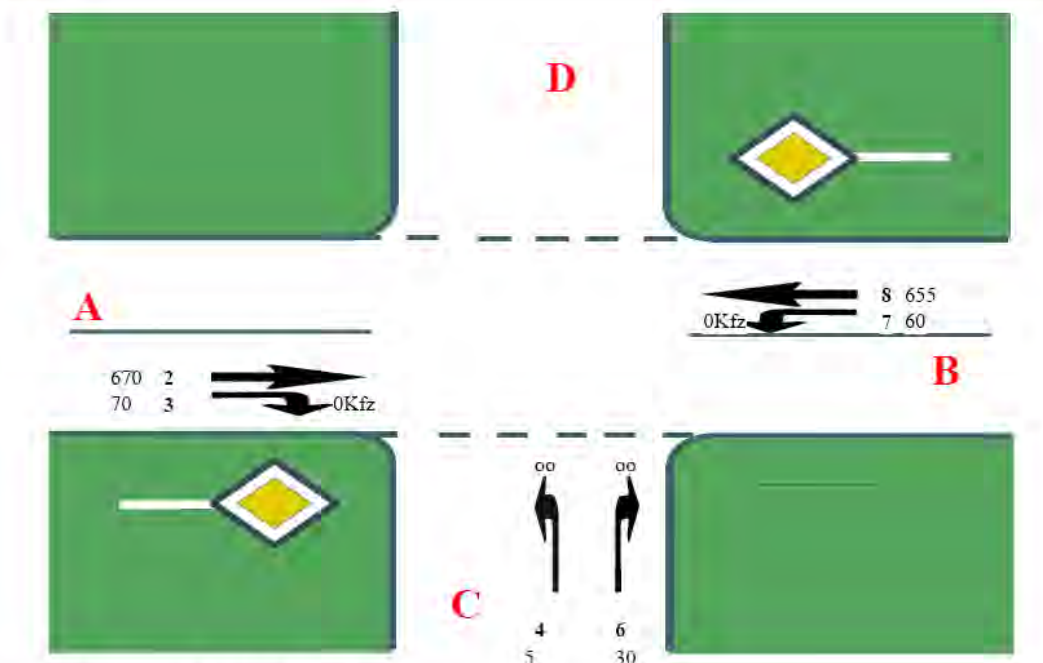
Anhang 3.3

Übersicht von 16:45 bis 17:45

Knotenpunktbezeichnung : Ein- / Ausfahrt Parking TZP Hauptstrasse Binningen
 Belastungsfall 3 (Variante 3)

Name der Datei : I:\Aufträge\2360binn\KNOBEL\Belastungsfall 3 (Dorenbach-Center).EIN

Übersicht von 16:45 bis 17:45															
Strom	VZ	VZ	VZ	VZ	RS	RS	RS	RS	H	H	H	Fz.	Fz.	Fz.	QSV
	ges	mitt	85%	max	mitt	85%	95%	max	ges	mitt	max	ang.	abg.	wart.	
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]	[-]	[-]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]
2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0	0	0	0	0.0	0	679	679	0	A
3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0	0	0	0	0.0	0	67	67	0	A
4	3.6	41.1	60.0	172.0	0.0	0	0	2	5	1.0	2	5	5	0	D
6	9.1	20.4	28.0	141.1	0.1	0	1	3	29	1.1	3	27	27	0	B
7	18.1	17.8	24.0	144.0	0.2	0	1	4	94	1.5	20	61	61	0	A
8	32.7	3.0	6.0	140.0	0.4	0	3	21	471	0.7	25	645	644	1	A
Sum	63.5	2.6		172.0	0.1			21		0.4	25	1483			



A=Hauptstrasse Dorenbach / Basel
 C=Kermattstrasse
 B=Hauptstrasse Bottmingen
 D=

Glaser Saxer Keller AG Ingenieure + Architekten CH - 4103 Bottmingen

Bearbeiter : Wa 09.06.10 07:13:41

Belastungsfall 4

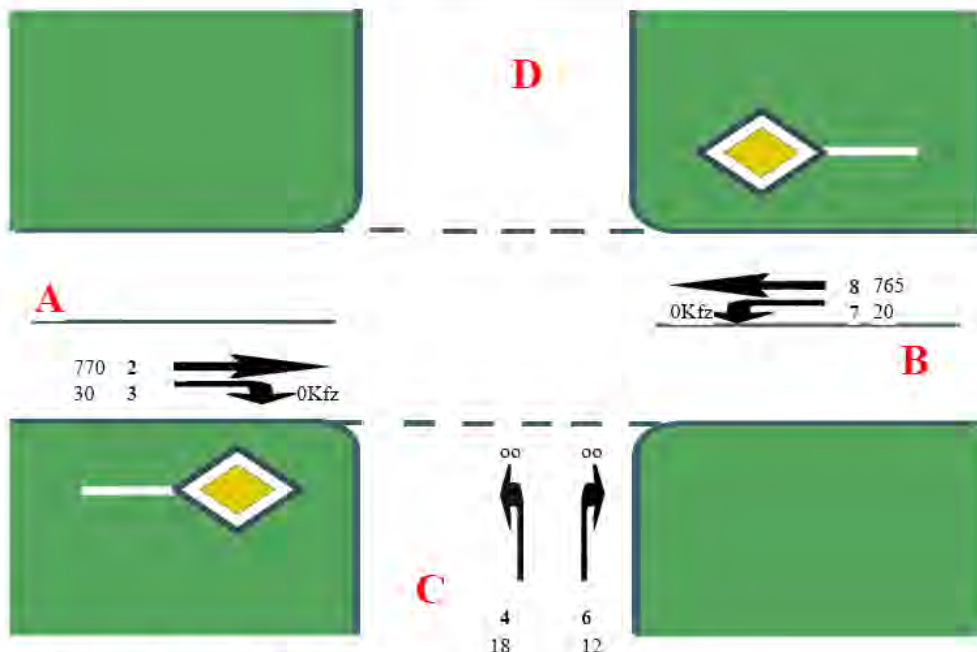
Anhang 3.4

Übersicht von 16:45 bis 17:45

Knotenpunktbezeichnung : Ein- / Ausfahrt Parking TZP Hauptstrasse Binningen
 Belastungsfall 4 (Zunahme 10%)

Name der Datei : I:\Aufträge\2360binn\KNOBEL\Belastungsfall 4 (Zunahme 10%).EIN

Übersicht von 16:45 bis 17:45															
Strom	VZ	VZ	VZ	VZ	RS	RS	RS	RS	H	H	H	Fz.	Fz.	Fz.	QSV
	ges	mitt	85%	max	mitt	85%	95%	max	ges	mitt	max	ang.	abg.	wart.	
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]	[-]	[-]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]
2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0	0	0	0	0.0	0	763	763	0	A
3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0	0	0	0	0.0	0	28	28	0	A
4	21.5	64.3	107.0	445.5	0.3	1	2	4	26	1.3	4	20	20	0	E
6	3.3	19.3	28.0	56.4	0.0	0	0	2	10	1.0	2	10	10	0	B
7	5.6	16.7	23.0	72.3	0.0	0	0	2	24	1.2	10	20	20	0	A
8	10.5	0.8	4.0	64.9	0.1	0	0	11	166	0.2	12	776	775	1	A
Sum	40.9	1.5	445.5	0.1				11		0.1	12	1617			



A=Hauptstrasse Dorenbach / Basel
 C=Ein- / Ausfahrt Einstellhalle
 B=Hauptstrasse Bottmingen
 D=

Glaser Saxer Keller AG Ingenieure + Architekten CH - 4103 Bottmingen

Bearbeiter : Wa 07.06.10 14:07:27

Anhang 1 Parkierung und Verkehr

Anhang 2 Ergebnisse der Verkehrszählung vom 18.3.10

Anhang 3 Leistungsbetrachtungen

Anhang 4 Memo Testplanung Binningen

Memo Testplanung**Anhang 4**

Aktiengesellschaft
Ingenieure und Architekten

Birsigstrasse 10
CH 4103 Bottmingen
Telefon 061 425 92 20
Telefax 061 425 92 22
www.glaser-saxer-keller.ch

M e m o N r . 1**Objekt: Testplanung Binningen Ortskern West**

Datum Mittwoch, 6. Januar 2010, 10.00 Uhr
Ort Liestal, TBA
Anwesend Stefan Roana, Tiefbauamt BL, Abt. VT, Liestal
Daniel Binkert, Tiefbauamt, Liestal (neu im Amt seit 4.01.10)
Markus Glaser, Glaser Saxer Keller AG, Bottmingen

Verteiler Alle Anwesenden und
Zimmermann, Pirkko, Bauverwaltung Binningen
Reher, Horst, Bauverwaltung Binningen
Ruf, Martin, Bauverwaltung Binningen
Wentzlaff, Daniel, Nissen Wentzlaff, Architekten, Basel
Brenner, Johannes, Nissen Wentzlaff, Architekten, Basel
Vogt, Markus, Planteam, Gelterkinden

Thema: Anschluss der Planung an das übergeordnete Strassennetz (Hauptstrasse)**1. Diskussion**

M. Glaser erläutert anhand eines Luftbildes und Plänen das Vorhaben und weist auf die zu lösende Problematik des Anschlusses an die Hauptstrasse (als Kantonsstrasse) hin. Es handelt sich bei der Testplanung um eine Überbauung auf der Westseite der Hauptstrasse zwischen Holeerain und Kernmattstrasse. Als Nutzungen sind Wohnungen (mit der Option auf partielle Nutzung als Dienstleistungen) und Läden (wenig kundenintensiv) vorgesehen. Die Architekten rechnen mit rd 100 – 120 Parkplätzen, die in einer unterirdischen Einstellhalle im Freiraum hinter den Gebäuden untergebracht sind. Die Einstellhalle soll über die Parzelle 443 an die Hauptstrasse angeschlossen werden.

Beilagen 1 – 4

Heute werden 6 Grundstücke direkt an die Hauptstrasse angeschlossen (auf der Ostseite sind es im gleichen Abschnitt deren 4). Die Planung geht davon aus, dass von den 6 Zufahrten deren 3 vollständig eliminiert werden und die restlichen 3 nur untergeordnete Bedeutung haben werden.

Beilagen 5 + 6

Frage: Kann das Tiefbauamt diesen Lösungsansatz genehmigen?

St. Roana erkennt die Notwendigkeit einer Erschliessung auf die Hauptstrasse, macht aber auf das Problem der Linksabbieger aus Richtung Kronenplatz aufmerksam. Dieser blockiert bei Gegenverkehr das Tram und den Bus. Eine solche Behinderung ist bei grösseren Verkehrsmengen nicht erwünscht. Dass in den Stosszeiten auch eine Ausfahrt aus der Einstellhalle – besonders in Richtung Basel – schwierig sein wird,

- schliesst er nicht aus, ist aber nicht Gegenstand der Beurteilung durch das Tiefbauamt.
- M. Glaser erwähnt, dass eine Behinderung durch Linksabbieger auch heute schon der Fall ist, wenn auch nicht so konzentriert. Zudem ist diese Behinderung durch Linksabbieger auf der ganzen Hauptstrasse bereits vorhanden:
- Abbiegen in die Rottmannsbodenstrasse,
 - Abbiegen in die Einstellhalle des Coop,
 - Abbiegen in die Hohle Gasse, zur Post und in die Einstellhalle der dortigen Überbauung,
 - Abbiegen in die Kernmattstrasse,
- um nur die grösseren zu nennen. Die Hauptstrasse als Kantons- aber auch als Geschäftsstrasse hat nicht nur Verbindungs- und Durchleitfunktion sondern auch städtebauliche Funktionen, wie z.B. die Erschliessung der anliegenden Grundstücke. Nicht zuletzt aus städtebaulichen Überlegungen hat man in den Jahren 1999/2000 die Hauptstrasse zugunsten der Seitenbereiche redimensioniert.

2. Weiteres Vorgehen

St. Roana und D. Binkert behalten einen Satz Beilagen und werden amtsintern, d.h. innerhalb des Tiefbauamtes, die offenen Fragen klären und eine Stellungnahme des Tiefbauamtes verfassen. Auf Punkte, bei denen andere Fachstellen die Federführung haben, wird in dieser Stellungnahme nicht eingegangen, allenfalls mit den entsprechenden Vorbehalten darauf hingewiesen.

3. Termine

- M. Glaser weist darauf hin, dass wie immer bei solchen Aufgaben alles unter enormem Zeitdruck steht und bittet um eine speditive amtsinterne Abwicklung.
- St. Roana betont, dass auch die Amtsstellen zur Zeit unter Hochdruck arbeiten. Im Normalfall braucht eine solche Abklärung 3 – 4 Wochen.

Bottmingen, den 6. Januar 2010

Für das Memo:

Markus Glaser
(ohne Unterschrift, Email)

Anhang



Gemeinde Binningen
Benutzerdefinierter Plan



Massstab 1:1000

Datum 05.01.2010

Dieser Plan hat nur informativen Charakter. Aus dessen Daten und deren Darstellung können keine rechtlichen Ansprüche irgendwelcher Art abgeleitet werden.

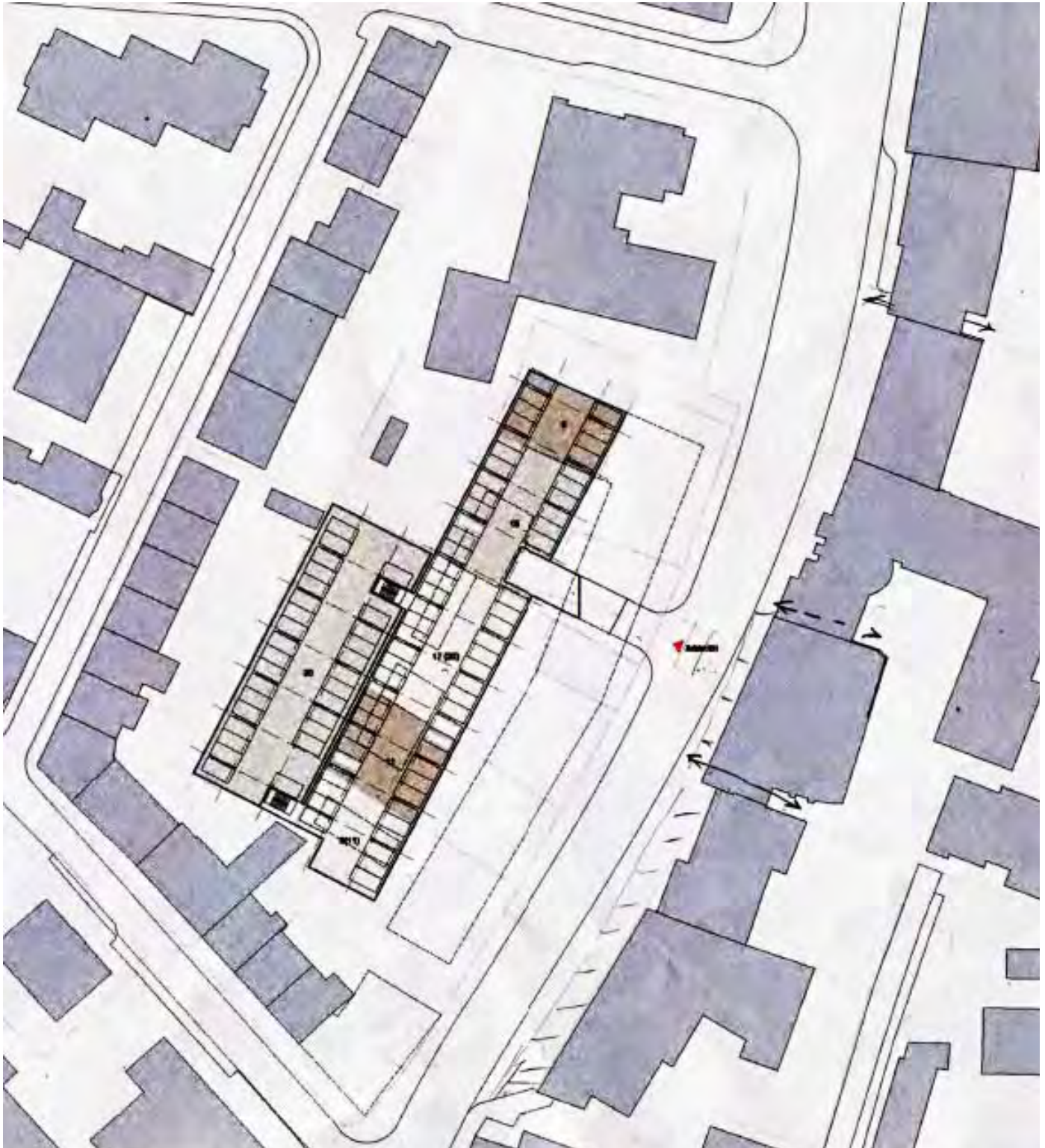
Nissen & Wentzlauff Architekten BSA SIA AG

Konzept Gestaltungsplan



Nissen & Wentzloff Architekten BSA SIA AG

Unterirdische Einstellhalle



Vorhandene private Anschlüsse an die Hauptstrasse



Zukünftige private Anschlüsse and die Hauptstrasse

