

Auftraggeber: Gemeinde Binningen
Objekt: Erschliessung Blumenstrasse

Verkehrsgutachten



14. Juli 2023 (inkl. Nachtrag Beurteilung BLT und TBA BL vom 05.10.2023)

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	3
1.1 Ausgangslage	3
1.2 Auftrag	4
1.3 Grundlagen	4
2. Ist-Zustand	5
2.1 Lage und Situation	5
2.2 Strassennetzplan	6
2.3 Erschliessung heute	7
2.4 Verkehr heute	10
3. Rückwärtige Erschliessung Blumenstrasse	13
4. Umliegende Projekte	14
4.1 Projektbeschrieb Tramhaltestelle «Bottmingermühle»	14
4.2 Primus-Areal	15
5. Verkehrstechnische Untersuchungen	16
5.1 Szenario 1	16
5.2 Szenario 2	17
5.3 Szenario 3	20
6. Bahnübergang	24
7. Verkehrstechnische Beurteilung / Gesamtbetrachtung	25

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Am 03.11.2010 verunfallte ein Kindergartenkind bei der Überquerung der Tramlinie 10/17 an der Tramhaltestelle «Bottmingermühle». Daraufhin wurde vom Elternrat Mühlematt eine Petition für einen sicheren Schulweg beim Gemeinderat eingereicht. Aus den darauffolgenden Gesprächen zwischen dem Kanton, der Gemeinde, dem Schulrat und dem Elternrat wurde das weitere Vorgehen definiert.

Ein Beschluss aus dem Protokoll des Gemeinderats vom 03.05.2011 beinhaltet unter anderem die Prüfung für die «Inangriffnahme der Planung der gemäss Strassennetzplan vorgesehenen Erschliessung der Blumenstrasse über den Schafmattweg (mit Aufhebung des jetzigen Übergangs für den motorisierten Verkehr von der Blumenstrasse in die Bottmingerstrasse)».

Aus diesem Grund wurde die rückwärtige Erschliessung für die Blumenstrasse geprüft und das Projekt ausgearbeitet. Im Zuge der Planaufgabe des Strassenlinienplans, welcher die rechtliche Grundlage für die Realisierung dieses Strassenstücks darstellt, wurde Einsprache erhoben. Zahlreiche Personen haben mitunterzeichnet.

Zudem läuft seit längerer Zeit die Entwicklungsplanung auf dem Primus-Areal. Die ersten Entwürfe sahen Wohnüberbauungen vor. Da eine Erschliessung auf der Nordseite von der Gorenmattstrasse wegen der Nähe zur Lichtsignalanlage schwierig erschien, ging man davon aus, dass das Areal über die Blumenstrasse erschlossen werden muss, was mit der Zufahrt über den Wartebereich der Tramhaltestelle alles andere als optimal ist.

Des Weiteren ist die BLT als Trambetreiberin verpflichtet, die Tramhaltestelle «Bottmingermühle» so auszubauen, dass sie dem Behinderten-Gleichstellungsgesetz (BehiG) entspricht. Die BLT beabsichtigt dies im Zusammenhang mit dem Doppelspurausbau «Spiesshöfli» umzusetzen.

Aufgrund der geplanten rückwärtigen Erschliessung der Blumenstrasse wurde im Einwohnerrat das Postulat «Unabhängiges Gutachten zur Verkehrssituation Blumenstrasse ist dringend» eingereicht, in welchem von den Verfassern eine verkehrstechnische Untersuchung der künftigen Erschliessung der Blumenstrasse gefordert wird. In diesem Gutachten sollen die Auswirkungen der beiden Projekte Überbauung Primus-Areal und Umbau Tramhaltestelle «Bottmingermühle» auf die heutige Erschliessung der Blumenstrasse aufgezeigt werden.

Aufgrund des Widerstandes haben die Investoren des Primus-Areals versucht, für die Erschliessung andere Lösungen zu prüfen. Eine davon sah vor, die Zufahrt zum Areal direkt ab der Gorenmattstrasse zu ermöglichen, während die Ausfahrt über die Blumenstrasse geführt würde. Aufgrund einer weiteren Verkehrsstudie konnte schliesslich eine Lösung gefunden werden, mit welcher alle Beteiligten einverstanden waren und welche zurzeit weiterverfolgt wird: die Erschliessung des Primus-Areals soll in beiden Richtungen direkt über die Gorenmattstrasse erfolgen.

Damit hat sich die Ausgangslage seit dem Postulat verändert.

In der Zwischenzeit ist die BLT auf die Gemeinde zugegangen bez. des anstehenden Umbaus der Tramhaltestelle «Bottmingermühle». Diese Massnahme braucht Platz, welcher heute im Bereich der Haltestelle sehr knapp ist. Zudem soll hier künftig auch ein Expresstram fahren, welches zusätzliche Sicherheitsauflagen verlangt. Dies alles hat zur Folge, dass es künftig kaum mehr möglich sein wird, neben dem Fussverkehr und der Haltestelle auch die Erschliessung der Blumenstrasse über diesen Parallelweg zu leiten.

Im Raum steht jedoch noch immer dieses Postulat vom April 2021. Die BLT hat in Kenntnis des Postulats und des Widerstandes gegen die rückwärtige Erschliessung im 2022 Alternativen geprüft, unter anderem auch die Verlegung der Haltekannten.

1.2 Auftrag

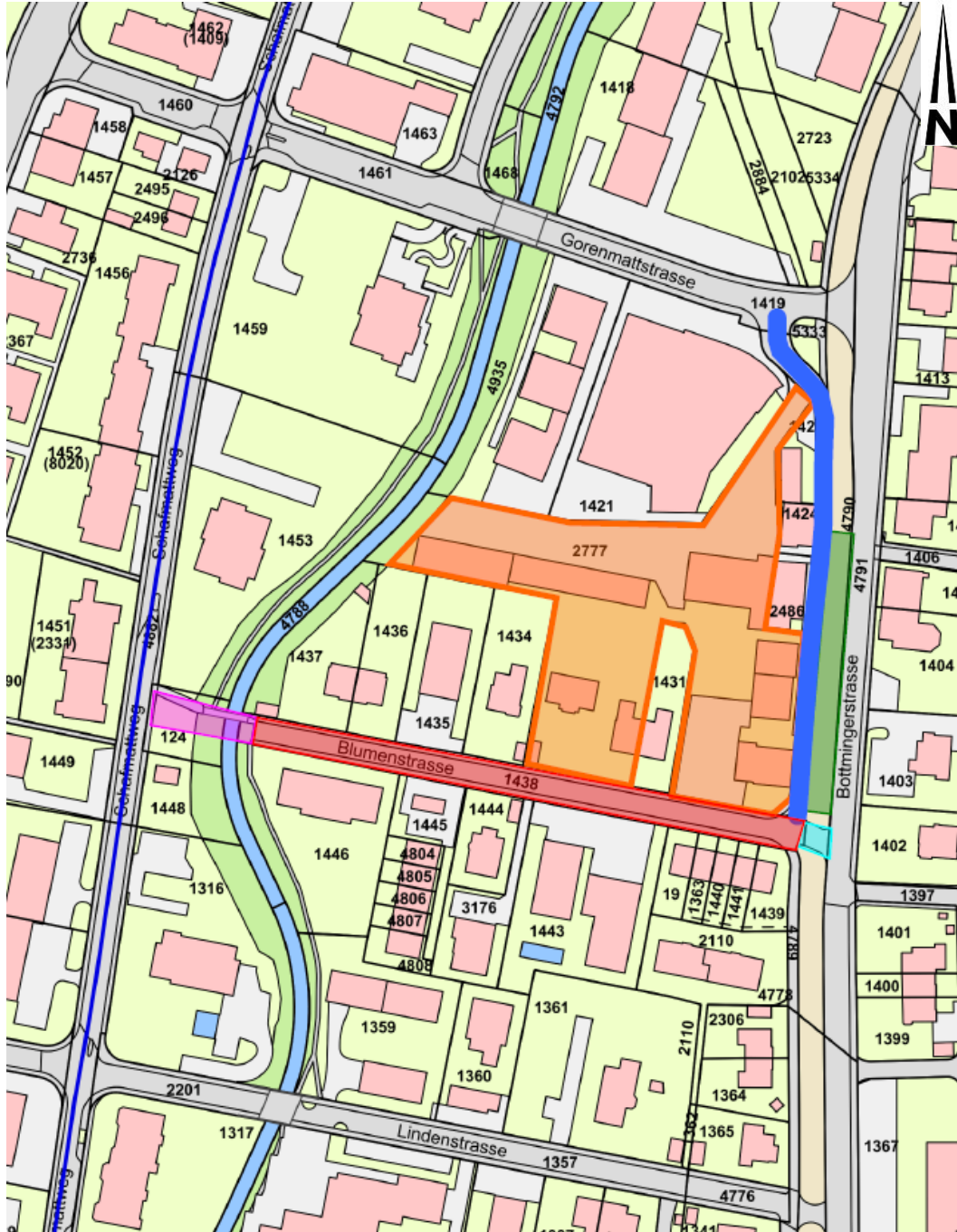
Unser Büro wurde im November 2022 durch die Gemeinde Binningen beauftragt, die künftige Erschliessung der Blumenstrasse zu untersuchen und verkehrstechnisch zu beurteilen.

1.3 Grundlagen

- [1] Postulat «Unabhängiges Gutachten zur Verkehrssituation Blumenstrasse ist dringend», 27.04.2021
- [2] BLT Linie 10/17, Umsetzung BehiG Haltestelle Binningen Bottmingermühle, Variante: Birsigbrücke, Gruner AG, 04.07.2022
- [3] Bericht: VT-Überprüfung, Binningen, Knoten Gorenmatt-/Bottmingerstrasse Machbarkeit Bahnschranken, RK&P AG, 17.11.2016
- [4] Protokoll Zu- und Wegfahrt Wohnüberbauung Primus-Areal, Binningen, Otto Partner Architekten AG, 18.05.2022
- [5] Bericht «Doppelspurausbau Spiesshöfli», Verkehrsqualitätsstufen, RK&P AG, 15.06.2018
- [6] Längenprofil Blumenstrasse Anschluss an Schafmattweg, Gruner AG, 26.06.2020
- [7] Rückmeldung BLT zum vorliegenden Gutachten, Version vom 14.07.2023, Mail von R. Rotzler vom 21.07.2023

2. Ist-Zustand

2.1 Lage und Situation

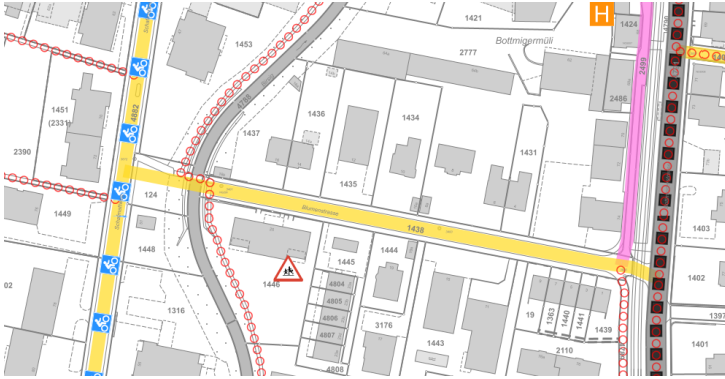


Legende:

- █ Blumenstrasse
- █ Brückenprojekt zwischen Blumenstrasse und Schafmattweg
- █ Geplante Überbauung Primus-Areal
- █ Bestehende Erschliessung Blumenstrasse
- █ Bestehende Tramhaltestelle
- █ bestehender Bahnübergang Blumenstrasse
- █ Kant. Radroute auf Schafmattweg

2.2 Strassennetzplan

Nachfolgender Ausschnitt aus dem Binninger Strassennetzplan von 2011 zeigt, dass für die Blumenstrasse bereits früher ein rückwärtiger Anschluss an den Schafmattweg angedacht wurde.



Auszug aus dem Strassennetzplan Binningen, Quelle: Geoportal Binningen

Damit könnte die Zufahrt zur Blumenstrasse auch via Schafmattweg sichergestellt werden. Ob diese Verbindung im Einrichtungsverkehr oder im Gegenverkehr geführt werden soll, wird im SNP nicht definiert. Beide Varianten sind denkbar und auch umsetzbar. Die Verbindung über den Bahnübergang wurde in diesem Strassennetzplan beibehalten.

Die Gemeinde hat die Projektierung der Verlängerung der Blumenstrasse bis zum Schafmattweg aufgrund der unter 1.1 beschriebenen Abklärungen bereits in Auftrag gegeben. Das entsprechende Ausführungsprojekt mit einem vollwertigen Anschluss an den Schafmattweg liegt vor.

2.3 Erschliessung heute

2.3.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Blumenstrasse ist heute eine Sackgasse für den MIV, welche unterschiedliche Zu- und Wegfahrtswege hat:

Die Zufahrt führt von der Gorenmattstrasse über die schmale Wegparzelle Nr. 2499 (für den MIV zwischen 2.40 m (Perronbereich) und 3.0 m (Haus Nr. 68) breit) entlang des Tramtrassees resp. über den Haltestellen-Wartebereich. Dieser Zufahrtsweg ist im Einbahnregime geführt und bildet neben der Erschliessung der Blumenstrasse die Zufahrten zum Restaurant Bottmingermühle und den Zugang zur Tramhaltestelle für die Fussgänger resp. ÖV-Nutzer.

Die Wegfahrt ist einzig über den Bahnübergang zur Bottmingerstrasse (Kantonsstrasse) möglich, welcher faktisch auch als Einbahnregime betrieben wird, da das Abbiegen von der Bottmingerstrasse in die Blumenstrassen verboten ist. Der Bahnübergang ist mittels Schranke gesichert.

Eine Zufahrt von Süden über die Parzelle Nr 4789 ist heute aufgrund eines Poller für den MIV verhindert.



2.3.2 Velo

Von Norden entspricht die Zufahrt zur Blumenstrasse derjenigen des MIV, also über den Parallelweg von der Gorenmattstrasse. Von Süden ist die Blumenstrasse ebenfalls über den parallel zum Tram führenden Weg erreichbar. Obwohl die Blumenstrasse selbst eine Sackgasse ist, kann der Veloverkehr über den Verbindungsweg zum Schafmattweg erreicht werden (kein Fahrverbot), womit der Anschluss an die kantonale Radroute gewährleistet ist. Das heisst, dass die Erschliessung der Blumenstrasse auch von Westen her möglich ist.

Das Wegfahren ist neben dem Bahnübergang im Osten auch über den Parallelweg Richtung Süden sowie den Schafmattweg im Westen möglich.



2.3.3 Zu Fuss gehende/ fahrzeugähnliche Geräte (fäG)

Die Blumenstrasse hat beidseitig ein ca. 1.80 - 2.0 m breites Trottoir. Zu Fuss gelangt man einerseits über einen Verbindungsweg vom/zum Schafmattweg oder via Parallelweg an die Bottmingerstrasse, welche an verschiedenen Stellen LSA-gesteuert überquert werden kann. Zudem ist auch der Fussweg entlang des Birsigs nach Norden wie auch nach Süden von der Blumenstrasse erschlossen.



2.4 Verkehr heute

2.4.1 Zählstandorte



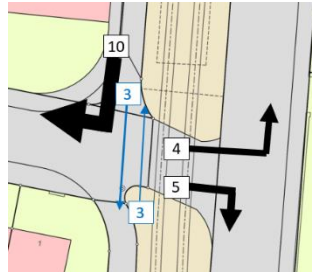
2.4.2 Anschluss Blumenstrasse

Um ein genaueres Bild von der Verkehrssituation zu erhalten, haben wir am Donnerstag, 08.12.2022, eine Verkehrserhebung durchgeführt. Dabei wurden mittels Kamera sämtliche Bewegungen am Ostende der Blumenstrasse erhoben. Ausgewertet wurden die Morgen-, Mittag- und Abendspitzenzeiten.

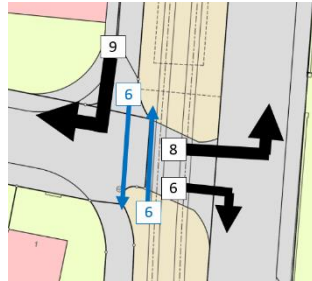
Dabei hat sich gezeigt, dass der Verkehr tagsüber relativ konstant bleibt, wobei in der Mittagsspitzenstunde die maximale Belastung festgestellt werden konnte.

Insgesamt wurden folgende in Personenwageneinheiten (PwE) umgerechnete Verkehrsmengen erfasst (wobei Personenwagen und Lieferwagen angesetzt mit 1.0 PwE/h und Velo/Mofas mit 0.5 PwE/h wurden):

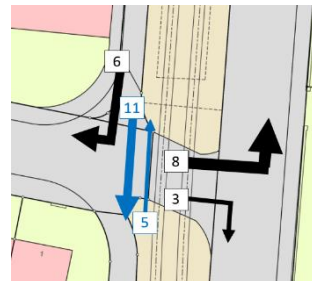
- Morgenspitzenstunde
07:30 Uhr – 08:30 Uhr
22 PwE/h
(davon 19 PW/LW [schwarz]
und 6 Velo (= 3 PwE) [blau])



- Mittagsspitzenstunde
11:15 Uhr – 12:15 Uhr
29 PwE/h
(davon 23 PW/LW [schwarz]
und 12 Velo (= 6 PwE) [blau])



- Abendspitzenstunde
16:30 Uhr – 17:30 Uhr
25 PwE/h
(davon 17 PW/LW [schwarz]
und 16 Velo (= 8 PwE) [blau])



Es hat sich gezeigt, dass der Knoten Blumenstrasse/Parallelweg heute funktioniert, und auch am Bahnübergang in den Spitzenzeiten keine nennenswerten Rückstausituationen entstehen.

2.4.3 Linksabbieger am Knoten Lindenstrasse/Schafmattweg

Um zu einem späteren Zeitpunkt beurteilen zu können, inwieweit es zu Durchgangsverkehr in der Blumenstrasse kommen könnte, wurde neben der Blumenstrasse auch noch der Linksabbieger vom Schafmattweg in die Lindenstrasse erhoben. Dabei haben wir uns auf die bei der Blumenstrasse festgestellten Spitzenstunden (s. Kap. 2.3.2) konzentriert:

- Morgenspitzenstunde 07:30 Uhr – 08:30 Uhr: 30 PwE/h, davon 22 PW/LW und 16 Velos
- Mittagsspitzenstunde 11:15 Uhr – 12:15 Uhr: 27 PwE/h, davon 25 PW/LW und 4 Velos
- Abendspitzenstunde 16:30 Uhr – 17:30 Uhr: 18 PwE/h, davon 16 PW/LW und 4 Velos

2.4.4 Erkenntnisse

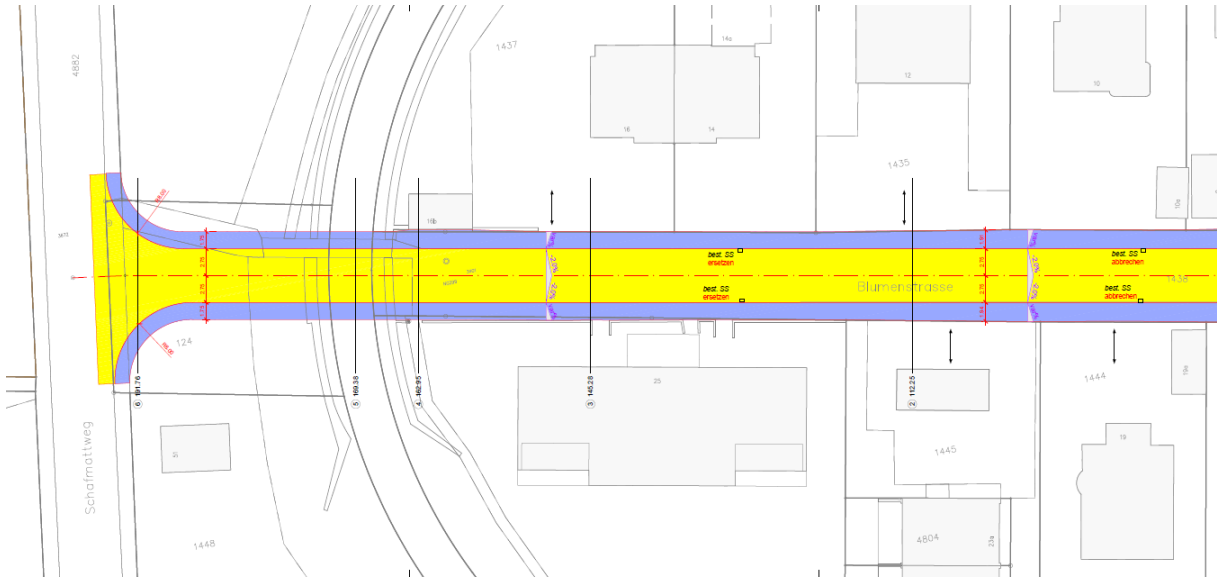
Die Verkehrsmenge am Knoten Blumenstrasse/Parallelweg/Bottmingerstrasse ist mit rund 25 bis 30 PwE in den Spitzenstunden gering. Es bildete sich kaum Rückstau hinter der geschlossenen Schranke und das Ausfahren in die Bottmingerstrasse funktionierte problemlos. Teilweise mussten die Fahrzeuge allerdings etwas länger auf eine Möglichkeit zum Einbiegen in die Bottmingerstrasse warten (v.a. die Linksabbiegenden).

Zudem konnte beobachtet werden, dass sich die Fussgänger bei den engen Platzverhältnissen im Bereich der Tramhaltestelle vermehrt auf der Fahrbahn und nicht ausschliesslich auf dem Trottoir bewegen, insbesondere wenn mehrere Kinder zusammen auf dem Weg zur Schule sind. Dies birgt Konfliktpotential zwischen Fussgängern und dem MIV.

3. Rückwärtige Erschliessung Blumenstrasse

Das Projekt der Gruner Böhlinger AG sieht vor, die Blumenstrasse mit dem bereits vorhandenen Querschnitt (5.50 m Fahrbahn mit beidseitigem Trottoir) über eine neue Brücke über den Birsig bis zum Schafmattweg zu verlängern.

Gleichzeitig soll die Blumenstrasse auf der gesamten Länge instand gestellt werden. Die bestehende Fussgängerbrücke sowie der Fussweg zum Schafmattweg werden zurückgebaut.



Ausschnitt aus dem Plan „Blumenstrasse, Ausführungsprojekt, Situation“, Gruner Böhlinger AG, 26.06.2020

Diese Fahrbahnbreite entspricht einer Erschliessungsstrasse, welche im Gegenverkehr betrieben werden kann. Die beidseitigen Trottoirs lassen sich mit dem Standort des Kindergartens an der Blumenstrasse (Liegenschaft Nr. 25) begründen: sie sind somit auch Abschnitte des Schulwegs für die Kindergartenkinder.

Am Schafmattweg ist ein konventioneller Anschluss vorgesehen. Somit wird auf eine Trottoirüberfahrt verzichtet, welche den auf dem Schafmattweg zu Fuss gehenden Personen den Vortritt gegenüber dem Verkehr in die/aus der Blumenstrasse fahrenden MIV gegeben hätte.

Eine allfällige Aufhebung des Bahnübergangs bei der Bottmingerstrasse ist nicht Bestandteil dieses Projekts.

4. Umliegende Projekte

4.1 Projektbeschreibung Tramhaltestelle «Bottmingermühle»

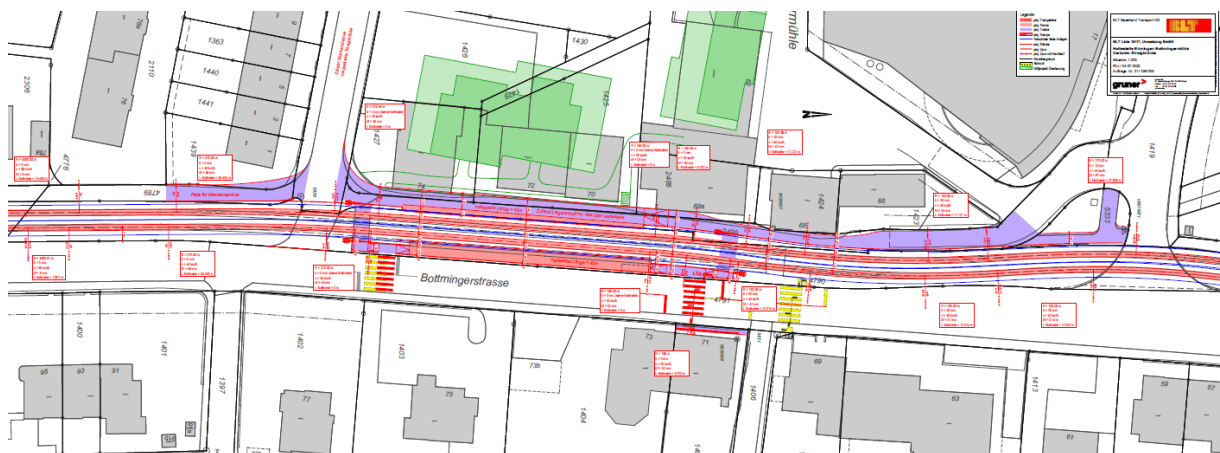
Aufgrund des Behinderten-Gleichstellungsgesetzes (BehiG) muss die Tramhaltestelle «Bottmingermühle» behindertengerecht ausgebaut werden. Zurzeit laufen zudem die Bauarbeiten für den Doppelspurausbau «Spiesshöfli» zwischen Schossstrasse und Gorenmattstrasse. Zudem plant die BLT die Einführung eines Expressstrams im Leimental, was zusätzliche Sicherheitsmassnahmen verlangt, unter anderem die Trennung des Tramtrassees vom übrigen Verkehr und gesicherte Übergänge. Dadurch entsteht ein Platzproblem auf Höhe der Liegenschaft Bottmingerstrasse 68 (Restaurant Bottmingermühle).

Da die kantonale Bottmingerstrasse in diesem Bereich bereits Minimalmasse aufweist, ist eine Anpassung der Gleis- und Sicherungsanlagen nur Richtung Westen, also auf die Seite des Parallelweges möglich. Der zusätzliche Platzbedarf hat zur Folge, dass die Breite des Parallelweges an der engsten Stelle künftig lediglich noch ca. 2.0 m breit sein wird, was für den MIV zu schmal ist. Da hat sich für die BLT das Gemeindeprojekt mit der rückwärtigen Erschliessung auch als Lösungsmöglichkeit für ihr Problem angeboten. Mit diesem Hintergrund hat die BLT das Projekt weiterverfolgt.

Da sich allerdings in der Bevölkerung gegen das Projekt der Birsigbrücke Widerstand formierte, hat die BLT ein Variantenstudium in Auftrag gegeben, welches aufzeigen sollte, welche alternative Möglichkeiten denkbar sind. Dabei wurden insgesamt sieben Varianten (eine Grundvariante und sechs Alternativen) erstellt und deren Vor- und Nachteile aus Sicht der BLT ermittelt.

Im Arbeitspapier vom 28.12.2022 kommt der Projektverfasser der BLT (die Gruner AG) zu folgendem Schluss:

«Aus vorliegendem Variantenvergleich zeigt sich, dass die Variante 2, Erschliessung Blumenstrasse via neue Birsigbrücke für die BLT und die ÖV-Nutzer die beste Variante ist. Dies aus verkehrlicher, technischer und wohl auch finanzieller Sicht. Sie bedingt aber zwingend die rückwärtige Erschliessung der Blumenstrasse via Schafmattweg...»



4.2 Primus-Areal

Auf dem Primus-Areal ist eine neue Überbauung geplant. (s. Kapitel 1.1 und Abbildung im Kap. 2.1). Gemäss der Verkehrsstudie der Gruner AG vom 18.05.2022 [4] kann diese Überbauung künftig von Norden über die Gorenmattstrasse erschlossen werden, d.h. auch die heute über die Blumenstrasse erschlossenen Liegenschaften auf diesem Areal fallen weg. Einzig einige wenige Besucherparkplätze für die neue Überbauung sollen noch über die Blumenstrasse erschlossen werden. Insgesamt fallen aber mehr Parkplätze an der Blumenstrasse weg, als neue entstehen. Somit wird die Verkehrsmenge aufgrund der geplanten Überbauung auf der Blumenstrasse eher etwas reduziert.

Gem. Verkehrsstudie [4] hat die geplante Zu- und Wegfahrt nach Norden mit direktem Anschluss an die Gorenmattstrasse keine verkehrstechnischen Probleme zur Folge. Mit dieser Erschliessung wird verhindert, dass die Blumenstrasse und der Bahnübergang durch zusätzlichen Verkehr belastet werden.



Somit tangiert das Projekt auf dem Primus-Areal die künftige Erschliessung der Blumenstrasse nicht mehr weiter und wird in den weiteren Überlegungen nicht mehr berücksichtigt.

5. Verkehrstechnische Untersuchungen

Verkehrstechnisch gibt es drei Szenarien zu untersuchen:

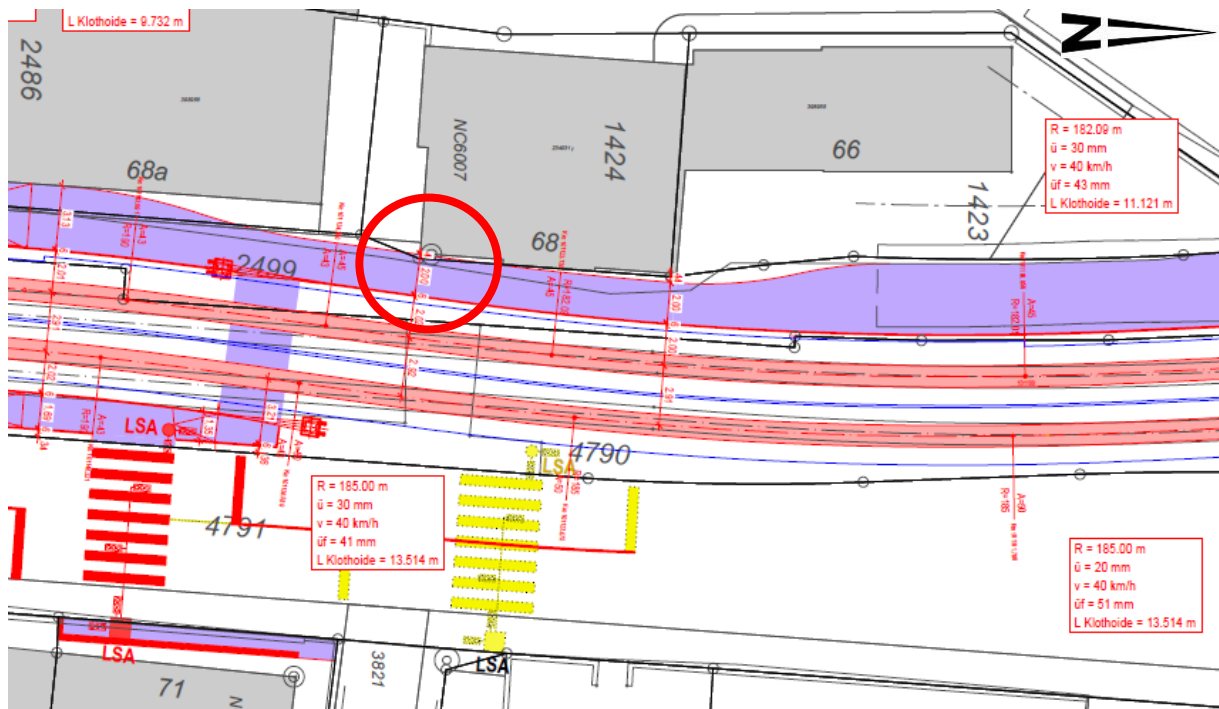
- Szenario 1: heutige MIV-Erschliessung und Standort der Tramhaltestelle beibehalten
- Szenario 2: Verschiebung der Lage der Tramhaltestelle, während die bestehende Zufahrt zur Blumenstrasse bleibt.
- Szenario 3: Ausbau der Tramhaltestelle an heutiger Lage mit alternativer Erschliessung der Blumenstrasse.

5.1 Szenario 1

Um die bestehende Zufahrt zur Blumenstrasse beizubehalten, müsste eine minimale Durchfahrtsbreite von ca. 2.90 m gewährleistet werden (Begegnungsfall PW-Fussgänger bei 20 km/h). Nicht berücksichtigt ist dabei der Umstand, dass dann die Zufahrt für Lastwagen (Müllabfuhr etc.) nicht gewährleistet werden könnte. Dies ist aber bereits heute der Fall und wird deshalb nicht als Entscheidungskriterium zugrunde gelegt.

Das Hauptproblem besteht insbesondere im Bereich der Liegenschaft 68: In diesem Bereich kommt das neue Trasse aufgrund der Randbedingungen (Expresstram, behindertengerechte Tramhaltestelle, Lage der Kantonsstrasse) und der daraus entstehenden Gleisgeometrien bis auf ca. 2.0 m an die heutige Fassade der Liegenschaft heran [2]. Diese 2.0 m reichen nicht aus, um die Durchfahrt für den MIV sicherzustellen. Ohne Abbruch der Liegenschaft 68 ist also eine Kombination von Durchfahrt MIV und Tramhaltestelle an der heutigen Lage nicht umsetzbar.

Gem. aktuellem Stand steht ein Kauf der Liegenschaft 68 und Abbruch derselben nicht zur Diskussion. Somit ist das Szenario 1 hinfällig und wird nicht mehr weiter untersucht.



Somit ist klar, dass der «Status Quo» (heutige Erschliessung) keine mögliche Variante mehr für die Zukunft sein kann. Die Erschliessung der Blumenstrasse muss deshalb woanders sichergestellt werden.

5.2 Szenario 2

5.2.1 Mögliche Standorte

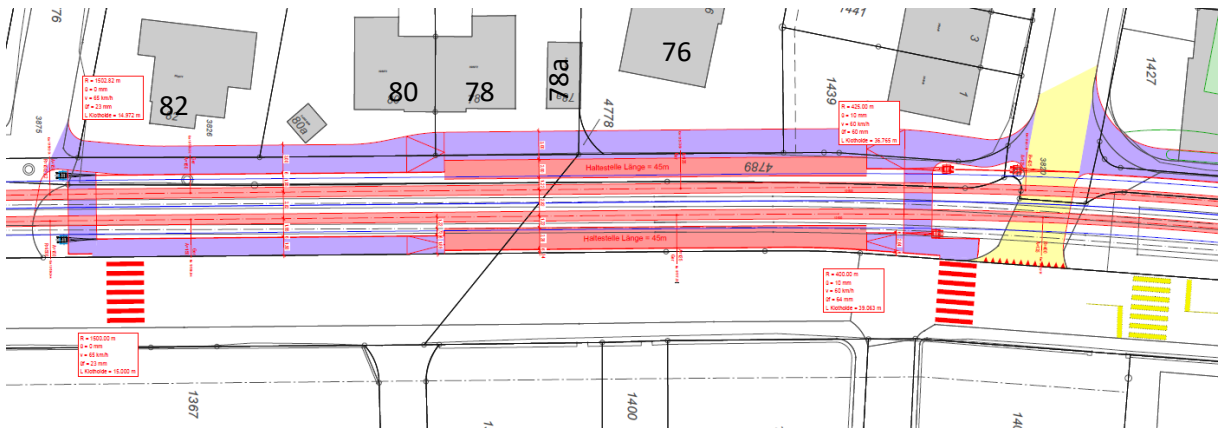
Im Variantenstudium der BLT wurden alternative Standorte geprüft und beurteilt:



Standort Süd:

Die beiden Haltekanten sollen südlich der Blumenstrasse angeordnet werden.

Dieser Standort verursacht einerseits erheblichen Landerwerb auf der Westseite der Wegparzelle 4789. Andererseits bleibt das Problem der Parzellenzufahrten weiterhin bestehen: die Liegenschaften 76 und 78 wären dann im Perronbereich erschlossen (Konflikt MIV/öV-Nutzer nicht gelöst). Ausserdem wäre die öV-Anbindung aus dem Gebiet Waldeck und dem Einkaufszentrum Gorenmatt weniger attraktiv.



Wir sehen deshalb diese Variante Süd nicht als geeignete Alternative, zumal trotz einschneidendem Landerwerb die wesentlichen Probleme nicht gelöst, sondern nur verschoben werden können resp. neue Nachteile für die Tramhaltestelle entstehen würden.

Standort Gorenmatt:

Während die Haltestelle Richtung Basel an der heutigen Lage bleiben soll, sieht diese Variante eine Verschiebung der Haltestelle in Fahrtrichtung Oberwil unmittelbar südlich der Gorenmattstrasse vor. Dadurch kann die Gleisführung im Bereich der Engstelle (Hausnummer 68) optimiert und die Durchfahrtsbreite für die Wegparzelle vergrössert werden.

Allerdings kann bei dieser Variante nur ein Teil des Perrons (FaRi Oberwil) so gestaltet werden, dass er nicht vom MIV befahren wird. Auf dem südlichen Teil des Perrons bleibt die ungünstige Situation bestehen, dass die öV-Nutzer den Wartebereich mit dem Durchgangsverkehr zur Blumenstrasse teilen müssen. Oder anders gesagt: das Problem wird mit diesem Ansatz lediglich verschoben, nicht aber vollständig gelöst. Hingegen wäre nur ein geringer Landerwerb erforderlich.

Aus Sicht der BLT besitzt diese Variante jedoch gravierende Mängel, welche nicht einfach zu beseitigen sind:

- Der Konflikt MIV/ÖV-Nutzer besteht weiterhin (wie bereits beschrieben)
- Die Gleisgeometrie muss weitgehend angepasst werden (verpuffen von bereits getätigten Investitionen nach wenigen Jahren)
- Keine vollständige BehiG-Konformität trotz Neubau
- Die neue Fussgängerquerung über die Bottmingerstrasse führt zu markant längeren Räumungszeiten und dadurch zu einer geringeren Kapazität der LSA Gorenmattstrasse.

Insgesamt beurteilt die BLT diese Variante als «nicht genehmigungsfähig» durch das Bundesamt für Verkehr (BAV). Das bedeutet, dass die notwendige Bewilligung in diesem Fall voraussichtlich nicht erlangt werden kann.

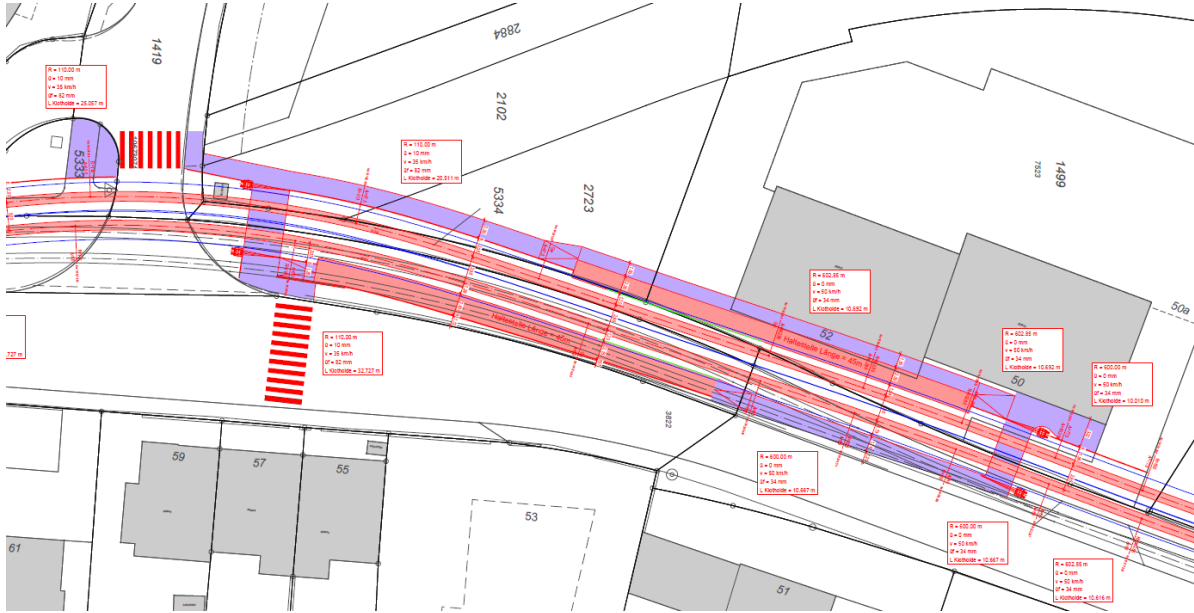


Diese Variante ist aus rein verkehrstechnischer Sicht (Erschliessung der Blumenstrasse) eine plausible Alternative zu einer rückwärtigen Erschliessung der Blumenstrasse, während die Situation allerdings für den Grossteil der öV-Nutzer gleich (unbefriedigend) bleibt. Allerdings zeigen sich auch bedeutende Mängel aus Sicht des Gleisprojektes, welche zum einen zu grossen Mehrkosten für die BLT führen und zum anderen die notwendige Genehmigung durch das BAV sehr wahrscheinlich nicht erreicht wird (u.a. nicht vollständige Einhaltung des BehiG). Daher sind die zu erwartenden Probleme für diese Lösung sehr hoch und verunmöglichen eine Umsetzung.

Standort Nord:

Bei dieser Varianten werden beide Haltekanten auf die Nordseite der Gorenmattstrasse verschoben.

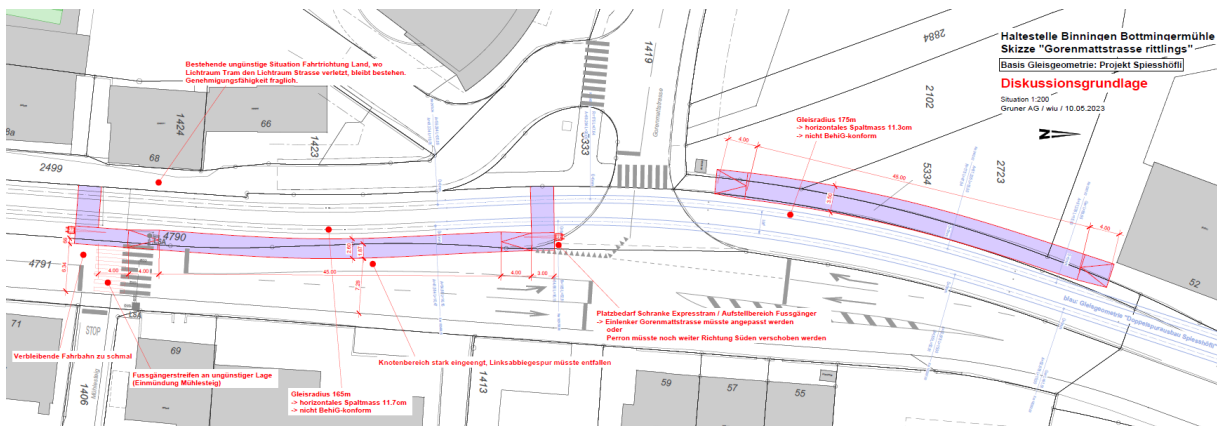
Bei der aufgezeigten Variante wird die Haltestelle Fahrtrichtung Oberwil so weit Richtung Norden verschoben, dass sie praktisch vor der Liegenschaft 52 zu liegen kommt. Hier wäre unter Einhaltung aller Normbreiten ein Teilabbruch dieser Liegenschaft unumgänglich.



Sofern nicht von den geplanten Breiten abgewichen und auch die Haltestelle nicht näher an den Knoten Gorenmattstrasse heran verlegt werden kann, ist diese Variante unrealistisch.

Standort «Gorenmattstrasse rittlings»

Bei dieser Variante ist die Haltekante Richtung Basel südlich und die Haltekante Richtung Oberwil nördlich der Gorenmattstrasse angeordnet. Grundlage für diese Variante ist die Gleisgeometrie «Doppelspurausbau Spiesshöfli».



Bei dieser Variante liegen beide Haltekanten in einer Kurve und sind somit nicht BehIG-konform. Zudem wäre (ohne Landerwerb auf der Gegenseite) die Fahrbahn der Kantonsstrasse vor dem Mühlesteig und im Knotenbereich zu schmal.

Unter Beibehaltung der Gleisgeometrie des Doppelspurausbau ist diese Variante keine Alternative.

5.2.2 Fazit

Sämtliche alternative Standorte haben teilweise gravierende Mängel, welche aus unterschiedlichen Gründen zu deren jeweiligen Ausschluss führen. Aus verkehrstechnischer Sicht wäre der Standort Gorenmatt zwar eine denkbare Alternative, fällt allerdings aufgrund der fehlenden Bewilligungsfähigkeit und bestehenden/künftig benötigten Gleisgeometrien aus der Entscheidung und muss ebenfalls verworfen werden.

Daher besteht aus heutiger Sicht keine umsetzbare Alternative zur Tramhaltestelle an der heutigen Lage.

5.3 Szenario 3

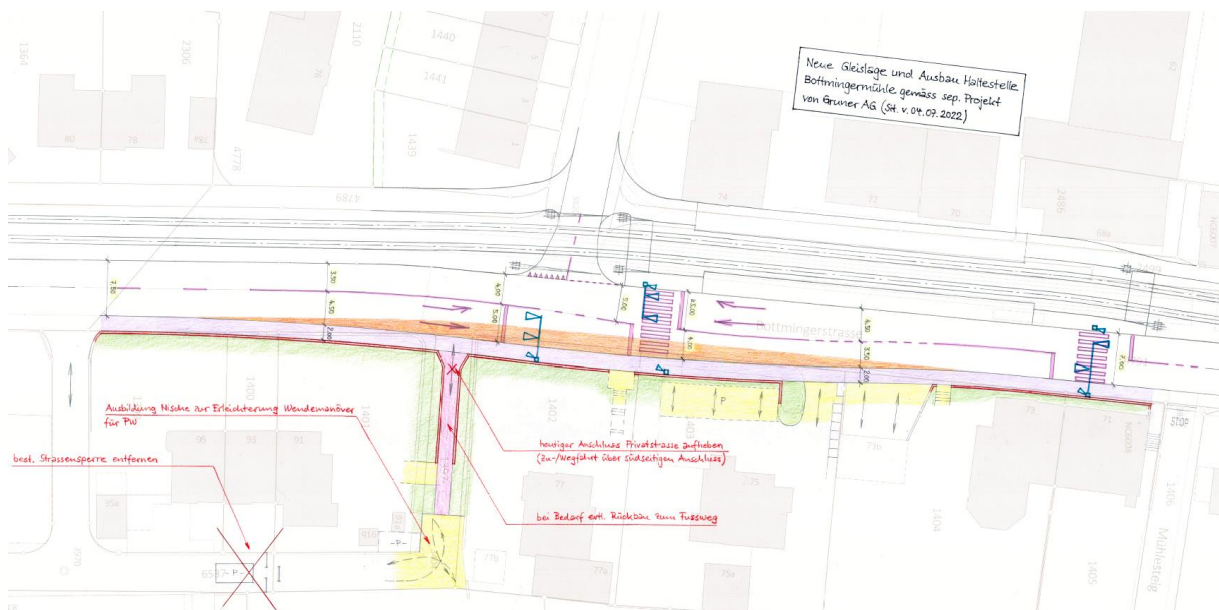
5.3.1 Alternative Varianten

Wenn die Tramhaltestelle am heutigen Standort behindertengerecht ausgebaut wird, dann muss die Blumenstrasse zwingend anderweitig erschlossen werden. Verkehrstechnisch gibt es hierzu verschiedene Möglichkeiten:

Vollanschluss an Bottmingerstrasse:

Die Blumenstrasse wird einzig über den Bahnübergang an die Bottmingerstrasse (Kantonstrasse) angeschlossen. Hierfür muss die Bottmingerstrasse im Bereich des Übergangs so aufgeweitet und durch zwei Abbiegespuren ergänzt werden, dass der Verkehr auf der Kantonstrasse bei abbiegenden und vor der geschlossenen Schranke wartenden Fahrzeugen nicht behindert wird. Dazu müssen bauliche und topografische Anpassungen vorgenommen werden. Dieser benötigte zusätzliche Platz hat Landerwerb Richtung Osten und den Neubau der bestehenden Stützmauern zur Folge. Ob und wie dies möglich ist, muss im Rahmen eines Projekts geprüft werden. Die anlässlich unserer Verkehrserhebung festgestellte Verkehrsmenge in den Spitzenstunden könnte mit dieser Anordnung wohl ohne grössere Probleme abgewickelt werden.

Die Blumenstrasse bleibt wie heute eine Sackgasse ohne Wendemöglichkeit für grössere Fahrzeuge (Müllabfuhr etc.).



Während die Lösung auf den ersten Blick einfach und bestechend erscheint, müssen der erforderliche Landerwerb und die topografischen Höhenunterschiede als Projektrisiko angesehen werden. Sofern die Chancen für den Landerwerb aber vorhanden sind und diese Lösung auch beim Kanton auf

Verhandlungsbereitschaft stossen sollte, muss planerisch mittels Projekt im Detail geprüft werden, ob unter Einhaltung der Normen eine allseits brauchbare und bewilligungsfähige Lösung erreicht werden kann. Neben der Zustimmung des kantonalen Tiefbauamts muss bei dieser Variante auch die Bewilligung vom BAV eingeholt werden. Die BLT sieht diese Bewilligungsfähigkeit als sehr gering an, da eine alternative Variante ohne notwendigen Landerwerb ebenfalls vorliegt und umsetzbar ist.

Erschliessung über die Wegparzelle 4789 (Parallelweg zum Tram, südlich der Blumenstrasse):

Eine weitere Möglichkeit ist die Zufahrt zur Blumenstrasse über die Wegparzelle 4789 zu führen. Diese Erschliessungsstrasse besteht heute bereits, hat eine Breite von ca. 2.90 m (ohne Trottoir) und dient als Erschliessungsstrasse für die Liegenschaften Bottmingerstrasse 76 bis 80.

Um die Durchfahrt zur Blumenstrasse zu ermöglichen, müsste lediglich der Pfosten Seite Blumenstrasse entfernt und die Fahrbeschränkung aufgehoben werden.



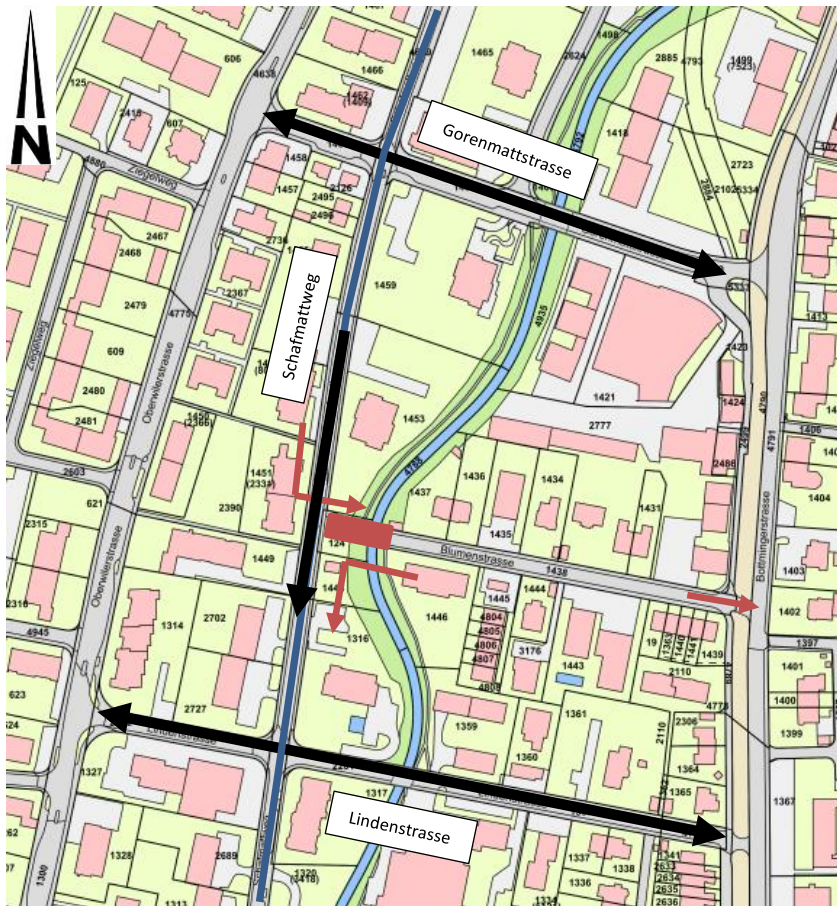
In Anbetracht der sehr geringen Breite und des regen Langsamverkehrs (u.a. Schulweg) macht es keinen Sinn, diesen Weg als Erschliessungsstrasse für die Blumenstrasse zu missbrauchen.

Birsigbrücke

Diese Variante haben wir bereits im Kap. 3 beschrieben.

Aufgrund des Einbahnregimes auf dem Schafmattweg erfolgt die rückwärtige Erschliessung der Blumenstrasse einzig über die Gorenmattstrasse, während auch das Ausfahren nur über den Schafmattweg Richtung Süden erfolgen kann (sofern der Bahnübergang an der Bottmingerstrasse nicht beibehalten wird). Es entsteht also bei jeder Zufahrt ein Mehrweg im Vergleich zur heutigen Lösung.

Zudem trifft dieser zusätzliche Verkehr auf dem Schafmattweg auf die rege genutzte kantonale Radroute und auch einen wichtigen Schulweg zum Mühlemattschulhaus an der Lindenstrasse.



Solange bei dieser Lösung der Bahnübergang offen bleibt, besteht zusätzlich die Gefahr, dass ein gewisser Durchgangsverkehr über die Blumenstrasse entsteht, wobei dieser im Prinzip nur denjenigen Anstössern des Schafmattweges einen Nutzen bringt, welche zwischen der Gorenmattstrasse und der Blumenstrasse wohnen. Aus diesem Grund sehen wir diese «Gefahr» als eher gering an. Die Verkehrserhebung am Knoten Schafmattweg/Lindenstrasse hat gezeigt, dass in der Spitzenzeit max. ca. 30 PwE vom Schafmattweg in die Lindenstrasse einbiegen. Wenn man davon ausgeht, dass ca. 1/3 dieser Fahrzeuge durch die Blumenstrasse fahren würden, sprechen wir hier somit von 10 PwE (1 Fz alle 6 min. in der Spitzenstunde).

Die Gorenmattstrasse und die Lindenstrasse werden weiterhin die wichtigen Verbindungsstrassen bleiben, zumal diese die beiden Kantonsstrassen miteinander verbinden. Sollte der Durchgangsverkehr wider Erwarten zu gross werden, könnte dem mit der Schliessung des Bahnübergangs relativ einfach entgegengewirkt werden.

Eine mögliche Option zu dieser Variante ist es, die Birsigbrücke ebenfalls nur im Einbahnsystem befahren zu lassen (Einfahrt in die Blumenstrasse) und den Bahnübergang offen zu halten für die Ausfahrt. Dadurch kann verhindert werden, dass auch der wegführende Verkehr über den Schafmattweg mit der viel befahrenen kantonalen Radroute und über die Lindenstrasse mit dem Mühlematt-Schulhaus fahren muss.

Solange bei dieser Variante der Bahnübergang offen bleibt, besteht der Vorteil, dass grössere Fahrzeuge (Müllabfuhr, Zügelunternehmen etc.) nicht rückwärts in die Blumenstrasse einfahren oder am Ende der Strasse ohne Kehrplatz wenden müssen.

5.3.2 Fazit

Alle geprüften Varianten von alternativen MIV-Erschliessungsmöglichkeiten haben ihre Vor- und Nachteile.

Aufgrund des grossen Konfliktpotentials zwischen Fussgängern/Schulkindern, Radfahrenden, MIV-Zufahrten zur Blumenstrasse und den direkten Anstössern ist von der Variante mit der Erschliessung über die Wegparzelle 4789 abzusehen.

Die anderen beiden Varianten «Vollanschluss an Bottmingerstrasse» und «rückwärtige Erschliessung» über die Birsigbrücke sind aus verkehrstechnischer Sicht grundsätzlich machbar.

Von der Variante «Birsigbrücke» (rückwärtige Erschliessung) liegt bereits das Ausführungsprojekt vor. Hier ist die Genehmigung der Mutation des Strassenlinienplans das Projektrisiko. Zudem erzeugt diese Variante auf dem Gemeindestrassennetz und speziell vor dem Schulhaus an der Lindenstrasse einen gewissen Mehrverkehr, wobei sich die Verkehrsmenge auch in der Spitzenstunde mit ca. 30 PwE (vgl. Kap. 2.4) in Grenzen hält.

6. Bahnübergang

Der Bahnübergang wird heute vom ausfahrenden Verkehr aus der Blumenstrasse genutzt. Ein Verlassen der Blumenstrasse über den schmalen Parallelweg, über welchen heute die Zufahrt erfolgt, ist im Gegenverkehr nicht möglich.

Gemäss Auskunft der Polizei BL wurden in den letzten 10 Jahren keine Unfälle polizeilich registriert. Allerdings fand im 2010 der in der Ausgangslage erwähnte Unfall mit einem Kindergartenkind statt. Dieser war jedoch auf dem Fusswegübergang (Zugang zum Perron) und nicht auf dem durch die Schranken gesicherten Bereich des MIV-Übergangs.

Die BLT beabsichtigt im Hinblick auf die Einführung des Expresstrams künftig auch an den Fussübergängen Schranken anzubringen, womit die Sicherheit für die zu Fuss gehenden erhöht wird.

Die Verkehrszählung hat die Eindrücke bestätigt und es sind am betrachteten Übergang keine Probleme für den MIV aufgefallen.

Mit der Erstellung der Birsigbrücke (rückwärtige Erschliessung der Blumenstrasse) könnte der Bahnübergang aufgehoben und die Blumenstrasse komplett über den Schafmattweg erschlossen werden. Damit hätte man die Gewähr, dass auf der Blumenstrasse kein Durchgangsverkehr entstehen kann.

Aus heutiger Sicht ist aber eine Schliessung des Übergangs für den MIV aus Sicherheitsgründen nicht notwendig.

7. Verkehrstechnische Beurteilung / Gesamtbetrachtung

Aus verkehrstechnischer Sicht ist die heute bestehende Erschliessung der Blumenstrasse nicht ideal gelöst. Die Zufahrt über den schmalen Parallelweg führt über den Wartebereich der Tramhaltestelle und es kommt zu Konflikten zwischen Fahrzeugen und Fussgänger*innen. Ausserdem ist die Zufahrt ungünstig für grössere Fahrzeuge wie Müllabfuhr, Zügelwagen, etc.

Künftig wird diese Erschliessung für den MIV aufgrund des behindertengerechten Ausbaus der Tramhaltestelle nicht mehr möglich sein. Ohnehin ist eine Trennung zwischen dem MIV und den zu Fuss gehenden aus verkehrstechnischer Sicht anzustreben.

Dies kann mit folgenden Ansätzen erreicht werden:

- der **Vollanschluss an die Kantonsstrasse**
- rückwärtige Erschliessung vom Schafmattweg über die neue **Birsigbrücke**

Gerade die zweite Variante kann noch weiter optimiert und auf die entsprechenden Bedürfnisse angepasst werden (Schafmattweg reinfahren & beim Bahnübergang rausfahren (Einbahnregime) oder vom Schafmattweg in die Blumenstrasse und auch so wieder raus (Sackgasse)).

Bei der Variante Birsigbrücke entstehen gewisse Mehrfahrten auf den Gemeindestrassen, wobei es sich um eine geringe zusätzliche Verkehrsmenge handelt.

In Anbetracht aber, dass der Schafmattweg Teil der kantonalen Radroute ist und für viele Schulkinder der Schulweg dort lang führt, wird mit dem neuen Anschluss ein zusätzlicher Konfliktpunkt geschaffen, vor allem beim Zweirichtungsbetrieb. Hingegen kann beim Einbahnregime das Erschliessungsproblem für Lastwagen gelöst werden.

Nachtrag:

Um die Realisierbarkeit eines Vollanschlusses auszuloten, hat sich die Gemeinde Binningen entschlossen, dieses Gutachten dem kantonalen Tiefbauamt und der BLT zur Stellungnahme zu geben.

Das TBA bestätigt, dass die beiden aufgezeigten Varianten grundsätzlich möglich sind.

Die BLT geht davon aus, dass es „schwierig bis unmöglich“ sein dürfte, die Bewilligung des BAV für den Vollanschluss zu erhalten, zumal mit der rückwärtigen Erschliessung eine alternative Variante besteht, welche ohne Landerwerb und ohne zusätzliche Fahrspur über die Gleise möglich ist.

Sowohl das TBA wie auch die BLT weisen darauf hin, dass die rückwärtige Erschliessung der Blumenstrasse via Schafmattweg im rechtskräftigen Strassennetzplan festgehalten sei. Für eine Abweichung von dieser Erschliessung müssten gemäss TBA BL stichhaltige/relevante Gründe vorliegen (wobei eine Einsprache per se kein Grund darstellt). Da die Erschliessung aber via Schafmattweg aus heutiger Sicht möglich ist, steht für das TBA BL diese Erschliessung der Blumenstrasse im Vordergrund.

Bottmingen, 5. Oktober 2023

Glaser Saxer Keller AG

Sachbearbeiter: Stephan Glutz
 Andreas Wunderlin