

3.3 Lösungsansatz 3: Ganzheitliche Betrachtung/Verkehrsberuhigung

Grundhaltung/Grundsätze

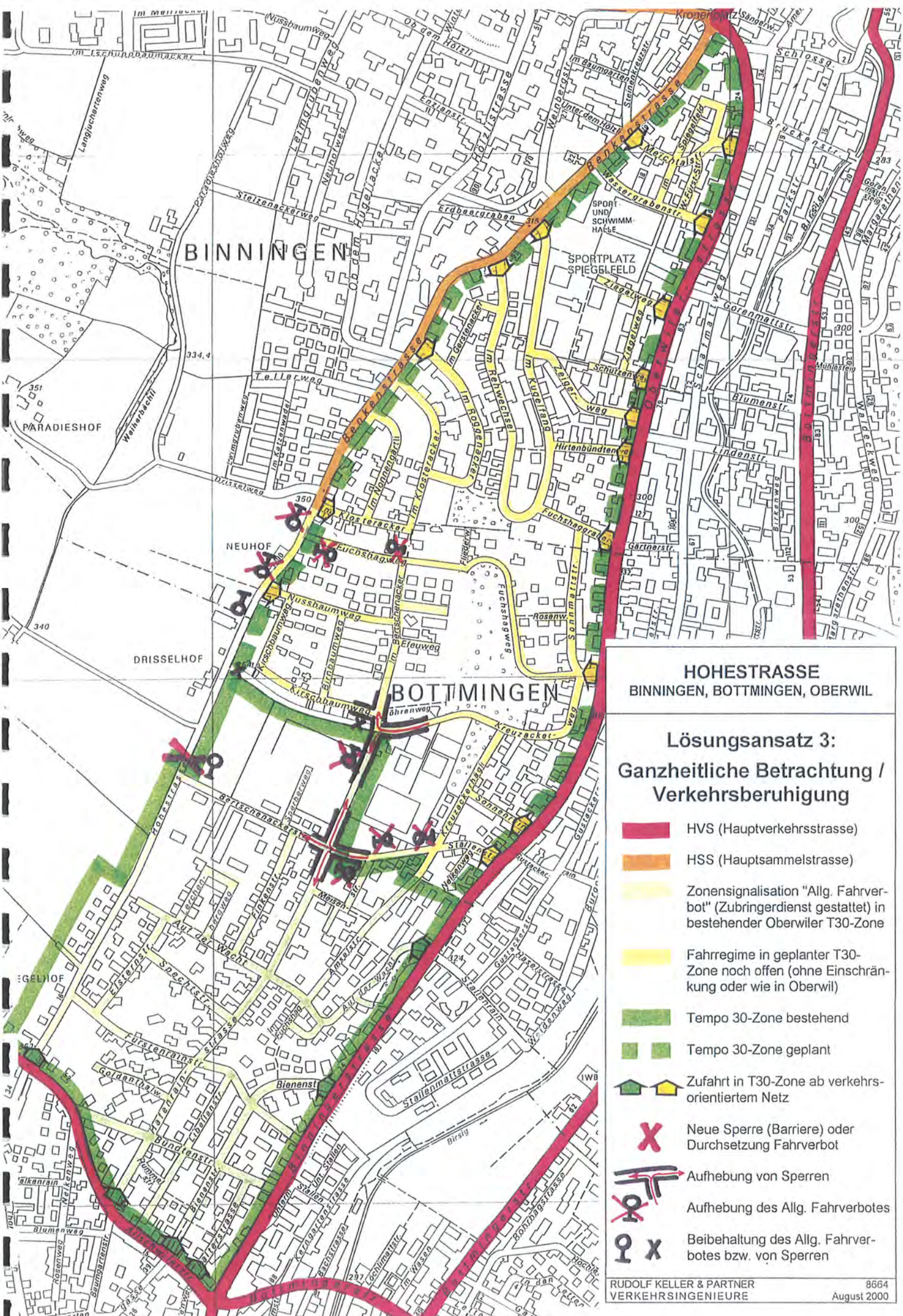
A.	Ganzheitliche Betrachtung des ganzen Gebietes „am Stück“ • Als ob es keine Gemeindegrenzen gäbe.
B.	Einfach verständliche Lösung • Eine Lösung für das ganze Gebiet. Klare Signalisation.
C.	Gleichbehandlung aller Bewohner • Alle Bewohner mit gleichen Voraussetzungen werden gleich behandelt. • Vermeidung von punktuellen Massnahmen.
D.	Unterbindung Hohestrasse als 3. Längsachse • Wirkungsvolle Durchsetzung des bestehenden Fahrverbotes.
E.	Flächendeckende Verkehrsberuhigung • Flächendeckende T30-Zonen (Ausdehnung der Oberwiler Zone bzw. neue Binninger/Bottminger Zone).
F.	Vermeidung von quartierfremdem Durchgangsverkehr • Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes durch T30 und bauliche Massnahmen. • Ev. Zonensignalisation wie in Oberwil (Allg. Fahrverbot, Zubringerdienst gestattet). • Polizeiliche Kontrollen auf Schleichwegen durchs Quartier.
G.	Direkte Zufahrt ab verkehrorientiertem Netz (HVS, HSS) • Lange Wege auf verkehrorientiertem Netz am Rande der T30-Zone zurücklegen. • Direkte Zufahrtsmöglichkeit für Anwohner/Besucher ohne punktuelle Sperren (Vermeidung von Umwegfahrten, kürzeste Wege).
H.	Realisierung in Gemeindeautonomie und in Etappen • Autonomie der Gemeinden über Ausprägung und Zeitpunkt der Massnahmen. • Punktuelle Massnahmen sind z.B. während reger Bautätigkeit (befristet) zulässig.

Massnahmen

- Das ganze Gebiet wird als **T30-Zone verkehrsberuhigt** (Erweiterung der Oberwiler Zone bzw. neue T30-Zone(n) Binningen/Bottmingen). Das Fahrregime in der neuen T30-Zone ist dabei noch offen (ohne Einschränkung oder Zonensignalisation „Allg. Fahrverbot“ wie in Oberwil).
- **Unterbindung der Hohestrasse** als 3. Längsachse durch Sperre (Barriere-Lösung im Bereich der bestehenden Buswendeschlaufe) oder durch wirkungsvolle Durchsetzung des bestehenden Fahrverbotes (Gestaltung, Polizeikontrollen).
- Vermeidung bzw. **Aufhebung der bestehenden punktuellen Massnahmen**: Aufhebung von Fahrverbot und Sperre auf der Stallenstrasse sowie am Ende der Hafenrainstrasse.










Beurteilung

- + **Ganzheitliche, leicht verständliche Lösung mit flächenhafter Verkehrsberuhigung.**
 - + **Gleichbehandlung aller Bewohner.**
 - + **Kurze Wege innerhalb des Quartiers/direkte Zufahrtsmöglichkeiten.**
 - **Aufhebung der Sperren und Fahrverbote könnte Verkehrsverlagerungen verursachen.**
- ⇒ **Dieser Lösungsansatz wird zur Ausführung empfohlen.**



HOHESTRASSE
 BINNINGEN, BOTTMINGEN, OBERWIL

Lösungsansatz 3:
 Ganzheitliche Betrachtung /
 Verkehrsberuhigung

-  HVS (Hauptverkehrsstrasse)
-  HSS (Hauptsammelstrasse)
-  Zonensignalisation "Allg. Fahrverbot" (Zubringerdienst gestattet) in bestehender Oberwiler T30-Zone
-  Fahrregime in geplanter T30-Zone noch offen (ohne Einschränkung oder wie in Oberwil)
-  Tempo 30-Zone bestehend
-  Tempo 30-Zone geplant
-  Zufahrt in T30-Zone ab verkehrsorientiertem Netz
-  Neue Sperre (Barriere) oder Durchsetzung Fahrverbot
-  Aufhebung von Sperren
-  Aufhebung des Allg. Fahrverbotes
-  Beibehaltung des Allg. Fahrverbotes bzw. von Sperren

4 EMPFOHLENES KONZEPT

4.1 Konzept

Von den untersuchten Lösungsansätzen ist der Ansatz 3 (ganzheitliche Betrachtung/Verkehrsberuhigung) eindeutig am vorteilhaftesten. Im Laufe der Jahre gewachsene punktuelle Massnahmen (insbesondere Sperrungen und Fahrverbote) sollen dort wo sinnvoll aufgehoben werden. Ein ganzheitliches Konzept für das ganze Gebiet, welches auf einer starken Verkehrsberuhigung mit Tempo 30-Zonen basiert, ist einfach und leicht verständlich.

⇒ **Empfehlung: Lösungsansatz 3 ist zu realisieren.**

4.2 Tempo 30-Zonen

Die Oberwiler Tempo 30-Zone umfasst gemäss Verkehrsgutachten RK&P vom August 1997 eine Fläche von 0.53 km². Gemäss den Weisungen des EJPD aus dem Jahr 1989 sollte die Fläche einer T30-Zone im Normalfall kleiner als 0.4 km² sein und auch bei besonderen Verhältnissen 0.7 km² nicht übersteigen. Eine Lockerung dieser Flächenbeschränkung ist nach Auskunft von Herrn Roth von der Verkehrsabteilung BL nicht in Sicht. Die gesamte Fläche des betrachteten Gebietes ist grösser als 1 km², so dass ev. eine „künstliche“ Begrenzung (z.B. entlang der Gemeindegrenze) mit einer Wiederholung der Zonensignalisation (analoge Beispiele in Riehen) angestrebt werden muss. Die Frage nach der Zoneneinteilung (1, 2 oder 3 Zonen) und nach dem Verkehrsregime (übernehmen Binningen und Bottmingen die Oberwiler Zonensignalisation, d.h. gleichzeitig Allg. Fahrverbot) muss bei der weiteren Bearbeitung im Detail geklärt werden. Auf jeden Fall ist die Erhöhung des Durchfahrwiderstandes mit T30 und den erforderlichen flankierenden Massnahmen ein wesentlicher Bestandteil des Konzeptes (Vermeidung von quartierfremdem Durchgangsverkehr).

⇒ **Empfehlung: Das Gebiet ist grundsätzlich für eine Verkehrsberuhigung mit Tempo 30 geeignet. Detailabklärungen betreffend Zonengrösse und Verkehrsregime (Allg. Fahrverbot) haben später zu erfolgen.**

4.3 Aufhebung von bestehenden Sperrungen und Fahrverboten

Mit dem Grundsatz einer möglichst direkten Zufahrt ab dem verkehrsorientierten Netz können die Fahrwege innerhalb des Gebietes minimiert werden (Vermeidung von Umwegfahrten). Zu diesem Zweck sind gewisse bestehende Sperrungen und Fahrverbote aufzuheben:

- Die Zufahrt von der **Benkenstrasse in den Nussbaumweg** ist gemäss heutiger Signalisation verboten, in umgekehrter Richtung jedoch erlaubt. Die Tatsache, dass in beiden Richtungen heute praktisch gleich viele Fahrten gezählt werden (je 350 Mfz/Tag) zeigt, dass dieses inkonsequent signalisierte Fahrverbot heute kaum beachtet wird. Das Fahrverbot von der Benkenstrasse in den Nussbaumweg soll aufgehoben, das Fahrverbot auf der Hohestrasse (zwischen Nussbaumweg und Bertschenackerstrasse Oberwil) hingegen verdeutlicht und konsequent durchgesetzt werden.
- Die **beiden Sperrungen** im oberen Teil der **Stallenstrasse** sowie am Ende der **Hafenrainstrasse** unterbinden heute eine direkte Zufahrt zum Oberwiler Bertschenackergebiet. Ziel dieser Sperrungen war es, während der Bautätigkeit im Bertschenackergebiet den Baustellenverkehr abzuhalten. Nach Fertigstellung der Überbauung Bertschenacker ist es jedoch sinnvoll, diese Sperrungen zu entfernen und eine möglichst direkte Zufahrt der Bewohner zu ermöglichen. Heute wird der Verkehr auf die deutlich längere und mit mehr Anwohnern belastete Zufahrt auf der Wacht gelenkt, oder der Verkehr sucht sich den Schleichweg via Meisenstrasse. Nach Aufhebung dieser Sperrungen ergibt sich eine deutlich bessere Verteilung.

- Der obere Teil des Fuchshagweges soll bei Bedarf entsprechend dem neu überarbeiteten Bottminger Strassennetzplan als schmaler Erschliessungsweg ausgebaut werden (ohne Fahrverbot).

⇒ **Empfehlung:** Mit dem Grundsatz von möglichst direkten Zufahrten ab dem verkehrsorientierten Netz ins Wohnquartier (Minimierung der Fahrwege) sind folgende punktuellen Massnahmen aufzuheben:

- Das Fahrverbot zwischen dem Sportplatz Drissel und dem Nussbaumweg.
- Die Sperren im oberen Teil der Stallenstrasse sowie am Ende der Hafenrainstrasse.

4.4 Abschätzung der Verkehrsverlagerungen

Die Aufhebung von Fahrverboten und Sperren kann zu **Verlagerungen** führen, welche im folgenden grob abgeschätzt werden. Dabei ist immer auch zu beachten, dass ein grosser Teil des heutigen Verkehrs Baustellen- und Handwerkerverkehr ist, welcher nach Fertigstellung der Bertschenacker-Überbauung entfällt:

- Das Fahrverbot zwischen dem **Sportplatz Drissel** und dem **Nussbaumweg** wird heute kaum beachtet (gleich viel Verkehr wie in umgekehrter Richtung, welche erlaubt ist). Von den heute von der Oberwilerstrasse via Fuchshagweg (d.h. von „unten“) einfahrenden 73 Fahrzeugen in der Abendspitzenstunde (siehe Kap. 2.5) dürfte bei einer Aufhebung des Fahrverbotes zwischen Sportplatz Drissel und Nussbaumweg kaum auf die obere Zufahrt (Nussbaumweg) ausgewichen werden, zumal im ganzen Gebiet mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen (Tempo 30) der Durchfahrtswiderstand erhöht wird.
- Die Aufhebung der beiden Sperren auf dem Weg ins **Oberwiler Bertschenackergebiet** wird zu einer Verlagerung auf den Zufahrtsrouten von der Binningerstrasse her führen. Es wird davon ausgegangen, dass der Anteil der Zufahrt von „oben“ (via Hohestrasse von Ziegelei her) konstant bleiben wird, und dass sich der Verkehr ins Bertschenackergebiet im Endausbau (+300 Einwohner, siehe Kap. 2.4) in etwa verdoppeln wird. Heute fahren in der Spitzenstunde 17-18 Uhr ca. 50 Fahrten/h von „unten“ ein (25 Fahrten/h via Meisenweg; 25 Fahrten/h via Auf der Wacht/ Hafenrainstrasse, siehe Kap. 2.5). Bei einer Verdoppelung der heutigen 50 Fahrten/h auf 100 Fahrten/h wird folgende Verteilung angenommen:
 - via Kreuzackerweg: Zunahme von heute 52 Mfz/h auf 100 Mfz/h
 - via Stallenstrasse: weiterhin 25 Mfz/h, jedoch direkt via Stallenstrasse (ohne Schleichweg Meisenstrasse)
 - via Auf der Wacht/Hafenrainstrasse: weiterhin 25 Mfz/h

⇒ **Empfehlung:** Die Aufhebung von bestehenden Sperren und Fahrverboten führt zu punktuellen Verlagerungen. Die zu erwartenden Mehrbelastungen sind allerdings bescheiden. Insgesamt ergibt sich durch die direkten Zufahrten eine Minimierung der Fahrwege (weniger Fahrkilometer).

4.5 Bedeutung der Benkenstrasse

Die Benkenstrasse ist im Leitbild Verkehrsberuhigung der Gemeinde Binningen als verkehrorientierte Strasse definiert, welche zwei Tempo 30-Zonen begrenzt. Diese Einstufung ist richtig, denn die Bestimmungen über die maximale Grösse von T30-Zonen erfordern solche Begrenzungsstrassen. Die Benkenstrasse, welche zudem die Buslinie 61 aufnimmt, ist für diese Funktion geeignet. Das heutige **Erscheinungsbild** (7 m breite Fahrbahn mit beidseitigem Trottoir, Radstreifen bergwärts, über weite Strecken keine parkierten Autos) verleitet allerdings zu einer **schnellen Fahrweise** (vor allem talwärts). Die erlaubten 50 km/h werden heute von vielen Automobilisten nicht eingehalten. Den speziellen Schutzbedürfnissen im Bereich Spiegelfeld/Hallenbad wird heute mit punktuellen Massnahmen Rechnung getragen. Mit weiteren Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf der Benkenstrasse soll das heutige Erscheinungsbild verändert und eine angepasste Fahrweise erreicht werden.

⇒ **Empfehlung:** Mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen und einer Veränderung des Erscheinungsbildes der Benkenstrasse soll die Fahrweise der Automobilisten beeinflusst werden (siehe Kap. 5).

4.6 Unterbindung Durchgangsverkehr Hohestrasse

Die Hohestrasse soll **keinen Durchgangsverkehr** aufnehmen. Neben dem heute zugelassenen Benützerkreis (BLT-Bus, landwirtschaftliche Fahrzeuge, Zubringer zu Landwirtschaftsbetrieben und Hippotherapie-Zentrum) soll die Hohestrasse zwischen Nussbaumweg (Bottmingen) und Bertschenackerstrasse (Oberwil) als Naherholungsgebiet vor allem den Fussgängern und Velofahrern dienen. Bei der Verkehrszählung am 18. Mai 1999 wurden bei der Einmündung Nussbaumweg lediglich 135 Fahrzeuge/Tag Geradeausverkehr in die Hohestrasse gezählt (beide Fahrrichtungen zusammen). Rund die Hälfte dieser Fahrten dürften erlaubterweise diese Strasse benützen (Zubringer zu Landwirtschaftsbetrieben und Hippotherapie-Zentrum), so dass der effektive Schleichverkehr, welcher diese Strasse benützt, rund 60-70 Mfz/Tag ausmacht (davon ein grosser Anteil Handwerker infolge Überbauung Bertschenacker).

Der heutige **Schleichverkehr** kann mit verschiedenen Massnahmen reduziert werden.

- Als sogenannte „**weiche**“ **Massnahme** könnte dem Schleichverkehr mit gestalterischen Massnahmen und einer klaren, besseren Information der Automobilisten sowie vermehrten **Polizeikontrollen** begegnet werden. Auch mit einer Querschnittsverengung bzw. der Ausbildung von Torbereichen (siehe Kap. 5 Massnahme 9 Gemeinde Binningen sowie Massnahme 16 Gemeinde Oberwil) könnte dieser besondere Abschnitt der Hohestrasse verdeutlicht werden.
- Falls dies nichts nützt, wäre im Sinne einer „**harten**“ **Massnahme** auch eine Barrieren-Lösung (ev. auch versenkbare Pfosten) denkbar. Die Massnahmen könnten auf Höhe der Bus-Wendeschleife Bertschenacker realisiert werden, weil dies ein „logischer“ Querschnitt ist (Abschnittsbeginn mit deutlichem Querschnittswechsel) und zudem der Busbetrieb hier vorläufig nicht betroffen ist (solange der Bus nicht nach Oberwil verlängert ist).

Bei einer konsequenten Unterbindung des Durchgangsverkehrs mit harten Massnahmen (z.B. Barrieren-Lösung) kann es insbesondere zu Konflikten mit den Interessen des **berechtigten Zubringerverkehrs** kommen:

- Gemäss Auskunft von Herrn Märki vom **Drisselhof**, wo landwirtschaftliche Produkte direkt verkauft werden, weist dieser Betrieb Besucherfrequenzen von max. 10-15 Autos pro Tag (d.h. 20-30 Fahrten pro Tag) auf, welche saisonbedingt variieren (z.B. mehr Kunden bei Kirschernte). Schätzungsweise je die Hälfte dieser Kunden kommen von Seite Oberwil bzw. Binningen.

- Gemäss Auskunft von Herrn Hug (Betriebsleiter **Hippotherapie-Zentrum**) verkehren täglich rund 20 Autos zu diesem Betrieb (Angestellte und Besucher zusammen), d.h. rund 40 Mfz/Tag. Ein grosser Teil davon sind Behinderte, so dass eine gute Zufahrtsmöglichkeit zu diesem Betrieb wichtig ist. Hauptanfahrtroute ist eindeutig von Seite Benkenstrasse (Binningen); die Zufahrt von Seite Oberwil ist eher zweitrangig.
- Gemäss Auskunft der BLT bzw. von Herrn Reinert vom Amt für öffentlichen Verkehr BL ist der **Busverkehr** auf diese Route angewiesen. Der heutige Busfahrplan lässt keine Zusatzschleife (z.B. via Nussbaumweg - Im Bertschenacker - Hafenrainstrasse - Bertschenackerstrasse) zu. Es müsste heute ein Kurs mehr eingesetzt werden, und auch die neue Bus-Wendeschleife müsste stark angepasst werden. Künftig erhält die Linie 61 durch das Zurücknehmen von Schönenbuch nach Allschwil eventuell mehr Luft auf Seite Oberwil, so dass die Linie 61 Richtung Ziegelei (Haltestelle für Gymnasium und neue Überbauung), Oberwil-Zentrum und allenfalls Mühlematt verlängert werden kann. Aber auch mit dieser Veränderung ist eine direkte Linienführung in der Hohestrasse sinnvoll.

⇒ **Empfehlung:** Die Zufahrt zu den Landwirtschaftsbetrieben sowie zum Hippotherapie-Zentrum muss gewährleistet sein (Bewohner, Angestellte, Kunden, Besucher, Feuerwehr, Sanität, etc.), und zwar möglichst von beiden Seiten. Auch der Landwirtschaftsverkehr sowie der Busverkehr sind auf diese Route angewiesen. Der effektiv unerlaubte Schleichverkehr ist heute gering (ca. 60-70 Mfz/Tag).

- In einem ersten Schritt soll daher versucht werden, den unerlaubten Schleichverkehr mit „weichen“ Massnahmen weiter zu reduzieren. Dazu gehören Gestaltungsmassnahmen (Torbereiche beim Übergang, eine deutliche Signalisation, eine Veränderung des Querschnittes), eine bessere Information der Automobilisten sowie vermehrte Polizeikontrollen.
- Bei Bedarf können in einem zweiten Schritt „harte“ Massnahmen (z.B. in Form einer Barriere-Lösung im Bereich der Bus-Wendeschleife) ergriffen werden. Dem berechtigten Benützerkreis (Landwirte und Besucher der Landwirtschaftsbetriebe, Angestellte des Hippotherapie-Zentrums etc.) muss dabei die Durchfahrt gewährleistet bleiben.

5 MASSNAHMEN / REALISIERUNGSPROGRAMM

Das im Kap. 4 vorgeschlagene Konzept beinhaltet ein ganzes **Paket von Massnahmen**. Von besonderer Bedeutung ist die Gestaltung des Strassenzuges Benkenstrasse - Hohestrasse, welcher im folgenden abschnittsweise vom Kronenplatz bis zur Ziegelei dargestellt wird. Andererseits beinhaltet das Konzept auch Massnahmen im ganzen betrachteten Gebiet (z.B. Tempo 30-Zonen). Darüber hinaus werden auch Massnahmen auf den angrenzenden Kantonsstrassen angegeben, welche die beabsichtigte Verkehrsentslastung im betroffenen Gebiet unterstützen.

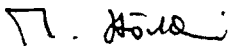
Die einzelnen Massnahmen sind in der gegenüberliegenden Abbildung **lokalisiert** und nach Projektstand farblich differenziert (bestehend = grün; bereits geplante Projekte = blau; neu vorgeschlagene Projekte aufgrund dieser Studie = rot).

Es zeigt sich, dass beim Strassenzug Benkenstrasse/Hohestrasse sowohl der nördliche Teil (unterer Teil der Benkenstrasse) als auch der südliche Teil (Hohestrasse) bereits zahlreiche Verkehrsberuhigungsmassnahmen aufweisen (grün) bzw. solche geplant sind (blau). Der grösste **Nachholbedarf** besteht hingegen im mittleren Abschnitt (oberer Teil der Benkenstrasse), wo aufgrund der vorliegenden Studie zahlreiche zusätzliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen vorgeschlagen werden (rot). Die einzelnen Massnahmen sind in den BEILAGEN 3 und 4 detailliert beschrieben:

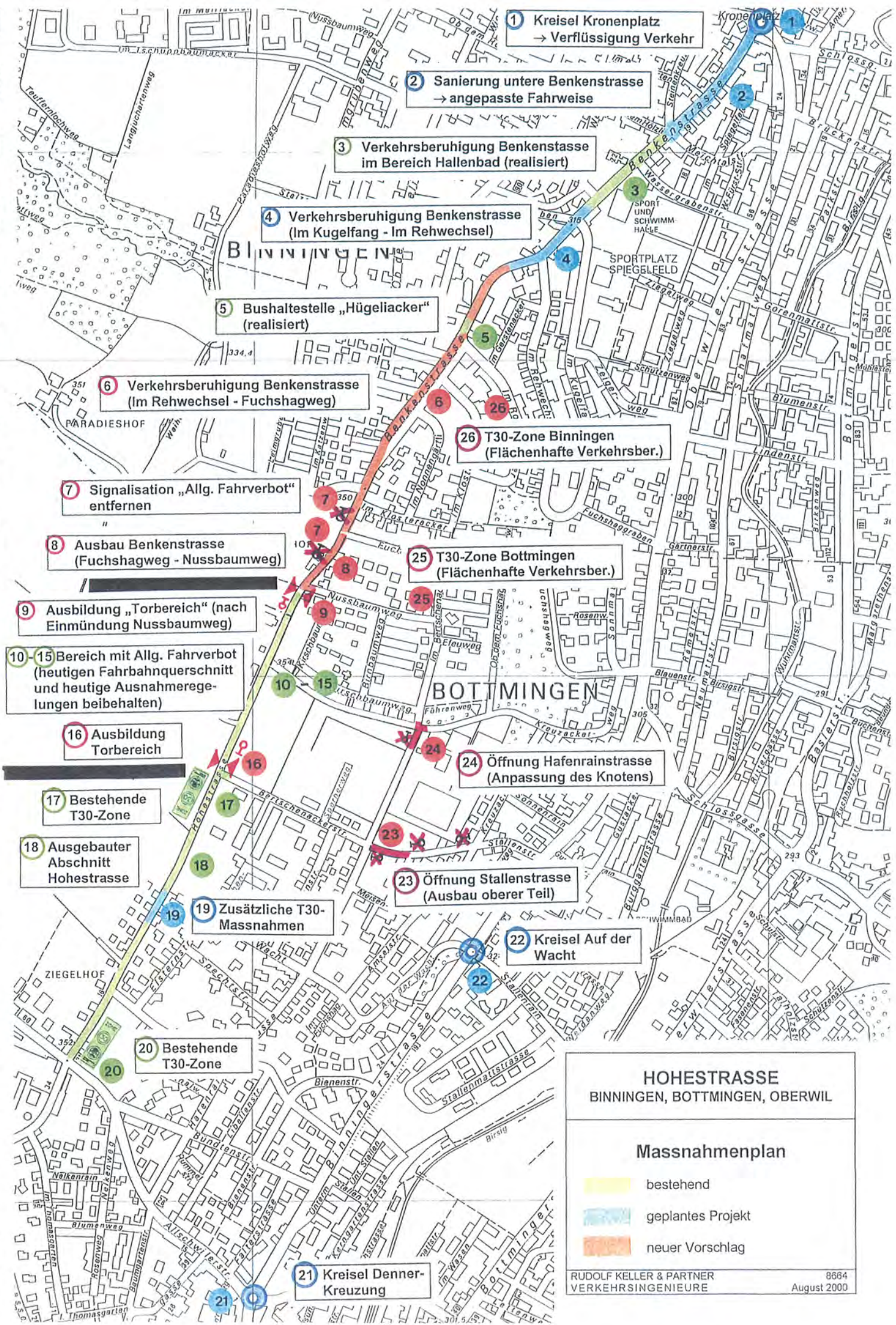
- In **BEILAGE 3** befindet sich eine **Fotodokumentation**, welche sich auf die angegebenen Nummern bezieht.
- In **BEILAGE 4** sind die Massnahmen **aufgelistet**, wobei zusätzliche Angaben bezüglich Verantwortlichkeit (Gemeinden, Kanton), bezüglich der Wirkungsweise sowie bezüglich dem vorgesehenen Realisierungsjahr gemacht werden.

Bei dem in der Tabelle in BEILAGE 4 angegebenen **Realisierungsjahr** handelt es sich zum Teil um Annahmen. Die angegebene Jahrzahl ist realistisch unter der Voraussetzung, dass die drei Gemeinden das vorgeschlagene Konzept unterstützen und in den nächsten Jahren zügig umsetzen. Dabei sind die einzelnen Gemeinden grundsätzlich frei in der Festlegung der jeweiligen Realisierungsetappen, so dass gemeindespezifische Besonderheiten berücksichtigt werden können. So muss beispielsweise die Gemeinde Binningen mit weiteren T30-Zonen zuwarten, bis über die erste T30-Zone eine Nachkontrolle durchgeführt wurde. Oder die Gemeinde Bottmingen möchte mit der Öffnung der beiden erwähnten Strassen warten, bis die Bautätigkeit im Bertschenackergebiet weitgehend abgeschlossen ist (heute ist rund die Hälfte der gesamten Überbauung realisiert und bewohnt). Andererseits ist auch eine gewisse Koordination des ganzen Projektes zwischen den Gemeinden anzustreben. In diesem Sinne stellt die bei den neu vorgeschlagenen Massnahmen jeweils angegebene Jahrzahl (2003) einen möglichen Endpunkt bei einer zügigen Umsetzung des gesamten Konzeptes dar.

RUDOLF KELLER & PARTNER
VERKEHRSINGENIEURE



M. Stöcklin



1 Kreisel Kronenplatz
→ Verflüssigung Verkehr

2 Sanierung untere Benkenstrasse
→ angepasste Fahrweise

3 Verkehrsberuhigung Benkenstrasse
im Bereich Hallenbad (realisiert)

4 Verkehrsberuhigung Benkenstrasse
(Im Kugelfang - Im Rehwechsel)

5 Bushaltestelle „Hügeliacker“
(realisiert)

6 Verkehrsberuhigung Benkenstrasse
(Im Rehwechsel - Fuchshagweg)

7 Signalisation „Allg. Fahrverbot“
entfernen

8 Ausbau Benkenstrasse
(Fuchshagweg - Nussbaumweg)

9 Ausbildung „Torbereich“ (nach
Einnüdung Nussbaumweg)

10-15 Bereich mit Allg. Fahrverbot
(heutigen Fahrbahnquerschnitt
und heutige Ausnahmeregelungen
beibehalten)

16 Ausbildung
Torbereich

17 Bestehende
T30-Zone

18 Ausgebauter
Abschnitt
Hohestrasse

19 Zusätzliche T30-
Massnahmen

20 Bestehende
T30-Zone

21 Kreisel Denner-
Kreuzung

26 T30-Zone Binningen
(Flächenhafte Verkehrsber.)

25 T30-Zone Bottmingen
(Flächenhafte Verkehrsber.)

24 Öffnung Hafentrainstrasse
(Anpassung des Knotens)

23 Öffnung Stallenstrasse
(Ausbau oberer Teil)

22 Kreisel Auf der
Wacht

**HOHESTASSE
BINNINGEN, BOTTMINGEN, OBERWIL**

Massnahmenplan

- bestehend
- geplantes Projekt
- neuer Vorschlag

RUDOLF KELLER & PARTNER 8664
VERKEHRSSINGENIEURE August 2000