



Investitionsausgabe für die Erschliessung der Blumenstrasse über den Schafmattweg – Bericht der BPK

1 Ausgangslage

Die Neu-Erschliessung der Blumenstrasse ist seit Jahren Thema bei den dort Anwohnenden und in der Binner Politik. Dies aus dem Grund, dass die heutige Erschliessung der Blumenstrasse, bei der bei der Einfahrt das Tramperron an der Station «Binningen, Bottmingermühle» überfahren werden muss, nicht den geltenden eisenbahnrechtlichen Vorgaben entspricht und auch aus Sicherheitsperspektive keine zufriedenstellende Lösung darstellt. Die Ausfahrt aus der Blumenstrasse erfolgt aktuell über den Bahnübergang in die Kantonsstrasse Bottmingerstrasse. In Kenntnis der ungenügenden Erschliessungssituation und Verkehrssicherheit wurde bereits im Rahmen der letzten Ortsplanungsrevision im Strassennetzplan der Gemeinde Binningen vom 5. April 2011 eine neue Erschliessung der Blumenstrasse vom Schafmattweg über eine neue Birsigbrücke festgelegt.

Da die Tramhaltestelle «Binningen, Bottmingermühle» die Anforderungen des eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) nicht mehr erfüllt und die Baselland Transport AG (BLT) das Bahntrasse der Tramlinie Leimental zwischen dem Zoo Basel und der Gemeinde Ettlingen aufgrund des Erreichens der Lebensdauer der Anlage derzeit umfassend erneuert, soll die betreffende Tramhaltestelle entsprechend umgebaut werden. Da die aktuelle Erschliessung der Blumenstrasse nicht mehr bewilligungsfähig wäre, wurde ein umfangreiches Variantenstudium durchgeführt, wie die Blumenstrasse in Zukunft erschlossen werden könnte.

Bereits am 27. April 2021 wurde das Postulat «Unabhängiges Gutachten zur Verkehrssituation Blumenstrasse ist dringend» eingereicht und an der Einwohnerratssitzung vom 30. August 2021 an den Gemeinderat überwiesen. Das ausgearbeitete, unabhängige Verkehrsgutachten untersuchte die bestehende und künftige Erschliessung der Blumenstrasse und wurde dem Einwohnerat am 4. Dezember 2023 mit Geschäft Nr. 51 vorgelegt. Die heutige Zufahrt über den Parallelweg bei der Haltestelle «Bottmingermühle» wird darin als unbefriedigend beurteilt. Das Gutachten empfiehlt deshalb die Trennung der Erschliessung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) von den Fussgängern. Zwei Varianten wurden geprüft: ein Vollanschluss an die Bottmingerstrasse und eine Erschliessung über den Schafmattweg mit einer Birsigbrücke. Mittels Variantenstudium wurde zudem auch die Verschiebung der Haltestelle Bottmingermühle geprüft. Für die Verschiebung der Haltestelle fand sich auf Grund der vorhandenen Platzverhältnisse kein Alternativstandort. Für die Zufahrt über den Bahnübergang Blumenstrasse müsste auf der Bottmingerstrasse in beide Fahrtrichtungen ein Abbiegestreifen erstellt werden, um den Verkehrsfluss auf Grund der Schrankenanlage nicht zu tangieren. Dies würde zu einer massiven Verbreiterung des Strassenraums nach Osten führen. Das wiederum hätte Enteignungen von sieben privaten GrundeigentümerInnen zur Folge, was weder verhältnismässig noch genehmigungsfähig ist. Für die Anbindung

der Blumenstrasse besteht hingegen mit dem rechtsgültigen Strassennetzplan ein behördenverbindlicher Auftrag sowie eine gesicherte Linienführung über die Gemeindeparzelle Nr. 124, so dass keine Enteignungen erforderlich sind.

Mehrere alternative Erschliessungsvarianten stehen in Zusammenhang mit übergeordneten rechtlichen Rahmenbedingungen und Ämtern. So ist das kantonale Tiefbauamt (TBA) zuständig für die als Kantonsstrasse eingestufte Bottmingerstrasse, während das Bundesamt für Verkehr (BAV) für die Strassenbahninfrastruktur und die Einhaltung der eisenbahnrechtlichen Vorgaben inkl. Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) zuständig ist.

Aufgrund der kausalen Zusammenhänge wurde hinsichtlich der Finanzierung zwischen der BLT und der Gemeinde Binningen ein Kostenteilungsschlüssel festgelegt.

2 Beratung

Die Bau- und Planungskommission (BPK) hat am 2. März 2026 die Kommissionsberatung des Geschäfts aufgenommen. Weitere Sitzungen fanden statt an folgenden Daten:

- 13. April 2026
- 5. Mai 2026
- 26. Mai 2026
- 15. Juni 2026
- 29. Juni 2026

Die Beratung des Geschäfts fand in vier Schritten statt. In einem ersten Schritt wurden offene Fragen gesammelt, die dem Gemeinderat zugestellt und von diesem beantwortet wurden. In einem zweiten Schritt wurden verschiedene Exponenten in der Kommission angehört. Dabei stand die Frage der alternativen Erschliessungsvarianten der Blumenstrasse und der Kostenbeteiligung der BLT im Vordergrund. In einem dritten Schritt wurde die Frage der Einrichtung einer Begegnungszone diskutiert. In einem vierten und letzten Schritt wurde vorliegender Kommissionsbericht beraten und verabschiedet.

3 Anhörungen und Klärung offener Fragen

Die BPK hat in nachfolgender Reihenfolge Anhörungen durchgeführt mit:

- Gemeindepräsidentin Caroline Rietschi und Abteilungsleiter Bauabteilung Martin Ruf
- Stephan Glutz, Verkehrsplaner GSK (Glaser Saxer Keller AG)
- Reto Rotzler, BLT

Zudem wurden mehrere Rückfragen auf schriftlichem Weg an den Gemeinderat gestellt. Diese wurden immer fristgerecht und umfassend beantwortet.

4 Alternativvarianten für die Erschliessung

Im Rahmen der Beratungen in der BPK wurden mehrere Alternativvarianten für eine Erschliessung der Blumenstrasse diskutiert. Dies vor dem Hintergrund, dass die vorliegende Variante mit einer Brücke angesichts der tiefen Anzahl Haushalte an der Blumenstrasse eine eher teure Erschliessungsvariante darstellt und die neue Ein- und Ausfahrt via Schafmattweg aus Sicherheitsperspektive teilweise als unbefriedigend wahrgenommen wurde (Einfahrt in Fahrradstrasse und rege genutztem Schulweg). Nachfolgend soll auf die hauptsächlich diskutierten Alternativvarianten kurz eingegangen werden.

- Verschiebung der Haltestelle «Binningen, Bottmingermühle»

Die Verschiebung der Haltestelle wurde im Rahmen des vorliegenden Verkehrsgutachtens geprüft und wegen den schwierigen Platzverhältnissen verworfen. Eine Verschiebung – sofern sie durch das BAV bewilligt worden wäre, was fraglich ist – hätte aufgrund der Strassenbreite voraussichtlich Enteignungen vorausgesetzt. Dies wäre unverhältnismässig. Auch eine mögliche Zusammenlegung der Haltestellen «Binningen, Bottmingermühle» und «Bottmingen, Batteriestrasse» wäre gemäss Expertenaussagen wohl nicht bewilligungsfähig und würde den öV-Anschluss für zahlreiche Haushalte deutlich verschlechtern.

Die Kommission hat diese Variante nicht weiterverfolgt (ohne formelle Abstimmung).

- Erschliessung via Bottmingerstrasse mit Abbiegespur

Eine Erschliessung der Blumenstrasse via Abbiegespur von der Bottmingerstrasse aus (mit Lichtsignal) wäre aufgrund der Strassenbreite nicht möglich bzw. hätte Enteignungen bei sieben Grundstücken zur Folge.

Die Kommission hat aufgrund der Unverhältnismässigkeit dieser Massnahme diese Variante nicht weiterverfolgt (ohne formelle Abstimmung).

- Erschliessung über Parallelweg zur Bottmingerstrasse von der Lindenstrasse

Im Verkehrsgutachten von Glaser Saxer Keller «Erschliessung Blumenstrasse» vom 14. Juli 2023 wurde diese Variante auch geprüft. Dieses kommt zu folgendem Schluss: «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.» Zudem hat der Gemeinderat auf Nachfrage folgendes ergänzt:

1. Erforderliche Strassenbreiten gemäss Strassenreglement: Bei der untersten Kategorie für eine Erschliessung (Erschliessungsweg) mit MIV ist gemäss kommunalem Strassenreglement eine Mindestbreite von 3.0 m erforderlich. Dies ist bei der aktuellen Breite von 2.9 m nicht erreicht. In Kombination mit Punkt 2 (Schulwege) raten wir davon ab, zusätzlichen Verkehr auf dem «Fussweg» zu generieren. Die sogenannten «Begegnungsfälle»

(v.a. Auto und Fussgänger oder Velo) erfordern eine Mindestbreite von 3.0 m. Eine Verbreiterung des Weges bzw. der Einfahrt in den Parallelweg wäre ohne Enteignungen nicht möglich.

2. Schulwegsicherheit: Der Parallelweg an der Bottmingerstrasse ist ein vielgenutzter Schulweg. Er ist deshalb auf dem Schulwegplan als empfohlene Route eingetragen. Mangels Alternativen sollte er beibehalten werden. Umso mehr, als die Lindenstrasse wegen der Schulwegsicherheit in eine Begegnungszone umgewandelt wird und deshalb nicht noch mehr Verkehr aufnehmen sollte.

Die Kommission hat einstimmig entschieden, diese Variante nicht weiterzuverfolgen.

- Durchfahrt via Primus-Einstellhalle oder oberirdisch via Primus-Areal

Gemäss den aktuellen Plänen der Primus-Überbauung, für welche aufgrund der vorhandenen Altlastenproblematik noch keine Baubewilligung vorliegt, ist eine Durchfahrt durch die Einstellhalle mit zusätzlichem Anschluss an die Blumenstrasse rein technisch möglich. Diese Durchwegung erfüllt aber die erforderlichen Lichtraumprofile für Entsorgungsfahrzeuge und Blaulichtorganisationen nicht, da die Höhe der Einstellhalle zu gering ist. Damit diese ebenfalls passieren könnten, bräuchte es einen tieferliegenden Tunnel. Diese Variante bedingt natürlich die Zustimmung der Grundeigentümerschaft. Die Chancen dafür sind sehr gering, weil die Grundeigentümerschaft das Bauprojekt komplett neu überarbeiten müsste. Hinzu kommt: Wenn das Niveau der Einstellhalle unterhalb des Grundwasserspiegels zu liegen kommt, was zu prüfen wäre, wäre eine noch aufwändigere Bauweise für die Untertunnelung die Folge. Gegenüber der Erschliessung über eine neue Brücke ist bei dieser Variante von wesentlich höheren Kosten auszugehen. Würde man die Durchfahrt durch die Einstellhalle nur für den MIV ermöglichen, müsste für die Entsorgungsfahrzeuge und Blaulichtorganisationen trotzdem eine Zufahrt via Brücke sichergestellt werden, was die Kosten nochmals deutlich erhöhen würde.

Eine Erschliessung oberirdisch ist noch viel unrealistischer als eine Untertunnelung. Der Grundeigentümer würde sein Grundstück weniger nutzen können; diesen Nutzungsverlust müsste die Gemeinde teuer bezahlen (Quadratmeterpreis bei der Nutzung). Ebenso die komplette Überarbeitung des Projektes, die bei einer solchen Lösung erforderlich wäre. Das wäre in der Summe deutlich teurer als die Brücke.

Die Kommission hat mit 6 zu 3 Stimmen entschieden, diese Variante nicht weiterzuverfolgen.

- Zufahrt via schmalere Brücke, Ausfahrt weiterhin via Bahnübergang

Die Aufrechterhaltung des Bahnübergangs ist technisch nicht möglich, da sich die Haltestelle «Binningen, Bottmingermühle» aufgrund des behindertengerechten Umbaus in Richtung Süden verschiebt, so dass der Gleisübergang für die Fussgänger (neu mit Schranke wegen der Durchfahrts-haltestelle) in Konflikt steht mit dem heutigen Bahnübergang Blumenstrasse.

Abgesehen davon wäre mit der rückwärtigen Erschliessung die Aufrechterhaltung des Bahnübergangs auch nicht mehr gerechtfertigt und das Bundesamt für Verkehr (BAV) würde eine solche Lösung aller Voraussicht nach nicht bewilligen. Zudem ist die Kostenbeteiligung der BLT an die Aufhebung des Bahnübergangs geknüpft.

Auch könnten die Kosten mit einer schmaleren Ausführung der Brücke nicht wesentlich gesenkt werden, da diese nicht proportional zur Brückenbreite entstehend, sondern sich primär aus der Belastung ergeben, und an dieser ändert die Breite praktisch nichts (eine Holzbrücke wäre gemäss Auskunft des Gemeinderates ebenfalls keine Option aufgrund der notwendigen Belastbarkeiten).

Die Kommission hat mit 6 zu 2 Stimmen (1 Enthaltung) entschieden, diese Varianten nicht weiterzuverfolgen.

- Einfahrt über Rechtsabbieger von der Bottmingerstrasse von Norden

Für einen Rechtsabbieger von der Bottmingerstrasse in die Blumenstrasse wären mindestens eine zusätzliche Abbiegespur auf der Bottmingerstrasse und eine Lichtsignalanlage erforderlich. Der Bahnübergang ist bereits heute mehr als die Hälfte der Zeit geschlossen, diese Situation wird sich mit der Einführung des 17ers als Ganztageslinie noch verschärfen. Rechtsabbieger werden daher je nach dem länger warten müssen, was ohne separate Spur zu Rückstau führt, der auf dieser Achse nicht hinnehmbar ist. Doch die Erstellung einer solchen zusätzlichen Abbiegespur wäre wohl nur über Enteignung mit Entschädigung möglich.

Eine Anfrage zu dieser Frage bei Stephan Glutz, Verkehrsexperte von GSK, hat folgendes ergeben:

Soll der Verkehr künftig via Bottmingerstrasse in den Blumenweg fahren können, ist dies grundsätzlich möglich. Der Bahnübergang wird heute und künftig mit einer Schrankenanlage abgesichert. Im jetzigen Zustand heisst das, dass bei geschlossener Schranke die Abbieger in die Blumenstrasse auf der Kantonsstrasse warten muss, bis die Schranke wieder offen ist. In Anbetracht der Fahrplandichte auf diesem Streckenabschnitt können diese Wartezeiten recht lange dauern (je nach dem 2 – 3 Tramdurchfahrten). Somit stehen die Abbieger teilweise recht lange vor dieser Schranke und blockieren damit den übrigen Verkehr auf der Bottmingerstrasse. In Anbetracht der Nähe des Knotens Anschluss Gorenmattstrasse kann das bis zum Überstauen dieses Knotens führen.

Um diese Situationen zu verhindern, verbreitert das Tiefbauamt BL (TBA) in der Regel die Fahrbahn im Bereich eines Überganges so, dass der übrige Verkehr am wartenden Abbiegeverkehr vorbeifahren kann (ohne Inanspruchnahme der Gegenfahrbahn). Ich gehe davon aus, dass das TBA dies auch an diesem Übergang fordern würde – und zwar unabhängig, ob das nur für die Rechtsabbieger möglich sein soll oder für beide Richtungen. Das heisst, es braucht auch eine Verbreiterung, auch wenn nur von einer Richtung abgelenkt werden kann. Und genau dieser Platz für die Verbreiterung ist aktuell nicht vorhanden.

Fazit: ich sehe wenig Chancen, dass das TBA der vorgeschlagenen Lösung zustimmen kann. Ich empfehle aber, mit dem TBA BL Kontakt aufzunehmen und ihre Einschätzung abzuholen.

Zusätzlich zur abschlägigen Antwort von Stephan Glutz kommt die Situation, dass es mit dem behindertengerechten Ausbau der Haltestelle «Binningen, Bottmingermühle» gar nicht mehr genügend

Platz hat für einen Bahnübergang. Ausserdem ist die Kostenbeteiligung der BLT an die Aufhebung des Bahnübergangs geknüpft.

Die Kommission hat einstimmig entschieden, diese Variante nicht weiterzuverfolgen.

Fazit der Kommission

Die vorliegende Erschliessungsvariante der Blumenstrasse mittels einer neuen Brücke ab dem Schafmattweg stellt die einzig realistische Lösung dar. Die BPK hat im Rahmen zahlreicher Rückfragen, Anhörungen und Diskussionen verschiedene Alternativvarianten eingehend geprüft, diese jedoch mehrheitlich verworfen. Auch wenn die vorgeschlagene Variante unbestrittenermassen mit hohen Kosten verbunden ist, erweist sie sich insgesamt als die zweckmässigste und letztlich auch kostengünstigste Lösung. Mit den erforderlichen Sichtweiten bei der Ausfahrt aus der Blumenstrasse auf den Schafmattweg, dem Tempo 20 auf der Blumenstrasse, den bei der Ausfahrt angebrachten Bodenmarkierungen und allgemein den sehr geringen zu erwartenden täglichen Ausfahrten ist diese Lösung auch aus Sicherheitsperspektive zu unterstützen.

Eine Kommissionsminderheit hält fest, dass die Tramhaltestelle aus ihrer Sicht (entgegen der Ansicht der BLT) auch so gebaut werden könnte, dass der Bahnübergang für die Ausfahrt aus der Blumenstrasse offenbleiben könnte. So könnte die potentiell gefährliche Ausfahrt in den Schafmattweg verhindert werden.

Übersicht über die geprüften Erschliessungsvarianten

Variante	Begründung für Ablehnung
Haltestelle «Binningen, Bottmingermühle» verschieben	Notwendiger Platz nicht gegeben; Abstand zur nächsten Haltestelle zu gering.
Tramhaltestelle «Binningen, Bottmingermühle» aufheben oder mit «Bottmingen, Batteriestrasse» fusionieren	Übersteigt Gemeindekompetenz; nicht bewilligungsfähig seitens BAV.
Erschliessung via Bottmingerstrasse mit Abbiegespur	Enteignungen notwendig, um notwendige Strassenbreite zu erreichen; hohe Kosten.
Erschliessung über Parallelweg von der Lindenstrasse	Zu schmale Strasse; Strassenverbreiterung würde Enteignungen provozieren; Schulweg problematisch.
Durchfahrt via Primus-Einstellhalle	Privates Grundstück; hohe Kosten; Realisierbarkeit höchst unsicher.

Zufahrt via schmalerer Brücke, Ausfahrt weiterhin via Bahnübergang	Kosten bleiben vergleichbar hoch; nicht bewilligungsfähig seitens BAV; Bahnübergang kann nicht offen bleiben wegen BehiG-Umbau der Tramhaltestelle.
Einfahrt über Rechtsabbieger von der Bottmingerstrasse von Norden	Auch bei Rechtsabbieger Abbiegespur nötig wegen Rückstau; Bahnübergang kann nicht offen bleiben wegen BehiG-Umbau der Tramhaltestelle.

5 Kostenbeteiligung BLT

Bei der Anhörung mit Reto Rotzler von der BLT hat die Kommissionsmehrheit klargemacht, dass sie die vorliegende Kostenbeteiligung der BLT von 33% als zu tief erachtet. Für die BPK wäre ein Kostenschlüssel 50/50 für die Brücke angemessen, da der Ausbau der Tramhaltestelle ein Hauptgrund für die Neu-Erschliessung der Blumenstrasse ist. Allerdings kommt die Vorgabe der behindertengerechten Haltestelle aus dem Bundesrecht, noch vor der BLT. Angesichts dieser kritischen Rückmeldung hat die BLT ihrerseits trotzdem kommuniziert, dass sie die Kostenbeteiligung auf 40% erhöht. Eine Kommissionsmehrheit war mit diesem Kompromiss einverstanden.

Die Kosten für die Gemeinde Binningen sinken dank der neu ausgehandelten Kostenbeteiligung um 210'000 CHF auf 2'840'000 CHF für Brücke, Neugestaltung Strasse und Ufer (ohne Begegnungszone).

Die Kommission hat mit 6 zu 3 Stimmen entschieden, die neue Kostenbeteiligung der BLT von 40% zu unterstützen.

6 Errichtung einer Begegnungszone

Die Errichtung einer Begegnungszone in der Blumenstrasse wurde in der Kommission kontrovers diskutiert. Die vorliegenden Kosten von 215'000 CHF wurden als zu hoch eingeschätzt, auch weil nur ein sehr kleiner Teil der Binner Bevölkerung von der Begegnungszone an der Blumenstrasse profitieren würde. Gleichzeitig war die Kommissionsmehrheit der Ansicht, dass eine Begegnungszone aus Sicherheitsperspektive (Tempo 20) und als Klimaanpassungsmassnahme zu begrüßen ist. Auf Wunsch der Kommission hat der Gemeinderat darum den Kostenvoranschlag angepasst und auf das Nötigste reduziert (Fokus auf Gärtnerarbeiten, nur wenige Sitzelemente und Reduktion bei den Markierungen). Auch um die Mehrheitsfähigkeit des Projektes sicherzustellen, hat sich die Kommissionsmehrheit hinter diesen Kompromissvorschlag gestellt. Gleichzeitig besteht ein Bedürfnis der BPK, dass der Gemeinderat für zukünftige Projekte Richtlinien für die Erstellung von Begegnungszonen erstellt (Höhe der Kosten, Mindest-Möblierung, minimal notwendige Klimaanpassungsmassnahmen etc.).

Eine Kommissionsminderheit hätte den Vollausbau der Begegnungszone, wie vom Gemeinderat vorgeschlagen präferiert (inkl. Naturbrunnen, mehr Sitzelementen etc.). Binningen habe nicht viele öffentliche Orte mit guter Aufenthaltsqualität im Aussenraum.

Die Kommission hat mit 6 zu 2 Stimmen bei einer Enthaltung entschieden, den neuen Kosten-
voranschlag für die Errichtung einer Begegnungszone mit einem Kostendach von 100'000 CHF zu
unterstützen.

7 Gesamtkosten

Die Gesamtkosten der Vorlage sinken im Vergleich zum Vorschlag des Gemeinderates um total
325'000 CHF von ursprünglich 3,265 Mio. CHF auf 2,940 Mio CHF. Die Erhöhung der Kostenbetei-
ligung durch die BLT macht dabei 210'000 CHF aus, während die Reduktion der Anforderungen an
die Begegnungszone 115'000 CHF ausmacht.

8 Antrag der Bau- und Planungskommission

Der Einwohnerrat bewilligt für die Erschliessung der Blumenstrasse über den Schafmattweg mit-
tels einer Brücke und Strassensanierung (inkl. Begegnungszone für 100'000 CHF) zu Lasten Konto
1.6150.5010.XY/80200 gemäss Kostenvoranschlag eine Investitionsausgabe von CHF 2,940 Mio.
inkl. MwSt. (Kostengenauigkeit +/- 10 Prozent).

Für die Bau- und Planungskommission Binningen



Lewin Lempert, Präsident



Rahel Amacker, Vize-Präsidentin