



DER GEMEINDERAT VON BINNINGEN  
AN DEN EINWOHNERRAT

**Einführung von vier weiteren Tempo 30-Zonen in der Gemeinde Binningen und  
Bewilligung einer Investitionsausgabe von CHF 280'000.00**

<b>Information:</b>	<p>Am 24. Februar 2003 bewilligte der Einwohnerrat eine Investitionsausgabe für die Erstellung eines planerischen Gutachtens für fünf Tempo 30-Zonen. Weiter wurde der Gemeinderat beauftragt, parallel dazu eine Umfrage in der Bevölkerung zur Akzeptanz der Einführung von Tempo 30 durchzuführen. Beide Berichte liegen nun vor. Durch die Zusammenlegung von zwei Zonen hat sich die Anzahl der Zonen auf vier reduziert.</p> <p>Die Umfrage in der betroffenen Binninger Bevölkerung hat ergeben, dass sich eine Mehrheit von 62% der Befragten für die Einführung von Tempo 30 in Ihrem Quartier aussprechen. In allen vier Zonen liegt die entsprechende Quote über 50%. Aufgrund des Ergebnisses möchte der Gemeinderat die Realisierung nun zügig vorantreiben.</p> <p>Die erstellten Gutachten kommen unter Berücksichtigung der seit kurzem gewährten erleichterten Rahmenbedingungen zum Schluss, dass die finanziellen Aufwändungen dank einfacheren Massnahmen unter den bisher ermittelten Kosten zu liegen kommen. Für die Realisierung aller vier Zonen ist insgesamt mit Bruttokosten von CHF 280'000 und einer Realisierungsdauer von ungefähr zwei Jahren zu rechnen.</p>
<b>Anträge:</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Für die Einführung von vier weiteren Tempo 30-Zonen wird zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto 620.501.12, ein Kredit von CHF 280'000 bewilligt.</li><li>2. Ins Budget 2004 wird ein Betrag von CHF 130'000 und ins Budget 2005 ein Betrag von CHF 150'000 eingestellt.</li></ol>

Binningen, 28.10.2003

GEMEINDERAT BINNINGEN  
die Präsidentin:                      der Verwalter:

Bea Fünfschilling                      Bruno Gehrig

## DETAILINFORMATIONEN

### 1. Einleitung

Am 24. Februar 2003 hat der Einwohnerrat einer Investitionsausgabe von CHF 40'000 für ein planerisches Gutachten zur Erstellung von fünf Tempo 30-Zonen in der Gemeinde Binningen zugestimmt. Dieses Gutachten ist der nächste Verfahrensschritt zum Leitbild Verkehrsberuhigung von 1991 [8]. Auslöser für die Wiederaufnahme der Planung war die Einwohnerratsvorlage 106, „Standortbericht und Konzept betreffend den Individualverkehr in Binningen“ [10], welche nach Beratung durch eine einwohnerrätliche Spezialkommission am 27. Januar 2003 mit zusätzlichen Empfehlungen zu Händen des Gemeinderates zur Kenntnis genommen wurde.

An der erwähnten Sitzung vom 24. Februar 2003 wurde zudem beschlossen, dass parallel zur Fortführung der Planung eine Befragung der Bevölkerung durchgeführt werden soll. Sowohl das Gutachten [12] (siehe Abschnitt 4.) als auch die Bevölkerungsumfrage [13] (siehe Abschnitt 3.) liegen in der Zwischenzeit vor.

Die Realisierung von Tempo 30-Zonen in Wohngebieten ist gesetzlich verankert. So steht beispielsweise im kantonalen Strassengesetz [4] in § 1 Grundsatz:

*Kanton und Gemeinden planen, erstellen und unterhalten im Rahmen der übergeordneten Raumplanung und unter Berücksichtigung des Umwelt- und des Landschaftschutzes das öffentliche Strassennetz mit dem Ziel:*

*c. verkehrsberuhigte Zonen insbesondere innerhalb der Wohngebiete zu schaffen.*

Das kantonale Umweltschutzgesetz [7] sagt gemäss § 16 Schutz der Wohngebiete gar:

<sup>1</sup> *Der Kanton und die Gemeinden sorgen insbesondere mit verkehrsberuhigenden Massnahmen dafür, dass der Durchgangs- und der Pendlerverkehr Wohngebiete möglichst wenig beeinträchtigen.*

<sup>2</sup> *Soweit es das Bundesrecht zulässt, verfügen die Gemeinden auf Gemeindestrassen in dichtbesiedelten Wohngebieten eine Zonenhöchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Für einzelne Strassenzüge können sie Ausnahmen vorsehen.*

Am 27. Januar 2003 wurden vom Einwohnerrat folgende Empfehlungen zu Händen des Gemeinderates in Bezug auf das Verkehrsleitbild und die Beruhigung der Quartiere einstimmig gutgeheissen:

- Oberstes Ziel der Binninger Verkehrspolitik muss es sein, den Durchgangsverkehr von und ins Leimental auf die Hauptstrassenachsen, welche offen zu halten sind, zu konzentrieren.
- Die Wohnquartiere sind zu beruhigen und möglichst vom Schleichverkehr zu befreien.
- Vor der Einführung der Tempo 30-Zonen sollen die Anwohner/innen schriftlich befragt werden.

Aufgrund der klaren politischen Haltung und infolge diverser hängiger Petitionen und Anliegen von Anwohnern (siehe auch Abschnitt 2.4) hat der Gemeinderat das erwähnte Gutachten zwischenzeitlich erstellen lassen. Auch die Resultate der in diesem Sommer durchgeführten Umfrage sind zusammengefasst. Somit liegen die wesentlichen Entscheidungsgrundlagen für den Beschluss über eine Weiterführung der Realisation von Tempo 30-Zonen vor.

### 2. Grundlagen

#### 2.1 Rechtliche Grundlagen

[1] Eidg. Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG)

[2] Signalisationsverordnung des Bundes vom 5. September 1979 (SSV)

[3] Verordnung des Bundes über Tempo 30- und Begegnungszonen vom 28. September 2001

- [4] Kantonales Strassengesetz vom 24. März 1986
- [5] Kantonale Verordnung zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr vom 4. April 1968
- [6] Eidg. Umweltschutzgesetz vom 7. Oktober 1983 (USG)
- [7] Umweltschutzgesetz Basel-Landschaft vom 27. Februar 1991 (USG BL)

## 2.2 Planerische Grundlagen

- [8] Leitbild Verkehrsberuhigung der Gemeinde Binningen vom 18. Dezember 1991, Glaser Saxer Partner
- [9] Massnahmen Hohestrasse, Gemeinden Binningen, Bottmingen, Oberwil, Schlussbericht vom 4. Oktober 2000, Rudolf Keller & Partner
- [10] Standortbericht und Konzept betreffend den Individualverkehr in Binningen sowie Stellungnahme zu parlamentarischen Vorstössen und privaten Begehren zum Thema Verkehr, Vorlage 106 vom 13. August 2002, Gemeinde Binningen
- [11] Strategischer Entwicklungs- und Finanzplan 2000-2008 (SEF) vom 15. April 2003 (Vorlage 151), Gemeinde Binningen
- [12] Tempo 30 ganze Gemeinde, Gutachten der Zonen 2, 3, 4 und 5 vom 24. Juli 2003, Glaser Saxer Keller AG
- [13] Auswertung der Umfrage zu Tempo 30 vom 15. September 2003, Glaser Saxer Keller AG

## 2.3 Normen, Richtlinien, Merkblätter und andere

- [14] VSS- Normen, Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
- [15] Tempo 30 in der Praxis, Erfahrungen und Empfehlungen, BUWAL, 1998
- [16] Tempo 30 in Quartieren, Merkblatt 0206, Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU), Juni 2002 (siehe auch Beilage)
- [17] Tempo 30 in der Gemeinde, Leitfaden, BUWAL, Mai 2000
- [18] Schreiben „Schlanke Begleitmassnahmen für eine erleichterte Einführung von Tempo 30, JPMD Basel-Landschaft vom 9. April 2001

## 2.4 Petitionen, Anliegen von Anwohnern

- [19] Die Petition Tempo 30 (von Daniel Gorba, Elternrat Mühlematt), welche im Januar 2002 mit 860 Unterschriften dem Gemeinderat eingereicht wurde, verlangt die Einführung einer Tempo 30-Zone zwischen den beiden Hauptstrassenachsen (Oberwilerstrasse/Hauptstrasse und Bottmingerstrasse/Baslerstrasse) gemäss Leitbild Verkehrsberuhigung Binningen 1991.
- [20] Die beiden Petitionen „Verkehrsberuhigung Kindergarten Walter Fürst-Str.20“ und „Spielstrasse Im Spiegelfeld 1 bis 27“, welche Ende April 2002 von der Wohngenossenschaft Spiegelfeld eingereicht wurden, verlangen verkehrsberuhigende Massnahmen im Spiegelfeld-Quartier.
- [21] Die Petition für eine kinderfreundliche Bachmattenstrasse und zur Verminderung des Durchgangsverkehrs mit 52 Unterschriften wurde dem Gemeindeverwalter am 29. Mai 2002 übergeben.
- [22] In diversen Leserbriefen im Binninger Anzeiger und in Schreiben an den Gemeinderat und die Verwaltung wird der Wunsch nach lokalen verkehrsberuhigenden Massnahmen geäussert. Hervorzuheben ist ein Schreiben der Primarschulpflege zur Erhöhung der Schulsicherheit.

### 3. Bevölkerungsumfrage zu Tempo 30

Ziel der durchgeführten Umfrage war die Erhebung der Akzeptanz in der betroffenen Bevölkerung bezüglich der Einführung von Tempo 30 in den Wohnquartieren. Es wurden sämtliche Haushalte angeschrieben, welche sich in einem Quartier befinden, welches beruhigt werden soll oder bereits beruhigt ist. Die Fragen wurden bewusst einfach und kurz gehalten, damit die erforderlichen Interpretationen gemacht werden können und ein hoher Rücklauf zu erwarten ist.

Von den versendeten 6'780 Umfragebogen sind 2'843 (42%) ausgefüllt zurückgesendet worden. In den sich in Planung befindenden vier Zonen wünschen sich 62% der beteiligten Personen die Einführung von Tempo 30 in Ihrem Quartier.

Positiv hat sich auch die Realisierung der im Jahre 1998 fertiggestellten Tempo 30-Zone im Holee-/Neusatz-Quartier ausgewirkt. In dieser Zone waren 56% der Beteiligten der Auffassung, dass sich Ihr Quartier durch Tempo 30 als Ganzes zum Guten verändert hat. 37% haben keine Veränderung festgestellt. 7% waren der Meinung, dass sich dadurch das Quartier zum Schlechten verändert hat.

Die nachfolgenden Grafiken zeigen die Resultate in den einzelnen Zonen detailliert auf:



Abbildung 3.1: Übersicht Tempo 30-Zonen Binningen

Infolge des für eine solche Umfrage sehr hohen Rücklaufs und der überwiegenden Zustimmung der betroffenen Einwohner zur Einführung von Tempo 30 möchte der Gemeinderat die Realisierung forcieren.

Abbildung 3.2: Bestehende Tempo 30-Zone 1 „Holee/Neusatz“

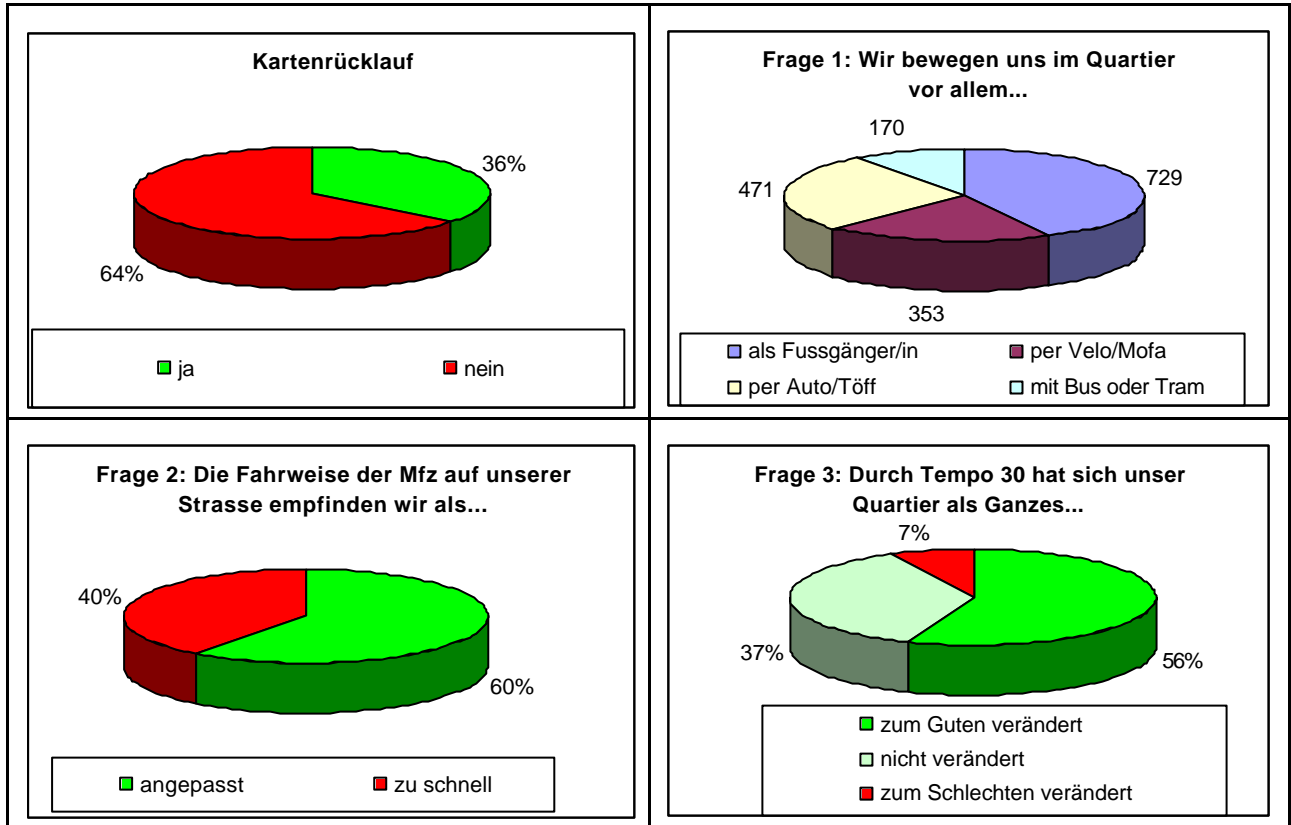


Abbildung 3.3: Geplante Zone 2 „Mitte“

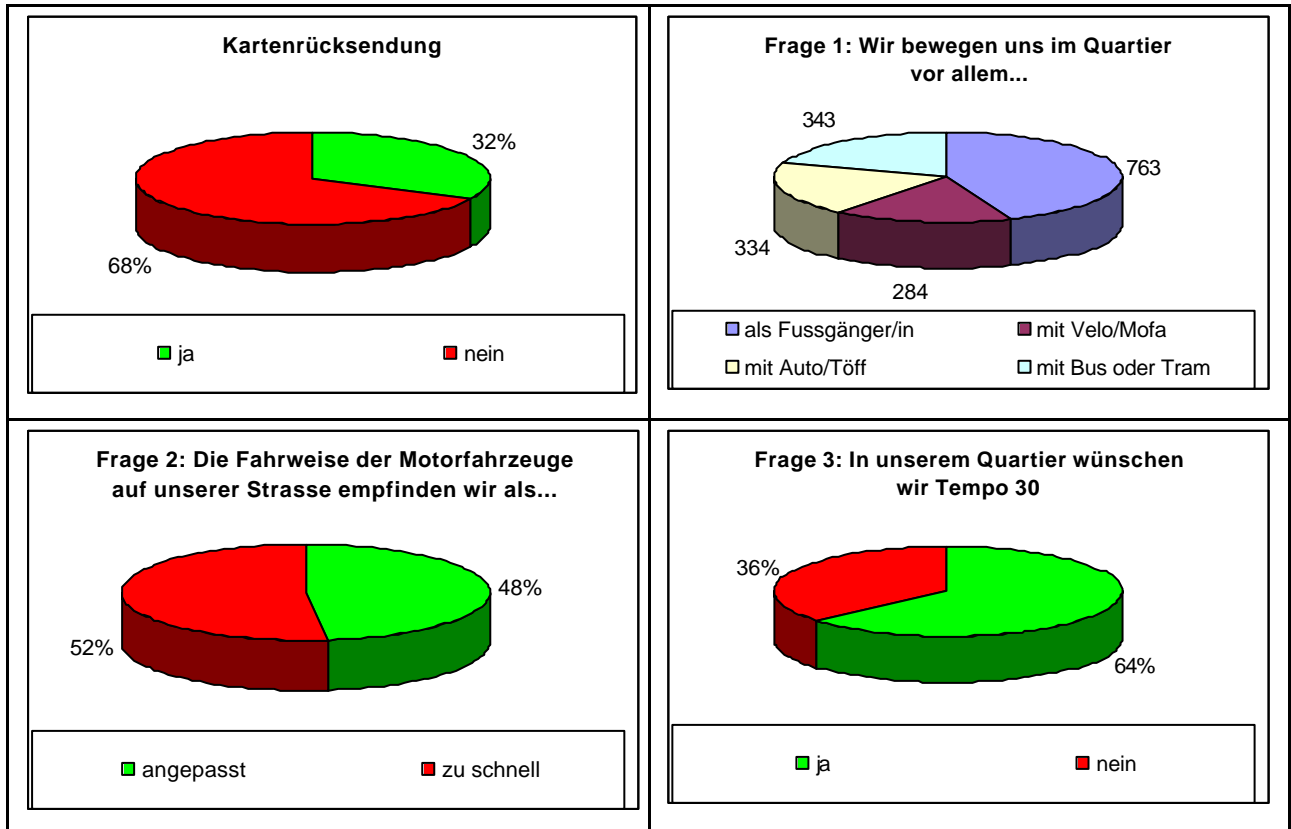


Abbildung 3.4: Geplante Zone 3 „Spiegelfeld“

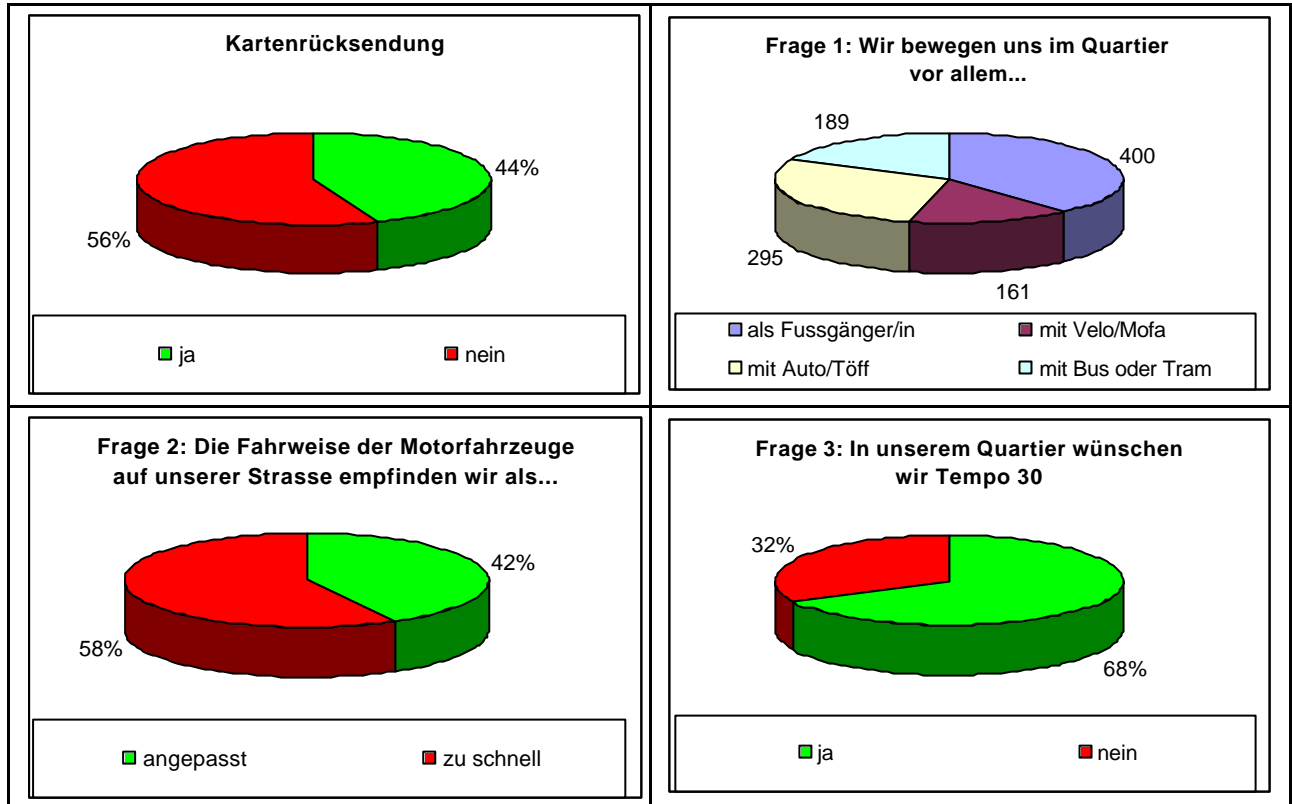


Abbildung 3.5: Geplante Zone 4 „West“

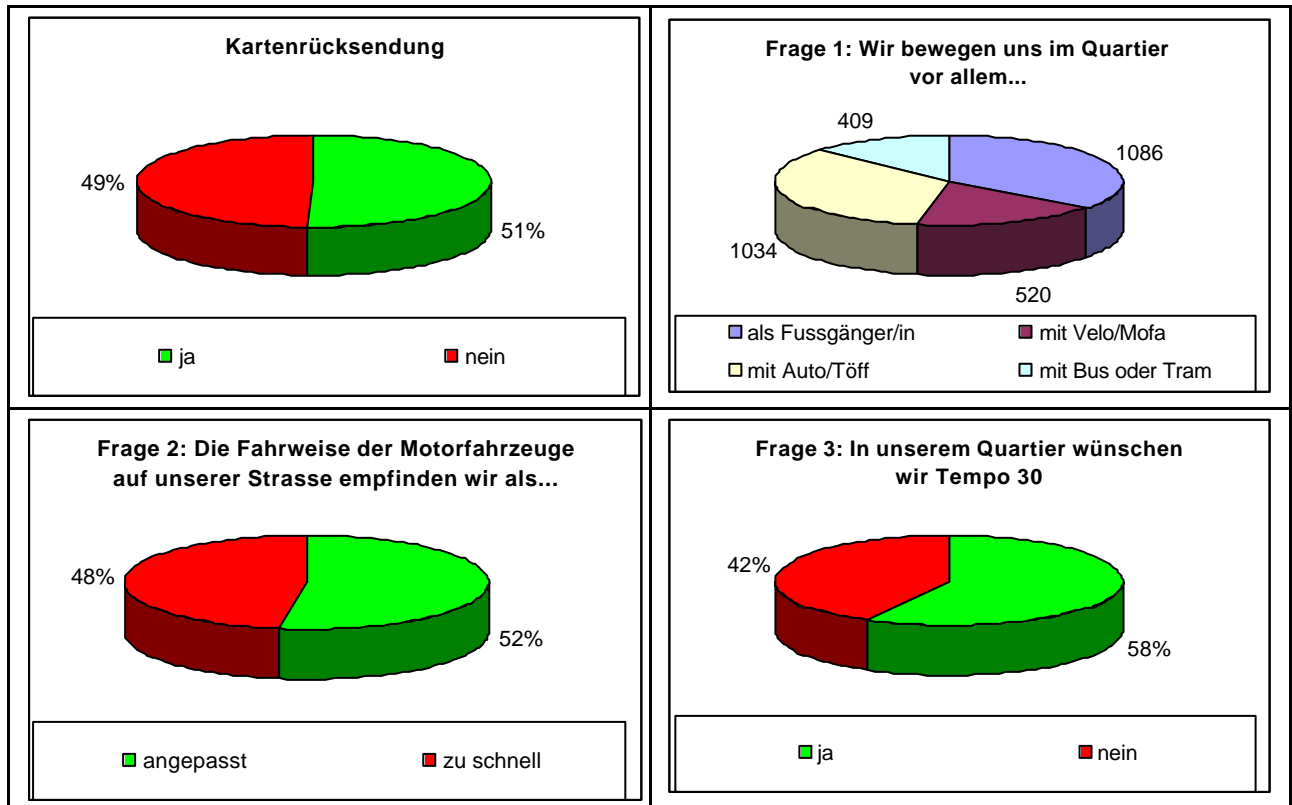


Abbildung 3.6: Geplante Zone 5 „Ost“

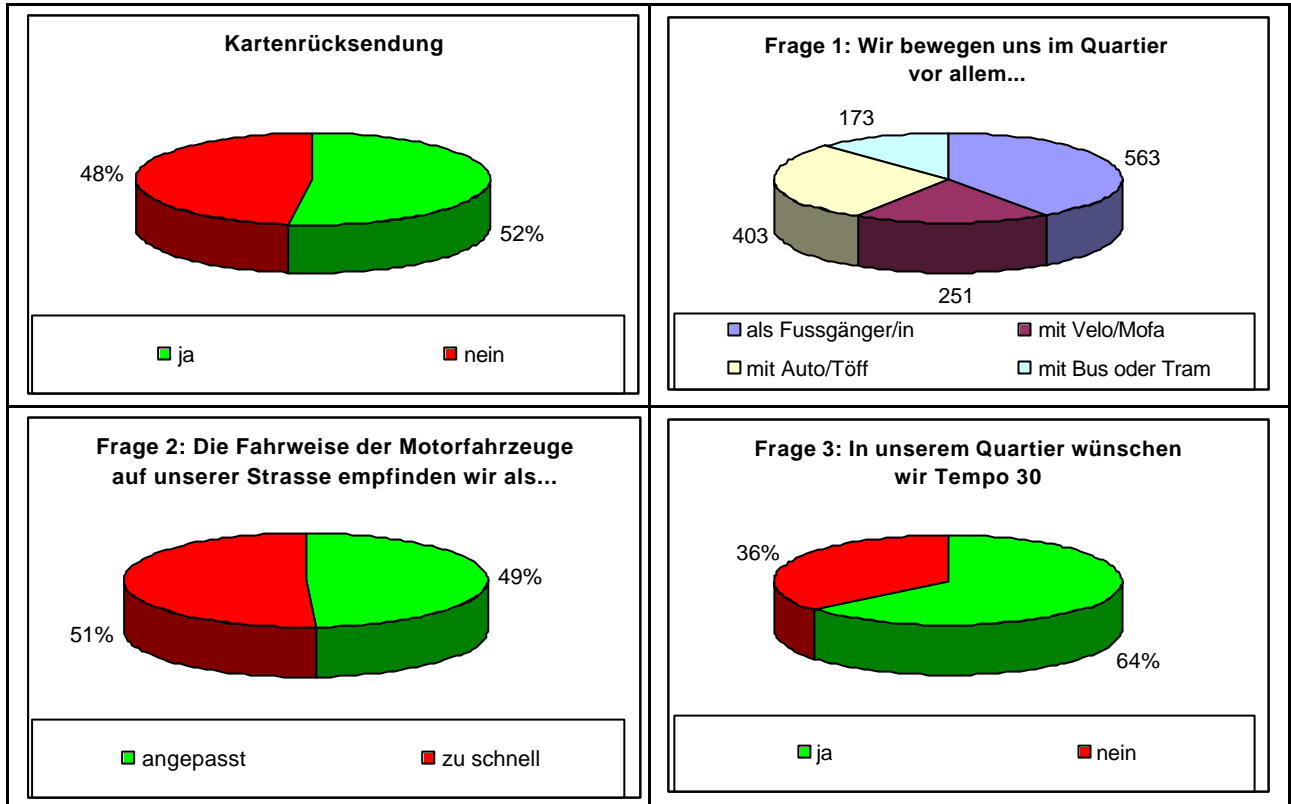
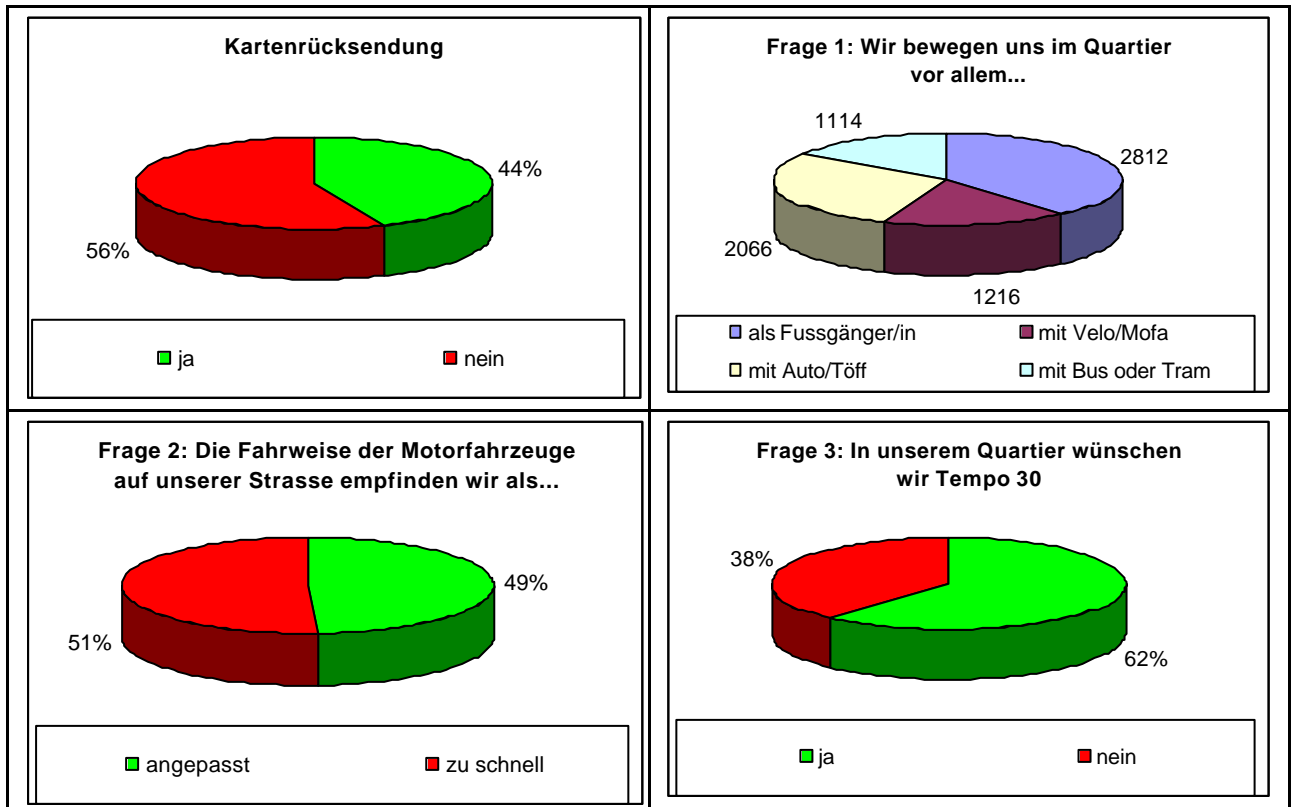


Abbildung 3.7: Zusammenfassung geplante Zonen 2 bis 5



#### 4. Gutachten der Zonen 2, 3, 4 und 5

Gemäss Beschluss des Einwohnerrates vom 24. Februar 2003 wurden die Gutachten für die Zonen 2 bis 5 erstellt. Folgende Zielsetzungen liegen der Einrichtung der Zonen zugrunde:

- Erhöhung der Sicherheit des Langsamverkehrs (Fuss- und Veloverkehr)
- Erhöhung der Schulwegsicherheit
- Erhöhung der Sicherheit auf der Kantonalen Radroute
- Bündelung des quartierfremden Verkehrs auf den Hauptstrassen
- Verbesserung der Wohnqualität in der Zone (Reduktion von Lärm und Luftbelastung)
- Aufwertung des Wohnumfeldes (Sicherheitsempfinden)

Infolge der neuen Philosophie von „schlanken“ Begleitmassnahmen für eine erleichterte Einführung von Tempo 30 [18] wurde der Standard der erforderlichen Massnahmen bewusst tief gehalten, so dass gegenüber früher mit tieferen Kosten gerechnet werden kann. Allfällig notwendige nachträgliche Anpassungen werden dabei in Kauf genommen, sollten die Geschwindigkeiten auf einem Strassenabschnitt nicht auf das erforderliche Mass gesenkt werden können. Die Kosten für Nachbesserungsarbeiten sind in der Kostenberechnung in Abschnitt 5 eingerechnet.

Die in einem Plan festgelegten Massnahmen resultieren aus der jeweils örtlichen Situation, der gemessenen Geschwindigkeiten und der Unfallstatistik im heutigen Zustand. Nur wo nötig werden bauliche Massnahmen ergriffen. Das Konzept operiert vorwiegend mit der Reduktion der Fahrbahnbreite und Gliederung des Strassenraumes durch versetzt angeordnete Parkfelder, Schrägparkieren und unterstützenden Markierungen.

Im Gutachten sind die streckenweise zum Einsatz gelangenden Massnahmenelemente noch nicht bis ins letzte Detail festgelegt. Für eine Kostenschätzung genügt die vorhandene Aufstellung jedoch. Erst nach erfolgter Krediterteilung wird die Detailplanung an die Hand genommen und ein Mitwirkungsverfahren, welches von den zuständigen Ämtern empfohlen wird, durchgeführt.

Von Seiten der Vorprüfungsinstanz (kantonale Verkehrsabteilung) wurde das Gutachten zur Kenntnis genommen. Eine offizielle Vorprüfung kann erst bei Vorliegen der Detailplanung durchgeführt werden. Die zur Zeit geltenden Standards sind bekannt, so dass eine Kostenschätzung zuverlässig erstellt werden konnte.

#### 5. Kosten

Es handelt sich aufgrund des Detaillierungsgrades um eine Kostenschätzung mit einem Genauigkeitsgrad von  $\pm 20\%$ . Infolge der geänderten Rahmenbedingungen für die Erstellung von Tempo 30-Zonen [18] konnten die Kosten gegenüber früheren Prognosen innerhalb der periodisch nachgeführten Finanzplanung [11] deutlich reduziert werden:

**Total Kosten Tempo 30-Zonen 2 bis 5      CHF 280'000.00**

Die angegebenen Kosten entsprechen der Bruttoinvestition. Enthalten sind neben den Bauarbeiten auch die Aufwändungen für die Projektierung und Bauleitung, die Nachkontrolle und allfällige Nachbesserungsmassnahmen. Gemäss Schreiben des Tiefbauamtes des Kantons Basel-Landschaft vom 18. August 2003 hat das Bundesamt für Strassen vor Kurzem verlauten lassen, dass die Bundesmittel nicht genügen werden, um derartige Projekte subventionieren zu können.

#### 6. Weiteres Vorgehen

Der Gemeinderat möchte infolge der überwiegenden Zustimmung der Bevölkerung in allen vier für die Einführung von Tempo 30 vorgesehenen Zonen mit der Realisierung beginnen und beantragt dem Einwohnerrat die Erteilung einer Investitionsausgabe von CHF 280'000.00.



Nach Erarbeitung der Detailpläne und erfolgter Vorprüfung durch die kantonale Verkehrsabteilung soll die betroffene Bevölkerung zonenweise mit Orientierungsversammlungen einbezogen werden. Nach Bereinigung der Detailpläne kann die Realisierung zonenweise erfolgen. Aus Kapazitätsgründen hinsichtlich der Verwaltungsarbeit erstreckt sich die Realisierung aller vier Zonen über eine Zeitdauer von ungefähr zwei Jahren.

Die Tempo 30-Zonen sollen nach heutigem Kenntnisstand in folgender Reihenfolge ausgeführt werden:

2004: Zone 3 „Spiegelfeld“ (nach Möglichkeit vor Beginn der Bauarbeiten am Kronenplatz)  
Zone 2 „Mitte“ (nach Möglichkeit vor Beginn der Bauarbeiten am Kronenplatz)

2005: Zone 5 „Ost“  
Zone 4 „West“

Beilagen: An der ER-Sitzung liegt ein Massnahmenplan über alle Tempo 30-Zonen auf. Zudem erhalten alle Fraktionen vorgängig ein Exemplar.