

# Leistungsbericht 8 Verkehr, Strassen

## mit Globalrechnung 2006

strategische Führung: Charles Simon  
operative Führung: Martin Ruf

# INHALTSÜBERSICHT

Seite

## **A ALLGEMEINES**

---

1 Die Produkte der Produktgruppe Verkehr, Strassen und ihre übergeordneten Zielsetzungen	152
--	-----

---

2 Globalrechnung der Produktgruppe 9 Verkehr, Strassen	153
--	-----

---

## **B PRODUKTE**

---

8.1 Allmend-/Parkraumbewirtschaftung	154
--------------------------------------	-----

---

8.2 Gemeindestrassen	159
----------------------	-----

---

8.3 Gemeindeverkehr	165
---------------------	-----

---

8.4 Öffentlicher Verkehr (ÖV)	172
-------------------------------	-----

---

## 1. Die Produkte der Produktgruppe VERKEHR UND STRASSEN und ihre übergeordneten Zielsetzungen

Nr.	Produkt-Bezeichnung	Die übergeordneten Zielsetzungen	strategische Führung	operative Führung
8.1	<b>Allmend-/Parkraumbewirtschaftung</b> Planung, Bewirtschaftung und Verwaltung der Allmend und der öffentlichen Parkierungsflächen, Bewilligungen, Entscheid über Ersatzabgaben (private Bauvorhaben).	Der verfügbare öffentliche Parkraum entspricht dem Bedarf der Einwohnerschaft, der Wirtschaft und des Gewerbes.  Die Allmendbenützung wird nach dem Verursacherprinzip bewirtschaftet.	Simon Charles	Abteilung VSV
8.2	<b>Gemeindestrassen</b> Planung, Bau und Unterhalt des Strassen- und Wegnetzes, Bewilligungen, Strassendienst.	Die Leistungsfähigkeit, die Verkehrssicherheit und der Zustand des Strassen- und Wegnetzes entsprechen dem Bedarf aller Verkehrsteilnehmer.	Simon Charles	Abteilung VSV
8.3	<b>Gemeindeverkehr</b> Verkehrsplanung, Signalisation und Markierung, Verkehrssicherheit, Verkehrszählung, Koordination mit dem Lärmschutz, regionale Koordination.	Die negativen Folgen der Verkehrsbelastung und der Immissionen in den Wohnzonen werden soweit als möglich vermieden.  Der Durchgangsverkehr ist auf die beiden kantonalen Hauptverkehrsachsen zu konzentrieren.	Simon Charles	Abteilung VSV
8.4	<b>Öffentlicher Verkehr</b> Vertretung der Interessen in der Zusammenarbeit mit den Betreibern der öffentlichen Verkehrsbetriebe, Überwachung der Beiträge an den öffentlichen Verkehr, Betrieb Ruftaxi.	Die Gemeinde Binningen ist zeitlich und geographisch optimal in den regionalen öffentlichen Verkehr integriert.	Simon Charles	Abteilung VSV

## 2. Globalrechnung der Produktgruppe VERKEHR UND STRASSEN

Tausend CHF	VA	RG	Differenz		VA	Finanzplan			
	2006	2006	VA/	RG	2007	2008	2009	2010	2011
Aufwand total	4 907	4 809	- 98	-2%	4 174	4 221	4 269	4 319	4 370
Ertrag total	537	465	- 72	-13%	486	486	486	486	486
<b>Globalbudget</b>	<b>-4 370</b>	<b>-4 343</b>	<b>27</b>	<b>-1%</b>	<b>-3 688</b>	<b>-3 735</b>	<b>-3 783</b>	<b>-3 833</b>	<b>-3 884</b>
A. Produktbudgets netto									
8.1 Allmend-/ Parkraumbewirtschaftung	348	316	- 32	-9%	346	344	343	342	340
8.2 Gemeindestrassen	-2 844	-2 894	- 50	2%	-1 997	-2 030	-2 063	-2 097	-2 132
8.3 Gemeindeverkehr	- 198	- 132	65	-33%	- 180	- 184	- 187	- 191	- 194
8.4 Öffentlicher Verkehr	-1 579	-1 547	31	-2%	-1 543	-1 544	-1 544	-1 545	-1 546
B. Produktgruppengemeinkosten	- 97	- 85	12	-12%	- 313	- 323	- 332	- 342	- 353

## **Produkt**

# **Allmend- und Parkraumbewirtschaftung**

### **1. Produktbeschreibung**

Planung, Bewirtschaftung und Verwaltung der Allmend und der öffentlichen Parkierungsflächen. Ausstellen von Bewilligungen. Entscheid über Ersatzabgaben (private Bauvorhaben). Führen eines Parkraumkatasters. Durchführung des Verkehrsdienstes für den ruhenden Verkehr.

### **2. Rechtliche Grundlagen (Auswahl)**

#### **2.1 Bund**

- Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG)
- Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV)
- Schweizerisches Strafgesetzbuch vom 21. Dezember 1937 (SR 331.0)

#### **2.2 Kanton**

- Kantonales Strassengesetz vom 24. März 1986 (SGS 430)
- Verordnung zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr vom 4. April 1968 (SGS 481.1)
- Raumplanungs- und Baugesetz vom 8. Januar 1998 (SGS 400)
- Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz vom 27. Oktober 1998 (SGS 400.11)

#### **2.3 Gemeinde**

- Allmendreglement vom 20. September 2004
- Reglement über die Parkraumbewirtschaftung der Gemeinde Binningen in Bearbeitung, am 15. Mai an Spezialkommission überwiesen
- Polizeireglement vom 16. November 1970

<b>3. Prozesse</b>		
<b>Nr.</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Leistungserbringende Stelle</b>
1.	Produkt-Management (inkl. Budgetierung, Jahresbericht etc.)	Verkehr + Strassen
2.	Verkehrsdienst (ruhender Verkehr). Durchführen von Kontrollen und Ausstellen von Ordnungsbussen	Gemeindepolizei
3.	Bewilligungen für die ausserordentliche Benutzung von Allmend (gesteigerter Gemeingebrauch). Konzessionen für Sondernutzungen (Abklärung und Vorbereitung von Genehmigungsent-scheiden).	Verkehr + Strassen
4.	Allmendverwaltung. Abklärung und Aufsicht von Allmendbenüt-zungsbegehren.	“ “
5.	Bewirtschaftung der „blauen Zone“ (Verwaltung Parkkarten)	Einwohnerdienste
6.	Planung und Konzepterstellung zur Allmend- und Parkraumnut-zung	Verkehr + Strassen
7.	Erstellung und Nachführung eines Parkraumkatasters	“ “
8.	Ersatzabgaben für nicht erstellte Parkflächen bei privaten Bauvorhaben	Bauunterhalt, Baucontrolling
9.	Bewirtschaftung der Parkmeter	Verkehr + Strassen

#### 4. Wirkungsziele

4.1 *Hohe Verkehrssicherheit und –Verträglichkeit bei der ausserordentlichen Benutzung der Allmend*

**Ziel: Möglichst kurze und flächenmässig reduzierte Behinderungen durch Baustellen.**

**Messung:** Soll/Ist-Vergleich der bewilligten Parameter (Allmendfläche /-dauer) aller Allmendbewilligungen

**Indikatoren:** Bewilligte Fläche und Dauer

**Standard:** Bewilligte Belegungsfläche und –Dauer wird in 90% der Fälle nicht überschritten.

*Nicht erreicht. Von insgesamt 120 Allmendbewilligungen waren 38 (32%) Folgebewilligungen wegen Überschreitung der bewilligten Dauer und/oder Fläche. 68% der bewilligten Allmendnutzungen wurden plangemäss abgewickelt (anstatt 90%). Um die Allmendnutzungen künftig zeitlich oder flächenmässig einzudämmen, könnten die Allmendgebühren generell erhöht oder eine neue, erhöhte Verlängerungsgebühr eingeführt werden (Malus-System).*

4.2 *Vermeidung von Primär- und Sekundärimmissionen<sup>1</sup> bei der ausserordentlichen Benutzung der Allmend*

**Ziel: Optimaler Ausgleich der Interessen aller Anspruchsgruppen (Verkehrsteilnehmer, Anwohner, Geschäfts- und Gewerbetreibende, Ortsbild)**

**Messung:** Begründete Beanstandungen

**Indikatoren:** Anzahl Eingaben/Briefe und Medienberichte

**Standard:** Weniger als 10 begründete Beanstandungen (Ereignisse) pro Jahr

*Erreicht. Hinsichtlich der vorher eingeholten Allmendbewilligungen (legale Benützung der Allmend) lagen uns 2006 keine brieflichen Beanstandungen vor. In 3 Fällen äusserten sich die Betroffenen ausschliesslich mündlich (telefonisch oder vor Ort). Diese Beanstandungen waren unbegründet. Bei den illegalen Benützungen der Allmend gab es eine Beanstandung, diese war begründet.*

4.3 *Ausrichtung der Parkraumbewirtschaftung auf den Bedarf der Einwohnerschaft, der Wirtschaft und des Gewerbes*

**Ziele:**

- **Einrichtung von blauen Zonen mit Anwohnerparkkarte, um die Fremdparkierung durch Pendler einzuschränken,**
- **die Parkierungsmöglichkeiten für Besucher zu verbessern**
- **den Individualverkehr in Wohngebieten während den Spitzenzeiten zu reduzieren.**

**Messung:** Begründete Beanstandungen

**Indikatoren:** Anzahl Eingaben/Briefe und Medienberichte

**Standard:** Weniger als 15 begründete Beanstandungen (Ereignisse) pro Jahr

*Das Parkraumreglement zur Parkraumbewirtschaftung wurden im Mai 06 im ER in erster Lesung behandelt. Die Zielsetzung wird erst nach Einführung der blauen Zone gemessen.*

Produkt: Allmend- und Parkplatzbewirtschaftung

<sup>1</sup> Primärimmissionen sind direkt auf der belegten Allmendfläche entstehende negative Betriebseinwirkungen (Lärm, Luftverschmutzung) auf die Umgebung. Sekundärimmissionen entstehen als Folge des eingeschränkten Betriebes der Allmend durch Behinderungen (z.B. Staubildung vor temporärer Lichtsignalanlage).

## 5. Leistungsziele

### 5.1 Vorbereiten und Erteilen von Allmendbewilligungen

**Ziel: Termingerechtes Abklären und Ausstellen von Allmendbewilligungen.**

**Messung:** Vollständigkeit, Frist zur Bearbeitung der gestellten Gesuche

**Indikatoren:** Bearbeitung innert Wochenfrist oder nach Bedarf

**Standard:** 100% bearbeitet, keine Fristüberschreitungen

*Nicht erreicht. Von den insgesamt 120 Gesuchen wurden 120 bewilligt (100%), davon 116 fristgerecht (97%) und 4 innerhalb von 14 – 20 Tagen (infolge längerer krankheitsbedingter Absenz eines Mitarbeiters der Abteilung VSV).*

### 5.2 Effiziente Bewirtschaftung der Zonen mit eingeschränkter Parkdauer und Parkieren gegen Gebühr

**Ziel 1: Alle Parkmeter sind funktionstüchtig.**

**Messung:** Zeitlicher Unterbruch bei defekten Parkmetern

**Indikatoren:** Zeitlicher Unterbruch bezogen auf den Gesamtbetrieb

**Standard:** Die zeitlichen Unterbrüche bei defekten Parkmetern betragen weniger als 2% bezogen auf die gesamte jährliche Betriebsdauer

*Erreicht. Im Berichtsjahr gab es keine Ausfälle von Parkmetern.*

**Ziel 2: Die Einhaltung der Gebührenvorschrift durch die Benutzer der Parkflächen wird durch die Gemeindepolizei regelmässig überprüft**

**Messung:** Kontrollen durch die Gemeindepolizei

**Indikatoren:** Anzahl Gesamtkontrollen pro Monat

**Standard:** Durchschnittlich mindestens vier Kontrollen pro Monat

*Erreicht. In insgesamt 758 Stunden wurden 279 Verkehrskontrollen durchgeführt. Dies entspricht durchschnittlich 23 Kontrollen je Monat.*



## 6. Produktrechnung

in CHF	VA 2006	RG 2006	VA 2007	Finanzplan			
				2008	2009	2010	2011
Personalaufwand	-		28 060	29 042	30 057	31 108	32 197
Sachaufwand	3 000	4 852	91 000	91 461	91 923	92 384	92 846
<b>Total Aufwand</b>	<b>3 000</b>	<b>4 852</b>	<b>119 060</b>	<b>120 503</b>	<b>121 980</b>	<b>123 492</b>	<b>125 043</b>
Regalien und Konzessionen	325 000	260 804	255 000	255 000	255 000	255 000	255 000
Entgelte	132 000	167 126	210 000	210 000	210 000	210 000	210 000
<b>Total Ertrag</b>	<b>457 000</b>	<b>427 930</b>	<b>465 000</b>	<b>465 000</b>	<b>465 000</b>	<b>465 000</b>	<b>465 000</b>
<b>Ergebnis vor Umlagen</b>	<b>454 000</b>	<b>423 078</b>	<b>345 940</b>	<b>344 497</b>	<b>343 020</b>	<b>341 508</b>	<b>339 957</b>
Umlagen / Indirekte Kosten	- 106 264	- 107 102	-	-	-	-	-
<b>Produktbudget netto (- = Aufwandüberschuss)</b>	<b>347 736</b>	<b>315 977</b>	<b>345 940</b>	<b>344 497</b>	<b>343 020</b>	<b>341 508</b>	<b>339 957</b>

**Entgelte:** Mindereinnahmen bei den Konzessionserträgen (Erdgas, IWB) von rund CHF 65'000 konnten durch die Mehreinnahmen insbesondere bei der Allmend- (+ CHF 8'000) und Parkraumbewirtschaftung (+ CHF 24'000) nicht wettgemacht werden.

# **Produkt**

## **Gemeindestrassen**

### **1. Produktbeschreibung**

Werterhaltende Planung, Bau und Unterhalt des Strassen- und Wegnetzes inklusive Beleuchtung, Kunstbauten und Nebenanlagen. Ausführung von Unterhaltsarbeiten für Dritte mit Vollkostendeckung (Werke, Private). Gewährleistung der Sicherheit aller Benützer/innen (insbesondere der Kinder, Jugendlichen, Betagten und Behinderten) auf allen kommunalen Strassen, Wegen, Plätzen und Anlagen. Bewilligungen für die Aufgrabung von Strassen. Durchführen des Strassendienstes (Reinigung, Winterdienst). Aktualisierte Dokumentation der Anlagen und des Zustandes in Plänen und Kataster (Informationssystem). Erstellung und Nachführung der Vermessung gemäss den kantonalen Vorgaben.

### **2. Rechtliche Grundlagen (Auswahl)**

#### **2.1 Bund**

- Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG)
- Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV)

#### **2.2 Kanton**

- Kantonales Strassengesetz vom 24. März 1986 (SGS 430)
- Verordnung zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr vom 4. April 1968 (SGS 481.1)
- Raumplanungs- und Baugesetz vom 8. Januar 1998 (SGS 400)
- Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz vom 27. Oktober 1998 (SGS 400.11)
- Kantonale Vermessungsverordnung vom 12. Dezember 1995 (SGS 211.53)
- Verordnung über den Leitungskataster vom 27. April 1993 (SGS 489.11)

#### **2.3 Gemeinde**

- Strassenreglement vom 14. Oktober 1974
- Allmendreglement vom 20. September 2004
- Kommunaler Strassennetzplan 1974
- Kommunale Bau- und Strassenlinienpläne

<b>3. Prozesse</b>		
<b>Nr.</b>	<b>Prozessbezeichnung</b>	<b>Leistungs- erbringende Stelle</b>
1.	Produkt-Management (inkl. Budgetierung, Jahresbericht etc.)	Verkehr + Strassen
2.	Risk-Management / Strassenzustandsanalyse / Kataster	“ “
3.	Umsetzung Verkehrsleitbild Binningen	“ “
4.	Behandlung und Bewilligung von Aufgrabungsgesuchen	“ “
5.	Vernehmlassung zu kantonalen und eidgenössischen Projekten	“ “
6.	Leitungskataster (Erstellung/Nachführung)	“ “
7.	Strassenbau (Planung/Projektierung/Bau)	“ “
8.	Strassenbeleuchtung (Bau/Unterhalt/Lampeninformationssystem)	“ “
9.	Strassennetzplan / Bau- und Strassenlinien	“ “
10.	Strassenunterhalt	“ “
11.	Vermessung (Grundbuch/Amtliche Vermessung / Unterhalt Fixpunktnetz / Rekonstruktion Grenzpunkte)	“ “
12.	Orts- und Übersichtsplan (Nachführung)	“ “
13.	Strassendienst (Winterdienst)	Werkhof
14.	Strassendienst (Reinigung)	“ “
15.	Unterhalt Beleuchtung	“ “

## 4. Wirkungsziele

4.1 *Der bauliche und betriebliche Zustand des kommunalen Strassen- und Wegnetzes entspricht dem Bedarf aller Verkehrsteilnehmer*

**Ziel 1: Hohe Sicherheit des kommunalen Strassen- und Wegnetzes mit besonderer Berücksichtigung der schwächeren Benutzer/innen**

**Messung:** Verkehrsunfälle gemäss kantonaler Statistik (vgl. auch Produkt „Gemeindeverkehr“)

**Indikatoren:** Anzahl, Typ und Schwere

**Standard:** Besser als kantonaler Durchschnitt und keine Verschlechterung des Ist- Zustandes

	Länge (km)	Verk. Unfälle	pro km	Leicht- Verletzte	pro km	Schwer- Verletzte	pro km	Getötete	pro km
<i>Binningen</i>	56	27	0.5	12	0.2	2	0.04	0	0.000
<i>Kanton BL (Gdestrassen)</i>	1'550	334	0.2	157	0.1	32	0.02	0	0.000
<i>Kanton BL gesamt</i>	2'040	1690	0.8	761	0.4	121	0.06	7	0.003

*Teilweise erreicht. Die kommunalen Strassen Binningens weisen eine tiefere Unfallrate auf als die Gesamtheit aller Strassen im Kanton BL, jedoch eine höhere als der Schnitt aller Gemeindestrassen im Kanton.*

**Ziel 2: Verfügbarkeit, Gewährleistung der Benützung (z.B. Strassenreinigung, Winterdienst)**

**Messung:** Begründete Beanstandungen von Strassenbenützern

**Indikatoren:** Anzahl Eingaben/Briefe und Medienberichte

**Standard:** Weniger als 5 begründete Beanstandungen (Ereignisse) pro Jahr

*Erreicht. Es kam zu folgenden Beanstandungen:*

*Telefonische Hinweise (z.B. Loch in der Strasse) eingegangen. Mängel wurden umgehend behoben.*

*3 bis 4 telefonische Beanstandungen, dass die Wischmaschine länger als 2 Wochen nicht mehr gefahren sei, was jedoch nicht bestätigt werden konnte.*

*Nach dem Rekordschneefall im März 2006 wurde eine Beanstandung per Mail und ein Artikel im Binninger Anzeiger („Pflug schaufelt geräumtes wieder zu“) registriert.*

*Beanstandungen gab es wegen der Pferdeäpfel im Bereich Leimgrubenweg / Tschuppbaumacker. Durch zusätzliche zweite Reinigung (Fremdfirma) und Reinigung durch Pferdestallbetreiber wurde das Problem entschärft. Weitere Massnahmen (Signalisationsänderungen) erfolgen 2007.*

#### 4.2 Geringe Störungen durch Bau- und Unterhaltsarbeiten

##### **Ziel: Angemessene und rechtzeitige Information der Betroffenen**

**Messung:** Erfüllung Informationstafeln (Baustellensignalisation) und Anwohnerinformation

**Indikator:** Erfüllung Baustellensignalisation und Anwohnerinformation bei kommunalen Baustellen (länger als 1 Woche)

**Standard:** 95% der erforderlichen temporären Signalisation und Anwohnerinformation erfüllt.

*Erreicht. Bei 5 Strassen mit Belagssanierungen wurden sämtliche Anwohner mit mindestens je zwei Flugblättern auf die Belagsarbeiten, Sperrungen etc. hingewiesen. Im Rahmen der Einrichtung von baulichen Massnahmen der Tempo 30-Zonen sind ebenfalls Flugblätter verteilt worden. Auf der Homepage und im Binninger Anzeiger wurden die Bautermine ebenfalls publiziert. Bei der Baustelle Kronenplatz/Paradiesstrasse wurde die Bevölkerung zusätzlich mittels Informationstafeln vor Ort informiert. Die Bauverzögerung durch Einsprachen gegen die Krediterteilung des Bauvorhabens Paradiesstrasse und durch lokale Erschwernisse haben jedoch vor allem in der letzten Bauphase (Paradiesstrasse) für Unmut beim umliegenden Gewerbe gesorgt. Sämtliche erforderlichen Signalisationen und Anwohnerinfo wurden erstellt, wenn auch nicht alle Anliegen von Anwohnern und Gewerbe erfüllt werden konnten.*

#### 4.3 Hohe Wirtschaftlichkeit

##### **Ziel: Werterhaltender Unterhalt mit möglichst niedriger Belastung der Laufenden und der Investitionsrechnung**

**Messung:** Kosten für Bau, Unterhalt, Reinigung und Winterdienst

**Indikator:** CHF / km Strassen- und Wegnetz.

**Standard:** 10-Jahres-Durchschnitt der Gemeindestrassen von Binningen liegt tiefer als der im betreffenden Jahr resultierende Durchschnitt der Leimentaler Gemeinden.

*Das Produkt Gemeindestrassen hat im Berichtsjahr Kosten von rund CHF 2.9 Mio. verursacht. Die Kosten für Betrieb und Unterhalt belaufen sich beim 55 km langen Strassennetz demzufolge auf CHF 53'000 je km. Vergleiche mit anderen Gemeinden sind nicht möglich, da einerseits die meisten Gemeinden keine Produktkostenrechnungen führen und andererseits sehr unterschiedliche Dienstleistungen in der Strassenrechnung enthalten sind, welche die Vergleichbarkeit verunmöglichen (Bsp. Aufwand Robidog). So konnte das vor kurzem von der regionalen Bauverwalterkonferenz initiierte Benchmarking für den Bereich Gemeindestrassen wegen genannter Schwierigkeiten nicht durchgeführt werden. Es wird vorgeschlagen, die Zielsetzung künftig aus dem Leistungsauftrag zu streichen.*

## 5. Leistungsziele

### 5.1 Führung einer Unterhaltsplanung für Ersatzinvestitionen

**Ziel : Erstellung und Nachführung eines Strassenzustandskatasters und eines 5-Jahres-Ausführungsprogrammes**

**Messung:** Nachführung Strassenzustandskataster und 5-Jahres-Ausführungsprogramm

**Indikatoren:** Jährliche Nachführungsversion

**Standard:** Erfüllt.

*Über das ganze Strassennetz der Gemeinde Binningen wurde der Strassenzustand erfasst. Die Zustandserfassung ist auf Formularen nach Strassenabschnitten festgehalten. Der Oberflächenzustand sowie die Belagsart sind auch visuell in einem Übersichtsplan einsehbar. Die Daten dienen dem Erhaltungsmanagement und erleichtern eine abgestützte Budgetierung. Der Strassenkataster sowie das 5-Jahres-Ausführungsprogramm können 2007 nach Auswertung der genannten, in den Jahren 2005 und 2006 durchgeführten Aufnahmen angepasst werden.*

### 5.2 Effiziente Ausführungskoordination

**Ziel: Rasche Realisation von Strassenprojekten**

**Messung:** Vergleich Kosten zu Bauzeit

**Indikatoren:** Zeit und finanzieller Aufwand

**Standard:** Vergleiche mit ähnlichen Projekten, keine wesentliche Differenz

*Erreicht. Im Jahr 2006 wurden keine neuen Strassenprojekte realisiert. Die Strassenbauarbeiten beinhalteten nur Belagsersatz (Deckbelag). Der Bauablauf dieser 5 Strassenteilstücke ist reibungslos abgelaufen.*

### 5.3 Vorbereiten, Erteilen und Überwachen von Aufgrabungsgesuchen

**Ziel: Bedarfsdeckung**

**Messung:** Erteilte Aufgrabungsgesuche

**Indikatoren:** Anzahl bearbeiteter Gesuche zu Anzahl gestellter Gesuche

**Standard:** 100%

*Erreicht. Es wurden 132 Aufgrabungsgesuche gestellt und bearbeitet. Alle Gesuche konnten bewilligt werden.*

## 6. Produktrechnung

in CHF	VA 2006	RG 2006	VA 2007	Finanzplan			
				2008	2009	2010	2011
Personalaufwand	422 500	296 208	70 151	72 604	75 143	77 769	80 494
Sachaufwand	821 500	817 150	885 400	889 654	893 908	898 162	902 416
Entschädigungen an Gemeinwesen	129 000	177 000	136 500	136 500	136 500	136 500	136 500
<b>Total Aufwand</b>	<b>1 373 000</b>	<b>1 290 358</b>	<b>1 092 051</b>	<b>1 098 758</b>	<b>1 105 551</b>	<b>1 112 431</b>	<b>1 119 410</b>
Vermögenserträge	6 700	-	-	-	-	-	-
Entgelte	55 000	24 988	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000
Beiträge für eigene Rechnung	500	299	500	500	500	500	500
<b>Total Ertrag</b>	<b>62 200</b>	<b>25 287</b>	<b>5 500</b>	<b>5 500</b>	<b>5 500</b>	<b>5 500</b>	<b>5 500</b>
<b>Ergebnis vor Umlagen</b>	<b>-1 310 800</b>	<b>-1 265 071</b>	<b>-1 086 551</b>	<b>-1 093 258</b>	<b>-1 100 051</b>	<b>-1 106 931</b>	<b>-1 113 910</b>
Umlagen / Indirekte Kosten	-1 533 093	-1 629 041	- 910 931	- 936 363	- 962 688	- 989 852	-1 017 934
<b>Produktbudget netto (- = Aufwandüberschuss)</b>	<b>-2 843 893</b>	<b>-2 894 112</b>	<b>-1 997 482</b>	<b>-2 029 622</b>	<b>-2 062 739</b>	<b>-2 096 782</b>	<b>-2 131 844</b>

Der Rückgang beim **Personalaufwand** liegt daran, dass die Einsätze für temporäre Arbeitskräfte (Budget CHF 130'000) nicht direkt dem Produkt Gemeindestrassen zugeordnet, sondern über das Leistungszentrum LZ 4 verteilt worden sind. Entsprechend höher sind die **indirekten Kosten** ausgefallen (+ CHF 96'000). Ab 2007 werden diese Aufwändungen in Budget und Verrechnung über das LZ 4 geführt, sodass keine Verschiebungen mehr auftreten sollten.

Der Kanalisations-Unterhaltsbeitrag ist eine fixe und reglementarisch festgelegte interne Verrechnung (**Entschädigung an Gemeinwesen**), welcher den Aufwand der Strassen zu Lasten der Abwasserkasse (Strassenentwässerung) abdeckt und abhängig ist vom Kanalisationsunterhalt. Dieser Beitrag ist infolge der ausgeführten GEP-Massnahmen angestiegen (+ CHF 48'000) und hat beim Produkt Abwasserbeseitigung eine entsprechende Entlastung gebracht.

Bei den **Entgelten** handelt es sich um Einnahmen aus Schadenbehebungen, Wespenbekämpfung und Materialverkäufen, welche im Berichtsjahr nicht die erfahrungsgemässen Einnahmen generiert haben.

# **Produkt**

## **Gemeindeverkehr**

### **1. Produktbeschreibung**

Verkehrsplanung unter Berücksichtigung regionaler und kantonaler Aspekte und Entwicklung und Abstimmung auf das Angebot des öffentlichen Verkehrs. Sicherstellung der Leistungsfähigkeit und Sicherheit des Binninger Verkehrsnetzes. Erstellen der dazu notwendigen baulichen Massnahmen, der Signalisation und Markierung. Realisierung von verkehrsberuhigenden Massnahmen gemäss Leitbild Verkehrsberuhigung. Durchführung von Verkehrszählungen. Koordinieren der Verkehrsplanung mit dem Lärmschutz. Wahrung der Interessen der Gemeinde durch Zusammenarbeit mit den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt und den umliegenden Gemeinden. Mitwirkung an der Realisierung von regionalen Rad-, Wander- und Reitwegen.

### **2. Rechtliche Grundlagen (Auswahl)**

#### **2.1 Bund**

- Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG)
- Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV)
- Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28. September 2001
- Sachplan Strasse 2002

#### **2.2 Kanton**

- Kantonales Strassengesetz vom 24. März 1986 (SGS 430)
- Verordnung zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr vom 4. April 1968 (SGS 481.1)
- Raumplanungs- und Baugesetz vom 8. Januar 1998 (SGS 400)
- Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz vom 27. Oktober 1998 (SGS 400.11)
- Dekret über den Regionalplan Fuss- und Wanderwege vom 6. Dezember 1993 (SGS 406.1)
- Konzept Räumliche Entwicklung (KORE), September 2003

#### **2.3 Gemeinde**

- Strassenreglement vom 14. Oktober 1974
- Allmendreglement vom 20. September 2004
- Kommunaler Strassennetzplan 1974
- Kommunale Bau- und Strassenlinienpläne
- Leitbild Verkehrsberuhigung vom 18. Dezember 1991
- Standortbericht und Verkehrskonzept betreffend den Individualverkehr in Binningen vom 13. August 2002 (ER-Vorlage 106)



<b>3. Prozesse</b>		
<b>Nr.</b>	<b>Prozessbezeichnung</b>	<b>Leistungserbringende Stelle</b>
1.	Produkt-Management (inkl. Budgetierung, Jahresbericht etc.)	Verkehr und Strassen
2.	Umsetzung Verkehrsleitbild Binningen	“ “
3.	Verkehrskonzept / Lärmschutz	“ “
4.	Vernehmlassung zu kantonalen und eidgenössischen Projekten	“ “
5.	Verkehrszählung (Organisation/Durchführung)	“ “
6.	Signalisation und Markierung	“ “
7.	Regionale Entwicklung Wander-, Velo-, Reitwege	“ “
8.	Zusammenarbeit / Koordination unter den Gemeinden und mit Kt BL/BS	“ “
9.	Zusammenarbeit Polizei	“ “
10.	Verkehrszählung (Mithilfe bei der Durchführung)	Werkhof
11.	Verkehrsdienste	GemPolizei

## 4. Wirkungsziele

### 4.1 Verkehrssicherheitsmassnahmen sorgen für den notwendigen Schutz aller Verkehrsteilnehmer

#### **Ziel 1: Hohe Sicherheit des kommunalen Strassen- und Wegnetzes mit besonderer Berücksichtigung der schwächeren Benutzer/innen**

**Messung:** Verkehrsunfälle gemäss kantonaler Statistik (vgl. auch Produkt „Gemeindestrassen“)

**Indikatoren:** Anzahl

**Standard:** Besser als kantonaler Durchschnitt, keine Verschlechterung des Ist-Zustandes

*Siehe Produkt Gemeindestrassen Wirkungsziel 4.1.*

#### **Ziel 2: Minimierung von Verkehrsübertretungen**

**Messung:** Verkehrsübertretungen

**Indikator:** Geschwindigkeitsübertretungen (%)

**Standard:** Durchschnitt pro Jahr kleiner 5%

*Nicht erreicht. In 64 Kontrollen und einer Messzeit von 210 Stunden wurden 49'052 Fahrzeuge gemessen. Es sind 4'972 Verkehrsübertretungen zu verzeichnen, was einer Übertretungsrate von 10% entspricht. Die Vorgabe konnte nicht erreicht werden. Der Kanton verlangt eine maximale Übertretungsrate von 15%, ohne dass (weitergehende) verkehrsberuhigende Massnahmen ergriffen werden müssen.*

### 4.2 Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität durch die Realisierung von verkehrsberuhigenden Massnahmen

#### **Ziel: Der Verkehr ist wirksam beruhigt**

**Messung:** Geschwindigkeit an verschiedenen ausgewählten Orten je Zone

**Indikator:** Geschwindigkeitsvorgabe für Tempo 30-Zonen der bewilligenden kantonalen Behörde<sup>2</sup>

**Standard:** Vorgaben Kanton BL bei 2. Nachkontrolle zu 100% erreicht

*Die Nachkontrolle der Mitte Jahr eingerichteten neuen Tempo 30-Zonen „Mitte“ und „Spiegelfeld“ erfolgen ca. nach 1 Jahr.*

### 4.3 Realisierung der erforderlichen verkehrstechnischen Massnahmen zur Einhaltung des Lärmschutzes

#### **Ziel: Einhaltung der kantonalen und eidgenössischen Fristen zur Lärmsanierung**

**Messung:** Zeitpunkt der Fertigstellung von erforderlichen Massnahmen

**Indikator:** zeitliche Abweichung zu kantonalen und eidgenössischen Vorgaben

**Standard:** Fristgerechte Fertigstellung der verkehrstechnischen Massnahmen (100%)

<sup>2</sup> Massgebend für die Beurteilung ist die Kenngrösse v85, d.h. 85% aller Fahrzeuge dürfen eine von der kantonalen Behörde festgelegte obere Geschwindigkeit nicht überschreiten.

Die Frist für die erforderlichen Lärmsanierungsmassnahmen läuft gemäss Lärm-schutzverordnung im Jahre 2018 ab. Die Zielerreichung kann deshalb noch nicht abschliessend beurteilt werden. Die Planung sieht folgendermassen aus:

Ausführung	Bezeichnung der geplanten Massnahmen	Bemerkungen
2004 bis 2006	Tempo 40, Planung, Signalisation	
2006 /2007	Verkehrsberuhigung Untere Paradiesstrasse (Kronenplatz- Einmündung Hohlegasse)	
2007	Markierungen Kreuzungen (Vortritt)	
2009 /2010	Verkehrsberuhigung Paradiesstrasse (Rabatten)	
2009/2010	Minikreisel Paradiesstrasse	
Offen	Fahrbahnverengung Einmündung Dorenbachstrasse	In Kombination mit Strassensanierungsarbeiten Neubadstrasse (BS)
Offen	Minikreisel Allschwilerweg	In Kombination mit Werkleutungsarbeiten
Offen	Trottoirverbreiterung für Velo/Fussgänger ab Allschwilerweg bis Minikreisel Paradiesstrasse	In Kombination mit Netzausbau EBM

Im Jahre 2006 wurde im Rahmen von Unterhaltsarbeiten der Einsatz eines neuen „Flüsterbelags“ getestet. Die positiven Erfahrungen (Lärmreduktion zwischen 0.6 und 2.2. dBA) sollen auch künftig bei Belagsersatzarbeiten genutzt werden.

#### 4.4 Einhaltung der Luftreinhalteverordnung

##### Ziel: Keine Überschreitungen

**Messung:** Schadstoffe gemäss Jahresbericht des Lufthygieneamtes bei der Basel

**Indikator:** Schadstoffkonzentration

**Standard:** Innerhalb der gesetzlich vorgegebenen Werte

Nicht erreicht. Der Jahresbericht der Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Solothurn betrifft das Jahr 2005, da die Ergebnisse aus dem Jahre 2006 noch nicht vorliegen.

Die Luftbelastung entlang viel befahrener Hauptverkehrsachsen war im Jahre 2005 hoch. In Stadtquartieren mit weniger Verkehr sowie in der Agglomeration war die Belastung erheblich. Lediglich auf den Jurahöhen kann sie als gering bezeichnet werden. Die Grenzwerte der wichtigsten Luftbelastungsparameter konnten nur zu einem geringen Teil eingehalten werden, wie nachfolgende Zahlen bestätigen:

Parameter	Grenzwert	Ort	2004	2005
Stickstoffdioxid	30 µg/m <sup>3</sup> (Jahresmittel)	Strassennah	56	59
		Stadt	35	30
		Agglomeration	21	21
Feinstaub	20 µg/m <sup>3</sup> (Jahresmittel)	Strassennah	27	28
		Stadt	22	23
		Agglomeration	23	24
Ozon	1 h > 120 µg/m <sup>3</sup> (Stunden)	Stadt	140	130
		Agglomeration	270	260

Wirksame Massnahmen zur Verringerung der Luftverschmutzung sind u.a.:

- Zu Fuss gehen, mit dem Velo fahren oder den ÖV benutzen
- Partikelfilter für Dieselfahrzeuge
- Mit 4-Takter-Roller fahren anstatt mit 2-Takter
- Sanieren alter Holzheizungen

## 4.5 Entlastung der stark belasteten Gemeindestrassen vom Durchgangsverkehr

**Ziel: Plafonierung des durchschnittlichen Werktagsverkehrs (DWV) auf dem Strassenzug Neubadrain / Paradiesstrasse**

**Messung:** Querschnittszählung (DWV)

**Indikator:** MfZ / Tag

**Standard:** DWV kleiner als 8'600 MfZ / Tag (entspricht Zustand 1981)

*Erreicht. Im 2006 konnten wegen der Baustelle am Kronenplatz / Untere Paradiesstrasse keine Verkehrszählungen durchgeführt werden (fehlende Aussagekraft): Der Zielwert wird seit der Einrichtung von Tempo 40 nicht mehr überschritten. Wegen der seit Anfang 2006 aufgenommenen weiterführenden, flankierenden Massnahmen zu Tempo 40 wurde der Zielwert der Plafonierung für den Leistungsauftrag 2007 auf 8'000 MfZ/Tag herabgesetzt.*

	1981	1991	2001	2002	2004	2005
DWV (MfZ/Tag)	8'600	10'500	9'800	9'800	8'500	8'500

## 5. Leistungsziele

## 5.1 Messung des Verkehrsaufkommens

**Ziel: Dokumentation des Verkehrsaufkommens zur Früherkennung von Tendenzen und zur Feststellung der Zielerreichung**

**Messung:** Fahrzeuge nach Kategorien, stunden- oder tageweise

**Indikatoren:** Durchführung der Messung mit Dokumentation

**Standard:** Mindestens eine Messung je Jahr für verkehrsorientierte Gemeindestrassen

*Erreicht. Neben dem Strassenzug Paradiesstrasse / Neubadrain ist die Benkenstrasse die einzige verkehrsorientierte kommunale Sammelstrasse. Gemessen wurde im Berichtsjahr im Bereich Schwimmbad.*

Velos/Motorräder	PW/Lieferwagen	Lastwagen inkl Bus 61 (37)
771	2302	88

*Exakte Vergleichszahlen fehlen noch.*

*Im Bereich Sportplatz gibt es hochgerechnete Vergleichszahlen aus den Jahren 1999 bis 2001, die eine Zunahme von ca.40% ergeben.*

## 5.2 Realisierung von verkehrsberuhigenden Massnahmen

### Ziel: Rasche Realisierung der verbleibenden Tempo 30-Zonen

**Messung:** Zeitbedarf für Realisation

**Indikator:** Fertigstellung

**Standard:** Bis Ende 2006

*Nicht erreicht. Im Jahr 2006 konnten nach Rückzug der Einsprachen die Tempo 30-Zonen „Mitte“ und „Spiegelfeld“ realisiert werden.*

*Für die Zonen „Ost“ und „West“ sind die Vorprüfungen beim Kanton ebenfalls erfolgt, wegen der Einsprachen gegen die Zonen „Mitte“ und „Spiegelfeld“ jedoch verzögert. Bei der Zone „Ost“ ist das Projekt nach Durchführung der öffentlichen Mitwirkung bereinigt und die Eingabe erfolgt im Januar 2007. Die Bewilligung ist auf März 07 zu erwarten; Die Realisierung kann, sofern keine Einsprachen erfolgen, im Verlaufe des Jahres 2007 erfolgen.*

*Bei der Zone „West“, die als letzte Zone realisiert wird, gibt es (je nach Interessengruppe) verschiedene Anliegen bezüglich der Strecke, auf welche die Buslinie 61 verkehrt. Bis Ende des Jahres 2006 konnte in der Diskussion mit den verschiedenen involvierten Stellen keine einvernehmliche Lösung gefunden werden. Die Planung wird deshalb voraussichtlich erst im Jahre 2007 abgeschlossen.*

## 5.3 Mitarbeit in Fachkommissionen

### Ziel 1: Behandlung von aktuellen und pendenten Geschäften der Behörden (z.B. Einwohnerrat und Gemeinderat) und von Privaten

**Messung:** Geschäfte (Traktanden)

**Indikatoren:** Verhältnis Anzahl behandelter zu gestellter Begehren

**Standard:** 100% der gestellten Begehren behandelt und beantwortet.

### Ziel 2: Dokumentation der behandelten Geschäfte (Protokoll Fachgruppe Verkehr, Antwortschreiben)

**Messung:** Vollständigkeit

**Indikatoren:** Anzahl (%)

**Standard:** 100% dokumentiert.

*Erreicht. In 6 Sitzungen wurden 31 Traktanden durch die Fachgruppe Verkehr beraten. Sämtliche Anträge wurden behandelt und beantwortet.*

*Bei folgenden Geschäften ist die Umsetzung der Massnahmen noch offen:*

- Tempo 30-Zone „Ost“ und „West“.*
- Neuregelung gemeinschaftliche Bewirtschaftung Einstellhalle Kronenmatt/AHV.*
- Signalisation ausserhalb Baugebiet(Reitwege).*
- Umsetzung Parkplatzbewirtschaftung (Anwohnerparkkarte).*
- Diverse Verkehrspolizeiliche Anordnungen (Tempo 30-Zonen).*

## 5.4 Erlangung von Subventionen bei Bund und Kanton

**Ziel: Unterstützung von verkehrsberuhigenden Massnahmen durch den Bund, Entlastung der Gemeinderechnung**

**Messung:** Erforderliche und gestellte Subventionsgesuche

**Indikatoren:** Anzahl

**Standard:** 100%

*Erreicht. Momentan werden für Strassenverkehrsbedingte Massnahmen gemäss Luftreinhalteverordnung keine Subventionen mehr ausbezahlt  
Das letzte Gesuch für die vier Tempo 30-Zonen wurde im Jahr 2004 abgelehnt.  
Für die Lärmsanierungsmassnahmen am Neubadrain und an der Paradiesstrasse (vgl. Wirkungsziel 4.3) ist ein Beitragsgesuch für die Realisierung der verkehrsberuhigenden Massnahmen eingereicht worden. Die Prüfung des Gesuchs seitens des Bundes ist noch offen.*

## 6. Produktrechnung

	in CHF	VA	RG	VA	Finanzplan			
		2006	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Personalaufwand	-	-	47 937	49 613	51 348	53 142	55 004	
Sachaufwand	109 500	42 172	88 400	88 796	89 191	89 587	89 983	
<b>Total Aufwand</b>	<b>109 500</b>	<b>42 172</b>	<b>136 337</b>	<b>138 409</b>	<b>140 539</b>	<b>142 729</b>	<b>144 987</b>	
<b>Total Ertrag</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	
<b>Ergebnis vor Umlagen</b>	<b>- 109 500</b>	<b>- 42 172</b>	<b>- 136 337</b>	<b>- 138 409</b>	<b>- 140 539</b>	<b>- 142 729</b>	<b>- 144 987</b>	
Umlagen / Indirekte Kosten	- 88 094	- 90 236	- 44 078	- 45 308	- 46 582	- 47 897	- 49 255	
<b>Produktbudget netto (- = Aufwandüberschuss)</b>	<b>- 197 594</b>	<b>- 132 408</b>	<b>- 180 414</b>	<b>- 183 717</b>	<b>- 187 121</b>	<b>- 190 626</b>	<b>- 194 242</b>	

Der **Sachaufwand** wurde insbesondere infolge Minderaufwänden bei den Strassensignalisationen und Bodenmarkierungen (infolge Verschiebung der Umsetzung der Blauen Zone mit Anwohnerparkkarte) und bei Projektierungsarbeiten für die Verkehrssicherheit nicht ausgeschöpft.

# **Produkt**

## **Öffentlicher Verkehr**

### **1. Produktbeschreibung**

Vertretung der Interessen bei den Betreibern der öffentlichen Verkehrsbetriebe und Zusammenarbeit. Überwachung der Beiträge an den öffentlichen Verkehr. Erstellen von Konzeptarbeiten und Bedürfnisanalysen. Mitwirkung bei Vernehmlassungen zu kantonalen und eidgenössischen Projekten. Betrieb des Ruf-Taxi.

### **2. Rechtliche Grundlagen (Auswahl)**

#### **2.1 Bund**

- Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG)
- Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG)
- Sachplan Schiene / öV 2002

#### **2.2 Kanton**

- Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 18. April 1985 (SGS 480)
- Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG vom 26. Januar 1982 (SGS 480.1)
- Kantonales Strassengesetz vom 24. März 1986 (SGS 430)
- Verordnung zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr vom 4. April 1968 (SGS 481.1)
- Raumplanungs- und Baugesetz vom 8. Januar 1998 (SGS 400)
- Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz vom 27. Oktober 1998 (SGS 400.11)
- Konzept Räumliche Entwicklung (KORE), September 2003

#### **2.3 Gemeinde**

- Strassenreglement vom 14. Oktober 1974
- Kommunalen Strassennetzplan 1974
- Verkehrsentlastung im Leimental, Verkehrskommission Leimental, Schlussbericht vom 27. April 2000

### 3. Prozesse

Nr.	Prozessbezeichnung	Leistungserbringende Stelle
1.	Produkt-Management (inkl. Budgetierung, Jahresbericht etc.)	Verkehr und Strassen
2.	Konzeptarbeiten	“ “
3.	Bedürfnisanalyse	“ “
4.	Interessevertretung/Verhandlungen	“ “
5.	Vernehmlassung zu kantonalen und eidgenössischen Projekten	“ “
6.	Ruf-Taxi (Leitung/Administration)	“ “
7.	Zusammenarbeit öV	“ “
8.	Beiträge an öV	Buchhaltung / Kasse
9.	Beiträge Ruf-Taxi	“ “
10.	Kasse Ruf-Taxi	“ “



#### 4. Wirkungsziele

4.1 *Attraktives öV-Angebot in Bezug auf Sicherheit, Verlässlichkeit und Verfügbarkeit, Wirtschaftlichkeit, Modularität (gemischte Nutzung Privat-/öffentlicher Verkehr)*

**Ziel 1: Aufrechterhaltung und punktuelle Verbesserung des öV-Angebotes gemäss kantonomer Statistik und Kostenverteiler**

**Messung:** Haltestellenabfahrten in Binningen

**Indikator:** Anzahl

**Standard:** Keine Rückläufigkeit des Angebotes

*Nicht erreicht. Das Angebot ist insgesamt stabil. 2006 wurde der leichte Aufwärtstrend gestoppt. Verantwortlich dafür ist die vom Landrat mit dem Leistungsauftrag 2006 – 2009 beschlossene Taktausdünnung auf der Linie 37 (Bottmingen-Bruderholzspital-Jakobsberg) vom 7.5-Minuten-Takt auf 1/4-Stunden-Takt. Die Gemeinde Binningen ist mit der Haltestelle Bruderholzspital davon betroffen. Der Gemeinderat hat sich bei der Vernehmlassung zum Leistungsauftrag gegen diese Massnahme ausgesprochen. Derzeit sind Gespräche im Gange, diese Taktausdünnung wieder rückgängig zu machen.*

<u>Anzahl Haltestellenabfahrten (gewichtet)</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>
Binningen	3'551.75 (6.4%)	3'554.75 (6.1%)	3'467.75 (5.9%)
Ganzer Kanton BL	55'833.25 (100%)	58'333.75 (100%)	59'062.25 (100%)

**Ziel 2: Aufrechterhaltung / Steigerung des Abo-Verkaufs in Binningen**

**Messung:** U-Abo-Beiträge Binningen je Jahr

**Indikator:** Anzahl

**Standard:** Keine Rückläufigkeit des Abo-Verkaufs

*Bis 2005 erreicht; die Zahlen von 2006 liegen noch nicht vor. Der Abo-Verkauf ist relativ stabil. Nach einem Rückgang im 2004 konnte der Verkauf im 2005 gegenüber 2003 um 0.3% zulegen.*

	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>
Anzahl verkaufte (Monats-)	53'007	52'724	53'184	
U-Abos in Binningen	(100%)	(-0.5%)	(+0.3%)	

## 4.2 Nachfrageorientierter Betrieb des Ruftaxis Binningen

**Ziel: Optimierte und wirtschaftliche Ergänzung des öV-Angebotes mit dem Betrieb des Ruftaxis**

**Messung:** Kosten zu Benutzer

**Indikator:** CHF / Anzahl Personen

**Standard:** Mindestens im Durchschnitt der letzten 5 Jahre

	2002	2003	2004	2005	2006	Durchschnitt
Nettokosten (CHF)	108'319.35	111'225.20	41'358.10	39'797.50	44'805.15	69'101.06
Benutzer	6'678	6'417	5'339	5181	4'023	5'528
Spez. Kosten (CHF)	16.22	17.33	7.75	7.68	11.14	12.50

*Erreicht. Bis 2003 war noch das alte Betriebskonzept in Kraft. Die Benutzerzahlen sind rückläufig. Im Jahre 2006 hatte die Baustelle am Kronenplatz mit temporärer Verschiebung des Standplatzes an die Hauptstrasse einen Einfluss auf die Benutzerzahlen.*

## 5. Leistungsziele

### 5.1 Teilnahme an kantonalen und eidgenössischen Vernehmlassungen

**Ziel: Mitwirkung an Vernehmlassungen zum öV und Vertretung der Binninger Interessen**

**Messung:** Prozentsatz Mitwirkung an Vernehmlassungen

**Indikator:** Anzahl Mitwirkungen zu Anzahl Einladungen

**Standard:** 100%.

*Erreicht. Im Jahre 2006 wurde die zweite Vernehmlassung zum kantonalen Richtplan als einzige Vernehmlassung durchgeführt. Die Gemeinde Binningen hat einerseits eine eigene Stellungnahme dazu eingereicht als auch gemeinsam mit einigen grösseren Agglomerationsgemeinden.*

### 5.2 Vertretung der Binninger Interessen im Rahmen der Verkehrskommission Leimental

**Ziel: Mitwirkung an den Sitzungen und Einflussnahme auf die Entscheidungen der Verkehrskommission Leimental**

**Messung:** Sitzungsteilnahme

**Indikator:** Anzahl Sitzungen mit Teilnahme mindestens eines Vertreters zu Anzahl Sitzungen

**Standard:** 100%.

*Erreicht. Im Berichtsjahr haben 2 Sitzungen stattgefunden, wobei die Binninger Interessen jeweils durch ein Gemeinderatsmitglied vertreten wurden.*

### 5.3 Vertretung der Binninger Interessen im BLT-Beirat

**Ziel: Mitwirkung an den Sitzungen und Einflussnahme auf die Entscheidungen des BLT-Beirates**

**Messung:** Sitzungsteilnahme

**Indikator:** Anzahl Sitzungen mit Teilnahme mindestens eines Vertreters zu Anzahl Sitzungen

**Standard:** 100%.

*Erreicht. Die Gemeinde Binningen war anlässlich der ordentlichen GV der BLT vom 29.5.2006 und an der Beirats-Sitzung vom 8.11.2006 vertreten.*

### 5.4 Öffentlichkeitsarbeit, Orientierung über spezielle Einsatzzeiten

**Ziel: Rechtzeitige Information an die Bevölkerung bei speziellen Einsatzzeiten (abweichend vom Fahrplan) des öV und Ruftaxi.**

**Messung:** Eingabe Meldungen BVB/BLT

**Indikator:** Umsetzung der Informationen mittels der Medien

**Standard:** 100%.

*Erreicht. Spezielle Einsatzzeiten hat es im Jahre 2006 während der Basler Fasnacht und an Sylvester gegeben. Über beide Änderungen wurde im Binninger Anzeiger informiert.*

## 6. Produktrechnung

in CHF	VA 2006	RG 2006	VA 2007	Finanzplan			
				2008	2009	2010	2011
Personalaufwand		-	10 523	10 891	11 271	11 665	12 074
Sachaufwand	62 400	57 445	65 400	65 700	66 000	66 300	66 600
Eigene Beiträge							
- an Kantone	1 519 700	1 487 301	1 482 000	1 482 000	1 482 000	1 482 000	1 482 000
<b>Total Aufwand</b>	<b>1 582 100</b>	<b>1 544 746</b>	<b>1 557 923</b>	<b>1 558 591</b>	<b>1 559 271</b>	<b>1 559 965</b>	<b>1 560 674</b>
Entgelte	18 000	12 240	15 000	15 000	15 000	15 000	15 000
<b>Total Ertrag</b>	<b>18 000</b>	<b>12 240</b>	<b>15 000</b>	<b>15 000</b>	<b>15 000</b>	<b>15 000</b>	<b>15 000</b>
<b>Ergebnis vor Umlagen</b>	<b>-1 564 100</b>	<b>-1 532 506</b>	<b>-1 542 923</b>	<b>-1 543 591</b>	<b>-1 544 271</b>	<b>-1 544 965</b>	<b>-1 545 674</b>
Umlagen / Indirekte Kosten	- 14 765	- 14 928	-	-	-	-	-
<b>Produktbudget netto (- = Aufwandüberschuss)</b>	<b>-1 578 865</b>	<b>-1 547 434</b>	<b>-1 542 923</b>	<b>-1 543 591</b>	<b>-1 544 271</b>	<b>-1 544 965</b>	<b>-1 545 674</b>

Der **Sachaufwand** beinhaltet hauptsächlich die Aufwändungen für den Betrieb des Ruftaxi Binningen.

Die **Beiträge** der Gemeinde Binningen an den Kanton für den öffentlichen Regionalverkehr lagen aufgrund der etwas tieferen Gesamtkosten unter dem budgetierten Betrag.

Der **Ertrag** aus den Ruftaxigebühren weist rückläufige Tendenz auf.