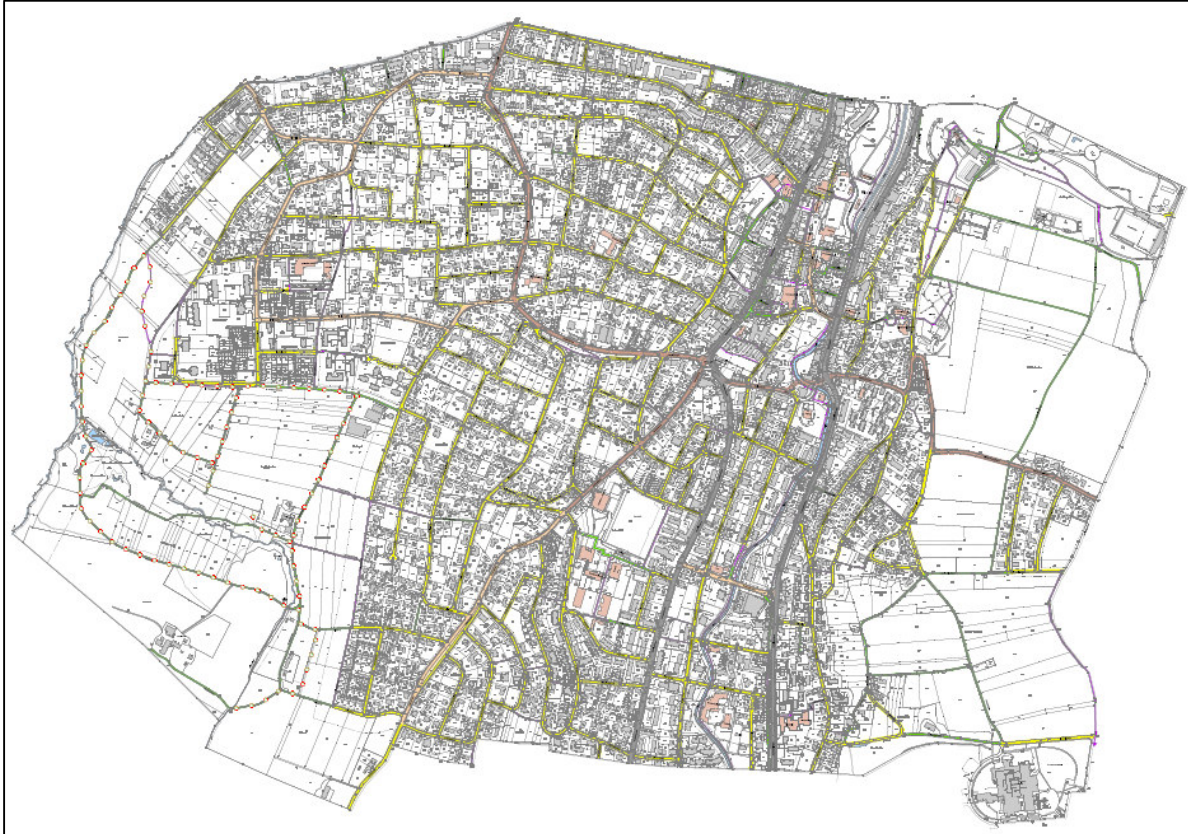


Gemeinde Binningen

Strassennetzplan Binningen



Planungsbericht

30. Mai 2008, revidiert am 18. Juni 2008

Bearbeitung: Gemeinde Binningen
Arbeitsgruppe Ortsplanrevision
Fachgruppe Verkehr
Glaser Saxer Keller AG, Ingenieure und Architekten, 4103 Bottmingen

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	2
1.1 Ausgangslage.....	2
1.2 Auftrag.....	2
2. Grundlagen	3
3. Allgemeines zum Strassennetzplan.....	4
3.1 Warum ein Strassennetzplan?	4
3.2 Was ist ein Strassennetzplan?.....	5
3.3 Was ist der Strassennetzplan nicht?.....	6
3.4 Vorgeschriebene Darstellung.....	6
3.5 Vorgeschriebener Inhalt.....	7
3.5.1 Verbindlicher Inhalt	7
3.5.2 Orientierender Inhalt	7
3.5.3 Strassenreglement.....	7
4. Die Erarbeitung des Strassennetzplanes	8
4.1 Organisation	8
4.2 Arbeitsablauf.....	9
4.2.1 Prozess.....	9
4.2.2 Konkreter Ablauf	11
5. Planungsphilosophie und Ziele.....	12
6. Erwägungen und Erläuterungen zum Strassennetzplan.....	13
6.1 Motorisierter Verkehr	13
6.2 Verkehrsberuhigungszonen	17
6.3 Parkierung	17
6.4 Langsamverkehr.....	18
6.5 Öffentlicher Verkehr.....	18
7. Mitwirkungsverfahren	19
8. Vorprüfungsverfahren.....	19
9. Bereinigungsphase	19
10. Weiteres Vorgehen	19

Anhänge

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Im Rahmen der Revision der Ortsplanung wurde ein Strategiepapier [8] erarbeitet. Dieses beinhaltet eine raumplanerische Gesamtschau der Gemeinde Binningen. Sie setzt für die Siedlung, den Verkehr, die Landschaft inkl. Umwelt Ziele. Sie stellt im Sinne von § 14 RBG *) die behördenverbindliche Grundlage für die Nutzungs- und die Erschliessungsplanung dar.

Der kommunale Strassennetzplan (SNP) ist Bestandteil der Erschliessungsplanung. Folglich ist der Inhalt des Strategiepapiers Randbedingung für den SNP *), sofern sich nicht eine Modifikation aufgrund neuerer Entwicklungen aufdrängt.

Es ist offensichtlich, dass das Erschliessungsnetz in Binningen praktisch vorhanden ist, und es beim Strassennetzplan um die Erfüllung einer gesetzlichen Pflicht mit geringem Spielraum und Ergänzungsmöglichkeiten geht. Dennoch kommt dem SNP eine grosse politische Bedeutung zu: Er definiert die Hierarchie der Strassen und erlaubt damit eine "Bewirtschaftung" des Verkehrsaufkommens von Binningen selbst und des Durchgangsverkehrs. Mit den bereits umgesetzten Tempo 30- und Begegnungszonen kann wesentlich zur Steigerung der Wohnqualität und Verkehrssicherheit beigetragen werden.

Der heute noch rechtsgültige SNP stammt aus dem Jahr 1972 und ist nicht mehr praxistauglich. Folglich besteht diesbezüglich ein Planungsdefizit.

1.2 Auftrag

Bereits 2003 wurde unser Büro mit der Bearbeitung des Strassennetzplanes beauftragt. Durch politische Umstände, die wir nicht beeinflussen konnten, wurde die Bearbeitung 2004 unterbrochen und erst 2006 mit neuen Ortsplanern fortgesetzt. Die Nutzungsplanung wurde 2006 dem Büro Planteam S übertragen.

Parallel zur Planbearbeitung muss nach Art. 47, RPV *), ein Planungsbericht obligatorisch erstellt werden. Inhalt und Form dieses Berichtes sind in einer Wegleitung des ARP *) [6] vorgegeben. Die nachfolgende Berichterstattung bezieht sich nur auf die Arbeiten am SNP. Die Ortsplaner haben einen eigenen Planungsbericht verfasst [9].

Im April 2008 wurde unser Büro mit Erarbeitung eines Entwurfes zum Strassenreglement beauftragt.

Dieses braucht gemäss kantonaler Praxis nicht zwingend mit dem SNP abgegeben zu werden.

*) Sämtliche im Bericht verwendeten Abkürzungen sind am Schluss (grüne Seite) erklärt.

2. Grundlagen

- Kantonal**
- [1] RBG und RBV vom 1.1.99
 - [2] Kantonsstrassennetz
 - [3] Regionalplan Fuss- und Wanderwege, LRB vom 6.12.93
 - [4] Regionalplan Radrouten, LRB Nr.1647 vom 29.10.1998
 - [5] Verordnung über die Offenhaltung der Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte vom 19.12.1972
 - [6] Wegleitung für die Erarbeitung des Berichtes zu Nutzungsplänen, ARP Juni 1996
 - [7] Wegleitung Muster-Strassennetzplan, ARP Dez. 1994
- Kommunal**
- [8] Strategie der räumlichen Entwicklung, Planteam S AG, 2006
 - [9] Ortsplanrevision, Planungsbericht, Planteam S AG, Stand 31.10.2007,

3. Allgemeines zum Strassennetzplan

3.1 Warum ein Strassennetzplan?

Planungspflicht	Der SNP *) ist Bestandteil der Raumplanung. Die Gemeinden sind gesetzlich zur Erstellung eines SNP verpflichtet (§ 5, RBG).
Grundgedanke	<p>Die bauliche Erscheinung der Gemeinde Binningen wird wesentlich geprägt:</p> <ul style="list-style-type: none">• durch Volumen und Stellung der privaten und öffentlichen Gebäude• durch die Strassen, Plätze und Wege, die als öffentlicher Raum die einzelnen Gebäude erschliessen und den Zugang gegenüber dem Privateigentum überhaupt erst ermöglichen <p>Die Gemeinde hat den rechtlichen Auftrag und die politische Verantwortung, einerseits günstige Rahmenbedingungen für die private Bautätigkeit zu schaffen und andererseits diese mit Strassen und Wegen zu erschliessen. "Erschliessen" umfasst hier nicht nur die Zufahrt und den Zugang, sondern auch die technischen Anlagen und Einrichtungen wie Wasser, Abwasser und Gas.</p> <p>Somit gehören beide Elemente, die privaten und die öffentlichen Gebäude, aber auch der öffentliche Raum, die Strassen, die Wege und die Plätze, unabdingbar zusammen. Demzufolge müssen sie alle untereinander auch abgestimmt und koordiniert sein, was mit dem Zonenplan und dem Strassennetzplan einer Gemeinde erfolgt.</p> <p>Der Zonenplan enthält die Vorgaben für die privaten Bauten; der Strassennetzplan enthält diejenigen für den öffentlichen Raum.</p>
Zonenplan	Der Zonenplan hält fest, wo und wie auf der eigenen Parzelle und auf der Nachbarparzelle gebaut werden darf. Ferner wie eine Parzelle und ein Gebäude genutzt werden dürfen. Der Zonenplan ist also der Raumnutzungsplan.
Strassennetzplan	Aufgrund dieser Verteilung von Wohnen und Arbeiten, für Schule und Freizeit usw. entsteht zwangsläufig Verkehr. Der Strassennetzplan (SNP) stellt die "Spielregeln" dafür auf. Er legt das zusammenhängende Netz dieser öffentlichen Flächen fest, die zu den einzelnen Parzellen führen, welcher Art von Verkehr diese Flächen dienen, die ähnlich von "Schneisen" auch zur technischen Versorgung der einzelnen Grundstücke erforderlich sind.

*) Sämtliche im Bericht verwendeten Abkürzungen sind am Schluss (grüne Seite) erklärt.

3.2 Was ist ein Strassennetzplan?

Rechtsgrundlage

Der Strassennetzplan ist nach § 34 des RBG *) ein Rechtsinstrument folgenden Inhalts:

Kommunale Strassennetzpläne

RBG § 34 (Zitat)

¹ *Kommunale Strassennetzpläne legen in groben Zügen das öffentliche Strassennetz sowie die Fuss-, Wander- und Radwegnetze fest und halten die zukünftigen Verkehrsflächen von Überbauungen frei. Sie bezeichnen die Funktion der Strassen und sind massgebend für die kommunalen Bau- und Strassenlinienpläne.*

² *Die kommunalen Strassennetzpläne enthalten die bestehenden, die zu korrigierenden und die zu erstellenden Verkehrswege und Parkierungsflächen. Sie sehen insbesondere vor:
Anschlussbereiche an die Kantonsstrassen
Anschlussbereiche der Feinerschliessung
Verkehrsberuhigungszonen*

³ *Das Verfahren richtet sich nach den Vorschriften über den Erlass des kommunalen Richtplans. Die kommunalen Strassennetzpläne bedürfen der Genehmigung des Regierungsrates.*

⁴ *Nach der Genehmigung des kommunalen Strassennetzplanes kann die Erteilung der Baubewilligung im Bereich der geplanten Strassen bis zum Erlass der Bau- und Strassenlinienpläne verweigert werden, längstens jedoch während sechs Monaten, gerechnet seit Einreichung des Baugesuches. Vorbehalten bleiben die Bestimmungen über die Bausperre und die Planungszone.*

⁵ *Kommunale Strassennetzpläne sind gleichzeitig mit den Zonenvorschriften zu erlassen oder nötigenfalls anzupassen.*

Anmerkung: Nach neuerer Praxis beim ARP können Nutzungspläne unter bestimmten Voraussetzungen auch gestaffelt erlassen werden.

Kein Auflageverfahren, keine Einsprachen

Aufgrund der lediglich konzeptionellen Festlegung des Netzes unterliegt der SNP aber nicht dem Auflageverfahren (§ 17, RBG). Es besteht demzufolge keine materielle Einsprachemöglichkeit.

*) Sämtliche im Bericht verwendeten Abkürzungen sind am Schluss (grüne Seite) erklärt.

SNP als "Chance"

Der SNP * ist für die Gemeinde Binningen aber nicht nur ein Paragraph des RBG, sondern ermöglicht es, für alle Verkehrsteilnehmer (Fussgänger, Velos / Mofas, Motorfahrzeuge, Busse und Trams) ein ausgewogenes Netz bereitzustellen.

Früher lag bei solchen Planungen das Schwergewicht beim Autoverkehr, heute steht die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer im Vordergrund. Das Motto heisst:

"Toleranz statt Dominanz"

Der SNP ist ebenso wenig nur "Strassenfläche", er ist Bestandteil der Ortsplanung und als solcher mitverantwortlich für das "Gesicht" und das "Funktionieren" der Gemeinde.

3.3 Was ist der Strassennetzplan nicht?

Keine Bau- und Strassenlinien

Der SNP enthält weder die Strassenaxe, die Strassenbreite, noch die Baulinien. Diese Elemente werden rechtsgültig in den Bau- und Strassenlinienplänen (§ 35, RBG) festgelegt. Gegen diese Pläne kann im Genehmigungsverfahren Einsprache erhoben werden.

Kein Gestaltungsplan

Er ist kein Gestaltungsplan und macht keine Aussage über den Zeitpunkt der Realisierung.

3.4 Vorgeschriebene Darstellung

Gegenüber dem SNP von 1972 liegt ein wesentlicher Unterschied in der Darstellung des Planes. Der rechtskräftige Plan von 1972 hat die Strassen in die Kategorien

A, B	Wege
C - G	Erschliessungsstrassen
H, J	Sammelstrassen
--	Hauptverkehrsstrassen (Kantonsstrassen)

Nach aufsteigender Wichtigkeit eingeteilt und mit geometrischen Daten (Breite der Fahrbahn, Anzahl und Breite der Trottoirs) definiert. Die Plandarstellung erfolgte massstabgetreu inkl. Trottoirs.

Geblichen ist bei der neuen Darstellung einzig die Hierarchisierung – allerdings mit teilweise neuen Kategorienbezeichnungen (siehe nächste Seite). Die Darstellung des Netzes erfolgt rein konzeptionell. Die Strichdicke auf dem Plan sagt nichts aus über die Geometrie der Strasse.

Die Grundsätze der Darstellung sind in [7] festgehalten.

*) Sämtliche im Bericht verwendeten Abkürzungen sind am Schluss (grüne Seite) erklärt.

3.5 Vorgeschriebener Inhalt

3.5.1 Verbindlicher Inhalt

§ 34, Abs. 2 RBG Der verbindliche Inhalt ist **vom Einwohnerrat zu genehmigen**.

Die kommunalen Strassennetzpläne enthalten die bestehenden, die zu korrigierenden und die zu erstellenden Verkehrswege und Parkierungsflächen (§ 34, Abs.2 RBG *).

Sie sehen insbesondere vor:

- gem. Planlegende
siehe Anhang 1
- a. Anschlussbereiche an die Kantonsstrassen
 - b. Anschlussbereiche der Feinerschliessung
 - c. Verkehrsberuhigungszonen

Der verbindliche Teil enthält folgende Elemente:

- Hauptsammelstrasse
- Quartiersammelstrasse
- Erschliessungsstrasse
- Erschliessungsweg (teilweise mit beschränktem Fahrverkehr, teilweise velodurchlässig)
- Fussweg (teilweise mit Radverkehr)
- Fusswegverbindung (gemäss Regionalplan Fuss- und Wanderwege)
- Wanderweg (gem. Regionalplan Fuss- und Wanderwege)
- Perimeter Verkehrsberuhigungszonen
- Verkehrsberuhigungszonen
- Öffentliche Parkierungsflächen

3.5.2 Orientierender Inhalt

Der orientierende Inhalt wird vom RBG nicht vorgeschrieben, enthält jedoch weitere wichtige Bestandteile (gemäss kantonaler Verwaltungspraxis), die aber nicht Gegenstand der Genehmigung sind.

- gem. Planlegende
siehe Anhang 1
- Kantonsstrasse (Hauptverkehrsstrasse)
 - Versorgungsrouten (über Kantonsstrasse Typ II)
 - Begegnungszonen
 - Radroute (gemäss Regionalplan Radrouten)
 - Reitwege (teilweise gemäss Reitwegkonzept ARP 1998)
 - Haltestelle öffentlicher Verkehr
 - Kindergarten, Schule
 - öffentliche Einrichtungen (Heime, Kirchen, Friedhöfe, etc.)
 - Einkaufszentrum
 - Sportanlage
 - Private, jedoch öffentlich zugängliche Parkplätze/-häuser

3.5.3 Strassenreglement

(Erschliessungsreglement gem. § 36, RBG) Gemäss § 36 RBG erlassen die Gemeinden Erschliessungsreglemente, in denen insbesondere die Art und die Funktion der Erschliessungsanlagen, die Trägerschaft, die Eigentumsverhältnisse, die Finanzierung und der Unterhalt geregelt werden.

Das Strassenreglement Binningen ist zum Zeitpunkt dieser Berichterstattung bei uns und in der Gemeinde in Bearbeitung. Laut kantonaler Praxis kann das Reglement zu einem späteren Zeitpunkt eingereicht werden.

*) Sämtliche im Bericht verwendeten Abkürzungen sind am Schluss (grüne Seite) erklärt.

4. Die Erarbeitung des Strassennetzplanes

4.1 Organisation

Im Rahmen der Ortsplanungsrevision wurde folgende Arbeitsgruppe eingesetzt, welche sich bezüglich des Verkehrs mit der strategischen Ausrichtung (Räumliche Entwicklungsstrategie) befasst hat:

Schuler, Agathe	Gemeinderätin, Vorsitz
Charles Simon	Gemeindepräsident
Zimmermann Pirkko,	Abteilung RU
Hauser, Theo	Bauadministration, Protokoll
Binggeli, Hanspeter	
Kiechle, Jutta	
Jermann, Marius	
Schulthess, Hannes	
Schulz, Hans-Rudolf	

Fachliche Begleitung:	
Michelon, Roger, Ortsplaner	Planteam S AG
Vogt, Markus, Ortsplaner	Planteam S AG
Küry, Daniel, Landschaftspl.	Life Science AG
Glaser, Markus, Verkehrspl.	Glaser Saxer Keller AG

Die Strassennetzplanung wurde in erster Linie durch die gemeinderätliche Fachgruppe Verkehr mit den Mitgliedern:

Simon, Charles	Gemeindepräsident, Vorsitz
Ruf, Martin	Abteilung VSV
Burkhalter Werner	Abteilung VSV
Magne, Marc	Gemeindepolizei

Fachliche Begleitung:	
Glaser, Markus	Glaser Saxer Keller AG
Glutz, Stephan	Glaser Saxer Keller AG

begleitet. Die Koordination mit der Arbeitsgruppe "Ortsplanrevision" wurde über den Gemeindepräsidenten, die Bauverwaltung und die beauftragten Fachplaner sichergestellt.

4.2 Arbeitsablauf

4.2.1 Prozess

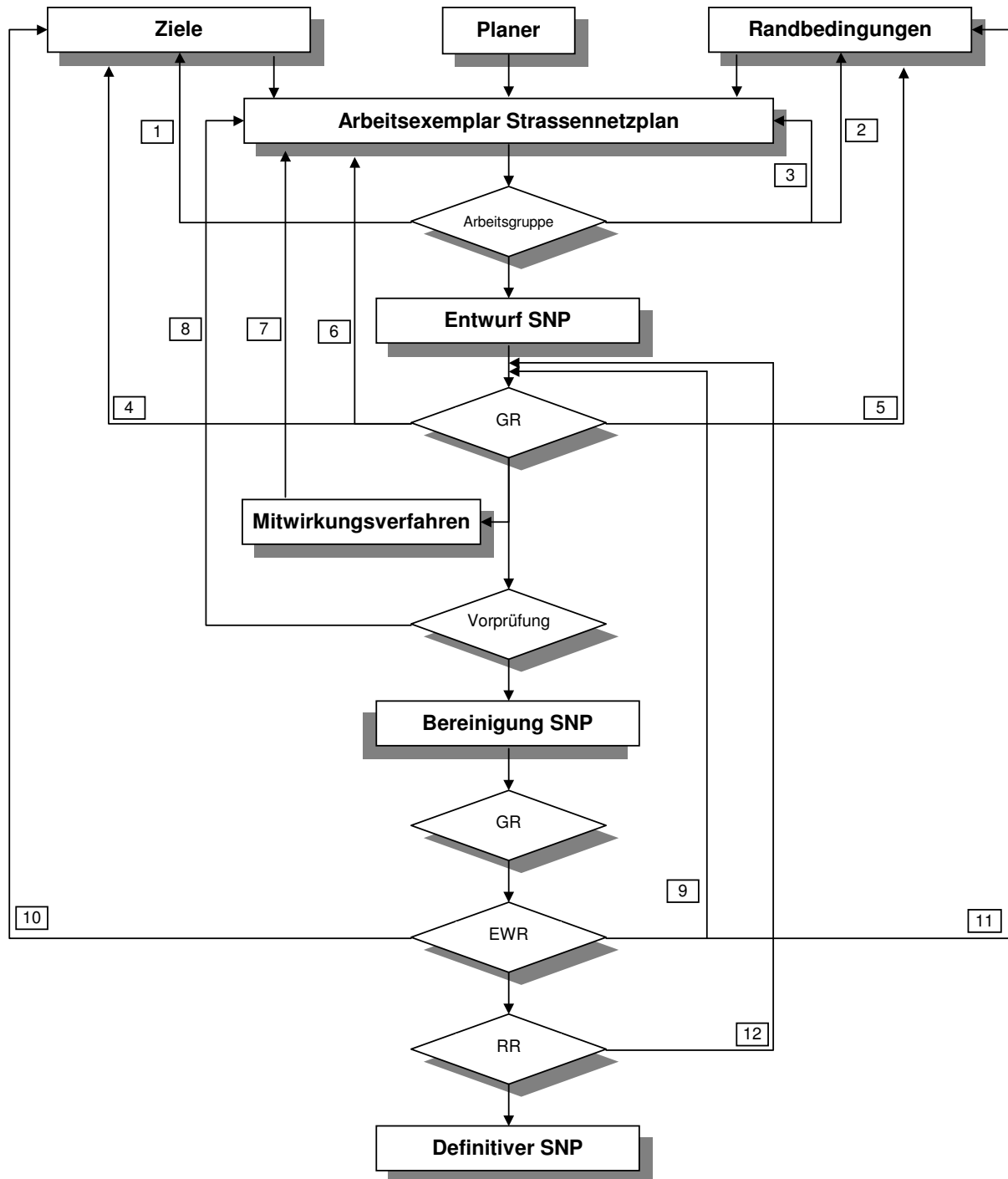
Die Erarbeitung des Strassennetzplanes ist ein interaktiver Prozess zwischen der Arbeitsgruppe, dem Planer, dem Gemeinderat (Exekutive) und der Bevölkerung, einerseits vertreten durch den Einwohnerrat (Legislative) und andererseits durch die Teilnahme am Mitwirkungsverfahren.

Der generelle Arbeitsablauf kann mit einem Schema (siehe nächste Seite) abgebildet werden. Die Nummern nehmen Bezug auf die folgenden Interaktionen:

Interaktionen	Interaktion 1	Die Arbeitsgruppe legt die Ziele fest und ...
	Interaktion 2	... definiert die Randbedingungen
	Interaktion 3	Die Arbeitsgruppe nimmt Stellung zum Arbeitsexemplar des Planers
	Interaktion 4	Der Gemeinderat kann die Ziele modifizieren und...
	Interaktion 5	... die Randbedingungen ändern
	Interaktion 6	Gemeinderat und Arbeitsgruppe bereinigen das Arbeitsexemplar
	Interaktion 7	Die Bevölkerung kann im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens Einfluss auf den SNP nehmen
	Interaktion 8	Im Vorprüfungsverfahren kann die Genehmigungsbehörde Wünsche äussern und Forderungen stellen
	Interaktion 9	Der Einwohnerrat kann den SNP an den GR zurückweisen. Sie kann aber auch Anträge zu den ...
	Interaktionen 10+11	... Zielen oder Randbedingungen stellen. Der Stimmbürger kann materiell keine Einsprache erheben.
	Interaktion 12	Der RR kann den SNP mit neuen Bedingungen an den GR zurückweisen oder Vorbehalte anbringen

Strassennetzplan Binningen

Planungsablauf



*) Sämtliche im Bericht verwendeten Abkürzungen sind am Schluss (grüne Seite) erklärt.

4.2.2 Konkreter Ablauf

Abgeschlossene Arbeiten

2004	Erster Entwurf des Strassennetzplanes
Dez. 05 – Nov.06	Strategie der räumlichen Entwicklung Mitarbeit im Teil Verkehr
Jan. – Juli 07	Beratung und Aktualisierung des SNP Entwurfes 2004 in der Fachgruppe Ver- kehr. Koordination mit der Zonenplanung.
August 07	Beschluss des GR zuhanden Vorprüfung und Mitwirkung.
Okt. – Dez. 07	Durchführung der kantonalen Vorprüfung
Nov. – Dez. 07	Durchführung der Mitwirkung (Orientie- rungsversammlung)
Jan. – April 08	Bereinigung des SNP aufgrund der Vor- prüfung / Mitwirkung. Mitarbeit beim Mitwirkungsbericht.
Mai 08	Bereinigung und Nachführung des Pla- nungsberichtes

Weiteres Vorgehen

Jan. – Juni 08	Vorlage an den Gemeinderat Vorlage und Antrag an den Einwohnerrat Beratung und Beschlussfassung in ER
Bis Ende 2008	Genehmigung durch den Regierungsrat (der SNP wird nicht aufgelegt, §17, RBG)

*) Sämtliche im Bericht verwendeten Abkürzungen sind am Schluss (grüne Seite) erklärt.

5. Planungsphilosophie und Ziele

Philosophie

- Angebotsorientierte statt nachfrageorientierte Verkehrsplanung betreiben
- Durch ökologisches Denken und umweltverträgliche Planung einerseits die Wohn- und Aufenthaltsqualität fördern, und andererseits einen Beitrag an die Verbesserung der Luftqualität leisten.
- Wirtschaftliche Aspekte beachten
 - Grösstmöglicher Einbezug der bestehenden Wege und Strassen
 - Wenig Eingriffe ins Privateigentum
 - Keine extremen Lösungen sowohl technisch wie wirtschaftlich
- Der Strassenraum ist Bestandteil der Ortsplanung, setzt gestalterische Akzente und ist mitverantwortlich für das "Gesicht" der Gemeinde wie auch für die Identifikation der Bewohner mit ihrem Ort.

Ziele § 3 RBG

- Allen kommunalen Zielen übergeordnet sind die Ziele und Grundsätze der Raumplanung gemäss § 3, RBG *

Strategien Zusammenfassungen aus [8]

Motorisierter Individualverkehr

- Die gute Verkehrsanbindung von Binningen wird erhalten
- Der Durchgangsverkehr wird auf die regionalen Verkehrsachsen konzentriert
- Der Verkehr in den Quartieren wird beruhigt

Langsamverkehr

- Binningen verfügt über ein attraktives Netz des Langsamverkehrs
- Der Langsamverkehr ist im SNP insbesondere mit den Elementen Fuss- und Wanderwege sowie Radrouten abgebildet
- Dieses verbindet für Fussgänger und Radfahrer die wichtigen Ziele innerhalb der Gemeinde und stellt Verbindungen zu den Nachbargemeinden her
- Der Sicherheit wird grösste Beachtung geschenkt

Öffentlicher Verkehr

- Binningen setzt sich für ein attraktives Angebot im öffentlichen Verkehr ein
- Im Rahmen der Möglichkeiten von Kanton und Gemeinde wird das Netz weiter ausgebaut

*) Sämtliche im Bericht verwendeten Abkürzungen sind am Schluss (grüne Seite) erklärt.

6. Erwägungen und Erläuterungen zum Strassennetzplan

6.1 Motorisierter Verkehr

Definitionen

Gegenüber dem bisher gültigen SNP sind die Abweichungen gross. Sie liegen vor allem in der Hierarchie mit neuen Strassen-Kategorien. Für die Bestimmung der Kategorie und Funktion der einzelnen Strassen werden die **VSS-Normen SN 640040b – SN 640045** zugrunde gelegt: Nachfolgende Definitionen sind zum Teil wörtliche Wiedergaben des Normentextes, jedoch nur auszugsweise.

Aufgrund der verschiedenen Aufgaben wird in besiedelten Gebieten zwischen Strassen mit einer verkehrsorientierten und einer siedlungsorientierten Ausrichtung unterschieden.

Verkehrsorientierte Strassen bilden das übergeordnete Netz und ermöglichen sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte. Diese Strassen sind primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs auszurichten.

Siedlungsorientierte Strassen sind verkehrlich untergeordnete Strassen, welche allen Verkehrsteilnehmern für die Erschliessung zur Verfügung stehen. Die Strassen sind so zu gestalten, dass sie mit kleinen Geschwindigkeiten befahren werden.

Übersicht in Anhang 2

Die VSS-Normen (SN 640040b) nennen folgende Strassentypen:

- **Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen** sind übergeordnete und leistungsfähige Infrastrukturen, sie werden den **verkehrsorientierten** Strassen zugeordnet: die beiden kantonalen Verkehrsachsen in Binningen sind Hauptverkehrsstrassen, Hochleistungsstrassen gibt es keine.
- **Verbindungsstrassen** dienen dem gemischten Verkehr. Sie verbinden einzelne Ortschaften und Siedlungsgebiete einer Region und haben regionale oder zwischenörtliche Bedeutung im Strassennetz. Sie werden ebenfalls den **verkehrsorientierten** Strassen zugeordnet
Binningen hat keine Verbindungsstrassen.
- **Sammelstrassen** sind Strassen innerhalb besiedelter Gebiete und haben nur örtliche Bedeutung im Strassennetz. Sie sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und führen ihn zu Strassen des nächst höheren oder gleichen Typs. Hinsichtlich ihrer Ausrichtung stellen die Sammelstrassen eine Zwischenform dar, indem sie je nach Bedeutung den **verkehrs- oder siedlungsorientierten** Strassen zugeordnet werden. Dementsprechend wird unterschieden zwischen **Hauptsammelstrassen** und **Quartiersammelstrassen**.
Bei Sammelstrassen stehen die Anforderungen der Verkehrssicherheit im Vordergrund.

- **Erschliessungsstrassen** sind siedlungsorientierte Strassen, die Zufahrten und Zugänge zu Parzellen und Gebäuden gewährleisten sollen. Die Sicherheitsanforderungen an diese Strassen werden durch geringe Verkehrsmengen und niedrige Geschwindigkeiten angestrebt. Die verkehrstechnischen Anforderungen an die Gestaltung von Erschliessungsstrassen sind von untergeordneter Bedeutung. Erschliessungsstrassen stehen allen Verkehrsteilnehmern offen.

Erläuterungen zu den Strassentypen

Hauptverkehrs-Strassen

Die im SNP grau eingefärbten Strassen sind **Hauptverkehrs-Strassen** und als solche gehören sie dem Kanton. Sie sind deshalb nur im "orientierenden Inhalt" des SNP und können von der Gemeinde nicht genehmigt werden.

Es betrifft dies die Strassenzüge:

Hauptstrasse – Oberwilerstrasse und

Baslerstrasse – Bottmingerstrasse.

Letztere ist als Versorgungsrouten Typ 2 ausgeschieden.

Sammelstrassen

Ursprünglich bestand die planerische und politische Absicht im SNP nur von "Sammelstrassen" zu reden und diese nicht nochmals in Haupt- resp. Quartiersammelstrassen zu unterteilen. Im Rahmen der Vorprüfung wurde jedoch von den kantonalen Behörden diese Zweiteilung verlangt.

Rückstufung auf Erschliessungsstrassen

Die Kategorie **Sammelstrassen** war im "alten" SNP mit den zwei Typen H (6m Fahrbahn und 2 x 2m Trottoir) und J (7m Fahrbahn und 2 x 2m Trottoir) vertreten. Die Tabelle auf der folgenden Seite enthält die Gegenüberstellung der "alten" Sammelstrassen zu den "neuen" Kategorien:

Daraus geht hervor, dass im neuen SNP einige Abstufungen von SS auf ES vorgenommen wurden. Der "alte" SNP war trotz allen Versuchen, Schleichverkehr zu verhindern, doch noch stark vom Mfz-Verkehr beeinflusst.

Die nachfolgende Tabelle enthält die Gegenüberstellung der "alten" Sammelstrassen zu den "neuen" Kategorien. Die Erschliessungsstrassen sind nicht aufgelistet.

Tabelle der "alten" und "neuen" Sammelstrassen

Abkürzungen:

SS: Sammelstrasse
HS: Hauptsammelstrasse
QS: Quartiersammelstr.
ES: Erschliessungsstrasse
EW: Erschliessungsweg

H SS - Kat. im SNP 72
J SS - Kat. im SNP 72

Strassenname	Alte SS – Kat. (SNP 72)	Neue SS – Kat.	Abstufung auf ES oder EW
Allschwilerweg Von Tiefengrabenstrasse bis Gemeindegrenze	ES	QS	
Tiefengrabenstrasse	J	QS	
Bollwerkstrasse bis Im Kirschgarten	J	QS	
Bollwerkstrasse bis Tschuppbaumacker	J		ES
Tschuppbaumacker von Bollwerkstrasse bis Leimgrubenweg	H		EW
Leimgrubenweg von Tschuppbaumacker bis Im Kirschgarten	H		ES
Im Kirschgarten	ES	QS	
Paradiesstrasse von im Kirschgarten bis Neubadrain	J	QS	
Paradiesstrasse von Neubadrain bis Kronenplatz	J	HS	
Neubadrain	J	HS	
Kernmattstrasse	J		ES
Holeerain	J		ES
Rebgasse	H		ES
Hohle Gasse von Rebgasse bis Paradiesstrasse	H		ES
Neue Verbindungsachse von Hohlegasse 25 bis Hauptstrasse 102	J	aufgehoben	Keine öffentl. Strasse mehr
Benkenstrasse bis Im Kugelfang	J	HS	
Benkenstrasse Rest bis Gemeindegrenze	J	QS	
Lindenstrasse	H		ES
Gorenmattstrasse	J	QS	
Brückenstrasse	H		ES
Schlossgasse Neu: Gemeindestrasse	HVS	HS	

*) Sämtliche im Bericht verwendeten Abkürzungen sind am Schluss (grüne Seite) erklärt.

**Fortsetzung
Tabelle der "alten" und
"neuen" Sammelstrassen**

Abkürzungen:

SS: Sammelstrasse
HS Hauptsammelstrasse
QS Quartiersammelstr.
ES Erschliessungsstrasse
EW Erschliessungsweg

H SS - Kat. im SNP 72
J SS - Kat. im SNP 72

Verbindungsstrasse von Hauptstrasse 103 bis bis Curt Goetz Strasse 20	J	aufgehoben	
Curt Goetz Strasse bis Weihermattstrasse	Teilw. (ES)	QS	
Weihermattstrasse bis Bottmingerstrasse	J	QS	
Postgasse bis Curt Goetz Strasse	J	QS	
Postgasse von Curt Goetz Strasse bis Baslerstrasse	J		EW
Waldeckweg von Margarethenstrasse bis Bottmingerstrasse	H		ES
Bruderholzstrasse	H	HS	
Margarethenstrasse von Schweissbergweg bis Bruderholzstrasse	H		ES
Margarethenstrasse von Bruderholzstrasse bis Bruderholzrain	H	HS	
Bruderholzrain bis Wilhelm Denz Strasse	H	HS	
Wilhelm Denz Str.	H	HS	

Besondere Erwähnung verdient der Tschuppbaumacker, welcher von einer Sammelstrasse in einen Erschliessungsweg abgestuft wurde. Gemeinde und Planer wollten unter keinen Umständen eine Sammelstrasse am Rande der Bauzone beibehalten. Diese wurde auf die parallele Busachse Im Kirschgarten verlegt. Die heutige Bebauung entlang dieses Strassenabschnittes vom Tschuppbaumacker ist ausnahmslos von Norden erschlossen, sodass keine Notwendigkeit für eine Fahrstrasse besteht. Zudem herrscht hier ein intensiver Langsamverkehr (Fussgänger, Velos, Reiter), der eine Neueinstufung zum Erschliessungsweg rechtfertigt.

**Erschliessungsstrassen,
Erschliessungswege**

Alle übrigen Gemeindestrassen wurden den Kategorien **Erschliessungsstrassen** oder **Erschliessungswegen** zugeordnet.

Differenzenplan

Nicht Gegenstand der Genehmigung und somit auch nicht der Vorprüfung ist ein kommunaler Arbeitsplan, der in grafischer Form die Differenzen zwischen dem "alten" und dem "neuen" SNP aufzeigt. Er diene vor allem der politischen Entscheidungsfindung im GR und ER.

*) Sämtliche im Bericht verwendeten Abkürzungen sind am Schluss (grüne Seite) erklärt.

6.2 Verkehrsberuhigungszonen

Verkehrsberuhigungszonen müssen im verbindlichen Planinhalt dargestellt werden. Sie dürfen aber nicht näher definiert werden. Eine Bezeichnung Tempo 30 – Zone oder Begegnungszone ist unzulässig, weil diese nicht mit dem SNP genehmigt werden können, sondern einem speziellen, kantonalen Bewilligungsverfahren unterliegen.

Binningen ist in der glücklichen Lage, dass jetzt das gesamte Siedlungsgebiet in Tempo 30 Zonen und vorerst eine Begegnungszone eingeteilt ist. Die letzten Zonen sind seit diesem Frühjahr in Betrieb. Weitere geplante Begegnungszonen sind im orientierenden Planinhalt dargestellt.

6.3 Parkierung

Seit Anfang 2008 ist das Parkieren in Binningen mit einem Parkplatz-Bewirtschaftungskonzept auf öffentlichen Strassen geregelt. Diese Massnahme wurde nötig, weil die Stadt Basel praktisch in allen Quartieren blaue Zone mit Anwohnerparkkarten eingeführt hat. Das führte dazu, dass die Pendler in die Vororte auswichen und die wenigen Parkplätze schon frühmorgens belegt. Dadurch hatten die "Binninger" das Nachsehen!

Das Konzept beinhaltet:

Freie Parkplätze in den Aussenquartieren, Blaue Zone im und um das Zentrum sowie Parkuhren im Kerngebiet.

Spezielle Parkkarten erlauben es den Anwohnern und Betrieben (Anzahl Parkkarten limitiert) die blauen Parkfelder unbeschränkt zu benutzen. Bei den Parkuhren gibt es keine Ausnahmen resp. keine Anwohnerparkkarten.

Im übrigen sind die Parkieranlagen im SNP mit Symbolen versehen und je nach Besitzverhältnissen im verbindlichen Planinhalt (öffentliche P) oder im orientierenden Planinhalt (private, jedoch öffentlich zugängliche P) aufgeführt.

6.4 Langsamverkehr

Im SNP sind lediglich die Linienführungen aus dem Regionalplan Fuss- und Wanderwege [3] und Regionalplan Radrouten [4] aufgenommen. Die **Fuss- und Wanderwege** unterstehen dem Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG) vom 1.1.87. Der Kanton führt eine Fachstelle, welche die Gemeinden beim Vollzug des Bundesgesetzes unterstützt. Weil der Vollzug bei den Gemeinden liegt, müssen die Fuss- und Wanderwege im "verbindlichen Inhalt" des SNP aufgeführt werden.

Demgegenüber liegt der Vollzug der **Radrouten** beim Kanton. Folglich sind diese nur im "orientierenden Inhalt" zu erwähnen. Auch hier ist es nicht Gegenstand des SNP, konstruktive und gestalterische Massnahmen im Detail anzugeben. Es bleibt beim konzeptionellen und zusammenhängenden Netz.

6.5 Öffentlicher Verkehr

Der **öffentliche Verkehr** ist ebenfalls nur im "orientierenden Inhalt" mit den Haltestellen der Tramlinien 2 und 10/17 sowie den Buslinien 34, 37 und 61 aufgeführt.

Die BLT befürchtet, die Buslinie 61 werde durch Tempo 30-Zonen im Gebiet West (auf dem Westplateau) behindert. Es besteht ein Zielkonflikt zwischen dem Wohn- und Emissionsschutz der Anwohnerschaft einerseits und dem verkehrsbetrieblichen Anspruch der Transportunternehmung andererseits. Der Gemeinderat hat deshalb beschlossen, auf der Busachse Paradiesstrasse-Im Kirschgarten-Bollwerkstrasse-Tiefengrabenstrasse-Allschwilerweg Tempo 40 als Kompromisslösung zu beantragen. Ein entsprechendes Gesuch ist beim Kanton in Prüfung. Mit dieser Lösung wäre die BLT einverstanden. Ein Entscheid seitens JPMD steht noch aus.

7. Mitwirkungsverfahren

Der Information und Mitwirkung der Bevölkerung wurde grosses Gewicht beigemessen.

Eine erste Form von Mitwirkung war im Zukunftsforum am 14.4.05 möglich. Dort konnte die Bevölkerung im Rahmen eines Workshops Wünsche und Anregungen für die Zukunft deponieren. Am 11.5.05 wurden erste Resultate aus dem Zukunftsforum öffentlich präsentiert. Einige davon fanden Eingang in die Strategie der räumlichen Entwicklung [8], welche am 13.11.06 der Bevölkerung vorgestellt wurde.

Die eigentliche Mitwirkung fand dann vom 5. November – 31. Dezember 2007 statt und zwar gemeinsam mit dem Zonenplan. Sie wurde sehr rege benutzt.

Um Doppelspurigkeiten zu vermeiden, verzichteten wir auf eine weitere Kommentierung und verweisen diesbezüglich auf den Planungsbericht der Ortsplanrevision [9] und den darin enthaltenen umfangreichen Mitwirkungsbericht.

8. Vorprüfungsverfahren

Von Oktober 07 - Dezember 07 fand die kantonale Vorprüfung statt. In einem ausführlichen Bericht wurden einzelne zwingende Anforderungen und verschiedene Empfehlungen postuliert.

9. Bereinigungsphase

Die meisten der Anforderungen und der Empfehlungen konnten im SNP berücksichtigt werden. Die wenigen noch hängigen Punkte wurden an einer Sitzung am 19.5.08 mit der zuständigen Fachstelle beim ARP behandelt und als Konsens in den Plan übernommen.

10. Weiteres Vorgehen

Nach dem Beschluss des Einwohnerrates wird der Strassennetzplan zur Genehmigung durch den Regierungsrat eingereicht.

Bottmingen, 18. Juni 2008

Sachbearbeitung: Markus Glaser
Stephan Glutz
Peter Dehmer

Glaser Saxer Keller AG

CAD

Anhänge

Anhang 1: Legende des Strassennetzplanes

Anhang 2: Strassentypen












Anhang 3: Abkürzungen

Ausschnitt aus dem Strassennetzplan












Anhang 1

Legende

Verbindlicher Planinhalt

	Hauptsammelstrasse
	Quartiersammelstrasse
	Erschliessungsstrasse
	Erschliessungsweg (teilweise mit beschränktem Fahrverkehr, teilweise velodurchlässig)
	Fussweg (teilweise mit Radverkehr)
	Fusswegverbindung (gemäss Regionalplan Fuss- und Wanderwege, LRB vom 6.12.1993)
	Wanderweg (gemäss Regionalplan Fuss- und Wanderwege, LRB vom 6.12.1993)
	Perimeter Verkehrsberuhigungszonen
	Verkehrsberuhigungszonen
	Öffentliche Parkplätze / Parkhäuser
	Waldflächen

Orientierender Planinhalt

	Kantonsstrasse (Hauptverkehrsstrasse)
	Versorgungsrouten Typ II (gemäss Verordnung über die Offenhaltung der Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte vom 19. Dezember 1972)
	Begegnungszonen best. / geplant
	Regionale Radroute (gemäss Regionalplan Radrouten, LRB Nr. 1647 vom 29. Oktober 1998)
	Reitwege (teilweise gemäss Reitwegkonzept, Amt für Raumplanung 1998)
	Haltestelle öffentlicher Verkehr
	Kindergarten, Schule
	Öffentliche Einrichtungen (Helme, Kirchen, Friedhöfe)
	Einkaufszentrum
	Sportanlage
	Öffentlich zugängliche Parkplätze / Parkhäuser

*) Sämtliche im Bericht verwendeten Abkürzungen sind am Schluss (grüne Seite) erklärt.

Strasstypen

Reproduziert aus VSS-Norm SN 640040b

Anhang 2

SN 640 040b

6

Tab. 2:
Merkmale der Strasstypen verkehrsorientierte Strassen siedlungsorientierte Strassen

Strasstyp Merkmale	Hochleistungsstrassen (HLS)	Hauptverkehrsstrassen (HVS)	Verbindungsstrassen (VS) 1)	Sammelstrassen (SS)	Erschliessungsstrassen (ES)
Funktionen - Bedeutung im Strassennetz - Massgebende Netzfunktion - Verkehrliche Aufgaben	international bis regional durchleiten Hohe Leistung und Sicherheit bei grossen Geschwindigkeiten	national bis zwischenörtlich verbinden Hohe Leistung und Sicherheit bei mittleren Geschwindigkeiten	regional oder zwischenörtlich verbinden Gewährleisten von untergeordneten Verbindungen bei begrenzter Leistung und Geschwindigkeit	örtlich sammeln Konzentration des Erschliessungsverkehrs in Siedlungsgebieten	quartierintern erschliessen parzellenweise Erschliessung
Sicherheitsanforderungen und Ausbaugrad - zugelassene Fahrzeuge - seitlicher Zutritt - Richtungs-trennung - Standstreifen und Abstellbuchten - besondere Massnahmen	Sicherheitsanforderungen werden durch hohen Ausbaugrad und Zulassungsbeschränkungen angestrebt. Motorfahrzeuge, Zulassungsbeschränkung für langsame Verkehrsteilnehmer nur über kreuzungsfreie Knoten bauliche Richtungs-trennung erwünscht Standstreifen für Pannen- und Unterhaltsfahrzeuge erwünscht Wildschutzmassnahmen	Sicherheitsanforderungen werden durch homogenen Ausbaugrad angestrebt. Weitgehende Verkehrsmischung erwünscht nur über Knoten anzustreben Abstellmöglichkeit für Pannen- und Unterhaltsfahrzeuge erwünscht -	Sicherheitsanforderungen werden durch möglichst homogenen Ausbaugrad und reduzierte Verkehrsmengen angestrebt. alle möglich - - -	Sicherheitsanforderungen werden durch reduzierte Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten angestrebt. Der Ausbaugrad ist darauf auszurichten. alle frei, nach Möglichkeit gebündelt - - städtebauliche Anforderungen möglichst berücksichtigen	alle frei - - weitgehende Ausrichtung auf städtebauliche Anforderungen
Betriebliche Anforderungen - Parkieren - freiwilliges Anhalten und Güterumschlag - leichter Zweiradverkehr - Fussgängerverkehr - öffentliche Verkehrsmittel - besondere Massnahmen	verboten, nur auf Rastplätzen gestattet verboten, nur auf Rastplätzen gestattet verboten Haltestelle nicht zulässig Zusätzliche bauliche und betriebliche Massnahmen für die Verkehrslenkung und den Unterhaltsdienst sind zu berücksichtigen.	ausserorts verboten, innerorts unerwünscht beschränkt oder geregelt abgetrennt oder geregelt abgetrennt oder geregelt Haltebuchten, evtl. Eigenstrasse	geregelt geregelt abgetrennt, geregelt oder frei geregelt oder frei evtl. Haltebuchten -	geregelt geregelt oder frei abgetrennt, geregelt oder frei geregelt besonders geeignet Zufahrtmöglichkeiten für Notfallfahrzeuge und Fahrzeuge der öffentlichen Dienste sind bei baulichen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung zu gewährleisten.	geregelt oder frei frei frei geregelt oder frei nur ausnahmsweise
Städtebau und Umwelt	- Konzentration des Verkehrs zur Entlastung der übrigen Strassen - Massnahmen zur Aufrechterhaltung eines möglichst flüssigen Verkehrsablaufes - Immissions- und Gewässerschutzmassnahmen - Massnahmen zur Integration der Strasse in Landschaft und Besiedlung		- möglichst weitgehende Einpassung in die Landschaft anstreben - bei Ortsdurchfahrten ist die bestehende Bausubstanz zu erhalten.	- Immissionsschutz durch begrenzte Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten - Gestaltungs-massnahmen für Aufenthalt und Begrenzung im Strassenraum-bereich bei kleinen Verkehrsmengen möglich	- Immissionsschutz durch geringe Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten - Gestaltungs-massnahmen für Aufenthalt, Begegnung, Freizeit und Spiel im Strassen- raumbereich erwünscht

1) Im SNP Binningen sind keine Verbindungsstrassen (nach VSS) definiert

*) Sämtliche im Bericht verwendeten Abkürzungen sind am Schluss (grüne Seite) erklärt.

Abkürzungen

Anhang 3

ARP	A mt für R aum P lanung, Liestal
BUD	B au- und U mweltschutz D irektion
DG 1	D urchgang S chwerende G estaltungsmassnahmen
DG 2	D urchgang S chwerende, jedoch bus-taugliche G estaltungsmassnahmen
DTV	D urchschnittlicher T äglicher V erkehr
EGV	E inwohner G emeinde V ersammlung
EWR	E in W ohner R at
Fg	F uss g änger
FGS	F uss G änger S treifen
GR	G emeinde R at
KORE	K onzept der r äumlichen E ntwicklung
LSA	L icht S ignal A nlage
LSVA	L eistungsabhängige S chwer V erkehrs A bgabe
Lw	L ast w agen
Mfz	M otor f ahrzeug
Mr	M otor r ad
Pw	P ersonen w agen
RBG	R aumplanungs- und B au G esetz 1998
RBV	V erordnung zum R aumplanungs- und B augesetz BL
RPV	R aum P lanungs V erordnung, CH
RR	R egierungs R at
RRB	R egierungs R ats B eschluss
RevOR	R e v ision O rtsplanung R einach
SNP	S trassen N etz P lan
SSV	S pitzen S tunden V erkehr
SVA	S chwer V erkehrs A nteil
SVG	S trassen V erkehrs G esetz
T 30	T empo 30
TBA	T ief B au A mt
USG	U mwelt S chutz G esetz
v	Signalisierte Höchstgeschwindigkeit
VA	V erkehrs A bteilung (heute: Hauptabteilung Verkehrssicherheit)
VBM	V erkehrs B eruhigende M assnahmen
VSS	S chweizerischer V erband der S trassen- und Verkehrsfachleute.

*) Sämtliche im Bericht verwendeten Abkürzungen sind am Schluss (grüne Seite) erklärt.