



Gemeinde Binningen

Mitwirkungsbericht gemäss § 2 RBV

Zonenplanung Siedlung

Mutation «Werkhof»

Stand vom 9. März 2021



Projektnummer 2019105

Auftraggeber Einwohnergemeinde Binningen
Hochbau und Ortsplanung
Hauptstrasse 36
4102 Binningen

Projektleitung Vogt Planer
Markus Vogt
Hauptstrasse 6
4497 Rünenberg
Telefon 061 981 44 46
markus@vogtplaner.ch

Referenz 201005 Mitwirkungsbericht_v7.docx

Inhaltsverzeichnis

1.	Gesetzliche Grundlage	4
2.	Planungsgegenstand	4
3.	Verfahren	4
4.	Schwerpunktthemen der Mitwirkung.....	5
4.1.	Mehrverkehr	5
4.2.	Sicherheit und Unfallgefahr	5
4.3.	Schlechte Erschliessung für Fussgänger.....	6
4.4.	Friedhof als Ort der Ruhe	6
4.5.	Lärmbelastung	6
4.6.	Landschaft	7
4.7.	Bauverwaltung am falschen Ort	7
4.8.	Werkhof an Parkstrasse.....	8
5.	Stellungnahme Gemeinderat	8
5.1.	Verkehr	9
5.2.	Sicherheit und Unfallgefahr	10
5.3.	Erschliessung für Fussgänger	10
5.4.	Friedhof als Ort der Ruhe	10
5.5.	Lärmbelastung	11
5.6.	Landschaft	11
5.7.	Standort Bauverwaltung	11
5.8.	Werkhof an der Parkstrasse	12
6.	Fazit und Anpassungen der Planungsvorlage.....	13

Anhang 1: Beurteilung Verkehrszahlen und Strassenverkehrslärm

1. Gesetzliche Grundlage

Die Gemeinden sind gestützt auf Art. 4 des Bundesgesetzes über die Raumplanung und § 7 des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes verpflichtet, ihre Planungsentwürfe zu Nutzungsplanungen sowie auch zu allfälligen Mutationen zu Nutzungsplanungen öffentlich bekannt zu machen. Alle Einwohnerinnen und Einwohner wie auch alle Körperschaften des öffentlichen und privaten Rechts können zu diesen Entwürfen entsprechende Einwendungen erheben und Vorschläge einreichen. Der Gemeinderat prüft die Einwendungen und Vorschläge, nimmt dazu Stellung und passt die Planung an, sofern sich die Einwendungen und Vorschläge als sachdienlich erweisen.

2. Planungsgegenstand

Zur öffentlichen Mitwirkung lag der Text «Mutation Zonenreglement Siedlung» der Einwohnergemeinde Binningen und der erläuternde Planungsbericht auf (Stand 2. April 2020).

3. Verfahren

Das Mitwirkungsverfahren gemäss § 2 RBV wurde wie folgt durchgeführt:

Publikation Mitwirkungsverfahren:	Amtsblatt Nr. 20 vom 14. Mai 2020 Homepage der Gemeinde Binningen am 14. Mai 2020
Mitwirkungsfrist:	7. Mai 2020 bis 4. Juni 2020
Mitwirkungsveranstaltung:	10. Februar 2021
Einsichtnahmemöglichkeit:	Homepage der Gemeinde Binningen Bauabteilung Binningen Hauptstrasse 36 4102 Binningen
Anzahl Mitwirkungseingaben:	39 Stellungnahmen von insgesamt 92 Privatpersonen (Mehrfachunterzeichnungen und eine Liste mit 29 Unterschriften). An der Mitwirkungsveranstaltung haben insgesamt 23 Personen teilgenommen.

Das Verfahren zur öffentlichen Mitwirkung und die daraus resultierenden Ergebnisse sind nachfolgend zusammengefasst. Die Originaleingaben sind bei der Gemeinde im Planungsdossier abgelegt. Aufgrund der zahlreichen Mitwirkungsbeiträge hat sich der Gemeinderat entschieden, die eingegangenen Schwerpunktthemen anlässlich einer Mitwirkungsveranstaltung zu präsentieren und dazu Stellung zu nehmen. Zudem bestand so die Möglichkeit, in Dialog zu treten, weitere Fragen zu stellen oder Bemerkungen zu äussern. Aufgrund der aktuellen Pandemielage wurde der Mitwirkungsanlass sowohl physisch als auch parallel per Online-Konferenz durchgeführt. Eine Zusammenfassung der zusätzlichen Themen des Mitwirkungsanlasses ist in der nachfolgenden Zusammenfassung ebenfalls abgebildet. Dieser Bericht wird publiziert.

4. Schwerpunktthemen der Mitwirkung

4.1. Mehrverkehr

Die Mitwirkenden sind sich einig, dass der geplante Werkhof am Standort Margarethen zu Mehrverkehr führen wird. Die Auswirkungen dieses Mehrverkehrs seien dort besonders störend und schädlich. Der Beurteilung in der Verkehrsstudie von Glaser & Saxer «Neuer Verkehr ist unwesentlich» können die Mitwirkenden nicht zustimmen.

Heute schon gäbe es zu den Hauptverkehrszeiten teilweise lange Wartezeiten und Rückstau in der Bruderholzstrasse Richtung Einmündung in die Kreuzung Baslerstrasse/Bottmingerstrasse. Mit den zusätzlichen Gemeindefahrzeugen werde die Situation nicht besser. Es wird befürchtet, dass sich die Situation mit dem Doppelspurausbau beim Spiesshöfli und der Einführung zusätzlicher Kurse (Expresstram) zusätzlich verschlechtert und bei den Querungen der Tramlinie zusätzliche Wartezeiten und Rückstau entstehen.

Aus dem Verkehrsgutachten von Glaser Saxer Keller AG wird im Kapitel 6.7 Lärm darauf hingewiesen, dass die DTV von heute 1'900 PwE neu auf 2'120 PwE ansteigt (+220PwE). Dabei wären die zusätzlichen Fahrten der Personen, die das Entsorgungsangebot im Werkhof nutzen, nicht erhoben, sondern nur mit einem Erfahrungswert eingerechnet. Diese Grundlage sei zu ungenau. Die Verkehrsreduktion auf 1'500 Fahrzeuge pro Tag (Jahr 2019) wird nicht als glaubwürdig betrachtet. Zudem sollte dies eine Messreihe von mindestens 10 Jahren nachweisen.

Die Neubauten und Projekte auf dem Bruderholz (Wilhelm Denz-Strasse, Radio Studio) würden ausserdem zusätzliche Fahrten durch das Margarethenquartier verursachen. Dies sei in den Berechnungen nicht berücksichtigt. Die kritische Grösse DTV von 2'600 PwE werde damit immer realistischer. Die Einrichtung eines Zubringerdienstes wie an der Benkenstrasse soll geprüft werden.

Auch wird darauf hingewiesen, dass die Zufahrt zum neuen Standort praktisch eine Einbahnstrasse ist. Eine Zu- oder Wegfahrt via Margarethenstrasse / Kirchweg ist kaum möglich. Im Gesamten ist der Standort fraglich für einen stark frequentierten Neubau.

4.2. Sicherheit und Unfallgefahr

Die Mitwirkenden befürchten, dass der Mehrverkehr zu mehr Gefahr auf der Strasse führt.

Auf dem Gelände der römisch katholischen Kirche befinden sich eine Kita mit 19 Plätzen (Kita Schatzinsel), eine Spielgruppe (Spielgruppe Margarethen) sowie ein Mittagstisch für Kinder. Die Kinder des Kindergartens Bruderholzstrasse überqueren selbständig die Bruderholzstrasse, um sich zu Kita oder Mittagstisch zu begeben. Der Mehrverkehr gefährde die Sicherheit der Kinder, wenn diese die Bruderholzstrasse überqueren, der Bruderholzstrasse entlang und dann in der Gruppe auf dem sehr schmalen Trottoir die Strecke von der Margarethenstrasse 50 bis zum Kirchengemeindehaus gehen.

Auch sei das Trottoir längs der Ein- und Ausfahrt zum Werkhof bereits heute stark genutzt von vielen Spaziergängern, Familien mit Kleinkindern/Kinderwagen (Kita bei der Kirche). Die Route ist ein Schulweg, die Hauptachse zum Sonnenbad, zu den Friedhöfen, zum Bauernhof und die Jogger-Meile schlechthin. Und dies während sieben Tage die Woche! Es könne nicht sein, dieses Trottoir mit zwei Querungen zu durchbrechen, welche dann höchst gefährlich für alle Fussgänger werden.

Die Kreuzung Margarethenstrasse in die Bruderholzstrasse talwärts sei nicht übersichtlich. Die von oben kommenden Fahrzeuge tauchen aus der Perspektive von Personen auf der Bruderholzstrasse unvermittelt hinter dem Haus Margarethenstrasse 52 auf. Früher habe ein Spiegel diese Situation geringfügig entschärft, heute eine spezielle Trottoirführung. Der Mehrverkehr würde dieses Problem verstärken.

Auch wird darauf hingewiesen, dass die Gemeinde in den letzten Jahren im betroffenen Quartier sehr viel zu Gunsten der Verkehrssicherheit investiert hat (blaue Zonen, Tempo 30 entlang der Bruderholzstrasse und in der Margarethenstrasse mit verkehrsberuhigenden Inseln, zwei Zebrastreifen). Dies alles sei dringend nötig gewesen, so dass vor allem die Kinder und Fussgänger in Ruhe und Sicherheit die Strassen passieren können. Mit dem geplanten Werkhof werden diese Investitionen zunichte gemacht.

Die Strasse zum neu geplanten Werkhof quert auch die wichtige Veloroute von Bottmingen nach Binningen zum Bahnhof SBB und ins Stadtzentrum. Mit dem zu erwartenden Mehrverkehr werden zusätzliche gefährliche Situationen geschaffen und es entstehen mehr Unfälle.

4.3. Schlechte Erschliessung für Fussgänger

Einige Mitwirkende sind auch der Meinung, dass der geplante Standort nicht gut zu Fuss oder mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar ist, weil er am Hang liegt und der Höhenunterschied und die Distanz zur nächsten Haltestelle des öffentlichen Verkehrs beträchtlich sind. Demzufolge würden alle, die können, mit dem Auto zum Werkhof fahren, was zu grossem Mehrverkehr führen wird.

4.4. Friedhof als Ort der Ruhe

Die meisten Mitwirkenden weisen darauf hin, dass der geplante Standort für den neuen Werkhof neben dem Friedhof der falsche Standort sei. Die Nähe des neuen Werkhofes mit Nutzungen wie Tierkadaver, Sammelstellen usw. zur Nähe des Friedhofes störe die Totenruhe. Die geplanten Abgrenzungen zum Friedhof können dies nur ungenügend verbessern.

Einige Mitwirkende lassen den Gemeinderat wissen, dass sie einen starken Glauben haben und regelmässig in die Kirche gehen. Der neue Werkhofstandort könne nicht mit den kirchlichen Nutzungen vereinbart werden.

Auch stösst die Planung in der Kirchgemeinde auf Kritik, da der Standort als ungeeignet angesehen wird.

Die Besucher des Friedhofs, welche die Gräber ihrer Angehörigen besuchen und pflegen, werden durch die (im Normalfall) nicht leisen Arbeiten innerhalb des neuen Werkhofes beträchtlich gestört. Im Weiteren wird angefügt, dass Abdankungen, Beerdigungen und Urnenbeisetzungen durch den Werkhofbetrieb massiv beeinträchtigt und dadurch das entstehende Ambiente weder den Verstorbenen noch ihren Angehörigen gerecht wird. Der Friedhof ist für die Kirchgemeinde ein Ort der Stille, der Gedanken und der Ruhe und dies sollte auch weiterhin so bleiben.

Der Präsident der römisch katholischen Kirche ersucht den Gemeinderat im Namen des gesamten Kirchenrates sowie der Seelsorger, die Standortwahl nochmals zu überdenken.

In der Mitwirkung wird auf die gesetzlichen Grundlagen verwiesen. Das Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) verlangt in Art. 3 Abs. 4., dass für öffentliche Bauten und Anlagen sachgerechte Standorte zu bestimmen sind. Es sei leicht zu erkennen, dass ein Werkhof neben Friedhof und Kirche nicht nur pietätlos und geeignet ist, religiöse Gefühle zu verletzen, sondern auch nicht sachgerecht ist.

4.5. Lärmbelastung

Die meisten Mitwirkenden befürchten eine Zunahme der Lärmbelastung im Quartier.

Die Lärmbelastung für die in unmittelbarer Nähe liegende Kirche und der angrenzende Friedhof zum neuen Werkhof seien nicht tolerierbar und werden im Gutachten schöngeredet. Es verstehe sich von alleine, dass auch die Lärmbelastung für alle Anwohner nicht tolerierbar seien.

Im Gegensatz zum bisherigen Standort wäre ein Werkhof an der Margarethenstrasse überhaupt nicht zentral, sondern extrem an einem Ende von Binningen gelegen. Das würde dann Sinn machen, wenn der Standort in einem Gewerbe- oder Industriegebiet liegen würde, was aber nicht der Fall ist. Der Werkhof käme mitten in ein ruhiges, stilles Siedlungs- und Naherholungsgebiet. Es geht nicht nur um den Verkehrslärm der Werkhoffahrzeuge, sondern auch um den erwarteten erheblichen Lärm aus den Tätigkeiten auf dem Areal.

4.6. Landschaft

Einige Mitwirkende sind der Ansicht, dass sich der Neubau des Werkhofes negativ auf umliegende Landschaft, das Naherholungsgebiet mit Bauernhof und dem Sunnebädli auswirkt. Der Planungsbericht vom 2. April 2020 untertreibe diese negativen Auswirkungen auf die angrenzende Landschaft und die Wohngebiete systematisch.

Das 10 m hohe Gebäude, welches auf die bestehende Zivilschutzanlage gebaut wird, sei nicht eingepasst in die Umgebung. Anstelle von grüner Böschung mit Zivilschutzeinfahrt, sehe man dann auf einen ca. 20 m hohen Komplex.

Die Aussage, dass aus östlicher Blickrichtung das Gebäude kaum wahrnehmbar ist, wird als «lachhaft» bezeichnet. Der Osten wäre der weitere Hügel vom Bruderholz, welches in Vogelperspektive auf den Werkhof blickt. Die Wahrnehmbarkeit aus westlicher Sicht, sprich von allen Häusern der Margarethenstrasse und südlicher Sicht (ganzer Bruderholzrain), soll im Bericht auch erwähnt werden.

Es wird festgehalten, dass der Bauernhof St. Margarethen kein gewöhnlicher Bauernbetrieb ist, wie es ihn überall gibt, sondern ein äusserst beliebtes Familienausflugsziel. Zusammen mit dem Hofrestaurant Schällenuisli und dem Sonnenbad (ebenfalls mit Restaurant) bildet dies ein wichtiges Naherholungsgebiet, das auch unter der Woche zahlreiche Spaziergänger und Familien mit Kindern anzieht. Der Mehrverkehr und die Emissionen des Werkhofs würden dieses Naherholungsgebiet stark entwerten.

In einer Stellungnahme wird behauptet, dass die geplante Mutation des Zonenplans innerhalb des Perimeters des Teilzonenplans Landschaft Bruderholz liege, welcher mit Volksabstimmung vom 23. September 1990 angenommen wurde. Mit Bedacht wurde damals die OeWA-Zone Friedhof vom Stimmvolk zwischen Wohngebiet und Landwirtschaftszone gelegt. Eine Umwidmung der Friedhofzone würde ohne Not das sorgfältig angelegte Zonenkonzept zerstören.

Zudem käme der Werkhof an den Rand des als Erholungsraum genutzten Nichtbaugebiets des Bruderholzes zu stehen. Die Umzonung würde damit den Planungsgrundsatz der Trennung von Bau- und Nichtbaugebiet verletzen.

4.7. Bauverwaltung am falschen Ort

Einige Mitwirkende äussern sich zum Standort der Bauabteilung. Der Ort zusammen mit dem Werkhof sei der falsche Standort, da keine Synergien zur jetzigen Gemeindeverwaltung erkennbar sind und die Distanz zur bestehenden Gemeindeverwaltung zu gross werde (langer Fussweg zur Verwaltung, wenn man dann überhaupt zu Fuss geht). Auch seien keine Einkaufsmöglichkeiten vorhanden, so dass die Gemeindeangestellten mit dem Auto die Besorgungen machen. Auch seien die geschätzten Investitionskosten an diesem Standort nicht gerechtfertigt.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Synergien zwischen Bauabteilung und Werkhof übertrieben bewertet werden. Womöglich seien grössere Synergien bei einer örtlichen Zusammenlegung der Bauabteilung mit dem Rest der Gemeindeverwaltung zu erwarten. Zudem muss die Bauabteilung an einem zentralen Ort lokalisiert sein. Im Angesicht leerstehender Büroflächen an der Hauptstrasse in Binningen ist nicht einzusehen, wieso die Bauabteilung

in einem Neubau unterbracht werden muss, wenn es denn wirklich so dringlich ist, den jetzigen Standort zu wechseln.

4.8. Werkhof an Parkstrasse (Standortwahl)

Wenige Mitwirkende äussern sich zum heute bestehenden Werkhofstandort. Sie finden, dass der neue Werkhof auf der bestehenden Parzelle an der Parkstrasse sehr gut hineinpassen würde. Andere Mitwirkende erkundigen sich, wieso nicht erneut ein geeigneterer Standort mit der Nachbargemeinde Bottmingen angestrebt werde.

Es wird bemerkt, dass der derzeitige Werkhof in einem Wohngebiet mit Mietwohnungen liegt. Wer sich entscheidet dort zu wohnen, nehme die Emissionen des Werkhofes in Kauf. Der neu geplante Standort ist umgeben von Familien in Eigentümshäusern, welche sich bewusst entschieden haben, in eine ruhigere Ecke zu ziehen. Das Gebiet um den Friedhof ist ein Gebiet der Ruhe und Naherholung und bildet die abgestufte Grenze zwischen Baugebiet und Landwirtschaftszone. Es bedürfe einer Umweltverträglichkeitsprüfung für einen derartigen Betrieb an dieser Lage.

Es wird auch die Frage gestellt, was mit der Parzelle an der Parkstrasse geschieht, falls das Projekt realisiert werden sollte. Die Gemeinde schränkt sich mit Annahme der Bodeninitiative unnötig ein, weshalb die Option Verkauf kaum möglich sei.

4.9. Diverses, Werkhofprojekt, Parkplätze

Es wird bemängelt, dass kein Projekt vorliegt, woran man sich konkret orientieren kann, dies macht die Beurteilung der Zone resp. des künftigen Gebäudes/Betriebs schwierig. Wie kommt der Baukörper zu liegen, wie hoch und gross wird die Baute, wo ist die Zufahrt ans Strassennetz, wieviel Arealfläche wird dafür benötigt etc.

Mehrere Mitwirkende erkundigen sich nach der künftigen Parkplatzsituation und bemängeln die bereits heute bestehenden ungenügenden Parkierungsverhältnisse (Friedhof, Sonnenbad, St. Margarethenhof).

5. Stellungnahme Gemeinderat

Der Gemeinderat dankt den Mitwirkenden für die Eingaben und die ausführlichen Stellungnahmen. Der Gemeinderat erkennt aus den Stellungnahmen, dass das Projekt «Neuer Werkhof» nicht grundsätzlich in Frage gestellt wird. Umstritten ist bei den Mitwirkenden der gewählte Standort. Befürchtungen zum Mehrverkehr, Lärm und zur Verkehrssicherheit stehen im Vordergrund. Von den 92 Personen, welche namentlich mitgewirkt haben, wohnen 77 Personen in den zum geplanten Projekt angrenzenden Quartieren. Es ist für den Gemeinderat verständlich, dass (bauliche) Veränderungen in der direkten Nachbarschaft Fragen und Befürchtungen der Direktbetroffenen auslösen.

Wie im Planungsbericht ausführlich beschrieben, befasst sich der Gemeinderat zusammen mit den politischen Gremien seit langem mit der Standortsuche für einen neuen Werkhof. Ein gemeinsamer Standort mit Bottmingen scheiterte. Der Gemeinderat analysierte daraufhin die Situation und liess die beiden Machbarkeitsstudien erstellen. Die erste Studie (2014) untersuchte verschiedene Standorte in Binningen. Basierend auf dieser Studie wurde die Standortwahl getroffen. Dabei wurden die Vor- und Nachteile der verschiedenen Möglichkeiten gegeneinander abgewogen. Die zweite Studie (2018) befasste sich dann mit der konkreten Umsetzung am gewählten Standort. Der Gemeinderat widerspricht damit dem geäusserten Vorwurf, die Standortwahl sei zufällig und aus einer Laune heraus erfolgt.

Im Rahmen des Geschäfts für den Planungskredit hat sich auch der Einwohnerrat respektive die Bau- und Planungskommission nochmals intensiv mit der Frage des Standortes auseinandergesetzt und ist ebenfalls zum Schluss gekommen, dass der gewählte Standort der geeignetste ist.

Der Gemeinderat nimmt zu den Mitwirkungseingaben wie folgt Stellung:

5.1. Verkehr

Auf Nachfrage der Gemeinde hat das Amt für Raumplanung die Situation überprüft. Das Amt teilt der Gemeinde dazu folgendes mit (siehe auch Anhang 1):

- Der Mehrverkehr durch den neuen Werkhof führt zu keiner Immissionsgrenzwert (IGW)-Überschreitung durch Strassenverkehrslärm auf dem umliegenden Strassennetz.
- Zudem wurde festgestellt, dass der Verkehr über die Bruderholzstrasse zwischen 2013 und 2019 deutlich rückläufig ist und sich zwischen 2018 und 2019 nochmals von 1'900 auf 1'500 Fahrzeuge pro Tag reduziert hat.
- Mit einer berechneten, prognostizierten Zunahme von durchschnittlich 170 DTV durch den Werkhof wird der IGW nicht überschritten. Dieser wäre sogar mit einer Zunahme von bis zu 800 Fahrten pro Tag noch eingehalten.

Die Befürchtung betreffend Rückstau beim Knoten Bruderholzstrasse / Bottmingerstrasse / Baselstrasse konnte bereits mit den detaillierten Untersuchungen entkräftet werden. Durch den tendenziell gesunkenen Verkehr wird die Befürchtung von Rückstau zusätzlich entkräftet. Die Auswirkungen zusätzlicher Kurse werden genau verfolgt. Sollte die Gemeinde durch den Trambetrieb über Gebühr in zwei Teile „zerschnitten“ werden, wurde die Forderung einer längerfristigen Tieferlegung der Bahn in den regionalen Verkehrsplanungen (ELBA, Westring) bei den kantonalen Behörden bereits deponiert. Wegen der Steigerung der Taktfrequenzen wird die Gemeinde nicht zwei Werkhöfe realisieren.

Der Trend zu dichter Überbauung (Innenentwicklung, keine neuen Bauzonen) basierend auf den Zonenvorschriften ist nicht nur auf dem Bruderholz vorhanden, sondern in allen Wohngebieten Binningens. Die resultierende Bevölkerungszunahme resp. Zunahme der Haushalte führt bei unverändertem Mobilitätsverhalten tendenziell zu einer Zunahme der Verkehrsbelastung auf allen Gemeindestrassen. Es ist hier aber schwierig eine Prognose zu erstellen. Mit dem Zulassen der grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen (vorliegend nach Bruderholz Basel-Stadt) wird auch zusätzlicher Verkehr aus den benachbarten Gebieten nicht ausgeschlossen, hingegen besteht umgekehrt die Möglichkeit für BewohnerInnen des Binninger Bruderholzes, nach dem städtischen Teil des Bruderholzes zu- oder wegzufahren. Zubringerdienste verlagern den Verkehr nur und schützen Minderheiten. Auch an der Benkenstrasse hat die Gemeinde vor kurzem ein durchlässiges Verkehrsregime ins Bertschenackerquartier Bottmingen eingeführt durch Aufhebung des Fahrverbots, was durch die verkehrsberuhigenden Massnahmen einen unwesentlichen Effekt auf die Verkehrsentwicklung mit sich bringt.

Im Weiteren weist der Gemeinderat darauf hin, dass die Anbindung des neuen Werkhofstandortes (gegenüber dem bestehenden Standort an der Parkstrasse) an das übergeordnete Strassennetz verbessert wird. So beträgt die Distanz der Werkhofausfahrt zur Hauptsammelstrasse (Bruderholzrain/Margarethenstrasse) beim neuen Standort 50 m. Beim bisherigen Standort beträgt die Distanz zur nächsten Sammelstrasse oder Hauptverkehrsstrasse rund 250 m durch Wohnquartiere.

Die Aufstellung privater Entsorgungsfahrten aufgrund bestehender Erfahrungswerte ist genauer als eine Annahme / Abschätzung ohne Grundlage und deshalb eine präzise Prognose.

Der Gemeinderat erachtet eine 8-jährige Messreihe als ausreichend für die Beurteilung der Verkehrsentwicklung. Bei den letzten Messungen im Jahre 2019 handelt es sich um 3 Wochenmessungen (7 mal 24 Stunden) verteilt auf das Jahr und sie werden aufgrund der geringen Differenzen als plausibel taxiert. Die tendenzielle Verkehrsabnahme wird auf die Einführung von Tempo 30 und diverse verkehrsberuhigende Massnahmen an Bruderholzstrasse/Margarethenstrasse in den letzten Jahren zurückgeführt.

5.2. Sicherheit und Unfallgefahr

Der Gemeinderat ist sich bewusst, dass jede zusätzliche Nutzung (auch neue Wohnbauten usw.) zu Mehrverkehr führt. Wie in den Mitwirkungsbeiträgen richtig beschrieben, investiert die Gemeinde viel Geld in die Sicherheit im Strassenverkehr. Wie auf allen Gemeindestrassen werden in Zukunft auch entlang der Bruderholzstrasse / Margarethenstrasse weitere Investitionen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Vermeidung von Unfällen nötig sein, um die negativen Folgen des Verkehrs abzufedern.

Zudem zeigt die Unfallstatistik in den Jahren 2015-2019 auf dem Strassenabschnitt Bruderholzstrasse / Margarethenstrasse lediglich zwei registrierte Unfälle (je ein Schleuder- / Selbstunfall einmal mit Sachschaden und einmal mit Leichtverletzten). Durch die gesunkenen Verkehrszahlen wird die Sicherheit tendenziell erhöht.

Bei jedem an eine Strasse angeschlossenen Gebäude muss das Trottoir gequert werden, dies ist kein spezieller Sachverhalt. Die das Trottoir benutzenden Fussgänger sind vortrittsberechtigt.

Mit der Strassenkorrektur Bruderholzstrasse / Margarethenstrasse und der Einführung von Tempo 30 wurde die Sicherheit bei diesem Knoten massiv erhöht und die erforderlichen Sichtweiten sind gegeben.

5.3. Erschliessung für Fussgänger

Entgegen der Meinung der Mitwirkenden ist der Gemeinderat der Ansicht, dass das ganze Gebiet rund um die kirchlichen Bauten und den Friedhof gut für Fussgänger erschlossen ist. Auch sind die öffentlichen Verkehrsmittel in guter (nicht in sehr guter) Distanz erreichbar. Der Gemeinderat erlässt mit den Zonenvorschriften keine Regel, die das zu wählende Fortbewegungsmittel vorschreibt. Es ist Tatsache, dass gewisse Werkhofdienstleistungen (Entgegennahme von Altmittel, Bauschutt usw.) von der Bevölkerung nicht zu Fuss, sondern mit dem Auto oder auch mit dem Velo genutzt werden. Dies trifft unabhängig des Standortes zu. Die Folgerung, dass damit der Werkhof für Fussgänger schlecht erschlossen ist, kann so jedoch nicht nachvollzogen werden.

5.4. Friedhof als Ort der Ruhe

Der Gemeinderat geht mit den Mitwirkenden sehr einig, dass der Friedhof ein Ort der Ruhe ist und auch in Zukunft sein soll. Die kirchlichen Aktivitäten dürfen durch die neu geplanten Nutzungen nicht gestört werden.

Der Gemeinderat weist darauf hin, dass die Gemeinde auch auf Wunsch der Bau- und Planungskommission das Gespräch mit der Kirche gesucht hat. Die Kirchenvertreter standen damals dem Projekt positiv gegenüber.

Am 22. März 2019 fand diese Besprechung statt. Die Delegation der Kirche war der Ansicht, dass der Standort des Werkhofs diesen Ortsteil im positiven Sinne beleben würde.

Die Projektdarstellungen in der Machbarkeitsstudie sind als Idee zu verstehen und wurden ausgearbeitet, um die Machbarkeit zu prüfen. Momentan liegt noch kein Bauprojekt vor. Demnach sind Aussagen über Bauhöhen und Sichtbarkeit usw. zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich. In einem noch zu erstellenden Bauprojekt, welches dann von allen politischen Gremien genehmigt werden muss, wird der Gemeinderat sehr darauf achten, dass durch den

Werkhofneubau und die Werkhoftätigkeiten die Friedhofnutzungen gar nicht oder zumindest so wenig wie nur möglich beeinflusst werden.

Die wenigen lärmintensiven Arbeiten, welche auf dem Areal des Werkhofs verrichtet werden, können so geplant werden, dass sie nicht während Beerdigungen ausgeführt werden.

5.5. Lärmbelastung

Alle Zonen sind einer Lärmempfindlichkeitsstufe zugeteilt. Die Nutzungen innerhalb der Zonen haben die Lärmwerte einzuhalten oder es sind bauliche und organisatorische Massnahmen zu treffen, dass die Immissionswerte eingehalten werden können. Dies gilt für den Werkhofneubau sowie für die Aktivitäten auf dem Areal.

Aufgrund der Mitwirkung und der kantonalen Vorprüfung wird die Zone für öffentliche Werke in zwei Sektoren unterteilt. Der erste Sektor enthält die Friedhofsanlagen, der zweite Sektor das Areal für den neuen Werkhof. Im ersten Sektor wird die Lärmempfindlichkeitsstufe von heute ES III auf ES II reduziert. Damit bilden die Lärmempfindlichkeitsstufen das Ruhebedürfnis auf dem Friedhofareal ab. Der Werkhof ist kein lärmintensiver Produktionsbetrieb und es gibt nur 2 Werkstätten. Zudem finden 90 Prozent der Werkhofarbeiten im übrigen Gemeindegebiet statt und nicht im Areal. Dank baulicher und organisatorischer Massnahmen können die Lärmwerte eingehalten und den angrenzenden Nutzungen genügend Beachtung geschenkt werden. Dies betrifft insbesondere auch die Zeitintervalle während Abdankungen auf dem Friedhof.

5.6. Landschaft

Die Projektdarstellungen in der Machbarkeitsstudie sind als Idee zu verstehen und wurden ausgearbeitet, um die Machbarkeit zu prüfen. Momentan liegt noch kein Bauprojekt vor. Demnach sind Aussagen über Bauhöhen und Sichtbarkeit usw. nicht möglich. In einem noch zu erstellenden Bauprojekt, welches dann von allen politischen Gremien genehmigt werden muss, wird der Gemeinderat sehr darauf achten, dass der Werkhofneubau aus den verschiedenen Landschaftskammern möglichst nicht sichtbar wird und so gut in die angrenzende Landschaft eingebettet ist.

Es ist festzuhalten, dass mit der Mutation keine neue Zone ausgeschieden wird. Bereits in der heute festgelegten Zone können weitere Bauten und Anlagen (Abdankungshalle, Werkhofgebäude für die Pflege und den Unterhalt des Friedhofareals usw.) erstellt werden.

Die steigende Nutzung innerhalb des Baugebiets entspricht den Vorgaben zur Innenentwicklung im Raumplanungsgesetz des Bundes und ist eine allgemeine Tendenz.

5.7. Standort Bauverwaltung

In einer Variante der Machbarkeitsstudie war erwähnt geplant, die Bauverwaltung zusammen mit dem Werkhof zu bauen. Der Gemeinderat geht davon aus, dass sich die Mitwirkungsbeiträge auf diese Variante beziehen. Diese Idee wurde schon damals verworfen und ist nicht Bestandteil dieser Mutation. Mit der vorliegenden Mutation will der Gemeinderat die zonenrechtlichen Voraussetzungen für den Werkhofneubau schaffen. Die neue Zweckbestimmung der ÖWEA-Zone lautet demnach auch nur «Werkhof».

Im Sinne der Nachhaltigkeit ist ein Teil des Gebäudes statisch so ausgelegt, dass eine spätere Aufstockung möglich wäre.

5.8. Werkhof an der Parkstrasse (Standortwahl)

Eine Variante der Machbarkeitsstudie befasste sich damit, den Werkhof am heutigen Standort neu zu bauen. Die Gutachter kamen zum Schluss, dass diese Variante nicht weiterverfolgt werden soll (Platzverhältnisse, Investitionen usw.). Der Gemeinderat stützte sich auf das Gutachten und liess diese Variante fallen. Hingegen bietet der neue Standort am Friedhof verschiedene Synergien, v.a. durch Zusammenlegung aller Einheiten des Ressorts Betriebe (Werkhof, Gärtnerei, Friedhofgärtnerei, Anlagebetreuung), Fahrzeugnutzung u.a.

Ein Werkhof am Standort Birkenweg oder in der Gemeinde Bottmingen kommt aus verschiedenen Gründen nicht mehr in Frage: Das Areal am Birkenweg ist mit Schulraumprovisorien belegt und die Werkhofrealisierung ist dringlich. Die Erschliessung ist ungünstig, dies war auch einer der Gründe für das Scheitern des damals an der Urne abgelehnten Planungskredits. Die Aufnahme einer erneuten Planung mit der Nachbargemeinde Bottmingen birgt aus Sicht des Gemeinderats zu viele Projektrisiken. Auch der geprüfte Standort im Gebiet Holzmatt ist aufgrund der sehr peripheren Lage und schlechten Anbindung an das übergeordnete Strassennetz ungünstig und wurde deshalb verworfen. Um grösstmögliche Transparenz zu bieten, wurden die Standortevaluationen (Machbarkeitsstudie) öffentlich gemacht.

Der neue Standort auf dem Areal des Friedhofbetriebsgebäudes liegt nicht in einer Übergangszone sondern in einer Zone für Öffentliche Werke und Anlagen (OeWA), welche Bestandteil des Baugebiets ist. Schon heute könnten dort weitere Betriebsgebäude für den Friedhof, welcher Ähnlichkeit hat mit dem Werkhofbetrieb, erstellt werden. Der neue Standort beim Friedhof stellt kein Optimum dar, ist aber die beste aller sich bietenden Standortvarianten. Der Betrieb eines Werkhofs ist im Übrigen keiner Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen, da keine der kritischen Kriterien, geregelt im kantonalen Umweltschutzgesetz, gegeben sind.

Kann der Werkhof an einem neuen Standort realisiert werden, soll das Areal an der Parkstrasse einer Wohn- und Geschäftsnutzung zugeführt werden. Hierzu läuft im Auftrag mehrerer Bauherrschaften ein Studienauftrag zur künftigen Bebauung des Gesamtareals. Auch wenn ein Verkauf der Gemeindeparzelle nicht vorgesehen ist, verhindert dies die Bodeninitiative, deren „Spielregeln“ im kommunalen Finanzreglement verankert sind, nicht grundsätzlich.

5.9. Diverses, Werkhofprojekt, Parkplätze

Im Bau- und Planungsrecht ist geregelt, dass es für ein derartiges Projekt drei verschiedene Verfahren benötigt. Mit dem sich zum Zeitpunkt der Mitwirkungsveranstaltung noch in Arbeit befindlichen Projekt wird dem Einwohnerrat und später der Volksabstimmung der erforderliche Kredit zur Beschlussfassung unterbreitet. Das Projekt wird (so genehmigt) mit einem Baugesuch öffentlich aufgelegt. Die Änderung der Zweckbestimmung der OeWA-Zone bedarf einer Zustimmung des Parlaments, Es ist vorgesehen, Zonenänderung und Baukredit dem Einwohnerrat im selben Geschäft zu unterbreiten (voraussichtlich in der ersten Jahreshälfte 2021). Mit der Veröffentlichung dieses Berichts wird das Projekt im Detail präsentiert werden können. Das Areal und die Zone für den Werkhof wird sich auf rund 7 000 m² Fläche belaufen. Demgegenüber steht das heutige, zu kleine Areal an der Parkstrasse mit rund 3 500 m² Parzellenfläche. Aufgrund der Pflicht zur öffentlichen Mitwirkung der Zonenänderung liegen die Geschäfte gestaffelt und nicht zeitgleich vor.

Die bestehenden Parkplätze beim Friedhof Süd werden mit dem Projekt in unveränderter Anzahl ersetzt. Zudem besteht an Wochenenden künftig die zusätzliche Möglichkeit, für Grossanlässe rund 10 Innenplätze der Werkhof-Einstellhalle zur Verfügung zu stellen. Die Parkplatzdefizite anderer Anlagen (Sonnenbad, St. Margarethenhof) können und sollen aber nicht mit dem vorliegenden Projekt gelöst werden.

6. Fazit und Anpassungen der Planungsvorlage

Zusammengefasst werden die Planungsunterlagen aufgrund der Mitwirkung und auch aufgrund der kantonalen Vorprüfung wie folgt angepasst:

- Aufteilen der Zone für öffentliche Werke und Anlagen in zwei Sektoren mit Unterscheidung bezüglich der beiden unterschiedlichen Lärmempfindlichkeitsstufen.
- Festlegen einer Baulinie zur Sicherung des Abstandes der neuen Bauten gegenüber dem Friedhofareal.

Nr. _____ Beschlussfassung Mitwirkungsbericht

Binningen, den _____

Gemeinde Binningen

Gemeindepräsident

Verwaltungsleiter

Mike Keller

Christian Häfelfinger

Anhang 1: Beurteilung Verkehrszahlen und Strassenverkehrslärm

Mutation Zonenplan Siedlung «Werkhof» Beurteilung Verkehrszahlen und Strassenverkehrslärm Bruderholzstrasse / Margarethenstrasse Binningen

18.09.2020 / ARP/LZ/Inab

Ausgangslage

Der Lärmbelastungskataster Verkehrsträger Basel-Landschaft (LBK VT BL) 2015 weist für die Bruderholzstrasse einen DTV von 2'600 Fahrzeugen aus. Dieser Wert beruht auf Zählungen aus dem Jahr 2013. Aktuellere Zählungen zeigen einen deutlichen geringeren DTV für die Bruderholzstrasse. Die Auswirkungen des Projektes «Neuer Werkhof» auf der Grundlage der aktuellen Verkehrszahlen wird im Folgenden aufgezeigt.

Grundlagendaten

Verkehrszählungen Bruderholzstrasse

Jahr	Anzahl Zählungen	DTV	Bemerkung
2013	1	2'600	LBK VT BL 2015
2016	2	1'600	
2017	1	800	Einfluss Baustelle
2018	1	1'900	
2019	3	1'500	

Der DTV liegt im Durchschnitt über mehrere Zählungen in den letzten Jahren (2016-2019; ohne 2017) bei 1'600 Fahrzeugen pro Tag. Im Sinne eines Worst-Case-Szenario wird auf der Margarethenstrasse zwischen Bruderholzstrasse und Bruderholzrain von demselben DTV ausgegangen

Verkehrszählungen Wilhelm Denz-Strasse (DWV)

Jahr	DWV	Bemerkung
2016	1'400	
2017	-	Baustelle
2018	1'400	
2019	1'300	

Die Verkehrszählungen (DWV) an der Wilhelm Denz-Strasse lassen sich nicht direkt mit den bisherigen Verkehrszahlen (DVT) vergleichen. Sie liegen jedoch in der Grössenordnung der bisherigen Verkehrszahlen im LBK VT BL 2015 (DTV = 1'200).

Werkhof

Gemäss Verkehrsgutachten wird je nach Variante von einer maximalen Verkehrszunahme von 220 Fahrten pro Werktag (DWV) ausgegangen. Hinzu kommen an zwei Nachmittagen je maximal 40 Fahrten für das Angebot des Werkhofs zum Entsorgen von Gartenabfällen, Sperrgut etc. Für die Lärmbeurteilung ergibt sich daraus ein DTV von maximal 170 Fahrten pro Tag.

Emissionen Strassenverkehrslärm

Die aktuellen Verkehrszahlen führen zu folgenden Lärmemissionen:

Bruderholzstrasse

Abschnitt ID	DTV	ALF	v	i	DBL	K1 Tag	K1 Nacht	Lre Tag	Lre Nacht
Binningen_015-001	1'600	4 %	30 km/h	0 %	-10.0	-0.3	-5.0	65.4 dB(A)	50.7 dB(A)
Binningen_015-002	1'600	4 %	30 km/h	8 %	-10.0	-0.3	-5.0	66.6 dB(A)	51.9 dB(A)
Binningen_015-003	1'600	4 %	30 km/h	5 %	-10.0	-0.3	-5.0	65.9 dB(A)	51.2 dB(A)
Binningen_015-004	1'600	4 %	30 km/h	8 %	-10.0	-0.3	-5.0	66.6 dB(A)	51.9 dB(A)

Margarethenstrasse

Abschnitt ID	DTV	ALF	v	i	DBL	K1 Tag	K1 Nacht	Lre Tag	Lre Nacht
Binningen_017-001	1'600	4 %	30 km/h	5 %	-10.0	-0.3	-5.0	65.9 dB(A)	51.2 dB(A)
Binningen_017-002	1'600	4 %	30 km/h	0 %	-10.0	-0.3	-5.0	65.4 dB(A)	50.7 dB(A)

Durch den Mehrverkehr des neuen Werkhofes (Bauabteilung und Betriebe) ergeben sich folgende Lärmemissionen:

Bruderholzstrasse

Abschnitt ID	DTV	ALF	v	i	DBL	K1 Tag	K1 Nacht	Lre Tag	Lre Nacht
Binningen_015-001	1'770	4 %	30 km/h	0 %	-10.0	0.0	-5.0	66.1 dB(A)	51.1 dB(A)
Binningen_015-002	1'770	4 %	30 km/h	8 %	-10.0	0.0	-5.0	67.4 dB(A)	52.4 dB(A)
Binningen_015-003	1'770	4 %	30 km/h	5 %	-10.0	0.0	-5.0	66.6 dB(A)	51.6 dB(A)
Binningen_015-004	1'770	4 %	30 km/h	8 %	-10.0	0.0	-5.0	67.4 dB(A)	52.4 dB(A)

Margarethenstrasse

Abschnitt ID	DTV	ALF	v	i	DBL	K1 Tag	K1 Nacht	Lre Tag	Lre Nacht
Binningen_017-001	1'770	4 %	30 km/h	5 %	-10.0	0.0	-5.0	66.6 dB(A)	51.6 dB(A)
Binningen_017-002	1'770	4 %	30 km/h	0 %	-10.0	0.0	-5.0	66.1 dB(A)	51.1 dB(A)

Die Pegelzunahme durch den neuen Werkhof beträgt maximal 0.8 dB am Tag und 0.5 dB in der Nacht.

Immissionen Strassenverkehrslärm

Repräsentative Gebäude mit deren maximalen Lärmbelastung durch Strassenverkehrslärm unter Berücksichtigung des Mehrverkehrs des neuen Werkhofs:

Gebäude	Lr Tag	Lr Nacht	ES	IGW Tag	IGW Nacht	IGW eingehalten
Bruderholzstrasse 3	59.0 dB(A)	44.0 dB(A)	III	65 dB(A)	55 dB(A)	Ja
Bruderholzstrasse 4	58.6 dB(A)	43.6 dB(A)	III	65 dB(A)	55 dB(A)	Ja
Bruderholzstrasse 7	57.9 dB(A)	42.9 dB(A)	II	60 dB(A)	50 dB(A)	Ja
Bruderholzstrasse 8	56.0 dB(A)	41.0 dB(A)	II	60 dB(A)	50 dB(A)	Ja
Bruderholzstrasse 25	58.4 dB(A)	43.4 dB(A)	II	60 dB(A)	50 dB(A)	Ja
Bruderholzstrasse 26	54.2 dB(A)	39.3 dB(A)	II	60 dB(A)	50 dB(A)	Ja
Margarethenstrasse 42	56.5 dB(A)	41.6 dB(A)	II	60 dB(A)	50 dB(A)	Ja
Margarethenstrasse 50	55.5 dB(A)	40.5 dB(A)	II	60 dB(A)	50 dB(A)	Ja
Bruderholzrain 2a	55.8 dB(A)	40.9 dB(A)	II	60 dB(A)	50 dB(A)	Ja
Bruderholzrain 8a	56.4 dB(A)	41.4 dB(A)	II	60 dB(A)	50 dB(A)	Ja

Die Immissionsgrenzwerte (IGW) der Empfindlichkeitsstufe (ES) II resp. III können bei allen massgebenden Liegenschaften eingehalten werden.

Fazit

Der Mehrverkehr durch den neuen Werkhof führt zu keiner IGW-Überschreitung durch Strassenverkehrslärm auf dem umliegenden Strassennetz.

Selbst mit einer Verkehrszunahme von zusätzlich 800 Fahrten pro Tag, könnten die IGW entlang der Bruderholz- und Margarethenstrasse eingehalten werden.

Der Lärmbelastungskataster Verkehrsträger BL wird bei der nächsten GeoView-Aktualisierung an die neuen Verkehrszahlen auf der Bruderholz- und Margarethenstrasse angepasst.