TIERSTEIN AG

GEMEINDE BIRSFELDEN

Quartierplan Prisma
Verkehrsgutachten & Mobilitätskonzept



10. September 2026

BALLMER + PARTNER AG

dipl. Ingenieure ETH/SIA/SVI
Distelbergstrasse 22, 5000 Aarau
Tel 062 825 26 30
www.ballmer-partner.ch

Auftraggeber	Tierstein AG Hauptstrasse 41 5070 Frick Lukas Fuchs, Martin Schnetzler
Bearbeitung	Ballmer + Partner AG dipl. Ingenieure ETH/SVI/SIA Distelbergstrasse 22 5000 Aarau Christian Kuhn, dipl. Bau- und Wirtschaftsing. FH Lukas Kleiner, BSc FHO Raumplanung Marcel Bertschi, BSc FHO Raumplanung
Version	Schlussbericht

Inhaltsverzeichnis

1.	**Ausgangslage**	**4**
2.	**Grundlagen**	**5**
2.1	Verwendete Dokumente und Unterlagen	5
2.2	Nutzungen heute	5
2.3	Richtprojekt Herzog & de Meuron	6
3.	**Erschliessung**	**6**
3.1	Öffentlicher Verkehr	6
3.2	Konzept Fuss- und Radverkehr	7
3.3	Motorisierter Individualverkehr MIV	11
3.4	Anlieferung Coop	11
3.5	Zufahrt Feuerwehr	11
3.6	Vorfahrt Wohnheim	12
4.	**Mobilitätskonzept**	**12**
4.1	Analyse Standort	13
4.2	Nutzungskonzept Richtprojekt	14
4.3	Mobilitätsmassnahmen	14
5.	**Parkplatzbedarf**	**15**
5.1	Bestehende Situation	15
5.2	Berechnung Parkfeldbedarf PW für das Richtprojekt	16
5.3	Berechnung Parkfeldbedarf für den maximalen plausibler ungünstiger Fall	19
5.4	Berechnung Abstellplatz Velo	20
6.	**Verkehrsaufkommen**	**21**
6.1	Bestehende Situation	21
6.2	Restverkehr	21
6.3	Induzierter Verkehr QP Birsstegweg	22
6.4	Induzierter Verkehr QP Prisma	23
6.5	Verkehrsprognose für das Richtprojekt	23
6.6	Verkehrsprognose für den maximalen plausiblen ungünstigen Fall	24
6.7	Verkehrsaufkommen Hauptstrasse	24
6.8	Verkehrsregime Hauptstrasse	25
6.9	Zukünftiges Verkehrsregime Birsstegweg	25
7.	**Leistungsfähigkeit Anschluss an Hauptstrasse**	**26**
7.1	Leistungsfähigkeit heute (Z0)	26
7.2	Leistungsfähigkeit mit beiden Quartierplänen Birssteg und Prisma (Z1) ohne neue Ortsdurchfahrt durch Birsfelden	26
7.3	Leistungsfähigkeit mit beiden Quartierplänen Birssteg und Prisma (Z1) und der neuen Ortsdurchfahrt durch Birsfelden	27
7.4	Leistungsfähigkeit mit beiden Quartierplänen Birssteg und Prisma (Z1) und der neuen Ortsdurchfahrt durch Birsfelden, maximal ungünstigster plausibler Fall	28
7.5	Auswirkungen auf das übergeordnete Netz	28
8.	**Leistungsfähigkeit öffentlicher Verkehr**	**29**
8.1	Abschätzung Verkehrsaufkommen	29
9.	**Zusammenfassung und Beurteilung**	**30**

Anhänge

Anhang 1	Übersicht Konzept Fuss- und Radverkehr
Anhang 2	Parkfeldbedarf PW
Anhang 3	Leistungsfähigkeit heute (Z0), Leistungsfähigkeit in Zukunft (Z1), ohne neue Ortsdurchfahrt, Leistungsfähigkeit in Zukunft (Z1)
Anhang 4	Verkehrsaufkommen ÖV
Anhang 5	Parkfeldbedarf Velos

1. Ausgangslage

Die Parzelle Nr. 625 ist im Eigentum der Tierstein AG. Darauf befindet sich eine Liegenschaft mit einem Coop, zwei Praxen, 21 Wohnungen und einer Einstellhalle. Diese Liegenschaft ist zwar intakt, aber nicht mehr in zeitgemässen Zustand. Daher besteht grosser Erneuerungs- und Sanierungsbedarf. Coop hat Bedarf nach verbesserten betrieblichen Abläufen und Arbeitshygiene. Die Parzelle Nr. 154, wo der Verein «Haus Birsstegweg» ein Wohnheim führt, wurde im Verlauf des Workshopverfahrens in den Betrachtungsperimeter für den Quartierplan integriert und ist ebenfalls Bestandteil der Planung. Die beiden Parzellen befinden sich an zentraler Lage im Ortszentrum. Die Zielsetzungen und Anforderungen sind im Planungsbericht festgehalten. Das erarbeitete Richtprojekt liefert die Grundlagen für die Ausarbeitung eines Quartierplans, welcher von der Bevölkerung unterstützt wird, politisch tragbar ist und vor allem eine Planungssicherheit gewährleistet.

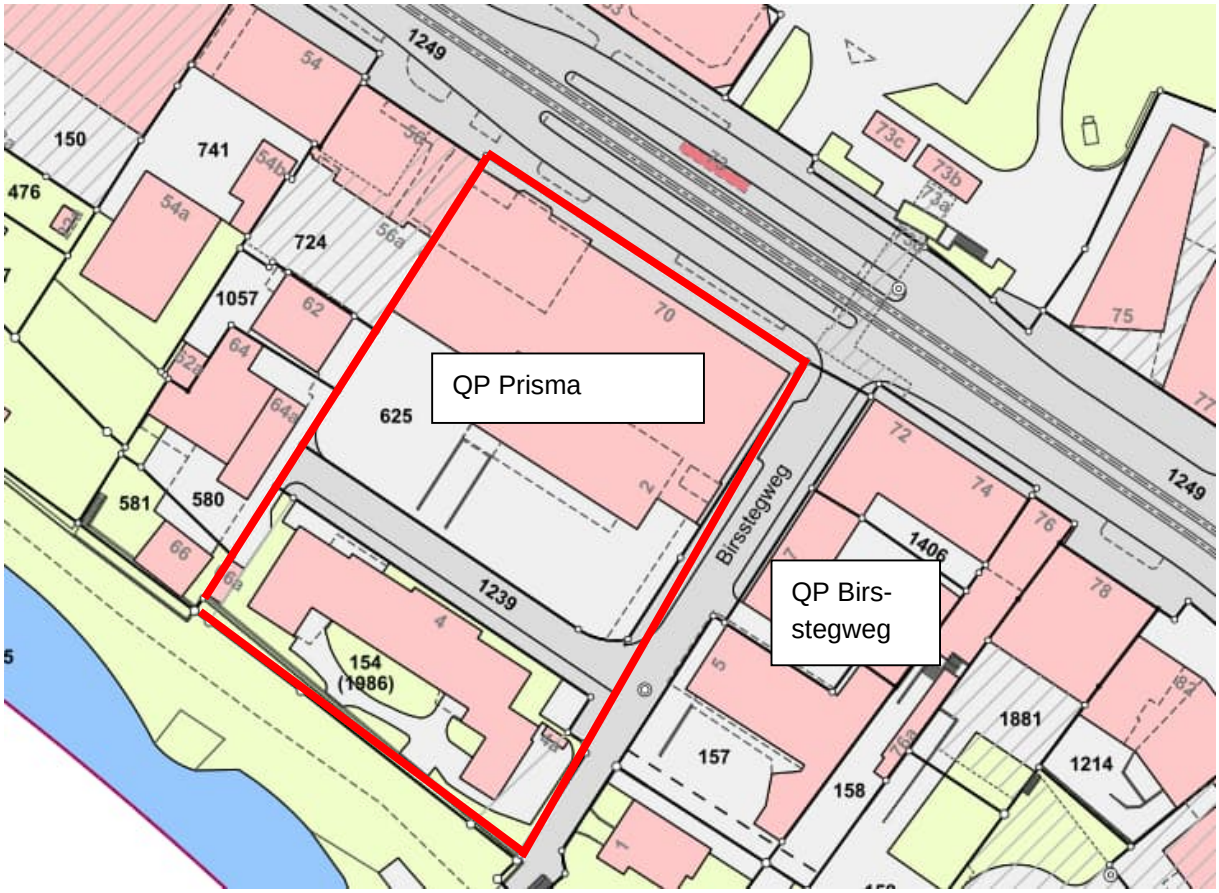


Abbildung 1: Übersicht Parzellen, Quelle: GeoView BL

2. Grundlagen

2.1 Verwendete Dokumente und Unterlagen

- Programm Workshopverfahren Birsplatz, Jermann Ingenieure+ Geometer AG, 17.7.2023
- Protokolle und Dokumente aus dem Workshopverfahren
- Raumplanungs- und Baugesetz (RBG), Kanton Basel-Landschaft vom 8. Januar 1998 (Stand 1. Januar 2024)
- Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV), Kanton Basel-Landschaft vom 27. Oktober 1998 (Stand 1. Januar 2024)
- Wegleitung Kanton BL, Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas, November 2004
- Leitfaden für flankierende Massnahmen zur PP-Reduktion bei Quartierplanungen, Bereich Wohnen, Gemeinde Birsfelden, Version 08/2021
- Div. VSS-Normen
- Verkehrserhebungen Kanton BL
- Bauprojekt Neue Ortsdurchfahrt Birsfelden, Situation 1:500, Plannummer 1032.149-104, Rapp AG, 8.3.2023
- Richtprojekt HdM, April 2025
- Nutzungskonzept, Tierstein AG, 13.9.2024
- Verkehrsgutachten «Hochhaus am Birsstegweg», Bericht-Nr. 2061.235, Rapp AG, 8.9.2023

2.2 Nutzungen heute

Bereits heute besteht auf dem Quartierplangebiet ein Coop-Laden mit ca. 1'500 m^2 inkl. Lager und Büro. Zusätzlich gibt es 21 Wohnungen und 2 Praxen. Bei diesem Gebäudekomplex besteht grosser Erneuerungs- und Sanierungsbedarf in Bezug auf Energie und Wohnhygiene. Auch seitens Coop sind Verbesserungen hinsichtlich Betriebsabläufen und Arbeitshygiene erforderlich.

Das Wohnheim ist heute in einem separaten Gebäude an der Birs angesiedelt und bietet 12 behindertengerechte Einzelzimmer, 6 Wohnungen sowie Gemeinschaftsräume und Atelier.

2.3 Richtprojekt Herzog & de Meuron

Das Architekturbüro Herzog & de Meuron (HdM) wurde beauftragt das Richtprojekt auszuarbeiten. Es sind die nachfolgenden Nutzungen vorgesehen.

Nutzung	**Bezeichnung**	**Anzahl**
Wohnen	Wohnturm (151 Wohnungen) Hauptstrasse (12 Wohnungen)	95x 2-Zimmer-Wohnungen 50x 3-Zimmer-Wohnungen 18x 4-Zimmer-Wohnungen Total: 163 Wohnungen
	Wohnheim	18 Studios/Wohnungen
Verkauf	Coop	1600 m^2 Verkaufsfläche
	wenig Kundenintensiv (Kiosk, Lounge, Eingang)	100 m^2 Verkaufsfläche
Einstellhalle		128 Parkfelder

Tabelle 1: Übersicht Nutzungen

3. Erschliessung

3.1 Öffentlicher Verkehr

Der Planungsperimeter ist aus der Sicht des öffentlichen Verkehrs mit der nah gelegenen Haltestelle Birsfelden Schulstrasse sehr gut erschlossen. Die Tramlinie 3 fährt im 7.5-Min-Takt und stellt die Verbindung zum Bahnhof Basel SBB und zur Innenstadt sicher.

Auf der gegenüberliegenden Seite der Birs befindet sich die Haltestelle Forellenweg der Buslinie 36, welche ebenfalls im 7.5-Min-Takt fährt. Diese Haltestelle liegt je nach Fahrrichtung in einer Distanz von 200 m bzw. 300 m und liegt damit in guter erreichbarer Fussdistanz.

Der Planungsperimeter liegt somit gemäss ARE in der ÖV-Güteklasse B.

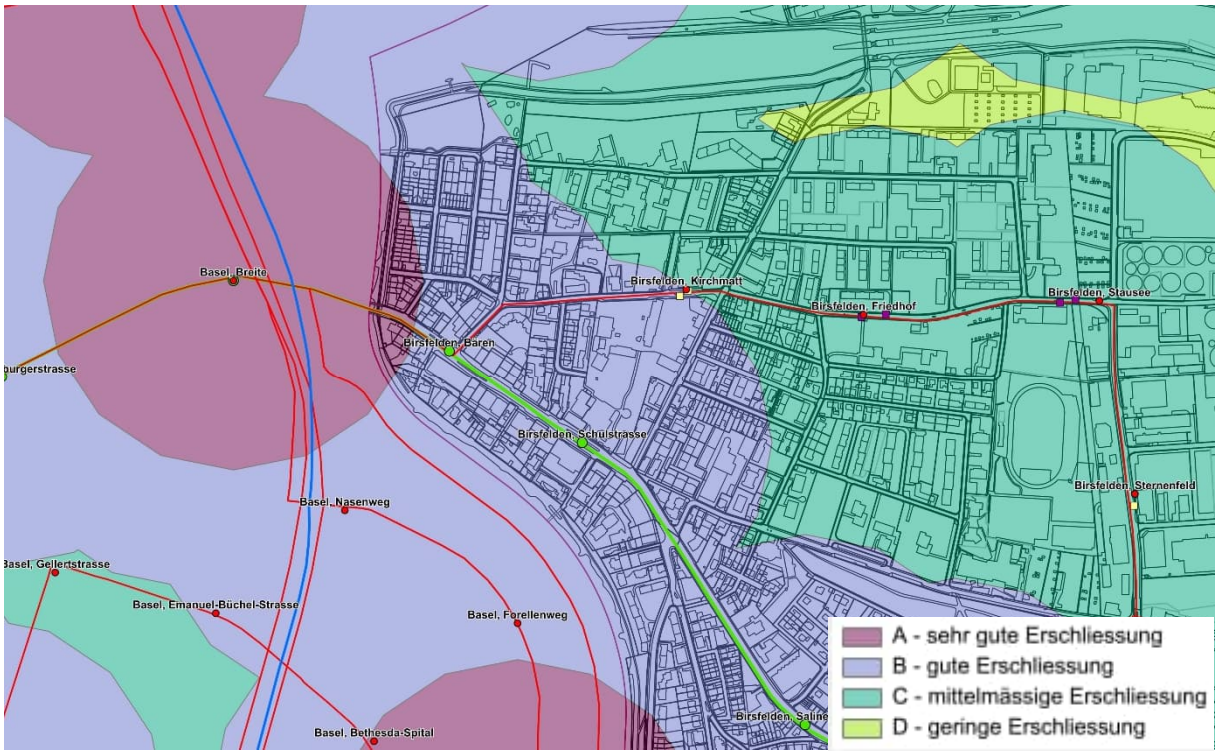


Abbildung 2: ÖV-Linien, -Haltestellen und -Güteklassen, Quelle: GeoView BL

3.2 Konzept Fuss- und Radverkehr

3.2.1 Ausgangslage

Der Birsstegweg dient der Erschliessung der Parkierung für den Coop, die Wohnnutzungen, das Wohnheim sowie der Anlieferung für den Coop. Zusammen mit der seitlichen Parkierung ist der Birsstegweg heute stark auf den Individualverkehr ausgerichtet. Für den Fuss- und Radverkehr besteht zudem eine Verbindung zum Birssteg.

3.2.2 Ziele und Handlungsbedarf

Mit den beiden Quartierplänen Birsstegweg und Prisma will die Gemeinde Birsfelden das Wohnangebot ausbauen, das Zentrum städtebaulich aufwerten und durch die Modernisierung an zukünftige Bedürfnisse anpassen. Insbesondere soll die Freiraumgestaltung und die Verkehrssituation den hohen Ansprüchen an die zentrale Lage im Ortszentrum gerecht werden. Die wichtigsten Zielsetzungen im Zusammenhang mit der zukünftigen Gestaltung des Birsstegweges sind:

- Stärkung der Vernetzung zwischen Birsraum und Zentrumsplatz
- Schaffung von Aufenthalts- und Freiraumqualitäten (neben Wohn- und Geschäftsgebäuden auch ein Restaurationsbetrieb, ein Kultursaal und ein öffentlicher Platz an der Birs)
- Stärkung der Zentrumsfunktion
- Bereicherung des Stadtbildes von Birsfelden

3.2.3 Umsetzung

Um die oben genannten Ziele zu erreichen, muss der Birsstegweg «langsamer und grüner» werden. Konkret bedeutet dies, dass ein ausreichender Strassenraum zur Verfügung stehen muss, um die Erschliessungen für Anlieferung, Feuerwehr und Parkierung sicher zu stellen und gleichzeitig eine sichere Fuss- und Radverbindung gewähren zu können. Zwischen den Gebäuden Birsstegweg und Prisma soll der Strassenraum geöffnet werden und viel Grünfläche gestaltet werden. Es sind drei Konfliktbereiche auszumachen, welche im Anhang 1 als rote Kreise dargestellt sind. Es handelt sich einerseits um den Knotenbereich zur Hauptstrasse, aber auch um den Bereich, wo der Birsstegweg rechtwinklig abbiegt und um den Bereich vor der Anlieferung und der Zufahrt in die Einstellhalle.

Um die Wichtigkeit der Vernetzung zwischen Zentrumsplatz und der Birs zu verdeutlichen, muss dem Fuss- und Radverkehr eine sichere und gute Qualität des Verkehrsraums zu Verfügung stehen. So wird entlang des Prismas ein Fussgängerbereich geschaffen, der vom übrigen Strassenbereich abgetrennt ist.

Fussverkehr
Die Fussverbindung zu den ÖV-Haltestellen sind sicher mit Gehwegen ausgerüstet. Entlang der Birs befindet sich beidseitig ein Fussweg. Auf der Westseite verläuft der Dreiland-Wanderweg (Route-Nr. 67).

Radverkehr
Auch für Velofahrende ist das Quartierplangebiet gut erschlossen. Die kantonale Radroute wird auf der Hauptstrasse geführt (West-Ost-Verbindung). Via Schulstrasse ist die Verbindung Richtung Norden sichergestellt und über den Birsstegweg besteht ein Anschluss an das Radnetz der Stadt Basel, jedoch nur Richtung Nordosten (siehe Abbildung 3).

Ein wichtiger Aspekt ist die Anbindung an das Radnetz auf der Hauptstrasse in beiden Richtungen. Richtung Muttenz ist das Einbiegen problemlos möglich. Richtung Basel-Stadt dagegen müssen Hauptstrasse und Tramgeleise überquert werden. Mit dem Verkehrsaufkommen von gut 11'000 Fahrzeugen pro Tag (siehe Kap. 6.2) ist es schwierig, ausreichende Zeitlücken zu finden, um die Strasse sicher zu queren. Grundsätzlich stehen sowohl in der heutigen Situation sowie im geplanten Projekt der neuen Ortsdurchfahrt folgende drei Varianten zur Verfügung:

- Bei der Ausfahrt aus dem Birsstegweg direkt nach links Richtung Basel abbiegen (nicht vorgesehene bzw. unerlaubte Möglichkeit)
- Aus dem Birsstegweg nach rechts abbiegen, um im Bereich der Schulstrasse wenden (im geplanten Projekt wenden im Kreisel)
- Eine Radwegführung parallel zum neuen Fussgängerstreifen

Velofahrende suchen gerne den direkten Weg und meiden Umwegfahrten. So gesehen wäre die Wunschlinie direkt nach links abbiegen zu können. Sowohl in der aktuellen Situation wie auch im geplanten Projekt fehlt diese Möglichkeit. Die beiden anderen Möglichkeiten sind bei Radfahrenden eher unbeliebt. Beim Wendemanöver im Bereich der Schulstrasse müssen neben der schwierigen Verkehrssituation auch noch spitzwinklig Geleise überquert werden,

was insbesondere bei Nässe Gefahren birgt. Zudem muss ein Umweg in Kauf genommen werden, was häufiges Nichtbeachten zur Folge hätte. Die einzige sinnvolle Lösung wäre eine Velofurt parallel zum Fussgängerstreifen. Falls die Hauptstrasse umgestaltet und eine Velofurt ins Projekt aufgenommen werden könnte, wäre dies die beste Lösung. Andernfalls bleibt als einzige Lösung ein Wendemanöver auf der Höhe der Schulstrasse. Eine Übersicht des Konzeptes ist im Anhang 1 zu finden.

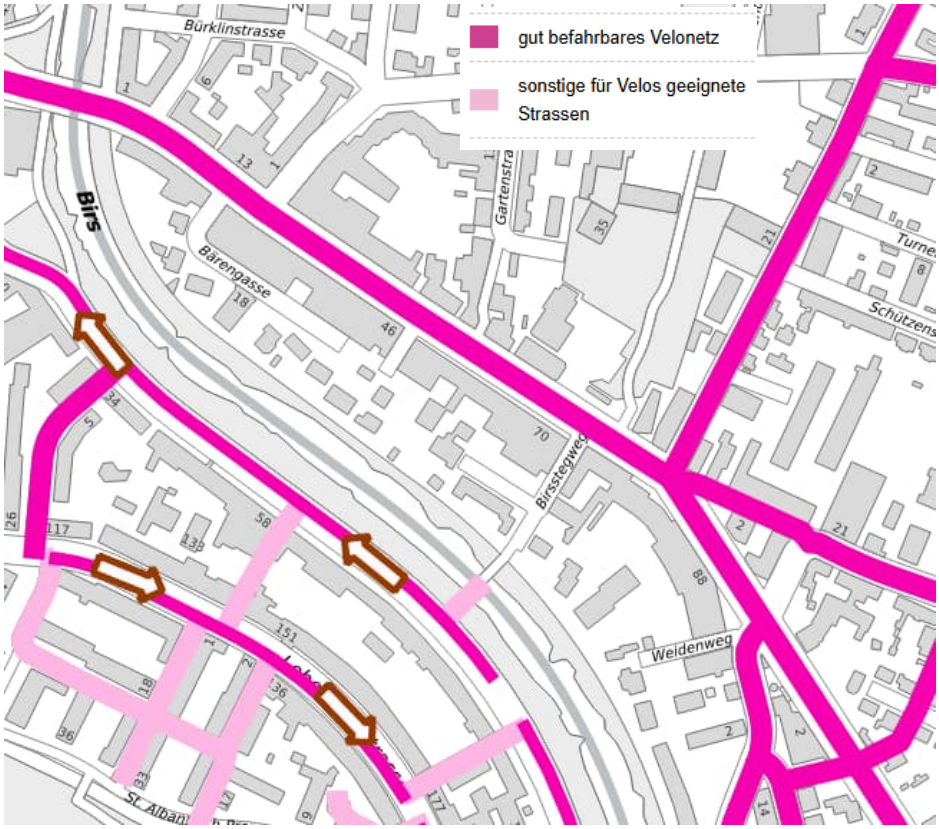


Abbildung 3: Radrouten im Bereich des Birsstegweges (Quelle: Veloplan Stadt Basel, Geoportal Basel Stadt)

3.2.4 Fazit

Ausserhalb der erforderlichen Verkehrsfläche der Birsstegweges wird der Strassenraum geöffnet und mit Grünfläche ausgestaltet. So können die Konfliktbereiche, welche mit roten Kreisen markiert sind, entschärft werden. Es ist keine Parkierung von Fahrzeugen im Bereich des Birsstegweges vorgesehen. Für Velos dagegen werden Abstellflächen geplant. Die Einführung einer Begegnungszone ist daher gut denkbar.

Falls möglich Integration einer Velofurt zur Querung der Hauptstrasse in das geplante Projekt des Kantons.

Konzeptplan

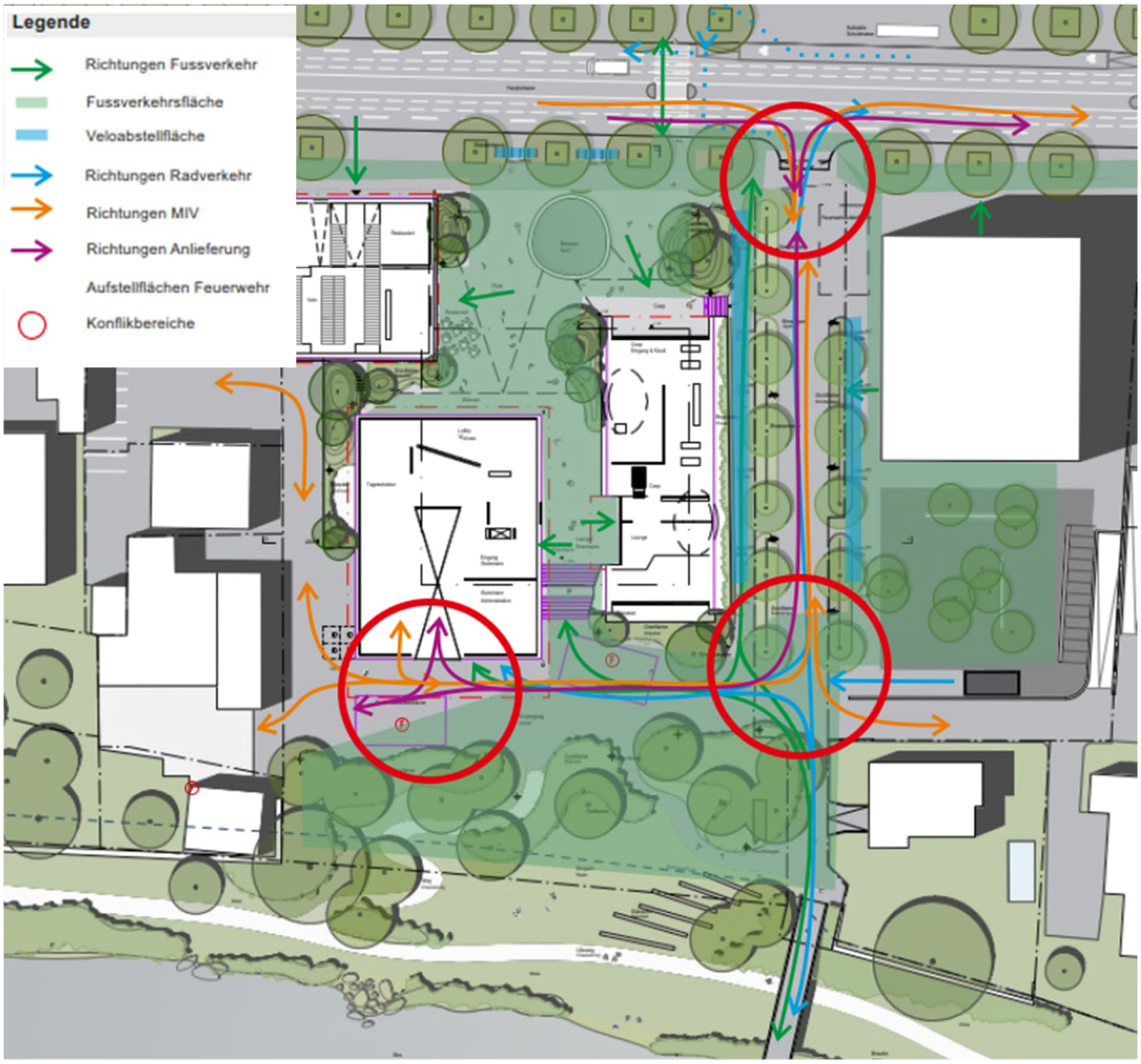


Abbildung 4: Konzeptplan

Normquerschnitt

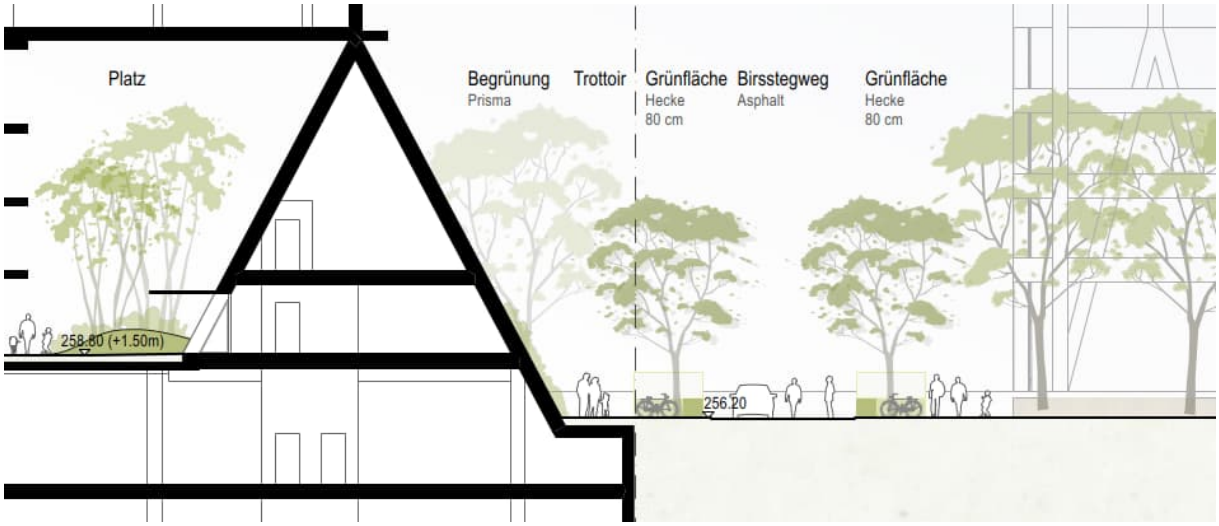


Abbildung 5: Normquerschnitt

3.3 Motorisierter Individualverkehr MIV

Der Birsstegweg dient als Zufahrt für die Wohnungen in den Gebäuden der Quartierpläne Birsstegweg und Prisma, die angeschlossenen bestehenden Nutzungen sowie zur Parkierung des Coop's. So ist eine direkte Anbindung an die Hauptstrasse (Kantonsstrasse) vorhanden und damit auch das übergeordnete Netz der Autobahnen. Die Anbindung an die Hauptstrasse ist sowohl im aktuellen Zustand wie auch beim geplanten Projekt für eine neue Ortsdurchfahrt sichergestellt. Es wurde ein erforderlicher Strassenfläche ausgeschieden. Ausserhalb der erforderlichen Verkehrsflächen wird der Strassenraum geöffnet und mit Grünfläche und Fusswegverbindungen ausgestaltet. Es ist keine Parkierung von Fahrzeugen im Bereich des Birsstegweges vorgesehen, ausser der Möglichkeit eines Kurzzeitparkfeldes für das Wohnheim, Taxi oder Lieferdienste. Für Velos dagegen sind Abstellflächen geplant. Für sämtliche Motorfahrzeuge wurden die massgebenden Fahrkurven im heutigen und im zukünftigen Zustand mit dem geplanten Projekt der neuen Ortsdurchfahrt mit BGK (Betriebs- und Gestaltungskonzept) der Hauptstrasse konstruiert, welche in den Plänen der Fontana Landschaftsarchitektur dargestellt sind (Plan-Nr. 373_102 Situationsplan projektiert).

3.4 Anlieferung Coop

Analog zum MIV erfolgt auch die Anlieferung für den Coop über den Birsstegweg. Es ist mit 3 - 5 Anlieferungen pro Tag zu rechnen, welche jedoch nicht in den verkehrlich massgebenden Abendspitzenstunden stattfinden werden.

3.5 Zufahrt Feuerwehr

Für die Feuerwehr sind drei Aufstellflächen erforderlich. Zwei davon sind Aufstellflächen für Hubrettungsfahrzeuge jeweils an der Hauptstrasse und südlich des Hochhauses. Die Zufahrt

für die Löschfahrzeug-Aufstellfläche südlich des Prismas erfolgt über die Hauptstrasse bzw. den Birsstegweg.

3.6 Vorfahrt Wohnheim

Von Süden her ist ein Zugang zum Wohnheim vorgesehen. Vor diesem Eingangsbereich wird eine Vorfahrt markiert (markiertes Parkverbot ausgenommen Vorfahrt für Personentransporte und Ambulanz, Markierung 6.23).

4. Mobilitätskonzept

Das Richtprojekt mit einem Hochhaus für den Quartierplan Prisma entstand im Rahmen eines Workshopverfahrens. Dabei werden zusammengefasst folgende Ziele zugrunde gelegt:

- Qualitätsvolles Wohn- und Geschäftsgebäude mit Restaurationsbetrieb, Dienstleistung und einer Verkaufseinheit für Güter des täglichen Bedarfs.
- Angemessenen Anzahl Parkfelder für Verkauf und Dienstleitungen und stark reduzierte Anzahl Parkfelder für die Wohneinheiten.
- Stärkung der Zentrumsfunktion und Vernetzung von Birsraum und Zentrum mit öffentlichen Aufenthalts- und Freiraumqualitäten
- Schaffung eines Mehrwertes für die Öffentlichkeit
- Beitrag zur Nachhaltigkeit
- Bereicherung des Stadtbildes

Zum Thema Mobilität wird im Workshopprogramm vorgeschrieben, dass die für die Wohnnutzungen mit 0.07 bis 0.29 Stamm-Parkfelder pro Wohneinheit einzusetzen sind. Diese Vorgabe und alle weiteren Vorgaben basieren auf dem «Leitfaden für flankierende Massnahmen zur PP-Reduktion bei Quartierplanungen, Bereich Wohnen» (Version 08/2021) der Gemeinde Birsfelden.

Für die Berechnung der Anzahl Parkfelder und der Festlegung der Mobilitätsmassnahmen sind somit folgende Randbedingungen einzuhalten:

- Die Coop-Filiale benötigt in Abhängigkeit der Verkaufsfläche genügend Parkplätze. Die Anzahl ist im Rahmen eines Verkehrsgutachtens zu ermitteln.
- Für Parkplätze des Wohnraumangebotes soll aufgrund der guten ÖV-Erschliessung ein Grundbedarf von 0.07 bis 0.29 Stamm-PP/Wohnung («autofrei») angewendet werden. Im Workshopverfahren hat sich herausgestellt, dass unter Einhaltung der Randbedingungen der Faktor für den Grundbedarf des Richtprojekts 0.16 beträgt (siehe Anhang 2 und Kapitel 5.2).
- Es ist auf eine ausreichende Anzahl an Ladestationen für E-Fahrzeuge (Autos, Velos) zu achten.

- Die Integration von öffentlich zugänglichen Veloabstellplätzen gemäss SIA ist auf dem Areal zu gewährleisten.
- Der jeweils aktuelle Stand der Umgestaltung der Hauptstrasse (Kantonsstrasse) ist bei der Erschliessung zu berücksichtigen.

4.1 Analyse Standort

Das Areal befindet sich im Dorfzentrum von Birsfelden und damit in einer guten und zentralen Lage. Einkaufsmöglichkeiten befinden sich auf dem Areal selbst oder zusammen mit weiter Nutzungen für den Alltag in unmittelbarer Nähe. Schule und Kindergarten sind in wenigen Minuten erreichbar. Das Areal befindet sich in der ÖV-Güteklasse B und ist für sämtliche Verkehrsmittel gut erschlossen, insbesondere neben der sehr guten Anbindung an den ÖV auch für den Fuss- und Radverkehr (siehe Kapitel 3.1). Die Voraussetzungen für ein reduziertes Parkplatzangebot, wie es von der Gemeinde für den Quartierplan Prisma gefordert wurde, sind gegeben.

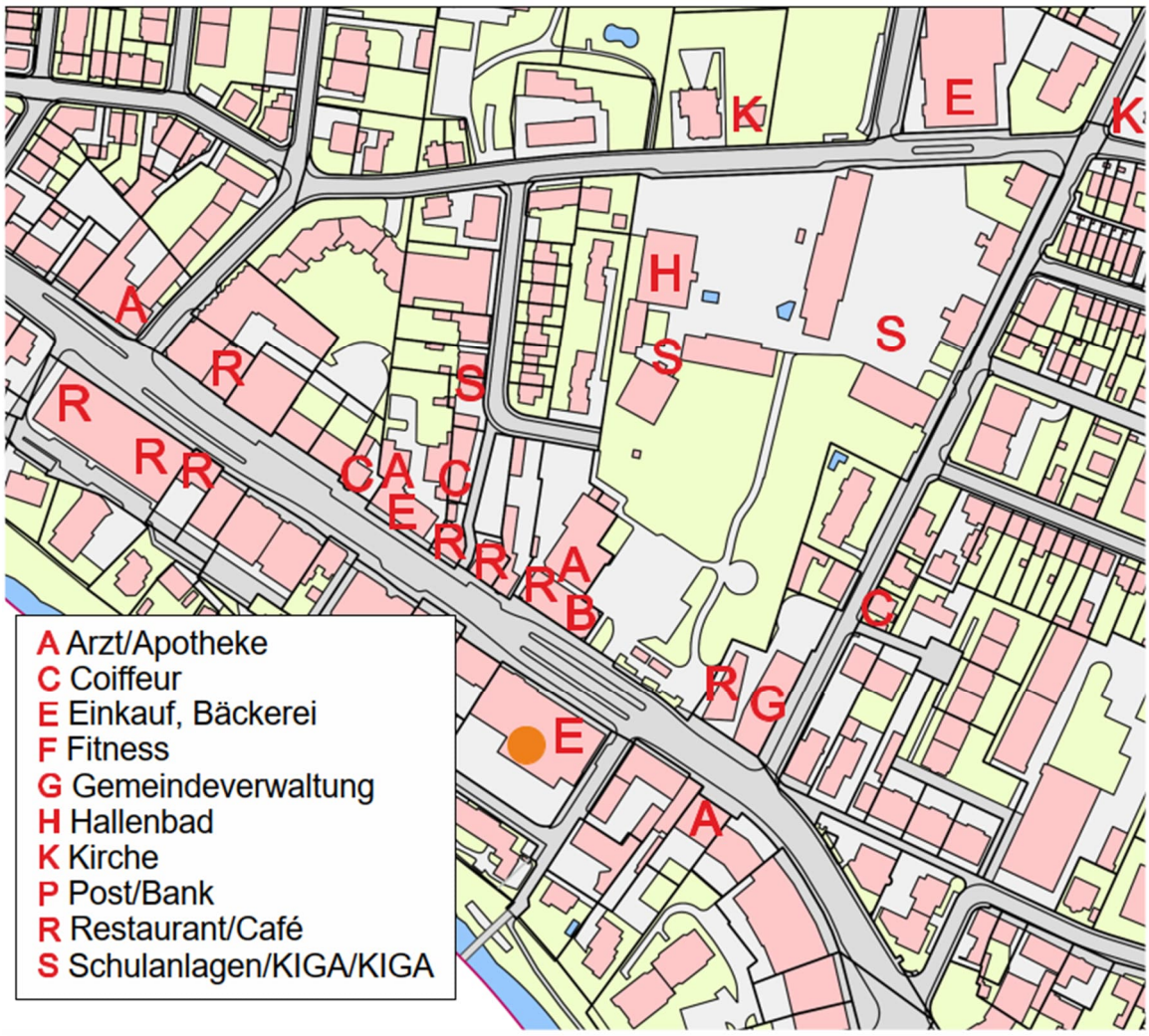


Abbildung 6: Übersicht Nutzungen im Umfeld (Quelle Grundlage: GeoView BL)

4.2 Nutzungskonzept Richtprojekt

Die vorgesehene Bebauung sieht 163 Wohnungen mit folgendem Wohnungsmix vor:

- 95 2-Zimmer-Wohnungen
- 50 3-Zimmer-Wohnungen
- 18 4-Zimmer-Wohnungen

Dazu kommt ein Wohnheim mit 18 Wohneinheiten (12 Studios, 6 Wohnungen).

Zusätzlich soll ein neuer Coop entstehen mit 1'600 m^2 Nutzfläche, ein Pavillonbau als Frontzugang oder Lounge für den Coop mit 399 m^2, einen Kulturraum mit 224 m^2 sowie ein Restaurant oder eine Ladenfläche mit 155 m^2. Angebote für den täglichen Einkauf, Restaurant und Kulturangebote sind auf dem Areal vereint. Dies ermöglicht kurze Wege und reduziert im Alltag erforderliche Fahrten.

4.3 Mobilitätsmassnahmen

Für die Parkplätze der Wohnungen ist aufgrund der guten ÖV-Erschliessung ein Grundbedarf von 0.07 – 0.29 Stammparkfelder je Wohnung angewendet. Die Berechnungen weisen für den QP Prisma einen Faktor von 0.16 aus. Daraus ergeben sich nach dem Leitfaden der Gemeinde folgende flankierende Massnahmen:

- 1 Veloparkplatz pro Zimmer
- 70% der Veloabstellplätze müssen ein hohe Lagequalität aufweisen (zielnah, ebenerdig allenfalls über eine Rampe von optimal 6%, max. 10% erreichbar, verkehrssicher, barrierefrei, komfortabel, gedeckt)
- 6 Veloabstellplätze für Velo-Sondergrössen (Veloanhänger, Lastenvelo zusätzlich zum Grundbedarf) pro 100 Wohnungen
- Veloservicestationen (mindestens 2 Reparatur-Infrastrukturen pro 100 Veloabstellplätze)
- Bediente Reparatur-Infrastruktur inkl. Pumpstation an 0.5 Tagen pro Woche je 100 Veloabstellplätze
- Pool an Velos (Spezial, Lastenvelo, E-Roller, E-Bike), 6 Fahrzeuge je 100 Wohnungen
- Car-sharing auf dem Perimeter, 6 Fahrzeuge je 100 Wohnungen
- Lieferdepot für Lieferdienste
- Parkplatzbewirtschaftung der Besucherparkplätze
- Bereitstellung von Informationen über Mobilitätsangebote
- Controlling: 3 Monate nach Vollvermietung (exkl. struktureller Leerstand) beginnt das Controlling. Alle zwei Jahren wird das Controlling wiederholt. Dabei wird untersucht, ob das reduzierte PW-PP-Angebot und die Mobilitätsmassnahmen das Mobilitätsbedürfnis der Bewohnerschaft abdecken. Dabei werden allfällige Erfahrungen/Rückmeldungen seitens der Anwohner/Behörden im Rahmen einer Umfrage mitberücksichtigt.
- Monitoring: Als Grundlage des Controllings ist durch die Grundeigentümerschaft / BaurechtsnehmerInnen ein Monitoring durchzuführen. Im Rahmen des Monitorings sind folgende Themen abzuhandeln: Ausweisung des Parkplatzbedarfs und Zuteilung der Stammplätze bei Wohnnutzungen, Auslastung der Parkmöglichkeiten für

Besucher, Auslastung der Velo-/Mofaabstellplätze, Nutzung der Sharingangebote, Befragung zur Verkehrsmittelwahl, Deckung der Mobilitätsbedürfnisse der Arealnutzer, Anzahl der Ausnahmebewilligungen, Allgemeine Erfahrungen aus dem Betrieb.

- Zielverfehlung: Die Zielvorgaben gelten als „nicht eingehalten“, wenn der Bedarf an Stamm-PP das Angebot um mehr als 5% übersteigt, oder bei anderen Indikatoren massgebende Abweichungen festzustellen sind.
- Rückfallebene: Sollte durch das Controlling eine Zielverfehlung festgestellt werden, sind geeignete Massnahmen aufzuzeigen und umzusetzen, bis das Ziel dieses Leitfadens im Rahmen des jeweiligen QP sichergestellt werden konnte.

5. Parkplatzbedarf

5.1 Bestehende Situation

Auf den beiden Parzellen Nr. 625 und Nr. 154 werden sämtliche oberirdischen Parkfelder aufgehoben. Die heute bestehenden Verbindungen zum oberirdischen Parkplatz auf Parzelle Nr. 724 und der Anschluss via die heutige Einstellhalle an die Einstellhalle unter Parzelle Nr. 724 müssen auch zukünftig bestehen bleiben.



Abbildung 7: Übersicht mit Parzellennummern, Quelle: GeoView BL

5.2 Berechnung Parkfeldbedarf PW für das Richtprojekt

Basis für die Berechnung des Parkfeldbedarfs ist §70 der Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV, Stand 1.3.2025). Darin ist auch geregelt, dass im Rahmen von Quartierplänen die Gemeinde aufgrund eines Verkehrs- und Mobilitätsgutachtens die Mindestzahl von Parkfeldern bei Wohnnutzungen herabsetzen oder auch Höchstwerte definieren kann, unabhängig von Anhang 1. Dazu gelten folgende Kriterien:

- Gute Erreichbarkeit durch den ÖV
- Genügend Abstellplätze für Velos sind vorhanden.
- Die Umsetzung des zur Parkplatzreduktion führenden Nutzungskonzeptes im Quartierplan ist sichergestellt.

Die Gemeinde Birsfelden hat für die Parkplatzreduktion bei Quartierplanungen einen Leitfaden verfasst (Version 08/2021). Für den QP Prisma wurde für Wohnnutzungen ein Wert zwischen 0.09 und 0.29 Parkfelder pro Wohnung vorgeschrieben. Im QP Prisma ist gemäss Richtprojekt ein Wert von 0.16 Parkfeldern pro Wohnung vorgesehen. Unter Einhaltungen der Randbedingungen (u.a. geringer Fussabdruck zur Ermöglichung erdgebundener Pflanzungen, hoher Grundwasserspiegel, Verkehrsaufkommen) zeigte sich im Workshopverfahren, dass die Erstellung von maximal 128 Parkfelder möglich ist. Im Richtprojekt ist es vorgesehen gesamthaft 128 Parkfelder in der Einstellhalle zu erstellen. Diese 128 Parkfelder können mehrheitlich normgerecht angeordnet werden und übersteigen jedoch den theoretischen Parkfeldbedarf von 119 Parkfeldern gemäss Berechnung in Anhang 2 basierend auf den im Richtprojekt vorgesehenen Nutzungen.

Die Berechnungen im Anhang 2 weisen diese 119 Parkfelder aus, die sich wie folgt aufteilen:

- Verkauf mit 47.3 Parkfelder (R1=0.5, R2=0.68)
- Wohnen mit 52.2 Parkfelder
- Wohnheim mit 5.8 Parkfelder (Bestand heute 3 Parkfelder)
- Kulturraum mit 7.6 Parkfelder (R1=0.5, R2=0.68)
- Restauration mit 4.4 Parkfelder (R1=0.5, R2=0.68)

In einem ersten Schritt wurde der Parkfeldbedarf für die Verkaufsnutzung nach den oben erwähnten Vorgaben ermittelt. Für die Verkaufsnutzungen (Coop kundenintensiv und Eingangsbereich mit einem Kiosk o.ä. wenig kundenintensiv) wurde für den Reduktionsfaktor R1 infolge der guten ÖV-Anbindung ein Wert von 0.5 eingesetzt. Das Tram 3 fährt je Richtung im 7.5 Minuten-Takt dazu fährt auch der Bus 36 am Forellenweg ebenfalls in beiden Richtungen im 7.5 Minuten-Takt. Die Distanz zu den beiden Haltestellen Forellenweg betragen ca. 200 m und 300 m. Damit ist Kursfolge unter 6 Minuten und die Distanzen unter 350 m. Die Voraussetzungen für R1=0.5 ist damit gegeben. Der Reduktionsfaktor 2 wurde für den Verkauf, den Kulturraum und das Restaurant mit 0.68 eingesetzt, dies entspricht dem Reduktionsfaktor R2 wie er in umliegenden Quartierplänen bereits verwendet wurde. Folgende Kriterien sind erfüllt:

- Eine Umweltvorbelastung ist gegeben durch die Lage an der Hauptstrasse, welche eine hohe Verkehrsbelastung aufweist und entsprechend mit Lärm belastet ist.
- Politische und planerische Leitbilder sind in Birsfelden vorhanden (u.a. der Leitfaden für flankierende Massnahmen zur PP-Reduktionbei Quartierplanungen im Bereich Wohnen oder die Legislaturziele).
- Mehrfachnutzung, das Parkplatzangebot kann durch die unterschiedlichen Nutzungen mehrfach genutzt werden.

Die verbleibenden Parkfelder werden den Wohnungen zugewiesen. Dies ergibt einen Grundbedarf von 0.16 Parkfeld je Wohnung und liegt damit innerhalb des vorgegebenen Bereichs.

Sämtliche Parkfelder befinden sich in einer Einstellhalle. Über Liftanlagen werden Geschäfte und Wohnungen erschlossen und sind damit barrierefrei erreichbar. Dem §108 RBG wird somit Rechnung getragen.

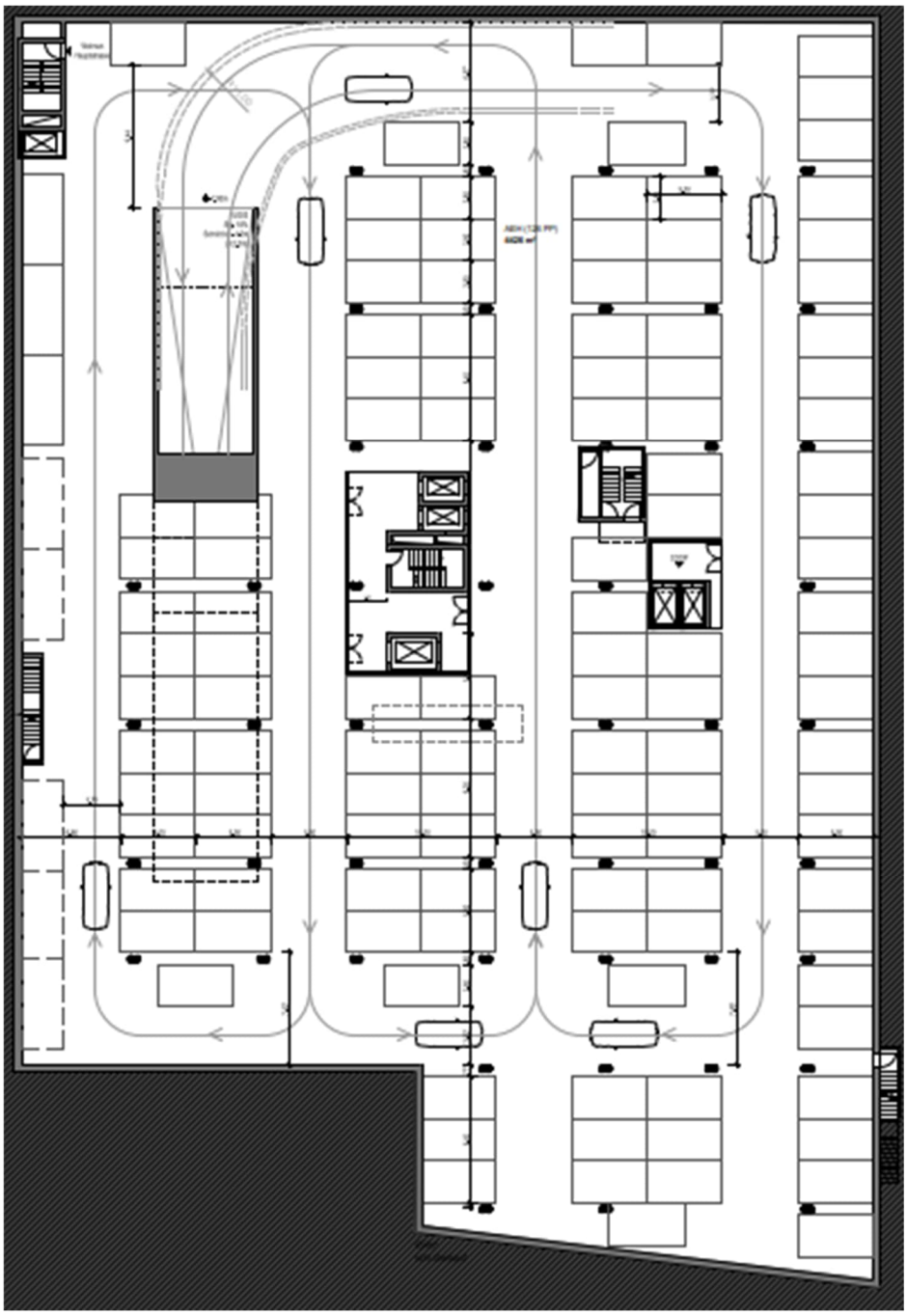


Abbildung 8: Grundriss UG03 (H&dM)

5.3 Berechnung Parkfeldbedarf für den maximalen plausibler ungünstiger Fall

Die Verkaufsfläche kann im geplanten Unterniveaubau aus Platzgründen auf maximal 1940 m2 vergrössert werden und die Anzahl Wohnungen ist variabel zwischen 160 und 180. Im Quartierplan sind die ober- und unterirdische Baubereiche definiert. Zusammen mit dem Grundwasserspiegel, der nach unten den Raum begrenzt, ergibt ein definierter beschränkter Raum, wo Nutzungen möglich sind. Für diese Berechnung des maximal plausiblen ungünstigen Falls werden 180 Wohnungen im Wohnturm und 18 Wohnungen im Wohnheim eingesetzt. Der Grundbedarf reduziert sich für die Wohnungen auf 0.11 Parkfelder pro Wohnung. Da die Verkaufsfläche mit Abstand am meisten Verkehr generiert, ist dieser Fall als diejenige Variante anzusehen, welche am meisten Verkehr erzeugt.

Die maximale Anzahl Parkfelder ist per Quartierplanreglement und somit öffentlich-rechtlich begrenzt auf 128 Stück. Mit analogen Berechnungsannahmen wie oben, ergeben sich im maximal plausiblen ungünstigsten Fall 126 Parkfelder, daraus ergibt sich folgende Verteilung:

- Verkauf mit 58.9 Parkfelder (R1=0.5, R2=0.68)
- Wohnen mit 48.6 Parkfelder
- Wohnheim mit 4.9 Parkfelder (Bestand heute 3 Parkfelder)
- Kulturraum mit 7.6 Parkfelder (R1=0.5, R2=0.68)
- Restauration mit 4.4 Parkfelder (R1=0.5, R2=0.68)

Bei dieser Berechnungsvariante erhöht sich der Parkfeldbedarf für den Verkauf um ca. 12 Parkfelder, während derjenige für das Wohnen um etwa 5 Parkfelder reduziert. Die Parkflächen für den Verkauf werden häufiger belegt sein, was einen zusätzlichen Verkehr generiert.

Für die Berechnung der Leistungsfähigkeit wurde mit den geplanten 128 Parkfeldern und der folgenden Verteilung gerechnet:

- Verkauf mit 62.3 Parkfelder (R1=0.5, R2=0.76)
- Wohnen mit 47.7 Parkfelder
- Wohnheim mit 4.9 Parkfelder (Bestand heute 3 Parkfelder)
- Kulturraum mit 8.5 Parkfelder (R1=0.5, R2=0.76)
- Restauration mit 4.9 Parkfelder (R1=0.5, R2=0.76)

Auch dieser zusätzliche Verkehr kann, wie weiter unten nachgewiesen, problemlos vom umliegenden Verkehrsnetz aufgenommen werden.

5.4 Berechnung Abstellplatz Velo

Die Berechnungen ergeben insgesamt 477 bis 485 Veloabstellplätze, die sich wie folgt aufteilen (siehe Anhang 5):

- Wohnen: 412 Abstellplätze zuzüglich je 10 Abstellplätze für Velo-Sondergrössen und Pool-Velos, total 432 Abstellplätze. 289 Veloabstellplätze müssen eine hohe Lagequalität aufweisen (70% des Grundbedarfs Wohnen sind ebenerdig und zielnah erreichbar).
- Wohnheim: für die Bewohner:innen werden keine Veloabstellplätze eingerechnet, für das Personal sind 2 Abstellplätze vorgesehen
- Übrige Nutzungen: 45 bis 53 Abstellplätze

Es wird empfohlen, mindestens 477 Veloabstellplätze zu erstellen, 432 für das Wohnen sowie mindestens 45 für die übrigen Nutzungen und das Wohnheim, davon 20 in unmittelbarer Nähe zu den Eingängen von Coop, den Geschäften und Restaurants. Für die übrigen Nutzung reicht die minimale Anzahl an Veloabstellplätzen, da in der Umgebung ausreichend öffentliche Abstellplätze vorhanden sind.

Auf eine Berechnung der Anzahl Veloparkplätze im maximalen plausiblen ungünstigsten Fall wird verzichtet. Die definitive Anzahl Veloabstellplätze muss im Rahmen der Baubewilligung festgelegt werden. Es bleibt zu beachten, dass dieser maximale plausible Fall darauf ausgelegt ist die ungünstigste Verkehrssituation für den MIV zu ermitteln und das Richtprojekt maximal auszureizen.

6. Verkehrsaufkommen

6.1 Bestehende Situation

Auf dem Birsstegweg fehlt eine Verkehrserhebung für den aktuellen Zustand. Das heutige Verkehrsaufkommen wird basierend auf den vorhandenen Parkierungsmöglichkeiten berechnet. Aktuell bestehen 130 Parkfelder auf dem Perimeter des QP Prisma. Daraus ergibt sich, ein Verkehrsaufkommen von ca. 809 Fahrten pro Tag.

Nutzung	Angebot PF Standort-Typ B		Fahrten/Tag			Fahrten massgebende Stunde			
			pro PF			Ein %	Aus %	Ein	Aus
V1 Verkauf Lebensmittel	37.0	-	14.3	529	-	10%	11%	53	58
G Gewerbe übrige	-	-	5.2	-	-	8%	8%	0	0
D Dienstleistung intensiv / übrige	3.0	-	3.3	10	-	4%	17%	0	2
W Wohnen	90.0	-	3.0	270	-	10%	6%	27	16
	130							80	76
Total Fahrten				809	-			156	

Einfahrt von Basel her	100%	80	
Einfahrt von Osten	0%	-	
Ausfahrt nach Osten	100%		76
Ausfahrt nach Basel	0%		-

Es zeigt sich, dass bereits heute rund 800 Fahrzeuge pro Tag auf dem Birsstegweg verkehren. Dieses Verkehrsaufkommen kann problemlos abgewickelt werden.

6.2 Restverkehr

Bei der Umsetzung des QP Prisma fallen einige Parkfelder weg. Die privaten Parkfelder auf den Parzellen 580, 581, 1057 und 724 oberirdisch und teilweise unterirdisch bleiben bestehen. Die Parkgarage der UBS wird aktuell, aber auch zukünftig über die Parkgarage der Liegenschaft auf Parzelle 625 erschlossen.

Nutzung	Angebot PF Standort-Typ B		Fahrten/Tag			Fahrten massgebende Stunde			
			pro PF	Fahrten	Fahrten	Ein %	Aus %	Ein	Aus
V1 Verkauf Lebensmittel	-	-	14.3	-	-	10%	11%	0	0
G Gewerbe übrige	-	-	5.2	-	-	8%	8%	0	0
D Dienstleistung intensiv / übrige	-	-	3.3	-	-	4%	17%	0	0
W Wohnen	37.0	-	3.0	111	-	10%	6%	11	7
	37							11	7
Total Fahrten				111	-			18	

Einfahrt von Basel her	100%	11	
Einfahrt von Osten	0%	-	
Ausfahrt nach Osten	100%		7
Ausfahrt nach Basel	0%		-

Nach dem Wegfall der heutigen Bebauung mit Coop verbleiben noch 32 Parkfelder, welche anderweitigen Wohnnutzungen zugeordnet sind. Der verbleibende Verkehr beläuft sich auf 111 Fahrten pro Tag.

6.3 Induzierter Verkehr QP Birsstegweg

Die Verkehrszahlen für den Birsstegweg wurden dem Verkehrsgutachten «Hochhaus am Birsstegweg» (Rapp, 2023, Seite 10 Tab. 5 und Seite 11 Abb. 4) entnommen. Auf Seite 11 in Abb. 4 ist zudem die Verteilung der zusätzlichen Zu- und Wegfahrten festgehalten, mit 7 Einfahrten aus Richtung Basel und 5 Ausfahrten in Richtung Birsfelden Hafen.

Tabelle 5: Berechnung zusätzliches MIV-Verkehrsaufkommen

Nutzungsart	**Anzahl PP**	**SVP DWV**	**Fahrten DWV**	**SVP DTV**	**Fahrten DTV**	**Fahrten MSP (7-8)**	**Fahrten ASP (17-18)**
Wohnen	58 PP	2.5	145	2.5	145	11	15
Abzug Bestand	-23 PP		-58		-58	-5	-6
Zusätzlich Wohnen	**35 PP**		**87**		**87**	**6**	**9**
Dienstleistungen	5 PP		16		12	3	3
Mitarbeitende	*3 PP*	*2.5*	*8*	1.8	*6*		
Besucher	*2 PP*	*4.0*	*8*	2.9	*6*		
Abzug Bestand	-3 PP		*-12*		-9	-2	-2
Zusätzlich Dienstleistungen	**2 PP**		***4***		**3**	**1**	**1**
Verkauf	**2 PP**		**13**		**11**	**2**	**2**
Mitarbeitende	*1 PP*	2.5	*3*	2.1	*2*		
Besucher	*1 PP*	10.0	*10*	8.5	*9*		
Verkehrsaufkommen Birssteghochhaus	***65***		***174***		***168***	***16***	***20***
Zusätzliches Verkehrsaufkommen	**39**		**104**		**101**	**9**	**12**

Im Verkehrsgutachten «Hochhaus am Birsstegweg» wird das Verkehrsaufkommen bilanziert und ein zusätzlicher Verkehr von 101 Fahrzeugen pro Tag für den Quartierplan Birsstegweg ausgewiesen.

6.4 Induzierter Verkehr QP Prisma

Der induzierte Verkehr bei Realisierung des Quartierplans Prisma beläuft sich auf 991 Fahrten pro Tag. Die verbleibenden Nutzungen und die Umsetzung des QP Birsstegweg sind nicht eingerechnet. Der Ersatz der aktuellen Nutzung mit dem Hochhaus des QP Prisma bringt eine verhältnismässig geringfügige Erhöhung des Verkehrs mit sich.

Nutzung	**Angebot PF Standort-Typ B**		**Fahrten/Tag**			**Fahrten massgebende Stunde**			
			pro PF	Min Fahrten	Max Fahrten	Ein %	Aus %	Ein	Aus
V1 Verkauf Lebensmittel	52.0	-	14.3	744	-	10%	11%	74	82
R Restaurant	4.9	-	8.0	39	-	10%	10%	4	4
K Kulturraum	8.5	-	2.5	21	-	10%	10%	2	2
W Wohnen	62.3	-	3.0	187	-	10%	6%	19	11
	128							99	99
Total Fahrten				**991**	**-**			**198**	

Einfahrt von Basel her	100%	**99**	
Einfahrt von Osten	0%	**-**	
Ausfahrt nach Osten	100%		**99**
Ausfahrt nach Basel	0%		**-**

6.5 Verkehrsprognose für das Richtprojekt

Damit kann eine Verkehrsprognose für Birsstegweg nach der Umsetzung der Quartierpläne Birsstegweg und Prisma berechnet werden.

			Induzierter Verkehr		
	Verkehr heute	Restverkehr	Birsstegweg	Prisma	total
DTV	809	111	101	991	1203
Einfahrt massg. Std.	80	11	7	99	117
Ausfahrt massg. Std.	76	7	5	99	111

Tabelle 2: Verkehrszahlen

6.6 Verkehrsprognose für den maximalen plausiblen ungünstigen Fall

Die Berechnung basieren auf 128 Parkfelder und der Verteilung im maximal plausiblen ungünstigsten Fall gemäss Kapitel 5.3.

Nutzung	**Angebot PF Standort-Typ B**		**Fahrten/Tag**			**Fahrten massgebende Stunde**			
			pro PF	Min Fahrten	Max Fahrten	Ein %	Aus %	Ein	Aus
V1 Verkauf Lebensmittel	62.2	-	14.3	889	-	10%	11%	89	98
R Restaurant	4.9	-	8.0	39	-	10%	10%	4	4
K Kulturraum	8.5	-	2.5	21	-	10%	10%	2	2
W Wohnen	52.3	-	3.0	157	-	10%	6%	16	9
	128							111	113
Total Fahrten				**1'107**	**-**			**224**	

Einfahrt von Basel her	100%	**111**	
Einfahrt von Osten	0%	**-**	
Ausfahrt nach Osten	100%		**113**
Ausfahrt nach Basel	0%		**-**

			Induzierter Verkehr		
	Verkehr heute	Restverkehr	Birsstegweg	Prisma	total
DTV	809	111	101	1107	1319
Einfahrt massg. Std.	80	11	7	111	129
Ausfahrt massg. Std.	76	7	5	113	125

Tabelle 3: Verkehrszahlen

6.7 Verkehrsaufkommen Hauptstrasse

In unmittelbarer Nähe zum Quartierplanareal Prisma befindet sich die Zählstelle 0701. Es liegen Werte aus dem Jahr 2023 vor, inkl. Stundenwerte je Richtung (DTV und DWV und tageweise). Der DTV beträgt 11’241 Fahrzeugen pro Tag. Der Anteil Schwerverkehr wurde nicht erhoben. Die am meisten belastete Stunde ist zwischen 16.00 – 17.00 Uhr mit 1'107 Fahrzeugen.

6.8 Verkehrsregime Hauptstrasse

Aktuelle Situation:

Die Einfahrt von der Hauptstrasse her in den Birsstegweg ist von beiden Seiten möglich. Von Osten her ist eine Linksabbiegespur vorhanden mit einer Länge von ca. 45 m, was für 7 - 9 Fahrzeuge ausreicht. Die Nutzung dieser Spur ist jedoch kombiniert mit den Tramgeleisen, was deren Benützung einschränkt. Die Ausfahrt aus dem Birsstegweg ist nur nach rechts Richtung südosten möglich.

Situation mit Umsetzung der geplanten neuen Ortsdurchfahrt:

Für die Hauptstrasse wurde ein BGK (Betriebs- und Gestaltungskonzept) ausgearbeitet. Dieses BGK sieht vor, dass für den Birsstegweg zukünftig das Konzept rechts-rechts gelten soll. Die Einfahrt in den Birsstegweg ist nur noch aus nordwestlicher Richtung möglich, die Ausfahrt nur Richtung Südosten.

6.9 Zukünftiges Verkehrsregime Birsstegweg

Der Birsstegweg stellt ein wichtiges Element der grünen Achse vom Rhein bis zur Birs dar. Er soll einerseits eine kleine Allee sein und entlang des Prismas einen sicheren Fussgängerbereich haben. Weiter wird geprüft, ob eine Begegnungszone eingeführt werden soll mit entsprechender Signalisierung. Der erforderliche Verkehrsraum für Anlieferung Coop, Feuerwehr usw. wird sichergestellt, die verbleibenden Flächen sollen als Aufenthalts- und Bewegungsraum vor allem für Fussgänger:innen dienen. Der Anschluss an die Hauptstrasse erfolgt gemäss Bauprojekt «Neue Ortsdurchfahrt Birsfelden» als Gehwegüberfahrt.

Für die Umsetzung einer Begegnungszone wäre kein Gutachten erforderlich, die Signalisation jedoch müsste offiziell verfügt werden.

7. Leistungsfähigkeit Anschluss an Hauptstrasse

7.1 Leistungsfähigkeit heute (Z0)

Die aktuellen Verkehrszahlen auf der Hauptstrasse (Zählstelle 0701) zeigen, dass die Stunde zwischen 16.00 und 17.00 Uhr am meisten Verkehr aufweist. Für die Berechnung der Leistungsfähigkeit wird daher diese massgebende Stunde berücksichtigt. Weiter wurde der Verkehr auf der Linksabbiegespur in der Hauptstrasse erhöht, um dem Umstand Rechnung zu tragen, dass die Durchfahrt nur möglich ist, wenn kein Tram fährt. Pro Stunde sind 16 Trams unterwegs und benötigen ca. eine Minute für die Durchfahrt. Folglich muss das Verkehrsaufkommen einer Stunde in 44 Minuten durchfahren, was einer Erhöhung um 36% gleichkommt. Die Berechnungen im Anhang 3 zeigen, dass der Knoten sehr gut funktioniert und eine Verkehrsqualitätsstufe von A aufweist.

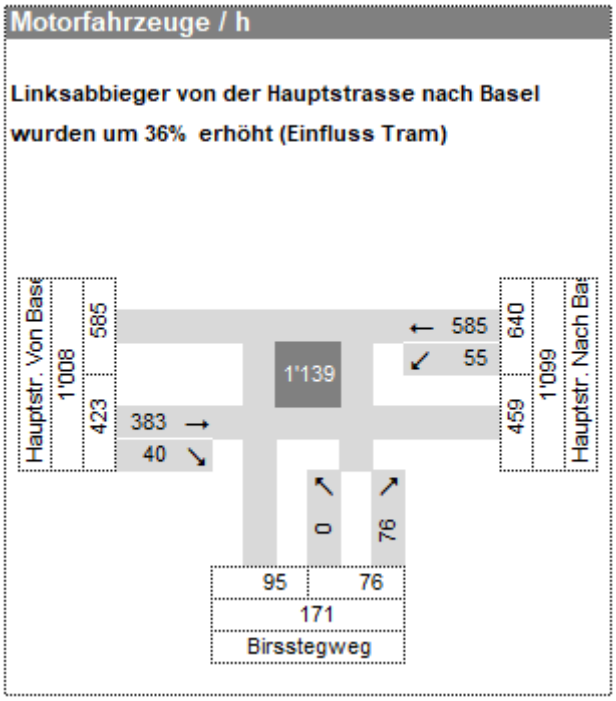


Abbildung 9: Verkehrsströme Anschluss Birsstegweg im Zustand Z0

7.2 Leistungsfähigkeit mit beiden Quartierplänen Birssteg und Prisma (Z1) ohne neue Ortsdurchfahrt durch Birsfelden

Für den Zustand Z1 wird folglich der neu zu erwartende Verkehr aus den beiden Quartierplänen Birsstegweg und Prisma dazugezählt. Im Kapitel 6.2 ist dargestellt, welcher Verkehr wegfällt, welcher bestehen bleibt und welcher neu dazukommt. Um die allgemeine Verkehrssteigerung abzubilden, wird zum aktuellen Verkehr 10% dazugezählt.

Die Knotenbeziehung bleiben gleich, wie im Zustand Z0. Die Berechnungen zeigen, dass der Knoten unter diesen Annahmen gut funktioniert und eine Verkehrsqualitätsstufe von A aufweist (siehe Anhang 3).

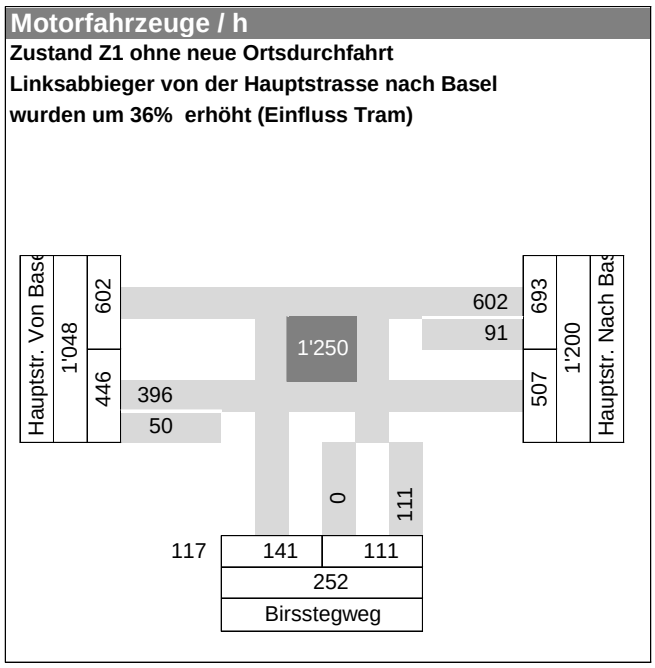


Abbildung 10: Verkehrsströme Anschluss Birsstegweg im Zustand Z1, ohne neue Ortsdurchfahrt

7.3 Leistungsfähigkeit mit beiden Quartierplänen Birssteg und Prisma (Z1) und der neuen Ortsdurchfahrt durch Birsfelden

Für den Zustand Z1 wird folglich der neu zu erwartende Verkehr aus den beiden Quartierplänen Birsstegweg und Prisma dazugezählt. Im Kapitel 6.2 ist dargestellt, welcher Verkehr wegfällt, welcher bestehen bleibt und welcher neu dazukommt. Um die allgemeine Verkehrssteigerung abzubilden, wird zum aktuellen Verkehr 10% dazugezählt.

Der Tramverkehr beeinträchtigt zukünftig den Verkehrsablauf nicht mehr, da die Linksabbieger wegfallen. Aus den Berechnungen kann entnommen werden, dass die Verkehrsqualität auf Stufe A bleibt. Aus dem Birsstegweg ausfahrende Fahrzeuge haben lediglich wenige Sekunden Wartezeit (Berechnungen siehe Anhang 3).



Abbildung 11: Verkehrsströme Anschluss Birsstegweg im Zustand Z1

7.4 Leistungsfähigkeit mit beiden Quartierplänen Birssteg und Prisma (Z1) und der neuen Ortsdurchfahrt durch Birsfelden, maximal ungünstigster plausibler Fall

Auch im maximal ungünstigsten plausiblen Fall ist die Verkehrsqualität des Verkehrsablaufes auf Stufe A und zwar sowohl mit und ohne BGK auf der Hauptstrasse. Dies begründet sich in der geringen Verkehrszunahme, die in diesem maximalen Fall zu erwarten ist. Die Anzahl Parkfelder ist begrenzt und verändert sich das erwartete Verkehrsaufkommen nur geringfügig.

Es zeigt sich, dass mit der maximal zulässigen Anzahl von 128 Parkfelder und maximalen plausiblen Annahmen das erwartete Verkehrsaufkommen problemlos bewältigt werden kann. Die Realisierung mit einem geringeren Verkehrsaufkommen kann ohne Probleme erstellt werden ohne wesentliche Einschränkung des Verkehrsablaufes.

7.5 Auswirkungen auf das übergeordnete Netz

Auch zukünftig, nach der Umsetzung des Quartierplans, wird der Verkehrsablauf am Knoten Birsstegeweg/Hauptstrasse gut funktionieren. Dies unabhängig davon, ob das geplante Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK umgesetzt wird oder nicht. Die verkehrliche Zusatzbelastung ist unkritisch und wird auch das übergeordnete Verkehrsnetz nicht negativ beeinflussen.

8. Leistungsfähigkeit öffentlicher Verkehr

8.1 Abschätzung Verkehrsaufkommen

Gemäss Kap. 6.6 erzeugt der QP Prisma rund 400 zusätzliche Motorfahrzeugfahrten pro Werktag (verkehrlich ungünstigster plausiblen Fall). Unter Berücksichtigung der Modal-Split-Anteile gemäss Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation (Birsfelden ist Teil der «Agglomeration Basel») und dem Stadtentwicklungskonzept der Gemeinde Birsfelden vom 15.10.2015 werden rund 1.5 – 2-Mal so viele Wege mit dem MIV absolviert wie mit dem ÖV. Somit kann von max. 266 zusätzlichen ÖV-Fahrten pro Werktag ausgegangen werden.

Der Kanton BL hat ein Berechnungsverfahren entwickelt, bei welchem die Zusatzbelastung infolge von Quartierplanungen über den Tag ins Verhältnis gesetzt wird zur vorhandenen Linienbelastung im IST-Zustand (DWV-Werte 2023/2024). Damit kann der prozentuale Anstieg der Linienbelastung ermittelt werden. Die zusätzlichen Ein- und Aussteiger infolge von Quartierplanungen werden dabei jeweils analog zu den heutigen Ein-/Aussteigerzahlen auf die beiden Richtungen einer Linie verteilt. Nur wenn die Linienbelastung infolge von Quartierplanungen im Tagesverkehr um mehr als 10% zunimmt, ist die ÖV-Situation im Detail zu analysieren.

Für den QP Prisma ist das ÖV-Angebot der Tramlinie 3 ab Haltestelle «Schulstrasse» massgebend. Es wird angenommen, dass 75% der ÖV-Fahrten über die Tramlinie 3 abgewickelt werden (200 Fahrten/Tag). Die beiden nächstgelegenen Bushaltestellen «Birsfelden, Kirchmatt» (Buslinien 80 und 81; von/nach Basel Aeschenplatz) und «Basel, Forellenweg» (Buslinien 36 und 46; von/nach Basel Badischer Bahnhof) spielen eine untergeordnete Rolle (70 Fahrten/Tag). Aufgrund der vorhandenen Belastungszahlen wurden 50 Zusatzfahrten auf die Linie 36 und 20 auf die Linie 46 gerechnet.

Gemäss den Berechnungsresultaten im Anhang 4 liegt die Belastungszunahme bei der Linie 3 zwischen 1.2% bis 4.1%, bei den Linien 36/46 bei max. 1.5%.

Die Zusatzbelastung durch den QP ist nur auf der Tramlinie 3 von/nach Basel erwähnenswert, aber immer noch klar unterhalb der Grenze von 10%. Die Haltestelle «Schulstrasse» liegt eher am Anfang bzw. Ende der Tramlinie 3, weshalb die Belegung hier gering ist und die zusätzlichen ÖV-Fahrten mehr ins Gewicht fallen. Bei allen anderen Linien bzw. Beziehungen fällt die Zusatzbelastung sehr gering aus. Es sind daher keine weiteren Detailabklärungen notwendig.

9. Zusammenfassung und Beurteilung

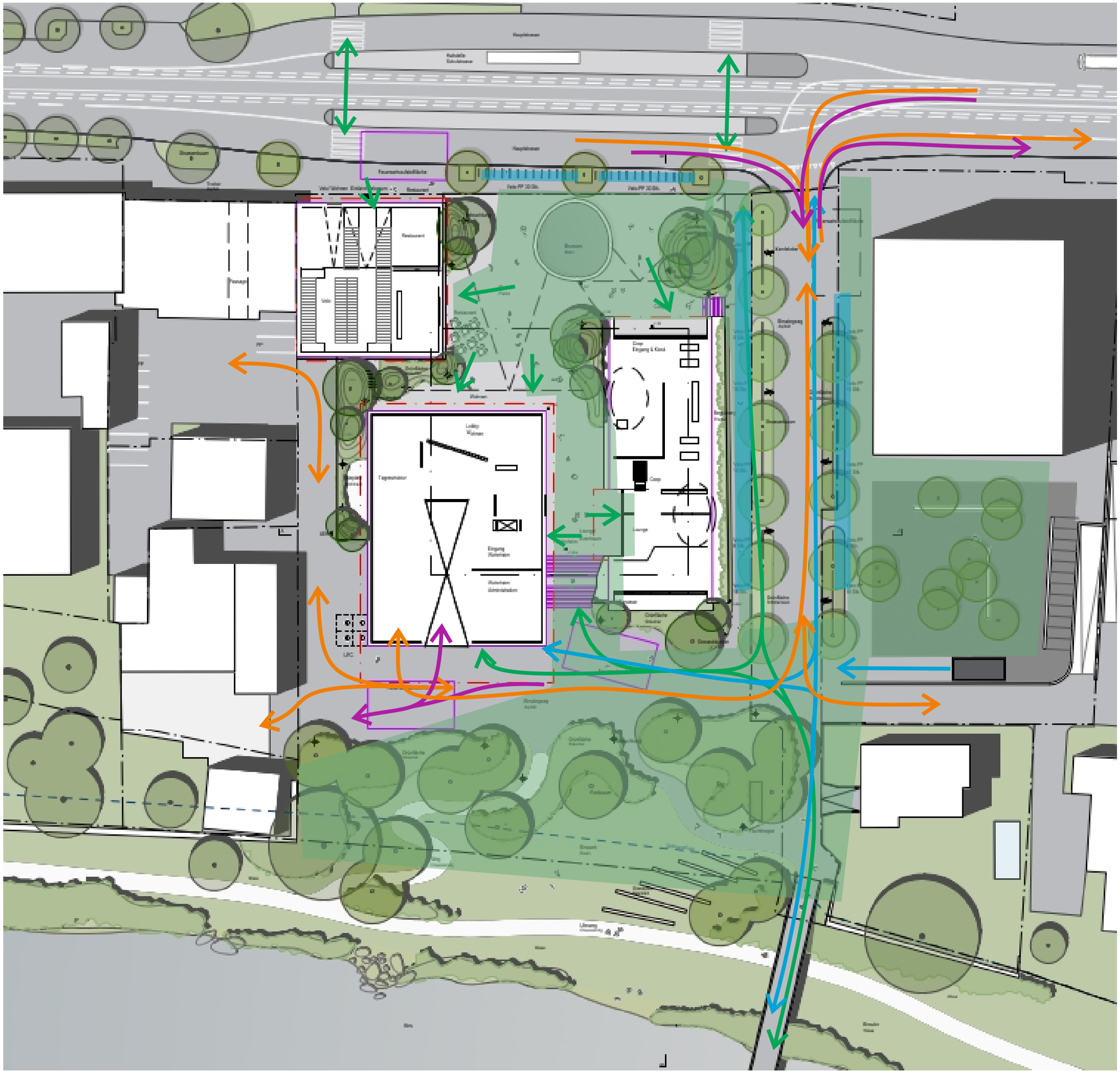
Nachfolgend sind die wichtigsten Punkte zusammengefasst:

- Die Parkplatzberechnung weist 119 Parkfelder aus. Etwas weniger als die Hälfte davon sind für die Verkaufsnutzung durch den Coop und die Restauration vorgesehen (rund 52 Parkfelder). Die übrigen Parkfelder sind für die Wohnnutzungen und den Kulturraum eingeplant.
- Das Wohnheim verfügt über ein reserviertes Parkfeld für Personentransporte oder Notfahrzeuge mit einem separaten, von den öffentlichen Bereichen abgewendeten, Zugang.
- Es entstehen neu mindestens 477 Veloabstellplätze und es wird eine gute Infrastruktur für Radfahrende zur Verfügung gestellt (Abstellplätze für Sondergrössen, Reparaturstellen, Pumpstationen, Velopool).
- Die Verkehrsbelastung auf der Hauptstrasse (Kantonsstrasse) beträgt aktuell ca. 11'250 Fahrzeuge pro Tag (DTV). Berechnungen zeigen, dass heute auf dem Birsstegweg täglich ca. 809 Fahrzeuge verkehren. Zukünftig wird sich die Anzahl Fahrten auf ca. 1’300 Fahrzeuge pro Tag erhöhen (nach der Umsetzung der beiden Quartierpläne Birsplatz und Prisma).
- Die Leistungsberechnungen für den Knoten Birsstegweg/Hauptstrasse zeigen, dass das erhöhte Verkehrsaufkommen ohne Probleme abgewickelt werden kann.
- Der Zusatzverkehr kann vom ÖV und dem übergeordneten Verkehrsnetz ohne Probleme aufgenommen werden.
- Die Befahrbarkeit wurde mittels Fahrkurven geprüft (Anlieferung, Feuerwehr)
- Mit der separaten Führung der zu Fuss gehenden wird den schwächeren Verkehrsteilnehmenden Rechnung getragen.
- Die Erschliessung funktioniert in der aktuellen Situation wie auch nach der Realisierung der allfälligen neuen Gestaltung der Hauptstrasse.

Anhang 1 Übersicht Konzept Fuss- und Radverkehr

Birsfelden
Quartierplan Prisma

Konzept Fuss- und Radverkehr mit bestehender Hauptstrasse



Legende

- Richtungen Fussverkehr
- Fussverkehrsfläche
- Veloabstellfläche
- Richtungen Radverkehr
- Richtungen MIV
- Richtungen Anlieferung
- Aufstellflächen Feuerwehr

BALLMER + PARTNER AG

23056\ ... \Konzept Fuss- und Radverkehrcdr
CK 01.07.2025

Birsfelden
Quartierplan Prisma

Konzept Fuss- und Radverkehr mit Gestaltung Hauptstrasse

Legende

- Richtungen Fussverkehr
- Fussverkehrsfläche
- Veloabstellfläche
- Richtungen Radverkehr
- Richtungen MIV
- Richtungen Anlieferung
- Aufstellflächen Feuerwehr
- Konflikbereiche

BP
BALLMER + PARTNER AG

23056\ ... \Konzept Fuss- und Radverkehr_mit BGK.cdr
CK 18.11.2025

Parkplatzberechnung Birsplatz, Birsfelden
gemäss Richtprojekt

B+P AG, 09.09.26, CK/MBE

Nutzung	Anz. Wohnungen/Flächen				Schätzwerte				Grundbedarf								Reduktionsfaktoren		Reduzierter PP-Bedarf		Anz. Pool PF	Total
					Ansatz		Anzahl		Stammplatz				Besucherplatz				R1	R2*	Stammplatz	Besucherplatz		
									spez. Bedarf		Anzahl		spez. Bedarf		Anzahl							
Wohnen	163	Wohnungen							0.16	PP/Whg.	26.08	PP	0.1	PP/Whg.	16.30	PP			26.08	16.30		42.38
		Poolparkfelder für Carsharing (6 Poolparkplätze pro 100 Wohnungen gemäss PP-Reduktion bei QP, Birsfelden)																			9.78	9.78
																						52.16
Wohnheim	18	Wohnungen							0.16	PP/Whg.	2.88	PP	0.1	PP/Whg.	1.80	PP			2.88	1.80		4.68
		Poolparkfelder für Carsharing (6 Poolparkplätze pro 100 Wohnungen gemäss PP-Reduktion bei QP, Birsfelden)																			1.08	1.08
(in Anlehnung an die VSS-Norm, reduziert mit den Faktoren Kt. BL)																						*5.8*
Total Wohnnutzungen																			28.96	18.10	10.86	57.92
Total Wohnnutzungen (aufgerundet)																			**29**	**19**	**11**	**59**
									Stammplatz				Besucherplatz				R1	R2*	Stammplatz	Besucherplatz		
Verkauf									spez. Bedarf		Anzahl		spez. Bedarf		Anzahl							
wenig kundenintensiv (Kiosk, Lounge, Eingang)	399	m2 BGF	100	m2 VF			4	AP	0.4	PP/AP	1.6	PP	0.03	PP/m2 VF	3	PP	0.5	0.68	0.54	1.02		1.56
kundenintensiv, Supermarkt		m2 BGF	1600	m2 VF			*16*	AP	0.4	PP/AP	6.4	PP	0.08	PP/m2 VF	128	PP	0.5	0.68	2.18	43.52		45.70
																						47.26
									Stammplatz				Besucherplatz				R1	R2*	Stammplatz	Besucherplatz		
Kulturrraum									spez. Bedarf		Anzahl		spez. Bedarf		Anzahl							
Kulturbetrieb		m2 BGF	Sitzplätze																			
(Versammlungsraum, Ausstellungsraum)		224	100	SP			6	AP	0.4	PP/AP	2.4	PP	0.2	PP/Sitzplatz	20	PP	0.5	0.68	0.82	6.80		7.62
									Stammplatz				Besucherplatz				R1	R2*	Stammplatz	Besucherplatz		
									spez. Bedarf		Anzahl		spez. Bedarf		Anzahl							
Restaurant	155	m2 BGF			50	m2 BGF/AP	3.1	AP	0.4	PP/AP	1.2	PP					0.5	0.68	0.42			0.42
					4	m2/SP	39	SP					0.3	PP/SP	11.7	PP	0.5	0.68		3.98		3.98
																						4.40
Total Nicht-Wohnnutzungen																			3.96	55.32		59.28
Total Nicht-Wohnnutzungen (aufgerundet)																			**4**	**56**		**60.0**
gesamter Parkplatzbedarf gemäss Richtprojekt																						**119**

* (R2 = 0.68 analog zu umliegenden Quartierplänen)

Parkplatzberechnung Birsplatz, Birsfelden
Maximal plausibler ungünstigster Fall

B+P AG, 09.09.26, CK/MBE

Nutzung	Anz. Wohnungen/Flächen				Schätzwerte				Grundbedarf								Reduktionsfaktoren		Reduzierter PP-Bedarf		Anz. Pool-PP	Total
					Ansatz		Anzahl		Stammplatz				Besucherplatz				R1	R2*	Stammplatz	Besucherplatz		
									spez. Bedarf		Anzahl		spez. Bedarf		Anzahl							
Wohnen	180	Wohnungen							0.11	PP/Whg.	19.80	PP	0.1	PP/Whg.	18	PP			19.80	18.00		37.80
		Poolparkfelder für Carsharing (6 Poolparkplätze pro 100 Wohnungen gemäss PP-Reduktion bei QP, Birsfelden)																			10.80	10.80
																						48.60
Wohnheim	18	Wohnungen							0.11	PP/Whg.	1.98	PP	0.1	PP/Whg.	1.8	PP			1.98	1.80		3.78
		Poolparkfelder für Carsharing (6 Poolparkplätze pro 100 Wohnungen gemäss PP-Reduktion bei QP, Birsfelden)																			1.08	1.08
(in Anlehnung an die VSS-Norm, reduziert mit den Faktoren Kt. BL)																						*4.9*
Total Wohnnutzungen																			21.78	19.80	11.88	
Total Wohnnutzungen (aufgerundet)																			**22**	**20**	**12**	**54**
									Stammplatz				Besucherplatz				R1	R2*	Stammplatz	Besucherplatz		
Verkauf									spez. Bedarf		Anzahl		spez. Bedarf		Anzahl							
wenig kundenintensiv (Kiosk, Lounge, Eingang, Bereich im EG)	399	m2 BGF	279.3	m2 VF		VF=0.7xBGF	4	AP	0.4	PP/AP	1.6	PP	0.03	PP/m2 VF	8.379	PP	0.5	0.68	0.54	2.85		3.39
kundenintensiv, Supermarkt		m2 BGF	1940	m2 VF			*20*	AP	0.4	PP/AP	8	PP	0.08	PP/m2 VF	155.2	PP	0.5	0.68	2.72	52.77		55.49
																						58.9
									Stammplatz				Besucherplatz				R1	R2*	Stammplatz	Besucherplatz		
Kulturrraum									spez. Bedarf		Anzahl		spez. Bedarf		Anzahl							
Kulturbetrieb		m2 BGF	Sitzplätze																			
(Versammlungsraum, Ausstellungsraum)		224	100	SP			6	AP	0.4	PP/AP	2.4	PP	0.2	PP/Sitzplatz	20	PP	0.5	0.68	0.82	6.80		7.62
									Stammplatz				Besucherplatz				R1	R2*	Stammplatz	Besucherplatz		
									spez. Bedarf		Anzahl		spez. Bedarf		Anzahl							
Restaurant	155	m2 BGF			50	m2 BGF/AP	3.1	AP	0.4	PP/AP	1.2	PP					0.5	0.68	0.42			0.42
					4	m2/SP	39	SP					0.3	PP/SP	11.7	PP	0.5	0.68		3.98		3.98
																						4.4
Total Nicht-Wohnnutzungen																			4.50	66.39		
Total Nicht-Wohnnutzungen (aufgerundet)																			**5**	**67**		**72**
gesamter Parkplatzbedarf im maximal plausiblen ungünstigsten Fall																						**126**

* (R2 = 0.68 analog zu umliegenden Quartierplänen)

Kap mit Birsplatz

Datei : BIRSPLATZ HEUTE.kob

Birsstegweg

16 - 17 Uhr Uhr

Ergebnis nach VSS SN 640 022

Strom - Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	G-i [PWE/h]	L-i [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	373										
3	↘	44										
Misch-H		417					1800	2 + 3	2.6	1	1	A
4	↰	0	7.2	3.9	1018	299	281		0.0	0	0	A
6	↱	84	6.5	3.1	359	799	799		5.0	0	1	A
Misch-N		84					799	4+6	5.0	0	1	A
8	←	664										
7	↙	60	5.8	2.5	379	982	982		3.9	0	0	A
Misch-H		664					1800	8	3.1	2	3	A

Rechtseinbieger (Strom 6) hat einen oder mehrere zusätzliche Aufstellplätze. Dies weicht von der VSS640 022 ab.

QSV-gesamt

A

Leistungsfähigkeit in Zukunft (Z1), ohne neue Ortsdurchfahrt

Schweiz VSS SN 640 022

Projekt : Kap mit Birsplatz
Knotenpunkt : Birsstegweg
Stunde : 17-18 Uhr
Datei : BIRSPLATZ Z1 OHNE BGK_26.kob



Strom - Nr.		q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	G-i [PWE/h]	L-i [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	436										
3	↘	55										
Misch-H		491					1800	2 + 3	2.7	1	2	A
4	↰	0	7.2	3.9	1132	267	237		0.0	0	0	A
6	↱	123	6.5	3.1	421	741	741		5.8	1	1	A
Misch-N		123					741	4+6	5.8	1	1	A
8	←	681										
7	↙	101	5.8	2.5	446	910	910		4.4	0	1	A
Misch-H		681					1800	8	3.2	2	3	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Rechnung nach : Schweiz VSS SN 640 022
Für Rechtseinbieger (Strom 6 und/oder 12) wurde ein kurzer Fahrstreifen eingesetzt.
Die Länge der Linksabbiegestreifen (Hauptstraße) wird nach HBS 2001 berücksichtigt.

Strassennamen :
Hauptstrasse : Hauptstrasse von Basel
Hauptstrasse nach Basel
Nebenstrasse : Birsstegweg

Schweiz VSS SN 640 022

Projekt : Kap mit Birsplatz
Knotenpunkt : Birsstegweg
Stunde : 17-18 Uhr
Datei : BIRSPLATZ Z1 OHNE BGK_26_max.kob



Strom		q-vorh	tg	tf	q-Haupt	G-i	L-i	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
- Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2	→	436										
3	↘	60										
Misch-H		496					1800	2 + 3	2.7	1	2	A
4	↰	0	7.2	3.9	1120	270	237		0.0	0	0	A
6	↱	139	6.5	3.1	424	739	739		6.0	1	1	A
Misch-N		139					739	4+6	6.0	1	1	A
8	←	653										
7	↙	112	5.8	2.5	451	904	904		4.5	0	1	A
Misch-H		653					1800	8	3.1	2	3	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Rechnung nach : Schweiz VSS SN 640 022
Für Rechtseinbieger (Strom 6 und/oder 12) wurde ein kurzer Fahrstreifen eingesetzt.
Die Länge der Linksabbiegestreifen (Hauptstraße) wird nach HBS 2001 berücksichtigt.

Strassennamen :
Hauptstrasse : Hauptstrasse von Basel
Hauptstrasse nach Basel
Nebenstrasse : Birsstegweg

Leistungsfähigkeit in Zukunft (Z1)

Schweiz VSS SN 640 022

Projekt : Kap mit Birsplatz
Knotenpunkt : Birsstegweg
Stunde : 17-18 Uhr
Datei : BIRSPLATZ Z1 mit BGK_26_max.kob



Strom - Nr.		q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	G-i [PWE/h]	L-i [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	463										
3	↘	130										
Misch-H		593					1800	2 + 3	2.9	1	2	A
4	↰	0	7.2	3.9	1124	269	269		0.0	0	0	A
6	↱	123	6.5	3.1	480	690	690		6.3	1	1	A
Misch-N		123					690	4+6	6.3	1	1	A
8	←	708										
7	↙	0	5.8	2.5	539	819	819		0.0	0	0	A
Misch-H		708					1800	8	3.2	2	3	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Rechnung nach : Schweiz VSS SN 640 022
Für Rechtseinbieger (Strom 6 und/oder 12) wurde ein kurzer Fahrstreifen eingesetzt.
Die Länge der Linksabbiegestreifen (Hauptstraße) wird nach HBS 2001 berücksichtigt.

Strassennamen :
Hauptstrasse : Hauptstrasse von Basel
Hauptstrasse nach Basel
Nebenstrasse : Birsstegweg

Schweiz VSS SN 640 022

Projekt : Kap mit Birsplatz
Knotenpunkt : Birsstegweg
Stunde : 17-18 Uhr
Datei : BIRSPLATZ Z1 OHNE BGK_26_max.kob



Strom - Nr.		q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	G-i [PWE/h]	L-i [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	463										
3	↘	143										
Misch-H		606					1800	2 + 3	3.0	2	2	A
4	↰	0	7.2	3.9	1130	268	268		0.0	0	0	A
6	↱	139	6.5	3.1	486	685	685		6.5	1	1	A
Misch-N		139					685	4+6	6.5	1	1	A
8	←	708										
7	↙	0	5.8	2.5	551	808	808		0.0	0	0	A
Misch-H		708					1800	8	3.2	2	3	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

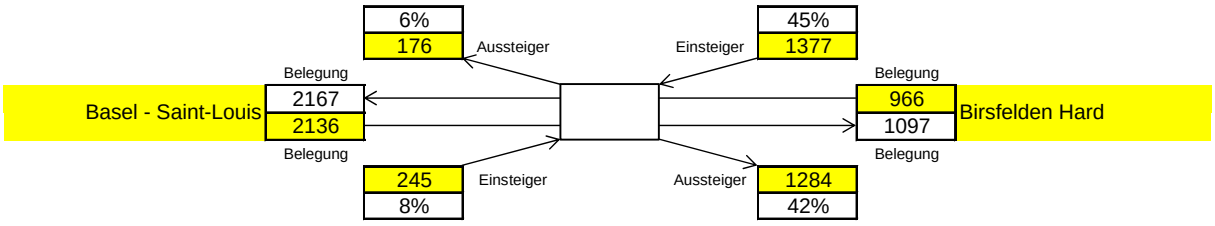
Rechnung nach : Schweiz VSS SN 640 022
Für Rechtseinbieger (Strom 6 und/oder 12) wurde ein kurzer Fahrstreifen eingesetzt.
Die Länge der Linksabbiegestreifen (Hauptstraße) wird nach HBS 2001 berücksichtigt.

Strassennamen :
Hauptstrasse : Hauptstrasse von Basel
Hauptstrasse nach Basel
Nebenstrasse : Birsstegweg

Anhang 4 Verkehrsaufkommen ÖV

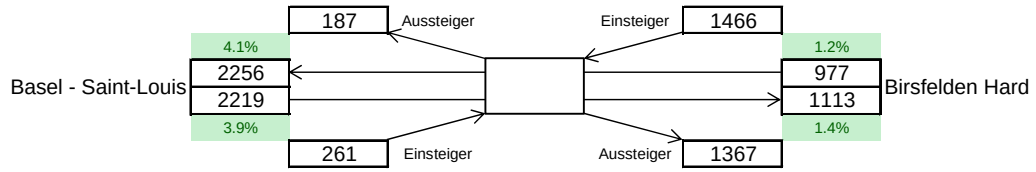
Belastung öV Ist (DWV)

Linie: Tram 3
Haltestelle: Schulstrasse
Jahr: 2024



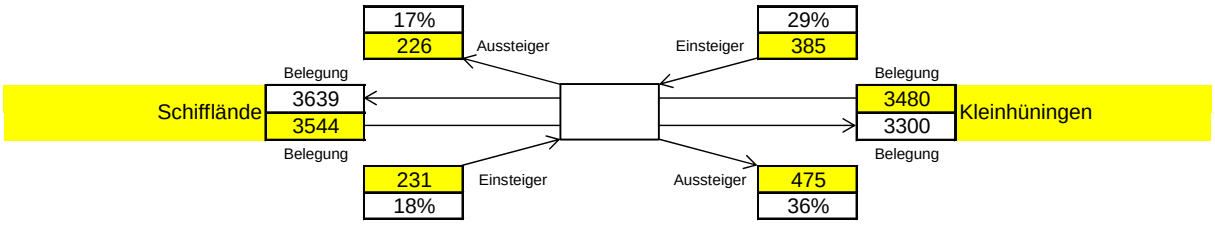
Belastung öV mit QP

Neu generierte Fahrten: 200



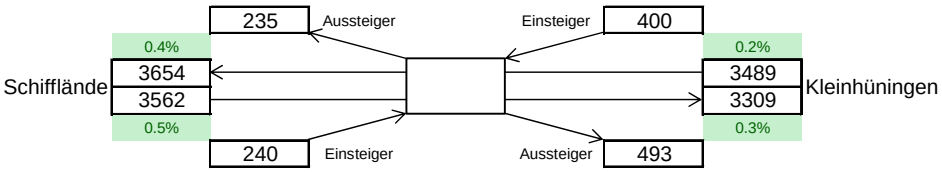
Belastung öV Ist (DWV)

Linie: Bus 36
Haltestelle: Forellenweg
Jahr: 2023



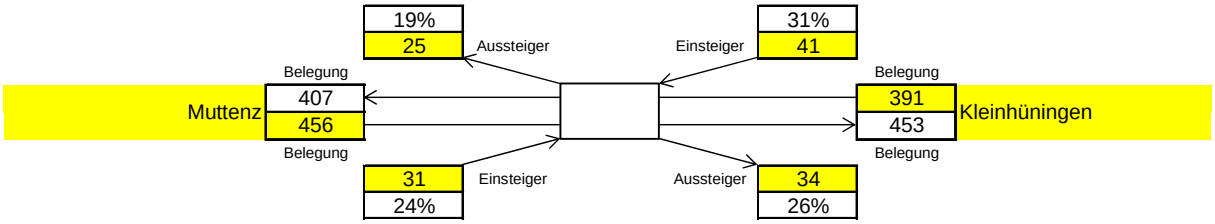
Belastung öV mit QP

Neu generierte Fahrten: 50



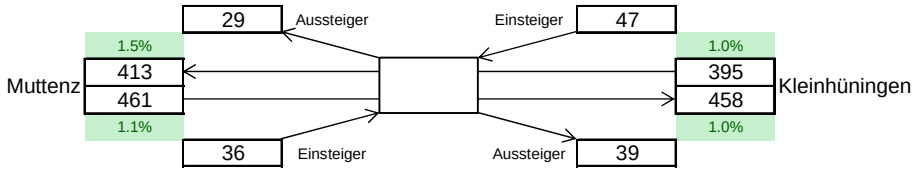
Belastung öV Ist (DWV)

Linie: Bus 46
Haltestelle: Forellenweg
Jahr: 2023



Belastung öV mit QP

Neu generierte Fahrten: 20



Anhang 5 Parkfeldbedarf Velos

Parkfeldbedarf Velos

basis VSS Norm 40 065

Wohnen	Anz. Wohneinheiten	Zimmer	Anz. Veloabstellplätze	Kurzzeit	Langzeit / hohe Lagequalität
1 - 1.5 Zimmer	0	1	0		
2 - 2.5 Zimmer	95	2	190		
3 - 3.5 Zimmer	50	3	150		
4 - 4.5 Zimmer	18	4	72		
5 - 5.5 Zimmer	0	5	0		
	163		**412**	**123.6**	**288.4**

Übrige Nutzungen			
Verkauf			
Coop Fläche Kunden	1600 - 1940	2 pro 100 m2	**32 - 38.8**
Coop Personal	16 - 20	2 pro 10 Arbeitsplätze	**3.2 - 4**

Restaurant			
Kunden (Sitzplätze)	39	2 pro 10 Sitzplatz, Reduktion auf 50% infolge Mehrfachnutzung Restaurant und Einkauf	**4**
Personal	3	2 pro 10 Arbeitsplätze	**0.6**

Sonstige Verkaufsflächen			
Fläche	399	0.5 pro 100 m2	**2**
Personal	4	2 pro 10 Arbeitsplätze	**0.8**

Wohnheim			
Personal	10	2 pro 10 Arbeitsplätze	**2**

Total übrige Nutzungen			**44.6 - 52.2**

Zusammenzug	Anzahl Veloabstellplätze	
	von	bis
Wohnen	412.0	412.0
übrige Nutzungen	44.6	52.2
Sondergrössen und Pool	20.0	20.0
Summe	476.6	484.2
Summe gerundet	**477**	**485**

Im Quartierplanreglement ist, auf Grundlage der Berechnungen, folgende Festlegung zu treffen:

Pro 45m2 VF im Bereich Unterniveaubauten ist mindestens 1 Veloabstellplatz zu errichten. Für alle weiteren Nicht-Wohnnutzungen sind mindestens 9 VAP vorzusehen.