

Quartierplanung Zentrum



Verkehrsgutachten

874489B VG Zentrumsentwicklung v01-00-00 / Version 01-00-00 [21] / 15.10.2021 / Tk, kl



VERKEHRSPANUNG
VERKEHRSSANLAGEN
VERKEHRSTECHNIK

Rudolf Keller & Partner
Verkehringenieure AG
www.rkag.ch

4132 MuttENZ
Neue Bahnhofstrasse 160
061 466 68 00
keller.muttENZ@rkag.ch

4051 Basel
Elisabethenanlage 11
061 466 68 00
keller.basel@rkag.ch

3006 Bern
Staufferstrasse 4
061 466 68 00
keller.bern@rkag.ch

DokName / Version	Versions- datum	Kommentar	Status	Geprüft
874489B VG Zentrumsentwicklung v00-01-00.docm / v00-01-00	25.10.2019	Entwurf an Projektteam	Zur externen Prüfung	kll
874489B VG Zentrumsentwicklung v00-02-00.docm / v00-02-00	05.11.2019	Entwurf an Projektteam	Zur externen Prüfung Kap. MPP-Modelle	Tk
874489B VG Zentrumsentwicklung v00-04-00.docm / v00-04-00	23.03.2020	Ergänzter Entwurf an Gemeinde	Zur externen Prüfung	Tk
874489B VG Zentrumsentwicklung v00-05-00.docm / 00-05-00	30.06.2020	Ergänzung Projektstand 26.06.2020	Zur externen Prüfung	Tk
874489B VG Zentrumsentwicklung v00-07-00.docm / 00-07-00	25.06.2021	Projektanpassung BRN-Evaluation und Mitwirkung	Zur 2. kantonalen Vorprüfung	Tk
874489B VG Zentrumsentwicklung v01-00-00.docm / 01-00-00	15.10.2021	Ergänzungen aus 2. Kantonaler Vorprüfung	Zur kommunalen Genehmigung	Tk

Impressum

Auftragsnummer: 874489.6000
 Datei: 874489B VG Zentrumsentwicklung v01-00-00
 Version/Datum: 01-00-00 [21] / 15.10.2021
 Speicherdatum: 14.10.2021
 Autor(en): Tomas Karel, Lukas Kleiner
 Qualitätssicherung: SQS-zertifiziertes Qualitätssystem nach ISO 9001:2015 (Reg.Nr. 34856)
 © Copyright: Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG
 Hinweis geistiges Eigentum: Dieses Dokument ist geistiges Eigentum der Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG und ist urheberrechtlich geschützt. Die Nutzungsrechte des Bauherrn sind vertraglich geregelt.
 Die Rechte Dritter, welche rechtmässig in den Besitz des Dokumentes kommen, sind ebenfalls durch deren Verträge mit dem Bauherrn geregelt.
 Eine über diese Verträge hinausgehende Verwendung wie kopieren, vervielfältigen, weitergeben etc. ist nur mit Zustimmung der Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG erlaubt.

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG	5
1.1	Ausgangslage	5
1.2	Gliederung QP-Perimeter	6
1.3	Ziele Gemeindeprojekt	7
1.4	Grundlagen	7
2	LAGE UND AUSGESTALTUNG QP	8
2.1	Ziele/Nutzungen	8
2.2	ÖV-Erschliessung	8
2.3	Fuss- und Radwegnetz	10
2.4	MIV-Situation und Zufahrten	10
2.5	Parkplatzangebote Bestand	12
2.5.1	Öffentlicher Parkplatz Zentrum	12
2.5.2	Bestehende Einstellhalle Gemeindeverwaltung	12
2.5.3	Besucherparkplätze ehemalige Gemeindeverwaltung	12
2.5.4	Parkierung Gebäude I	13
2.5.5	Parkierung Gebäude J+X	13
2.6	Erschliessung Quartierplan	14
2.7	Anlieferfahrten Quartierplan	15
2.8	Auto-Einstellhallen	18
2.8.1	Einstellhallen Nord+Süd	18
2.8.2	Einstellhalle Mitte	19
3	MOBILITÄTSVERHALTEN	20
4	PARKPLATZBEDARF QUARTIERPLAN	21
4.1	Grundlagen	21
4.1.1	Reduktion Stammparkplätze für Wohnnutzung	21
4.1.2	Reduktion Parkplatzanzahl für Nicht-Wohnnutzung	21
4.2	Zuteilung der Parkplätze in Einstellhallen Nord + Süd	23
4.3	Nutzungsszenarien	24
4.4	Parkplatznachweis Gemeindeprojekt	26
4.4.1	Nachweis Einstellhalle Nord	26
4.4.2	Nachweis Einstellhalle Süd	26
4.5	Gebäude I	28
4.6	Velo-/Mofa-Abstellplätze (VMP)	29
4.6.1	Grundlagen	29
4.6.2	VMP-Bedarf Wohnen	29
4.6.3	VMP-Bedarf übrige Nutzungen	30
4.6.4	VMP-Bedarf der Gebäude I, J und X	30
4.6.5	VMP-Bedarf Gemeindeprojekt	30
5	MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR	33
5.1	Verkehrsaufkommen Gemeindeprojekt	33
5.1.1	Verkehr aus wegfallenden Parkplätzen	33
5.1.2	Verkehrsaufkommen des QP (Einstellhallen)	33

5.1.3	Nachweis Verfügbarkeiten Parkplätze EH Süd	34
5.2	Verkehrsaufkommen Gebäude I	36
5.3	Zusätzlicher Verkehr durch QP	36
5.4	Leistungsnachweis Strassennetz	37
5.4.1	Umlegung aufs Strassennetz	37
5.4.2	Vergleich mit Leistungsanalyse Stufe Machbarkeit	37
5.4.3	Leistungsnachweis bestehender LSA-Knoten Schulstrasse	38
5.4.4	Leistungsnachweis mit Kantonsprojekt Ortsdurchfahrt	39
6	ÖFFENTLICHER VERKEHR	40
6.1	Auswirkungen QP auf den ÖV	40
7	MOBILITÄTSKONZEPT	41
7.1	Spezifisches Mobilitätsmanagement	41
7.2	Ergänzende Erläuterungen zum Parkraummanagement EH Nord + Süd	42
7.3	Controlling und Sicherstellung	43
8	ZUSAMMENFASSUNG/FAZIT	44

ANHANGSVERZEICHNIS

ANHANG 1	Anlieferfahrten (Nutzungsvereinbarung)	46
ANHANG 2	Nutzungsszenarien	46
ANHANG 3	Schleppkurven massgebende Anlieferungsfahrzeuge	47
ANHANG 4	Berechnung PP-Bedarf	60
ANHANG 5	Berechnung Velo-/Mofa-Abstellplätze (VMP)	67
ANHANG 6	Verkehrsaufkommen ASP 17-18 Uhr	73
ANHANG 7	Verkehrsaufkommen Tagesverkehr (DTV/DWV)	83
ANHANG 8	ÖV-Zusatzbelastung durch QP	92
ANHANG 9	Umlegung zusätzlicher Fahrten durch QP (ungünstigster Fall)	93
ANHANG 10	Leistungsbeurteilung heutiger LSA-Knoten	94
ANHANG 11	Leistungsbeurteilung mit Umbau Hauptstrasse	95

1 EINLEITUNG

1.1 Ausgangslage

Der Wunsch der lokalen Bevölkerung nach einer Umgestaltung und Aufwertung des Birsfelders Zentrums besteht seit vielen Jahren. Auslöser des aktuellen Prozesses war die Erarbeitung eines Stadtentwicklungskonzepts im Jahr 2015, in dem die Entwicklung des Zentrums einen Schwerpunkt bildete. 2016 wurde dazu von der Gemeindeversammlung ein Studienwettbewerb bewilligt, aus dem der Vorschlag von Harry Gugger Studio (HGS) als Sieger hervorging. Das im Frühjahr 2018 vorgestellte Projekt wurde im Jahr 2020-2021 nach dem Dialog mit der Bevölkerung grundsätzlich überarbeitet sowie die Nutzungen im Rahmen einer Baurechtsnehmer-Evaluation (BRNE) konkretisiert.

Die Gemeindeverwaltung Birsfelden ist im Januar 2021 bereits in das bestehende BLKB-Gebäude eingezogen. Die bestehenden Gebäude für das Ortsmuseum und die Alte Turnhalle (als Versammlungsaal) bleiben bestehen. Zudem werden weitere benachbarte Areale in den Quartierplanperimeter aufgenommen.

Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG ist mit der Ausarbeitung des Verkehrsgutachtens für den QP Zentrum beauftragt worden. Dieser beschreibt die Erschliessung des Areals, das Mobilitätskonzept sowie die verkehrlichen Auswirkungen des Quartierplanes für den verkehrlich ungünstigsten Fall.

Das Verkehrsgutachten hat den Stand vom Oktober 2021 und beruht auf dem QP-Planungsstand vom 15.10.2021, siehe [1].

1.2 Gliederung QP-Perimeter



Abbildung 1: Gliederung QP-Perimeter (Quelle: Harry Gugger Studio, Stand: 21.06.2021 [2])

Das Areal kann in 4 verschiedene Gebiete unterteilt werden:

- Projekt der Gemeinde (blaue Umrandung): Bestandteil Baurechtsnehmerevaluation
- Privates Grundstück im Bereich des Gemeindeprojekts (violett): Oberirdisch = Bestand; Gemeinde Birsfelden ist Stockwerkeigentümerin; Umbau der bestehenden unterirdischen Parkgarage
- Privates Bauvorhaben (grün): Option Neubau [Parzellen-Nr. 847]
- Privates Bauvorhaben (rot): Arbeiterhaus, steht unter Schutz (Bestandsgarantie); im Hinterhof kann ein 2-geschossiger Bau mit Wohn- (2-3 Wohnungen), Geschäfts- oder Gewerbenutzung gebaut werden [Parzellen-Nr. 101].

Die bestehenden separaten Erschliessungen der beiden Arealteile «I» (Schulstrasse 11/13, grün) sowie «X+J» (Arbeiterhaus, Schulstrasse 9, rot) ab der Schulstrasse bleiben unverändert. Beide Gebäude sind nicht Bestandteil des Gemeindeprojekts und werden nachfolgend daher als «private Vorhaben» bezeichnet.

Durch die Mitberücksichtigung von «privaten Vorhaben» ergeben sich gegenüber dem Gemeindeprojekt unterschiedliche Realisierungshorizonte. Daher werden die Erschliessungsanlagen im QP-Perimeter so konzipiert, dass diese im Prinzip unabhängig voneinander funktionsfähig sind und so Etappierungen vorgenommen werden können.

1.3 Ziele Gemeindeprojekt

Die Ziele des Gemeindeprojekts sind:

- Identitätsstiftendes Zentrum mit Zentrumsplatz schaffen
- Hohe Wohn-, Aufenthalts- und Arbeitsplatzqualität erzielen
- Zentrum mit publikumsorientierten Nutzungen beleben
- Angemessene Dichte erreichen
- Gute Mischung an Wohnungstypen und Mietzinsen (auch sozialverträgliche bzw. bezahlbare Wohnungen)
- Guter städtebaulicher Übergang zur Umgebung schaffen
- Attraktive Frei- und Grünräume schaffen und Baumbestand erhalten
- Freiraumverbindung zwischen Birs und Rhein stärken
- Jeder Bereich (inkl. Mobilität) soll möglichst nachhaltig sein
- Ökologische Aspekte und Bedürfnisse des Langsamverkehrs (Fussgänger und Velo) berücksichtigen sowie Durchwegung verbessern
- Bestehende (Besucher-) Parkierungsmöglichkeiten im Ortszentrum erhalten

1.4 Grundlagen

Als wichtigste Grundlagen für das vorliegende Verkehrsgutachten gelten:

- [1] QP-Unterlagen (Reglement, Plan), Jermann Ingenieure+Geometer, Stand: 15.10.2021
- [2] Testplanung + Regelwerk, Harry Gugger Studio, Stand: 21.06.2021
- [3] Raumplanungs- und Baugesetz (RBG), Kanton Basel-Landschaft, vom 08.01.1998, in Kraft seit 01.01.2020
- [4] Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV), Kanton Basel-Landschaft, vom 27.10.1998, in Kraft seit 01.01.2019
- [5] Wegleitung zur Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas, Amt für Raumplanung Kanton BL, November 2004
- [6] Dekret über das Angebot im regionalen Personenverkehr (Angebotsdekret), Kanton Basel-Landschaft, vom 24.09.2020, in Kraft seit 02.10.2020
- [7] Raumb Beobachtung – Analyse des Fahrzeugbestandes im Kanton Basel-Landschaft, Amt für Raumplanung Kanton BL, Februar 2019
- [8] Verkehrsverhalten der Bevölkerung, Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, BFS und ARE, 2017
- [9] Statistisches Jahrbuch Kanton Basel-Landschaft 2018, Stichtag: 31. Dezember 2017, Quelle: Motorfahrzeugkontrolle Basel-Landschaft
- [10] Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation, Teil 1 – Hauptbericht, Geschäftsstelle Agglo Basel, Liestal, 24. Oktober 2016
- [11] Veloparkierung. Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb, Handbuch, ASTRA 2008
- [12] ÖV-Datensätze zu Belastung und Ein- bzw. Aussteiger, Kanton Basel-Landschaft, BUD BL, Abteilung ÖV, Oktober 2019
- [13] Kantonsstrassenprojekt Neue Ortsdurchfahrt Birsfelden, Rapp Infra/TBA BL, Stand: Vorprojekt vom 01.02.2021
- [14] ANHANG 1 zum Reglement [1], gestützt auf kommunalen Leitfaden für flankierende Massnahmen zur PP-Reduktion bei Quartierplanungen, Bereich Wohnen, Gemeinde Birsfelden, Version vom Juni 2021

2 LAGE UND AUSGESTALTUNG QP

2.1 Ziele/Nutzungen

Das Areal Zentrum befindet sich, wie der Name schon sagt, direkt im Zentrum von Birsfelden. Hier befinden sich in direkter Nachbarschaft eine Coop- und Migros-Filiale, eine Post sowie mehrere Geschäfte und Dienstleistungsangebote (z.B. Arzt- und Gesundheitspraxen, Gastronomie, Bäckerei, Bank, siehe gelbe Flächen in Abbildung 2). Die Gemeindeverwaltung ist bereits im ehemaligen BLKB-Gebäude eingezogen. Primar- und Sekundarschulen sind max. 500m vom Areal entfernt und gut zu Fuss erreichbar. Verschiedene Kultur-, Sport- und Freizeitstätten sind ebenfalls im näheren Umfeld angesiedelt (Tennis- und Sportplätze <700m, Schwimmhalle Birsfelden in unmittelbarer Nachbarschaft). Ebenso zu erwähnen sind die Naherholungsgebiete (in Abbildung 2 grün): Alle herausgesuchten Gebiete sind zu Fuss in max. 10min zu erreichen.

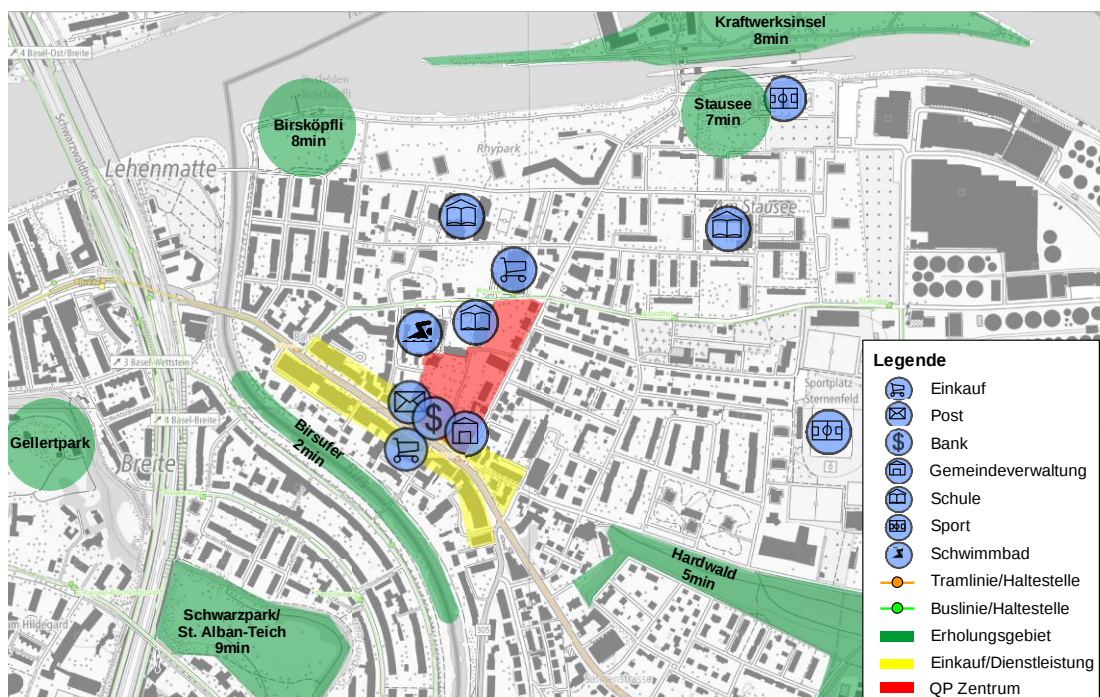


Abbildung 2: Ziele/Nutzungen in der Nähe QP Zentrum

2.2 ÖV-Erschliessung

Hauptträger des ÖV-Angebotes im Gebiet Zentrum sind die Tramlinie Nr. 3 (Birsfelden - Basel Zentrum - St. Louis) sowie die Buslinien 80 und 81 (Liestal - Basel, Aeschenplatz). Das Stadtzentrum von Basel erreicht man mit Tram und Bus umsteigefrei in unter 10 min Fahrzeit.

Gemäss dem kantonalen Angebotsdekret vom 24. September 2020 (Stand 2. Oktober 2020) [6] gelten folgende **Erschliessungskriterien**:

- Tramhaltestelle Schulstrasse mit Taktfolge 7.5min tagsüber: Einzugsbereich von 500m
- Bushaltestelle Kirchmatt mit Taktfolge 15min tagsüber: Einzugsbereich von 400m

Das gesamte Gebiet Zentrum liegt gemäss kantonalem Angebotsdekret vollumfänglich im Einzugsgebiet der Tramhaltestelle Schulstrasse sowie der Bushaltestelle Kirchmatt.

Die Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) [4] gibt in § 22a für eine "**gute ÖV-Erreichbarkeit**" folgende Kriterien vor:

¹ Eine gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr ist gegeben, wenn bei einer Fusswegdistanz zwischen der Verkaufseinheit und der Haltestelle von bis zu 350 m eine Kursfolge von mindestens 10 Minuten als Grundangebot vorgesehen ist.

² Mehrere Anbindungen an den öffentlichen Verkehr sind kumuliert zu beurteilen.

³ Für die Spitzenzeiten ist das Angebot nachfragegerecht zu verdichten.

Der QP-Perimeter liegt mit dem bestehenden und geplanten Fusswegenetz vollständig in einem Einzugsbereich von 350m ab der Tramhaltestelle Schulstrasse. Zudem fährt die Tramlinie tagsüber im 7.5min-Takt, weshalb beim untersuchten QP Zentrum die gute ÖV-Erreichbarkeit nach dem rechtliche Kriterium (Auslegung §22a RBV) gegeben ist.

Die ÖV-Erschliessungsqualität wird auch in sogenannten **Güteklassen** gemäss ehemaliger VSS-Norm SN 640 290 dargestellt werden (siehe Abbildung 3). Im Zentrum von Birsfelden liegt schon mit der Tramlinie allein eine gute Erschliessung (Klasse B) vor.

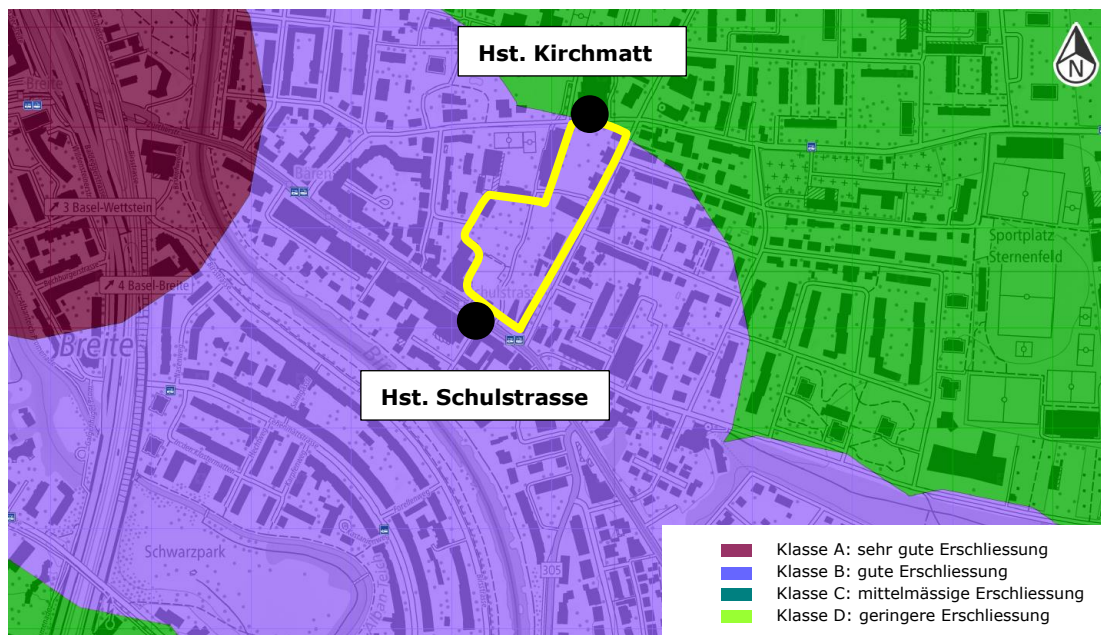


Abbildung 3: ÖV-Erschliessungsgüte Birsfelden mit QP-Perimeter (gelb), Haltestelle Schulstrasse und Haltestelle Kirchmatt (Quelle: Geoportal BL)

Für den gesamten QP-Perimeter liegt sowohl bezüglich fachlichen wie rechtlichen Kriterien eine gute Erschliessung und Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln vor.

2.3 Fuss- und Radwegnetz

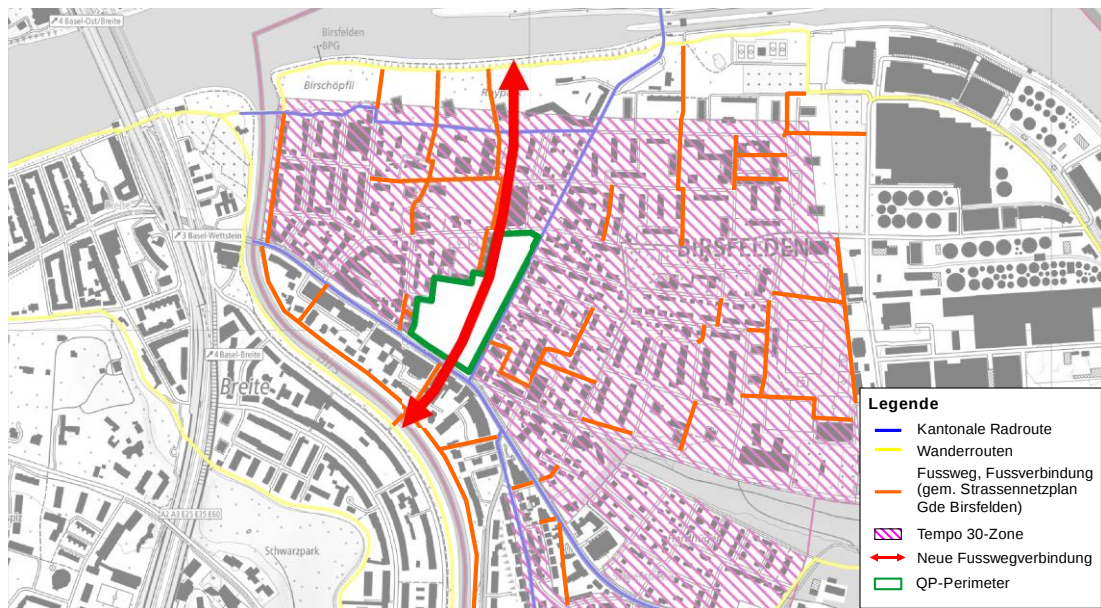


Abbildung 4: Fuss- und Radwegnetz inkl. Tempo-30-Zonen rund um den QP Zentrum

Das Areal Zentrum grenzt im Süden und Osten unmittelbar an 2 kantonale Radrouten (Hauptstrasse und Schulstrasse). Auch die kantonalen Wanderwege entlang des Rheins und der Birs sind in wenigen Minuten zu erreichen. Geplant ist mit einer direkten, durchgehenden Langsamverkehrs-Verbindung das Rhein- und Birsufer abseits vom Strassenverkehr zu verbinden (siehe rote Linie in Abbildung 4).

In Birsfelden besteht schon seit 2013 flächendeckend Tempo 30. Der QP Zentrum wird von 3 Seiten von Tempo-30-Zonen umrahmt. Somit ist die unmittelbare Umgebung für die Fortbewegung zu Fuss und mit dem Velo sehr geeignet.

2.4 MIV-Situation und Zufahrten

Die heutige Verkehrslage im Ortszentrum Birsfelden wird durch eine regelmässige Überlastung geprägt, welche insbesondere zur Abendspitzenstunde durch die Überlastung der A2 Osttangente resultiert. Die Rheinfelderstrasse bildet dabei eine Ausweichroute zur Autobahn, kann aber die grossen Ausweichverkehre nicht aufnehmen.

Daher wurde das Ortszentrum Birsfelden schon durch zusätzliches Ausweichen auf die Hard- und Friedhofstrasse umfahren. Um diesen Schleichverkehrs zu unterbinden, wurde entsprechende flankierende Massnahmen der Gemeinde umgesetzt (bedingte Einbahnregime; siehe Abbildung 5).

Da die Friedhof- und Hardstrasse Richtung Birsfelden Zentrum nur von Anwohnern und vom öffentlichen Verkehr (Friedhofstrasse) befahren werden dürfen und die beiden Strassen eher eine Umwegfahrt zu den beiden Einstellhallen darstellen, kann davon ausgegangen werden, dass sämtlicher Besucherverkehr sowie ein Grossteil des Bewohner-/ Angestelltenverkehrs weiterhin über die Haupt-/Rheinfelderstrasse führen wird.

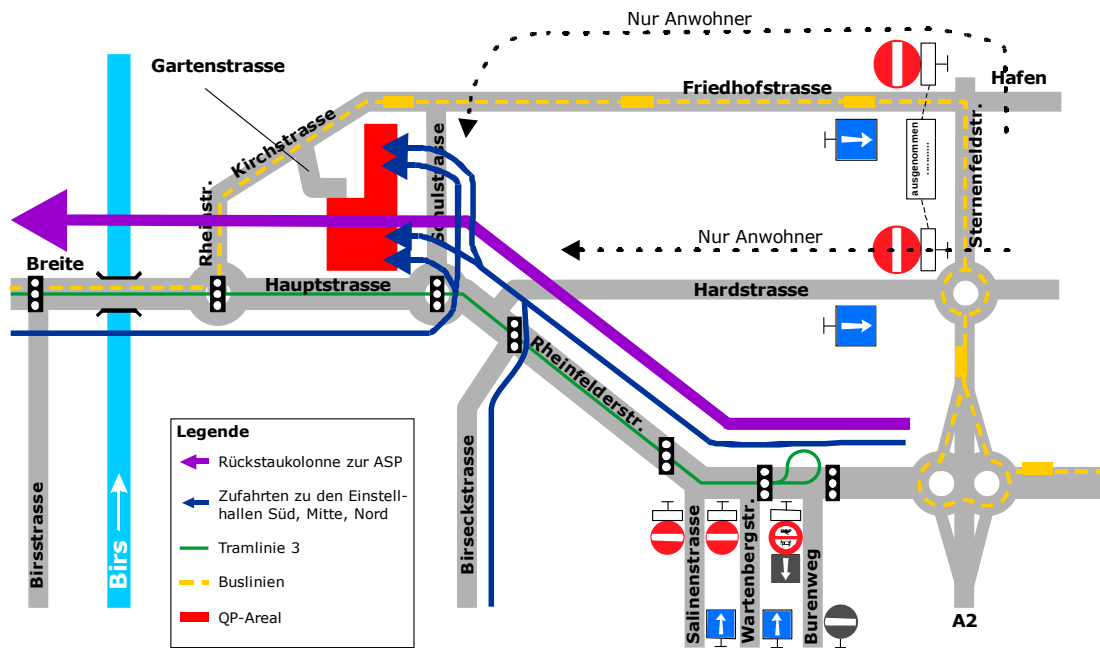


Abbildung 5: Strassennetz MIV mit den Zufahrtsmöglichkeiten zum QP-Areal

2.5 Parkplatzangebote Bestand

2.5.1 Öffentlicher Parkplatz Zentrum

Der öffentliche, oberirdische Parkplatz im Zentrum (neben dem Postgebäude) bietet 45 öffentlich benutzbare Parkplätze. Von Montag bis Samstag gilt eine maximale Parkzeit von 3h, die ersten 30min und von 19 Uhr bis 07 Uhr kann gratis parkiert werden. Ausserhalb des Zeitraums 07-19 Uhr (Mo-Sa) kann ohne Einschränkungen parkiert werden.

Aufgrund des vorhandenen Parkregimes kann davon ausgegangen werden, dass die Parkplätze tagsüber ausschliesslich von Kurz- und Mittelparkern benützt werden. Es wurde beobachtet, dass der Parkplatz an gewöhnlichen Werktagen um 09.30 Uhr ("Znüni-Pause") voll, ab 12 Uhr nur noch zu 56-77% und abends zu max. 50% belegt war.

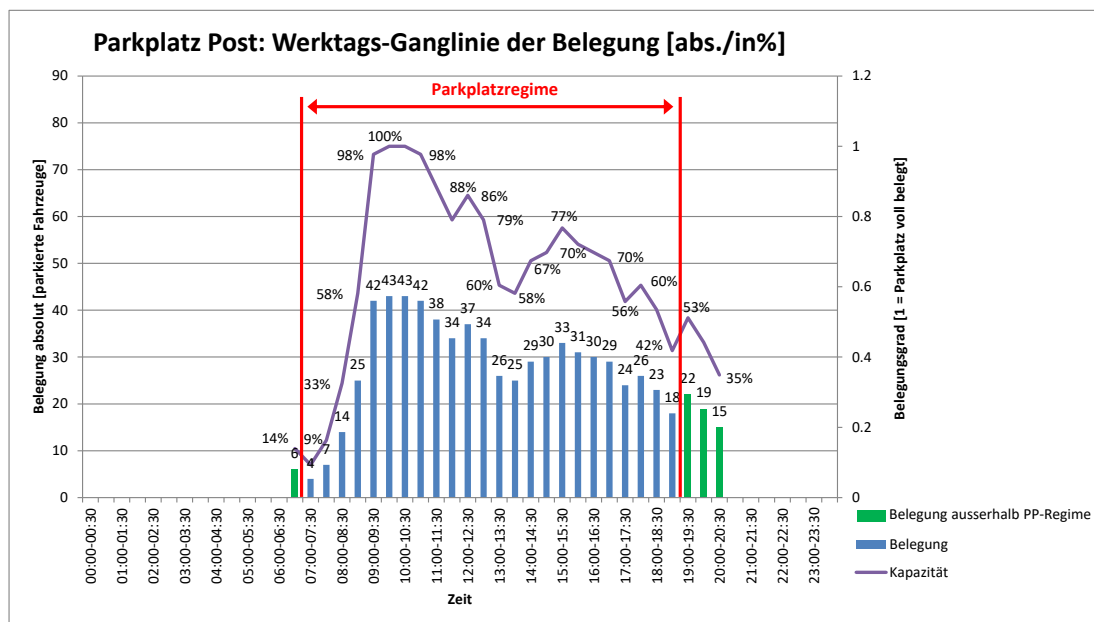


Abbildung 6: Werktags-Ganglinie des öffentlichen Parkplatzes bei der Post

Der bestehende Parkplatz wird von der Gemeinde für die wirtschaftliche Entwicklung des Ortszentrums als sehr wichtig eingestuft, so dass die heutige Zahl von (Besucher-) Parkplätzen als Parkmöglichkeit in der geplanten unterirdischen Einstellhalle weiterhin angeboten werden soll. Daher müssen diese Besucherparkplätze weiterhin „nahe“ an der Hauptstrasse liegen und die Parkgaragenzufahrt ab der Hauptstrasse leicht auffindbar sein.

2.5.2 Bestehende Einstellhalle Gemeindeverwaltung

Die Parkplätze der Gemeindeverwaltung (Gebäude G, ehemals Kantonalbank) und des Gewerbebaus (Gebäude H) werden vollumfänglich umgebaut. Heute sind 43 PP in der Einstellhalle und 11 PP an der Oberfläche vorhanden. Die Parkmöglichkeiten werden vollständig in die neu zu bauende unterirdische Einstellhalle Süd integriert.

2.5.3 Besucherparkplätze ehemalige Gemeindeverwaltung

Ein weiterer öffentlicher Parkplatz befand sich bei der ehemaligen Gemeindeverwaltung an der Hardstrasse. Hier standen 8 Besucher-Parkplätze zur Verfügung, alle in der blauen Zone. Auf diesen Parkplätzen durfte werktags von 7 bis 19 Uhr bei gestellter Parkscheibe 1h parkiert werden, ausserhalb dieser Zeiten galt ein Parkverbot. Auch hier wurde am Mittwoch, 23.10.2019 eine Erhebung durchgeführt.

Der Parkplatz war fast den ganzen Tag gut besucht, erst ab 16 Uhr sank die Belegung unter 50%. Am Erhebungstag war zudem ausserhalb der erlaubten Parkzeit von 6.30 - 7 Uhr und von 19 bis 20.30 Uhr jeweils 1 Fahrzeug abgestellt.

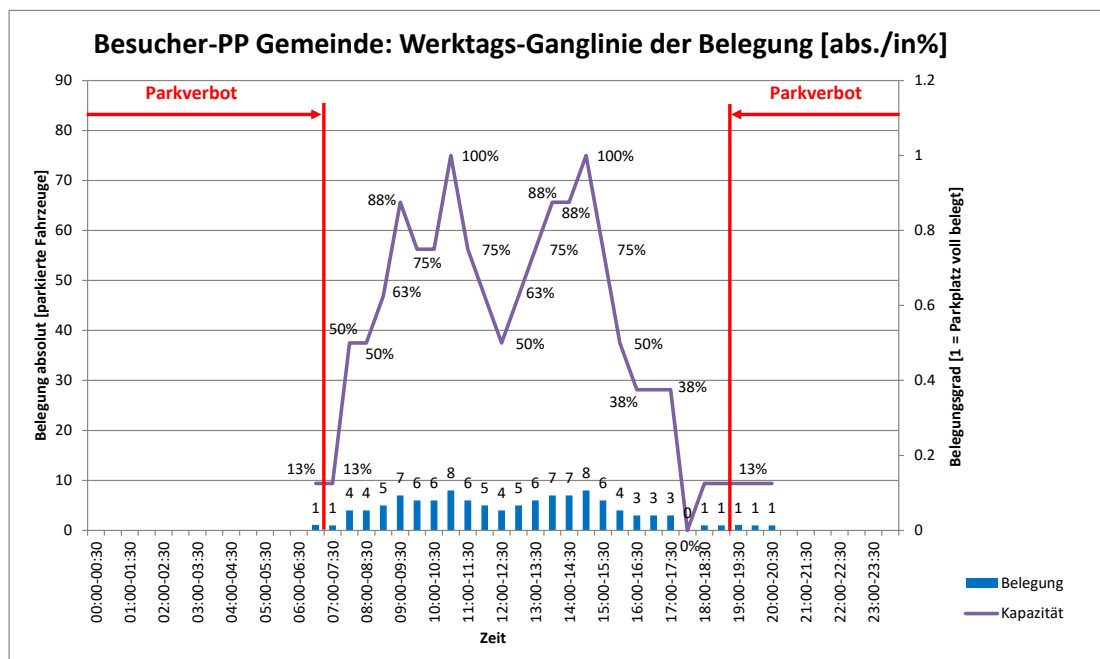


Abbildung 7: Werktags-Ganglinie öffentliche Besucher-Parkplätze ehemalige Gemeindeverwaltung

2.5.4 Parkierung Gebäude I

Das bestehende Wohngebäude «I» an der Schulstrasse 11/13 ist heute mit einer eigenen, privaten Einstellhalle erschlossen. Sowohl die Nutzungen wie auch die Parkieranlagen auf diesem Arealteil bleiben im vorliegenden Quartierplan eventuell unverändert. Bei einem möglichen Gebäude-Neubau wird geprüft, ob die Parkierungsbedürfnisse in die Einstellhallen Nord oder Süd verlagert werden können (siehe Kap. 4.4).

Es wird zurzeit davon ausgegangen, dass in den neuen Einstellhallen kein Platz für diese zusätzlichen Parkplätze vorhanden sein werden, weshalb für diese Parzelle eine neue Parkgarage (Einstellhalle Mitte) zu erstellen wäre.

Falls später (im Baugesuchsverfahren) festgestellt wird, dass es in der EH Süd und/oder Nord doch noch Platz hat, können die Parkplätze auf die Nachbarparzellen verlagert und auf eine Autoeinstellhalle verzichtet werden.

2.5.5 Parkierung Gebäude J+X

Seitens Gemeinde ist geplant das Gebäude X (Arbeiterhaus) an der Schulstrasse 9 mit der Quartierplanung unter kommunalen Schutz zu stellen. Es verfügt auf der Gebäude-Rückseite über 7 Garagen sowie 2 Aussenparkplätze. Hinter dem Arbeiterhaus können anstelle des Schuppens («Gebäude J» im QP-Plan) 2-3 Wohnungen erstellt werden. Ein solcher Ausbau ist aber zurzeit nicht geplant.

Wenn möglich, wird die Parkierung beim Ausbau in der neuen EH Süd angeordnet. Ansonsten wird die Parkierung im QP separat auf dem Areal belassen.

2.6 Erschliessung Quartierplan



Abbildung 8: Quartierplan Zentrum, Stand: 26.06.2020 mit Richtprojekt

Der QP mit den eingezeichneten Bauten stellt den Endzustand dar. Folgende Elemente der Bebauung und der Erschliessung sind dabei wesentlich:

- ① Öffentliche Abstellanlage für Velos, E-Bikes, Mofas (u. A. Bike+Ride)
- ② Tramhaltestelle Schulstrasse (Tramlinie 3, Lage gemäss Strassenprojekt ca. gleich)
- ③ Bushaltestelle Kirchmatt (Buslinien 80/81, Bestand, nicht Bestandteil QP)
- ④ Ein- und Ausfahrt Einstellhalle Nord
- ⑤ Ein- und Ausfahrt Einstellhalle Süd (u.A. Ersatz bestehender Parkplatz)
- ⑥ Bauliche Option Erweiterung Einstellhalle Süd
- ⑦ Heutige Nutzung (Museum) bleibt bestehen
- ⑧ Alte Turnhalle bleibt bestehen und wird als Versammlungssaal genutzt
- ⑨ Das Arbeiterhaus wird unter kommunalen Schutz gestellt
- ⑩ Umnutzung Schuppen zu 2-geschossigem Bau mit Wohn-, Wohnatelier-, Geschäfts- und Gewerbenutzung
- ⑪ Bestehende Einstellhalle und Wohnnutzung; mögliche neue Einstellhalle Mitte (optional) innerhalb des Baubereichs I, falls Neubau des Wohngebäudes erfolgt

2.7 Anlieferfahrten Quartierplan

Die Zu- und Wegfahrten zu den **Fahrgassen und Plätzen** innerhalb des QP-Areals grenzen an die Schul-, Garten- und Kirchstrasse sowie an die Hauptstrasse als Kantonsstrasse an. Infolge der Parallelplanung mit dem **Kantonsstrassenprojekt** «Neue Ortsdurchfahrt Birsfelden» (Projektstand «Vorprojekt», [13]) ist eine Koordination der Ein-/Ausfahrtsmöglichkeiten mit diesem Kantonsstrassenprojekt erfolgt.

Der projektübergreifende Situationsplan (QP und Kantonsstrassenprojekt) ist in Abbildung 9 dargestellt.

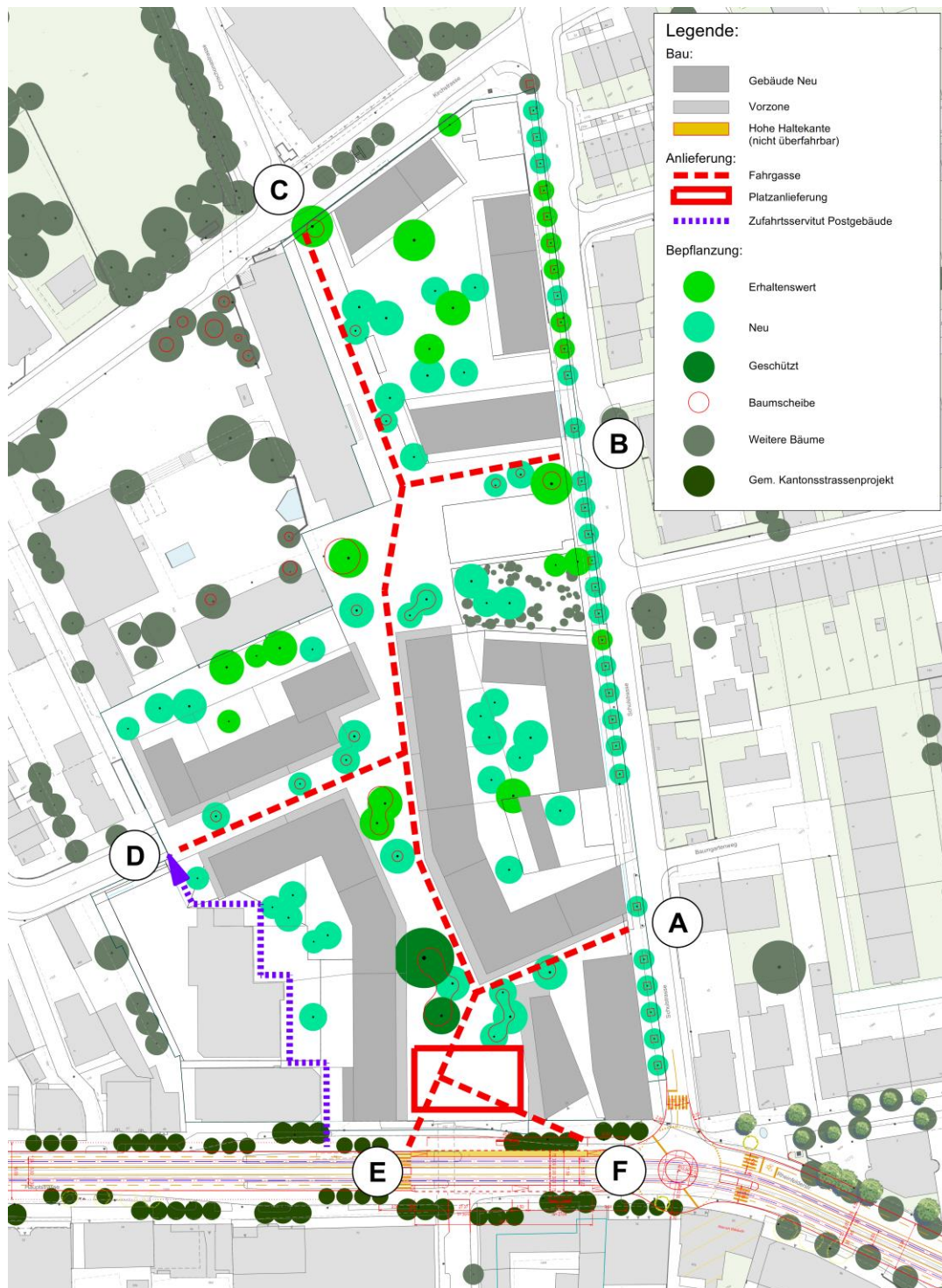


Abbildung 9: Situationsplan (QP-Plan und Kantonsstrassenprojekt) mit Fahrgassen Anlieferung

Das Zentrumsareal wird auf der Oberfläche grundsätzlich vom motorisierten Verkehr (Personenwagen, Motorräder, Motorfahrräder) freigehalten, um die angestrebte Aufenthaltsqualität zu erreichen. Ausgenommen sind Rettungsfahrten und Fahrten mit Ausnahmebewilligung (wie z.B. Lieferverkehr).

Als Anlieferungen gelten (gemäss Reglement [1]) Transporte mit grossen Fahrzeugen und schwerem oder sperrigem Transportgut sowie das Abholen von mobilitätseingeschränkten Anwohner, welche nicht über die Parkgarage abgewickelt werden können. Diese Fahrten bedürfen eine Ausnahmebewilligung der Gemeinde. Diese Anlieferfahrten, die entsprechenden Fahrzeugkategorien und ihre voraussichtliche Häufigkeit sind im ANHANG 1 im Sinne einer Nutzungsvereinbarung festgelegt.

In Abbildung 9 gut ersichtlich sind die Fahrgassen und Plätze innerhalb des QP-Areals sowie die sich durch die Lage von Gebäuden, Bäumen und weiteren Einrichtungen ergebenden «Hindernissen» für die Durchfahrten. Die Arealdurchfahrten erfolgen daher unter sehr geringen Fahrgeschwindigkeiten (Beschränkung Höchstgeschwindigkeit; Hindernisse).

Unter diesen Prämissen wurden die **verkehrstechnischen Eignungen** folgender Arealein- und Ausfahrten (siehe Abbildung 9) wie folgt beurteilt:

- (A) Schulstrasse Süd: Im Rahmen QP verkehrstechnisch sichere Anordnung möglich; ausserhalb Kantonsstrasse
- (B) Schulstrasse Nord: Infolge Schulzugang nur Ausfahrt aus Areal (mit Fussgängergeschwindigkeit); ausserhalb Kantonsstrasse
- (C) Kirchstrasse: Ein-/und Ausfahrten an dieser Stelle eignen sich aus fahrgeometrischen Gründen nur teilweise (Mittelsinsel Kirchstrasse; erhaltenswerter Baum); mit heutiger Mittelsinsel in Kirchstrasse sind Ausfahrten nur in Richtung Westen möglich
- (D) Gartenstrasse: Gute fahrgeometrische Eignung; zur Minimierung der Fahrten durch Gartenstrasse nur bei Anlieferungen in Bereich zwischen Gebäuden B und C vorsehen
- (E) Hauptstrasse westlich Tramhaltestelle: Einfahrten infolge schwieriger Ausfädelungen aus Hauptstrasse über Fussgängerbereich nicht möglich; Ausfahrten nach Osten wegen ungünstigen Fahrgeometrien sehr problematisch und zu unterlassen; Ausfahrten nach Westen über Trottoirbereiche nicht optimal, aber verkehrstechnisch und fahrgeometrisch machbar; nur für Anlieferungen Platz und südliche Gebäudeteile B vorsehen
- (F) Hauptstrasse östlich Tramhaltestelle: Eine Ausfahrt in die Hauptstrasse ist verkehrstechnisch ausgeschlossen; eine Einfahrt in einem spitzen Winkel sicherheitstechnisch problematisch; zudem würde der Aufenthaltsbereich zwischen Tramhaltestelle und bestehenden Gebäuden befahren und eine Gestaltung schwierig; daher werden an diesem Standort keine Ein- und Ausfahrten vorgesehen

Anschliessend wurden die zur Freihaltung der Fahrgassen notwendigen Massnahme bestimmt und z.B. die Lage der neu zu pflanzenden Bäume im QP-Perimeter teilweise leicht verändert. Auch die im Kantonsstrassenprojekt vorgesehenen Baumpflanzungen werden Rücksicht auf die ausgewählten Fahrgassen nehmen.

Unter Berücksichtigung aller oben genannten Aspekte wurde folgendes, mit dem Kantonsstrassenprojekt koordiniertes **Anlieferungsregime** festgelegt:

- Durchfahrt durch das QP-Areal jeweils im Einbahnregime
- Arealeinfahrten werden im südlichen Bereich der Schulstrasse konzentriert; somit bleiben die Ausnahmeregelungen auch kontrollierbar
- Anlieferung des (Markt-)Platzes und der Gebäudeteile B1 und B2 unter Ausfahrt in die Hauptstrasse westlich der Tramhaltestelle (mit Rechtsfahrgebot)
- Ausfahrt aus der zentralen Anlieferungsgasse in die nördliche Schulstrasse
- Ausfahrt für Anlieferfahrten der Gebäudeteile B3, B4 und C1-C3 über die Gartenstrasse

Die resultierenden Durchfahrten - mit wenigen Fahrzeugen/Tag und einer Ausnahmegenehmigungen – sind in der nachfolgenden Abbildung 10 ersichtlich.

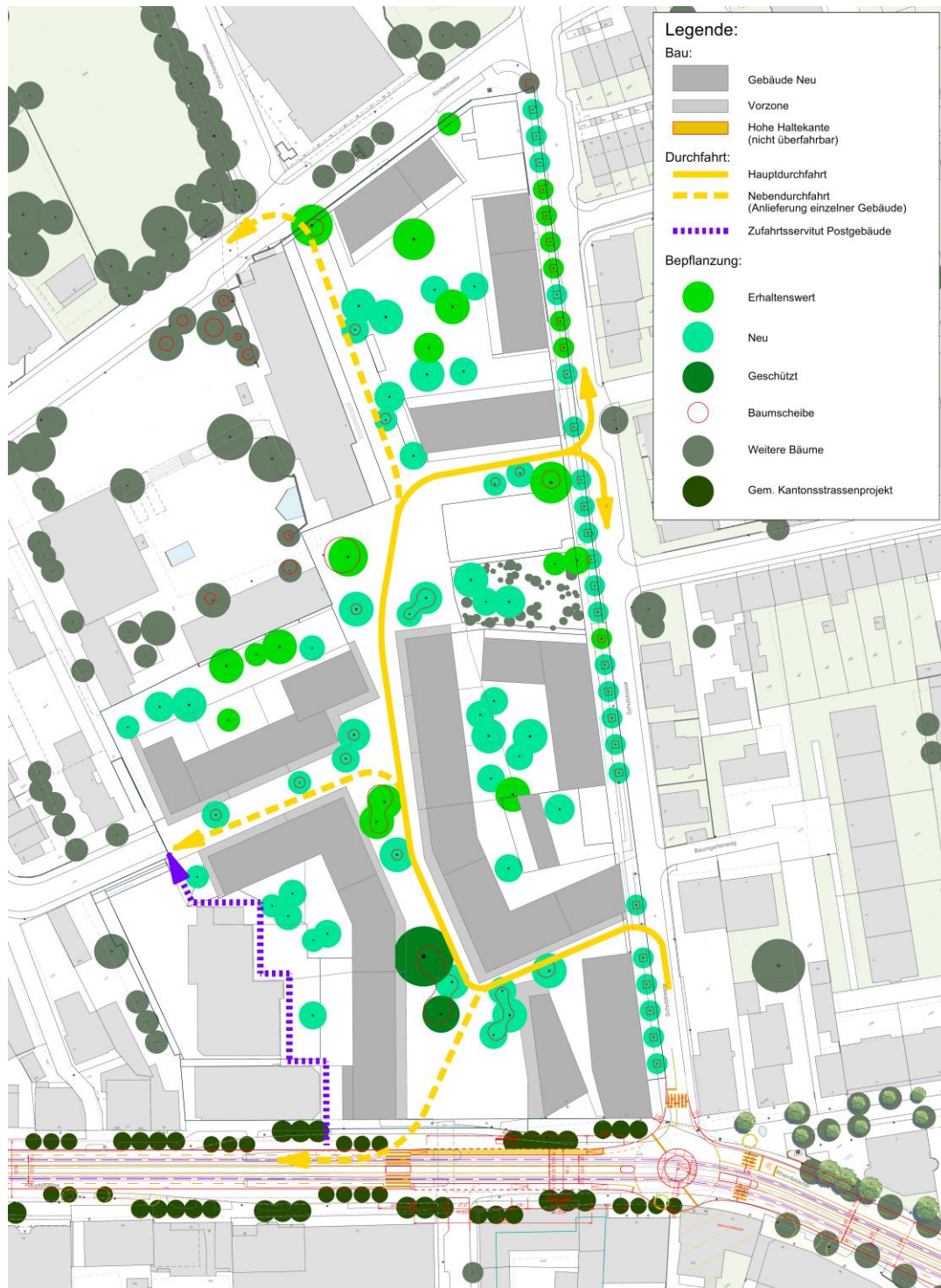


Abbildung 10: Anlieferungsregime innerhalb des QP-Perimeters

Mit dem Anlieferungsregime können langsame Fahrten mit Lastwagen und sogar Lastenzügen abgewickelt werden. Einzig die Anlieferung eines Karussells (1x pro Jahr mittels Spezialtransporter) wird – ausserhalb der verkehrsstarken Tagesstunden - mit einer Rückwärtsfahrt ab der Hauptstrasse und Sicherung durch einen Verkehrsdienst am Standort E (siehe Abbildung 9) durchgeführt.

Die Standorte und Anzahl der neuen Bäume (türkisgrün in Abbildung 9 und Abbildung 10) sind im vorliegenden QP-Plan [1] bereits angepasst, ebenso die geplanten Baumpflanzungen entlang der Hauptstrasse.

Einen Spezialfall bildet das bestehende Servitut für Ausnahmefahrten entlang des bestehenden Postgebäudes für den Gebäudeunterhalt. Dieser Fahrweg muss zwar von festen Einbauten freigehalten werden, wird aber effektiv nur sehr selten nach vorgängiger Absprache beansprucht.

2.8 Auto-Einstellhallen

2.8.1 Einstellhallen Nord+Süd

Gemäss Abbildung 8 werden im Perimeter des Gemeindeprojekts zwei Einstellhallen - jeweils mit eigener Ein- und Ausfahrt - erstellt, eine im Norden und eine im Süden (dunkelblaue Bereiche). Die bauliche Ausdehnung sowie Tiefe (Anzahl Untergeschosse) der Einstellhallen und die Anzahl Parkplätze sind aus folgenden Gründen stark eingeschränkt:

- Optimale Bedingungen zur Umsetzung des Grünkonzepts, welches einen hohen Stellenwert im QP hat (Anzahl Baumstandorte)
- Schutz bestehender Bäume mit Bodensubstrat und Wurzelbereichen, so dass Parkgaragen wegen Wurzelbereiche „drumherum“ zu erstellen sind
- Gute Voraussetzung für Grünanlagen (Wurzelbereich neue Bäume)
- Integrierte Lage mitten im Dorf mit überlasteter Kantonsstrasse und somit beschränkten Verkehrskapazitäten im MIV
- Einschränkung durch bestehende Gebäude (z.B. Gemeindeverwaltung mit bestehenden unterirdischen Geschossen, alte Turnhalle) sowie durch Kellergeschosse der neuen Gebäude
- Tiefe ist infolge des Grundwasserspiegels auf maximal 2 Untergeschosse limitiert

Infolge der beschriebenen baulichen Einschränkungen und der hohen Erstellungskosten wird die unterirdische Parkierung für das Gemeindeprojekt auf ein gesetzlich und verkehrlich vertretbares Minimum reduziert. Die beiden Einstellhallen (EH) Nord und Süd werden wie folgt ausgebildet:

Parkgarage	Anzahl Parkplätze	Anzahl Untergeschosse	Parkbedürfnisse umliegender Nutzungen
EH Nord	47	1	Vorwiegend Wohnnutzung (privat)
EH Süd	191	2	Südliche Wohnnutzungen, Gemeindeverwaltung, weitere Nutzungen (Büro/Gewerbe/Verkauf/Café), öffentliche Parkierungsmöglichkeit im Ortszentrum (Ersatz bestehender Parkplatz)
EH Süd Option	36	2	Nur wenn gesetzlicher Mindestbedarf in EH Süd nicht abgedeckt werden kann.
Total ohne Option	238		
Total mit Option	274		

Tabelle 1: Funktionen und maximal mögliches Parkplatzangebot der Autoeinstellhallen im Gemeindeprojekt

Während die Einstellhalle Nord überwiegend „privaten“ Nutzungen zugeordnet ist, enthält die Einstellhalle Süd neben den PP für Wohnnutzungen die öffentlich benutzbaren Besucherparkplätze des Ortszentrums.

Die Erweiterungsoption der Einstellhalle Süd für Motorfahrzeuge soll infolge der sehr hohen Erstellungskosten sowie der Konflikte mit den Untergeschossen der Gebäude B und C, wenn möglich nicht realisiert werden. Evtl. können die Untergeschosse zur Einrichtung von unterirdischen Veloabstellanlagen genutzt werden, wenn deren ebenerdige Unterbringung Probleme bereiten würde.

Die maximale Parkplatzzahl für das Gemeindeprojekt wird gemäss Tabelle 1 somit auf gerundet maximal 240 Parkplätze begrenzt.

2.8.2 Einstellhalle Mitte

Falls das heutige Gebäude «I» mit einem Neubau ersetzt wird, gibt es für die Anordnung der Parkierung 2 Möglichkeiten (Wahl zwischen 0.7 oder 0.25 Stamm-PP/Whg.):

- Eigene Einstellhalle Mitte: Für Wohn-Nutzungen der Parzelle-Nr. 847 (Schulstrasse 11+13; in Abbildung 8 hellblau) reserviert
- Alternativ auch Unterbringung der Parkplätze in EH Süd (EH Nord denkbar, sofern dort Platz vorhanden sein wird).

3 MOBILITÄTSVERHALTEN

Der **Motorisierungsgrad** (Anzahl Personenwagen pro 1'000 Einwohner, siehe [9]) beträgt in Birsfelden 395, d.h. von 1'000 Birsfeldern besitzen über 600 kein eigenes Auto. Der Faktor PW/Person beträgt somit 0.4, für eine 3.5-Zimmerwohnung (i.d.R. 2 Bewohner) sind das 0.8 PW/Wohnung.

Gemeinden des Inneren Korridors weisen laut Aggloprogramm Basel [10] folgenden **Modal-Split (MS)** auf (Verkehrsmittelanteile 2010 gemäss BFS 2012, Anzahl Wege/Tag):

- Fuss- und Veloverkehr (FVV): ca. 40%
- Motorisierter Individualverkehr (MIV): ca. 40%
- Öffentlicher Verkehr (ÖV): ca. 18%
- Übrige/nicht zugeordnete: ca. 2%

Birsfelden wird funktional-räumlich diesem Gebietstyp zugeordnet, so dass von diesen Anteilen ausgegangen werden kann. Die sehr zentrale Lage im Ortszentrum von Birsfelden und die Nähe zur Stadt machen den Bewohnern/Beschäftigten/Besuchern des QP Zentrum ein **nachhaltiges Mobilitätsverhalten** einfacher:

- Aufgrund des sehr guten ÖV-Angebotes und der zentralen Lage ist der Anteil der Verkehrsmittel ÖV/Velo/zu Fuss überdurchschnittlich hoch.
- Aufgrund der zentralen Lage im Zentrum ist die Erreichbarkeit mit dem Auto nicht optimal, und der Anteil der MIV-Fahrten wird daher eher unterdurchschnittlich sein.

Diese genannten guten **Voraussetzungen** sind bereits bei der Wohnungssuche ein wichtiges Merkmal, welche eher entsprechende Bevölkerungskreise anzieht (Wechselwirkung):

- Bei einer zentralen Lage mit einem guten ÖV-Angebot werden eher autoarme Haushalte angezogen.
- Bei Miet- und Genossenschaftswohnungen kann auf den Bau von Parkplätzen eher verzichtet werden als bei Eigentumswohnungen
- Die Auswahl von Baurechtsnehmern mit vorwiegend genossenschaftlicher Organisationsstruktur und einer «nachhaltigen Ausrichtung». Erfahrungsgemäss ziehen diese ähnlich motivierte Personen als Anwohner an.

Eine weitere Grundlage bildet die **Analyse des Fahrzeugbestandes** im Kanton BL [7]. Gemäss dieser Studie wird ein durchschnittlicher Fahrzeugbestand pro Haushalt bzw. pro Wohnung u.a. aufgrund folgender Faktoren angegeben:

- Raumtyp (nach kantonalem Richtplan BL) → Birsfelden = Innerer Korridor
- ÖV-Erschliessungsgüte → QP Zentrum = ÖV-Güteklasse B (gute Erschliessung), siehe Kap. 2.2
- Benachbarte Wohn-/Mischzonen → entlang Hauptstrasse WG5, sonst WG4 oder WG3, Annahme QP Zentrum = WG4

Betrachtet man die ÖV-Güteklasse und den Raumtyp zusammen, ergibt sich für den QP Zentrum ein Wert von ca. 0.88 Fz/Whg. Wird der Fahrzeugbestand pro Wohnung in einer Zone mit hoher Bebauungsdichte (wie im Ortszentrum gegeben) gegenübergestellt, erhält man für den QP Zentrum einen Wert von 0.65 bis 0.75 Fz/Whg.

Da der QP Zentrum nach kantonalem Richtplan BL im Inneren Korridor in einem Quartier mit hoher Bebauungsdichte und zudem in der ÖV-Güteklasse B liegt (siehe Kap. 2.2), kann heute von einer «effektiven Parkraumnachfrage» mit einem Fahrzeugbestand von ca. 0.65 – 0.75 Fahrzeugen pro Wohnung ausgegangen werden.

4 PARKPLATZBEDARF QUARTIERPLAN

4.1 Grundlagen

Grundlage für die Berechnung des Parkplatzbedarfes bildet die **Wegleitung zur Bestimmung der Anzahl Abstellplätze des Kantons BL** [5], gestützt auf das Raumplanungs- und Baugesetz des Kantons BL [3] und die zugehörige Verordnung [4]. Die Berechnung der Anzahl gesetzlich vorgeschriebener Parkplätze ist in ANHANG 4 dokumentiert.

4.1.1 Reduktion Stampparkplätze für Wohnnutzung

Im Kanton BL kann seit dem 1. Januar 2019 im Rahmen von Quartierplanungen bei guter ÖV-Erschliessung der Wert für Stamm-PP Wohnen von 1.0 PP/Whg. gesenkt werden. Folgende Anpassung der Verordnung des Raumplanungs- und Baugesetzes (RBV) [4] ist auf Anfang 2019 in Kraft getreten:

§70 Absatz 2bis RBV

Im Rahmen von ordentlichen Quartierplänen kann die Gemeinde auf Grund eines Verkehrs- und Mobilitätsgutachtens für Wohneinheiten die Mindestzahl der Abstellplätze für Motorfahrzeuge unabhängig von Anhang 11/2 herabsetzen oder Höchstwerte festlegen.

Dabei gelten folgende Kriterien:

- a) Die Abstellplätze für Besucher dürfen nicht reduziert werden;*
- b) Mit dem öffentlichen Verkehr gute Erreichbarkeit muss gegeben sein;*
- c) Genügend Abstellplätze für Zweiräder sind vorzusehen;*
- d) Die Umsetzung des zur Parkplatzreduktion führenden Nutzungskonzepts ist in den Quartierplanvorschriften (Reglement, Quartierplanvertrag) sicherzustellen;*

Mit dem vorliegenden Kapitel werden die geforderten Voraussetzungen für eine Reduktion der Anzahl Stamm-PP Wohnen dargelegt:

- Gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr: Gemäss Kap. 2.2 werden mit der Tramhaltestelle Schulstrasse die entsprechenden Kriterien für das Gesamtareal erfüllt.
- Genügend Abstellplätze für Zweiräder: Ein grosszügiges Angebot an attraktiven Veloabstellanlagen (im Gebäude und ausserhalb des Gebäudes) erleichtert die Benützung der Velos. In der Wegleitung werden auch Empfehlungen für die Anzahl Velo- und Mofaabstellplätze (VMP) gegeben, welche mit dem geplanten Angebot (siehe Kap. 4.6.2 und Kap. 4.6.3) noch übertroffen werden.

4.1.2 Reduktion Parkplatzzahl für Nicht-Wohnnutzung

Der **Reduktionsfaktor R1** berücksichtigt die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr (ÖV) anhand der Fusswegdistanz zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und dem Fahrplanangebot zur massgebenden Spitzenstunde. Mit dem Tram Nr. 3 (7.5min-Takt), Haltestelle «Schulstrasse», sowie den Buslinien Nr. 80 (30min-Takt) und 81 (30min-Takt), Haltestelle «Kirchmatt» ist das Zentrum sehr gut mit dem ÖV erreichbar. Das Gebiet liegt im 350m-Einzugsgebiet der massgebenden Tramhaltestelle Schulstrasse, weshalb nach Wegleitung BL [5] der Reduktionsfaktor **R1 = 0.6** festgelegt wird.

Der **Reduktionsfaktor R2** berücksichtigt zusätzliche Reduktionen in folgenden Fällen:

- [1] Umweltvorbelastung
- [2] Politische und planerische Leitbilder
- [3] Vorhandene, öffentliche Parkplätze in akzeptabler Nähe
- [4] Mehrfachnutzung
- [5] Gebäudenutzung, die einen hohen Veloanteil erwarten lässt

Umweltvorbelastung: Im Hinblick auf die Lage im Ortszentrum besteht eine erhöhte Umweltvorbelastung entlang der viel befahrenen Hauptstrasse.

Politische und planerische Leitbilder: Die Gemeinde setzt auch in der Mobilität auf Nachhaltigkeit. Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist ein zentrales Anliegen der kommunalen und kantonalen Raumplanung (Siedlungskonzentration in den vom ÖV gut erschlossenen Gebieten). Es wird auf folgende Dokumente hingewiesen: Leitbild der Gemeinde Birsfelden (Kapitel 5), Energieleitbild Birsfelden (Mobilität) und Raumkonzept Birsfeld 2035 (Teilstrategie Verkehr).

Vorhandene, öffentliche Parkplätze in akzeptabler Nähe: Neben dem öffentlichen Parkplatz Zentrum gibt es auch auf der gegenüberliegenden Strassenseite das Coop-Parking.

Mehrfachnutzung: Die aktuellen Öffnungszeiten der Gemeindeverwaltung Birsfelden (Montagnachmittag/Mittwoch/Freitagvormittag) lassen sich gut kombinieren mit Nutzungen zu anderen Tageszeiten, z.B. mit Abendveranstaltungen in der alten Turnhalle.

Gebäudenutzung, die einen hohen Veloanteil erwarten lässt: Das Zentrum von Birsfelden ist mit einem dichten Netz von kantonalen und kommunalen Radrouten erschlossen. Zu verschiedenen Nutzungen im Zentrum Birsfelden bestehen kurze und ebene Wege. Der MS-Anteil (Kap. 3) des Fuss- und Veloverkehrs ist verglichen mit dem Rest des Kantons BL überdurchschnittlich.

Da alle 5 Punkte erfüllt sind, wird beim Reduktionsfaktor R2 gemäss Zielvorstellung der Gemeinde eine maximale Reduktion angewendet (**R2 = 0.6**).

Der resultierende **Gesamtreduktionsfaktor R** berechnet sich aus $R1 \times R2 = 0.36$.

Für die Wohnnutzungen sind die in §70 Absatz 2bis RBV geforderten Kriterien alle erfüllt, weshalb die Anzahl Stamm-PP pro Wohnung reduziert werden können.

Der resultierende Gesamtreduktionsfaktor R für Nicht-Wohnungen liegt beim QP Zentrum fast beim Minimalwert ($R1 = 0.6$, $R2 = 0.6$, $R = 0.36$). Die Parkplatzzahl für Nicht-Wohnnutzung wird somit fast auf das gesetzlich mögliche Minimum reduziert.

4.2 Zuteilung der Parkplätze in Einstellhallen Nord + Süd

Bei der Zuteilung der Parkplätze im Projekt der Gemeinde ist die maximale Parkplatzzahl durch die baulichen Möglichkeiten vorgegeben (siehe Kap. 2.8.1) und somit als «Angebot» limitiert. In mehreren Berechnungsgängen wird ermittelt, wieviel Stamm-PP Wohnen nach Abzug der Pflichtparkplätze für die übrigen Parkplatzkategorien noch zur Verfügung stehen.

Die Ermittlung der vorgegebenen maximalen Parkplatz-Zahl in den Einstellhallen Nord und Süd wird in vier Schritten beispielhaft wie folgt vorgenommen:

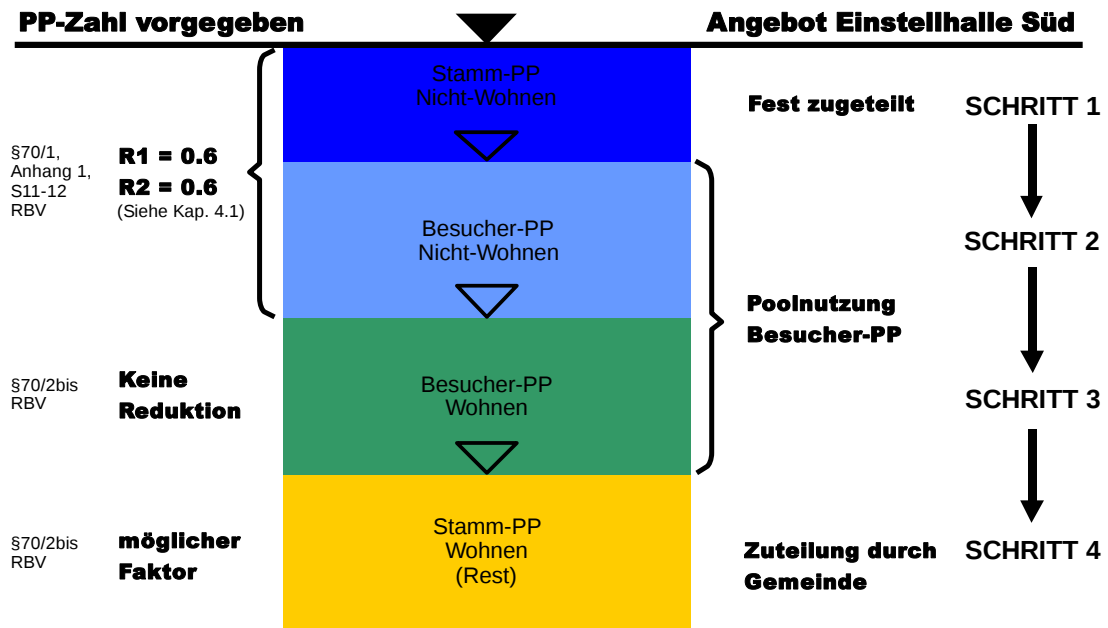


Abbildung 11: Übersicht Vorgehen der PP-Zuteilung in den Einstellhallen Nord + Süd

Die Zuteilung der Parkplätze erfolgt gemäss Abbildung 11 wie folgt:

Schritt 1: Die Stamm-PP für die Nicht-Wohnnutzungen (in Abbildung 11 dunkelblau) werden gemäss der kantonalen Wegleitung berechnet. Dabei kommt der Reduktionsfaktor $R=R_1 \times R_2$ (Kap. 4.1.2) zum Tragen. Falls nötig werden für Betriebsfahrzeuge von Firmen zusätzliche Parkplätze reserviert.

Schritt 2: Für die Besucher-PP der Nicht-Wohnnutzungen (in Abbildung 11 hellblau) erfolgt die Berechnung mit dem Reduktionsfaktor R gemäss kantonaler Wegleitung (Kap. 4.1.2). Die Gesamtzahl dieser PP wird als «Besucher-Pool» bewirtschaftet.

Schritt 3: Für die jeweilige Wohnungsanzahl sind die Besucher-PP Wohnung unreduziert gemäss der kantonalen Wegleitung auszuweisen und in den «Besucher-PP-Pool» aus Schritt 2 zu integrieren. Im gesamten «Besucher-Pool» müssen adäquate Parkierungsmöglichkeiten zu den heutigen 45 Oberflächen-Parkplätze geschaffen werden (siehe Kap. 2.5.1).

Schritt 4: Mit der vorgegebenen maximal Anzahl PP in der Einstellhalle Süd (Kap. 2.8) lässt sich der Gesamtbestand an Stamm-PP für die Wohnungen wie folgt berechnen:
 Anzahl Stamm-PP Wohnnutzungen = Total PP Garage - Bedarf aus Schritt 1 - Bedarf aus Schritt 2 - Bedarf aus Schritt 3.

Der in Kap. 4.3 aufgeführte Ansatz «Stamm-PP/Wohnung» ergibt sich aus den Berechnungsschritten 1-4 unter Berücksichtigung der bezüglich Parkplatzbedarf ungünstigsten Nutzungsszenarien (schlimmster Fall). Die resultierenden Nachweise sind in Kap. 4.4 aufgeführt.

4.3 Nutzungsszenarien

Nutzungsrahmen Quartierplan

Seit den ersten Machbarkeitsstudien konnte das Nutzungsspektrum stufenweise verfeinert und schlussendlich im Rahmen einer Baurechtsnehmerevaluation im Zeitraum Oktober 2020-Februar 2021 geschärft werden.

Zur Schärfung der Nutzungsvorgaben haben auch die begrenzten Flächen für eine unterirdische Parkierung wie auch die angespannte Verkehrssituation auf dem umliegenden Strassennetz beigetragen. Die nachfolgenden Ausführungen stützen sich auf folgende Angaben:

- Begrenzung der Bruttogeschossflächenzahl pro Baufeld (aus Quartierplan) sowie Bestandsflächen für die «zu erhaltenden Bestandsbauten» (Gebäude X,Y und Z im Quartierplan [1], siehe auch Tabelle 2).
- Begrenzung der Nutzungsarten pro Arealteil im Absatz 3.2 des Reglements. Dort wird ersichtlich, welche Nutzungsarten in welchem Arealteil – unter Einhaltung der obigen Bruttogeschossflächenzahlen – möglich sind.
- Im Hinblick, dass für Nutzungen mit erhöhtem Publikumsverkehr das spezifische Parkplatzangebot (PP/100m² BGF) das spezifische Verkehrspotential (Fahrten/PP) sowie die resultierende spezifische Fahrtenzahl (Fahrten/100m² BGF) deutlich zunehmen, wurden in Abs. 3.3 des Reglements die Flächen der «verkehrsintensiveren» Nutzungsarten im Gesamtareal zusätzlich einzeln gedeckelt.

Die verkehrlich massgebenden Bruttogeschossflächen werden auf Basis des Quartierplans und der Bestandsgebäude wie folgt hergeleitet:

Summe der maximalen BGF aller Neubauten (QP-Plan):	rund	31'210	m ² BGF
Summe Flächen zu erhaltende Bestandsbauten (Bestand):	rund	1'650	m ² BGF
Summe maximale BGF Gesamtareal	rund	32'860	m ² BGF
- Abzug verkehrlich nicht massgebende Flächen (z.B. Erschliessungen, Veloparkieranlagen)	rund	- 600	m ² BGF
Summe maximale verkehrlich massgebende Flächen	rund	32'260	m ² BGF

Tabelle 2: Herleitung verkehrlich massgebende Flächen

Verkehrlich ungünstigste Nutzungsfälle

Mit den

- im Reglement [1] definierten Nutzungsarten pro Arealteil
- im Reglement [1] ebenfalls fixierten einzelnen Obergrenzen der publikums- und somit verkehrsintensiven Nutzungen (publikumsintensive Einrichtungen (Verkauf/Gastronomie) = max. 1'540m² BGF; Schalterbetriebe = max. 1'550m² BGF; Öffentliche Nutzungen = max. 2'830m² BGF; Dienstleistung/Büro = max. 2'750m² BGF)
- Bautypologische Eigenschaften einzelner Flächen (z.B. Eignung der Erdgeschosse fürs Wohnen); Verkauf nicht oberhalb von Wohnnutzungen, etc.)

lassen sich **für jedes einzelne Gebäude 1-3 Nutzungsszenarien** definieren, welche in ANHANG 2 aufgeführt sind. Bei vielen Gebäuden unterschieden sich diese nur in der unterschiedlichen Nutzung des Erdgeschosses. Anhand der Nutzungskonzepte aus der Baurechtsnehmerevaluation wird für die Berechnung der Wohnungszahl jeweils mit einer durchschnittlichen Wohnungsgrösse von 105m² BGF gerechnet.

Gemäss aktueller Bewilligungspraxis sind Bedarfswerte für **Stamm-PP für Wohnnutzungen** im Quartierplan definitiv festzulegen. Für die «privaten Vorhaben» (Gebäude I, J und

X, in Tabelle 3 blau) wird von einer Deckung der effektiven Parkplatznachfrage mit einem Ansatz 0.7 Stamm-PP/Whg. ausgegangen (als ungünstigerer Fall; siehe Kap. 3).

Anhand dem Berechnungsverfahren im Kap. 4.2 und der limitierten Parkplatzzahl in den Parkgaragen Nord und Süd des Gemeindeprojekts muss bei Wohnnutzungen des Gemeindeprojekts der Ansatz von **0.25 Stamm-PP/Whg.** gewählt werden, um den Parkplatzbedarf des untenstehend ermittelten ungünstigsten Fall abdecken zu können.

Die übrigen Parkplatzkategorien werden gemäss der kantonalen Wegleitung unter den in Kap. 4.1.2 festgelegten Reduktionsfaktoren für Nicht-Wohnnutzungen berechnet.

Die in ANHANG 4 dokumentierten Berechnungen des Parkplatzbedarfs und entsprechendem Verkehrsaufkommen zur Abendspitzenstunde pro Gebäude lassen sich in nachfolgender Tabelle zusammenfassen und somit den **verkehrlich ungünstigsten Fall** bestimmen:

Gebäude	Stamm-PP/Whg. (Wohnen)	Nutzungs-szenario 1	Nutzungs-szenario 2	Nutzungs-szenario 3
A1-A3	0.25	23 PP; 20 F/h	--	--
A4	0.25	15 PP; 12 F/h	14 PP; 11 F/h	16 PP; 13 F/h
B1-B3	0.25	27 PP; 25 F/h	29 PP; 25 F/h	--
B4	0.25	25 PP; 15 F/h	16 PP; 13 F/h	16 PP; 13 F/h
C1	0.25	4 PP; 3 F/h	--	--
C2	0.25	15 PP; 12 F/h	--	--
C3	0.25	22 PP; 20 F/h	19 PP; 17 F/h	15 PP; 12 F/h
D	0.25	11 PP; 9 F/h	--	--
E	0.25	13 PP; 11 F/h	--	--
F	0.25	28 PP; 27 F/h	29 PP; 29 F/h	19 PP; 15 F/h
G	--	17 PP; 11 F/h	--	--
H	--	9 PP; 9 F/h	11 PP; 11 F/h	--
I	0.7	29 PP; 18 F/h	--	--
J	0.7	4 PP; 2 F/h	2 PP; 2 F/h	2 PP; 2 F/h
X (Arbeiterhaus)	0.7	7 PP; 4 F/h	2 PP; 2 F/h	4 PP; 3 F/h
Y (Versammlungssaal)	--	17 PP ¹⁾ ; 2 F/h	--	--
Z (Museum)	--	2 PP; 2 F/h	--	--

¹⁾ Davon werden 15 PP als Doppelnutzungen an Abenden / an Wochenenden ausserhalb der Abendspitzenstunde angerechnet

PP: Parkplätze (Stamm- und Besucherplätze) F/h = Ein-/Ausfahrten zur Abendspitze

Tabelle 3: Ermittlung verkehrlich ungünstigster Nutzungsfall (jeweils ungünstigster Fall in grauer Farbe markiert, private Vorhaben blau markiert)

Die in grau markierten Nutzungen ergeben den bezüglich **Parkplatzbedarf und Verkehrsaufkommen zur Abendspitze «verkehrlich ungünstigsten Fall»**. Über das Gesamtareal entstünde durch diesen Nutzungsfall ein Bedarf an max. 259 PP sowie ein Verkehrsaufkommen von max. rund 210 Fahrten zur Abendspitzenstunde. Beim bezeichneten ungünstigsten Fall werden allerdings die im Reglement festgelegten Obergrenzen für Büroflächen (4560m²; Grenze: 2750m²) sowie publikumsintensive Nutzungen (2230m²; Grenze: 1540m²) bereits überschritten. Im Rahmen der Baugesuche werden somit effektiv weniger Parkplatz- und verkehrsintensivere Nutzungen realisiert werden.

4.4 Parkplatznachweis Gemeindeprojekt

4.4.1 Nachweis Einstellhalle Nord

Der PP-Bedarf gemäss geschildertem Vorgehen (Abbildung 11) und dem für den PP-Bedarf ungünstigsten Nutzungsfall (siehe Tabelle 3) kann nun mit dem baulich maximal möglichen Parkplatzangebot (siehe Kap. 2.8.1) in einer Bilanzierung gegenübergestellt werden.

Die Einstellhalle Nord mit den baulich möglichen 47 Parkplätzen soll den PP-Bedarf des nördlichen Teils des Areals (Gebäude D, E und F) decken. Berechnung zeigen, dass in der Einstellhalle Nord 9 PP «zu wenig» verfügbar sind. Von den insgesamt 14 Besucher-PP der Nutzungen «Nicht-Wohnen» des Gebäudes F müssen daher 6 Parkplätze in die EH Süd verschoben werden. In der Einstellhalle Nord ergeben sich für den verkehrlich ungünstigsten Nutzungsfall folgende Zuteilungen der Parkplatzkategorien:

Einstellhalle Nord	Gebäude	Wohnungen	Mindestbedarf Parkplätze	Angebot Parkplätze
Stamm-PP Nicht-Wohnen	F		4	4
Besucher-PP Nicht-Wohnen	F		8	8
Besucher-PP Wohnen	D	20	6	19
	E	21	7	
	F	17	6	
Stamm-PP Wohnen	D	20	5	16
	E	21	6	
	F	17	5	
Differenz/Rest		58		0
Faktor (Anzahl Stamm-PP Wohnen/Anzahl Whg.)		0.25		
Total				47

Tabelle 4: Resultierende Parkplatz-Zuteilungen in EH Nord (Vorgehen siehe Kap. 4.2)

Der Parkplatzbedarf kann mit der Verschiebung von 9 Besucherparkplätzen in die Einstellhalle Süd auch in der Einstellhalle Nord für den verkehrlich ungünstigsten Fall abgedeckt werden.

4.4.2 Nachweis Einstellhalle Süd

Die Einstellhalle Süd mit den baulich möglichen 191 Parkplätzen soll den PP-Bedarf des südlichen Teils des Areals (Gebäude A, B, C, G, H und Museum) decken. Dabei wird wieder mit dem verkehrlich ungünstigsten Fall gerechnet.

Gemäss den Berechnungen in Tabelle 5 bleiben mit der Berechnung des Mindestbedarfs dieser Gebäude in der Einstellhalle Süd 22 PP übrig. Dies ermöglicht folgende zusätzliche Parkplatzzuteilungen:

- Bestandssicherung der bestehenden privaten Parkplätze des Gebäudes H (total 20 PP, anstelle des berechneten Mindestbedarfs von 11 PP = Differenz von 9 PP als «Bestands-sicherung»)
- Übertrag der 6 Besucher-PP aus der Einstellhalle Nord
- Abdeckung auch des ungünstigsten Parkplatzbedarfs der Gebäude J+X

Die gemäss Richtprojekt baulich maximal möglichen 191 PP können den einzelnen Nutzerkategorien wie folgt zugeordnet werden:

Einstellhalle Süd	Gebäude	Wohnungen	Mindestbedarf Parkplätze	Angebot Parkplätze
Stamm-PP Nicht-Wohnen	A		9	42
	B		18	
	C		1	
	G		12	
	H		2	
	Z		0	
Besucher-PP Nicht-Wohnen	A		8	51
	B		19	
	C		8	
	G		5	
	H		9	
	Z		2	
Bestandssicherung Geb. H	H		9	9
Übertrag aus EH Nord	F		6	6
Besucher-PP Wohnen	A	39	12	38
	B	30	9	
	C	53	17	
Stamm-PP Wohnen	A	39	10	32
	B	30	8	
	C	53	14	
Differenz/Rest		122		2
Faktor (Anzahl Stamm-PP Wohnen/Anzahl Whg.)		0.25		
Bedarf Geb. J+X	J+X	9	11	11
Total				191

Tabelle 5: Resultierende Parkplatz-Zuteilungen in EH Süd (Vorgehen siehe Kap. 4.2)

Werden die oben genannten Punkte (in Tabelle 5 in roter Farbe) mit einberechnet, ergibt sich noch ein Restbestand von 2 nicht zugeteilten Parkplätzen.

Für die Gemeindeverwaltung in Gebäude G bedeutet der Neubau der Parkgarage im QP folgende Veränderung des heutigen exklusiven Parkplatzangebots:

	Stamm-PP (Mitarbeiter)	Besucher/ Kunden	Betriebs- fahrzeuge	Total
Heutiges Angebot	15 PP	9 PP	2 PP	26 PP
PP-Bedarf in EH Süd	10 PP	5 PP	2 PP	17 PP

Tabelle 6: Vergleich heutiges PP-Angebot mit künftigem PP-Bedarf Gebäude G

Für die Gemeindeverwaltung wird das Parkplatzangebot in der neuen EH Süd gegenüber heute fast halbiert, allerdings stehen den Besuchern in der Parkgarage durch die «Poolbildung» aller Besucher-PP insgesamt mehr Parkmöglichkeiten als heute zur Verfügung.

Mit den im Reglement verankerten Reduktionsfaktoren für Wohn- und Nicht-Wohnnutzungen können selbst für den bezüglich Parkplatzbedarf und Verkehrsaufkommen ungünstigsten Nutzungsfall sowie den möglicherweise aus Platzgründen benötigten Übertrag von Parkplätzen aus den benachbarten Parzellen bzw. der Parkgarage Nord der Parkplatzbedarf (als gesetzlich vorgeschriebener Mindestbedarf) realisiert werden.

4.5 Gebäude I

Der PP-Bedarf für das Gebäude I für den verkehrlich ungünstigsten Ansatz von 0.7 Stamm-PP/Wohnung ergibt für die ausgewiesenen 28 Wohnungen einen Parkplatzbedarf von 20 Stamm-PP + 9 Besucher-PP = Total 29 PP (siehe ANHANG 3).

Da beide neu zu erstellenden Einstellhallen (Nord + Süd) bereits mit den dafür vorgesehenen Nutzungen voll belegt sind, muss für die Wohnnutzung des Gebäudes I voraussichtlich eine eigene Einstellhalle Mitte erstellt werden. Gemäss Reglement kann auch der Bauherr von Gebäude I die Anzahl Stamm-PP noch weiter reduzieren (0.25 Stamm-PP/Whg.).

Falls im Gemeindeprojekt nicht die verkehrlich ungünstigsten Nutzungsszenarien realisiert werden, könnten in den dortigen Einstellhallen Nord und Süd evtl. zusätzlich Parkplätze frei werden. In diesem Falle kann eine (Teil-) Verlegung der Parkplätze des Gebäudes I geprüft werden.

Für das Gebäude I steht im QP prinzipiell eine separate Parkierung in einer Parkgarage Mitte im Vordergrund.

4.6 Velo-/Mofa-Abstellplätze (VMP)

4.6.1 Grundlagen

In der Wegleitung zur Bestimmung der Anzahl Abstellplätze des Kantons BL [5] werden Empfehlungen zur Berechnung der Anzahl Velo-/Mofa-Abstellplätze (VMP) aufgeführt, unterteilt für Wohnnutzungen und Nicht-Wohnnutzungen.

Wird die Zahl an Stammparkplätzen bei Wohnnutzungen gegenüber dem Standradwert reduziert, so sind im QP die gemäss Wegleitung zu berechnenden Anzahl VMP zu realisieren.

4.6.2 VMP-Bedarf Wohnen

Ein grosszügiges Angebot an attraktiven Veloabstellanlagen erleichtert die Benützung der Velos erheblich. In Analogie mit anderen ähnlichen Bauvorhaben in der Region möchte die Gemeinde Birsfelden gemäss Ihrer Richtlinie [14] ein grosszügiges Angebot gemäss dem Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz (SNBS) realisieren. Dabei wird die Anzahl VMP gegenüber der Wegleitung BL deutlich erhöht. Die SNBS stützen sich dabei auf das **ASTRA-Handbuch «Veloparkierung»** [11], welches von folgenden Kennwerten ausgeht:

Richtwert Wohnen	Anzahl Velo-P	
Bewohner/innen	1 Velo-P pro Zimmer	
Besucher/innen	im Richtwert Bewohner/innen enthalten	

Aufteilung der Veloparkierung	Langzeitparkplätze (meist abschliessbare Anlage, überdacht)	Kurzzeitparkplätze (offene Anlage, Überdachung erwünscht)
Anteil an Gesamtparkierung	70 %	30 %
davon Anteil Velo-P für Spezialfahrzeuge (ohne Parkiersystem)	20 %	20 %

Abbildung 12: Standardbedarf Wohnnutzungen gemäss ASTRA-Handbuch [11] als Vorgaben des ANHANG 1 des Reglements [14]

Der Standardbedarf ist auf die Einheit «Zimmer» bezogen und beträgt 1 VMP pro Zimmer. Die Zimmeranzahl ist noch nicht definitiv festgelegt, aber gemäss aktuellem Planungsstand kann von einer durchschnittlichen Wohnungsgrösse von 3 Zimmer ausgegangen werden [2], woraus sich in Etwa ein Kennwert von 3.0 VMP/Whg. ergibt. Die Langzeitparkplätze können den Stamm-VMP und die Kurzzeitparkplätze den Besucher-VMP gleichgestellt werden. Daraus lassen sich grosszügige Kennwerte von ca. 2.1 Stamm-VMP/Whg. und ca. 0.9 Besucher-VMP/Whg. ableiten.

Im **Vergleich zur kantonalen Vorgabe** [5] mit einem Bedarf von 2.3 VMP/Wohnung (2.0 Stamm-VMP + 0.3 Besucher-VMP) zeigt, dass mit diesem SNBS-Standard die kantonale Vorgabe nach «genügend Abstellplätze für Zweiräder» (siehe Kap. 4.1.1) mehr als erfüllt werden kann.

Von der berechneten VMP-Anzahl sind gemäss SNBS und Reglement [1] insgesamt 20% für Spezialfahrzeuge (z.B. Lastenfahrräder, Anhänger, Liegeräder, E-Bikes) mit erhöhtem Platzbedarf vorzusehen. Für die maximal rund 250 Wohnungen im QP-Areal müssten dabei rund 150 VMP für Spezialvelos angeordnet werden. Der Anhang zum Reglement [14] sieht abweichende Anzahl VMP für Spezialfahrzeuge vor. Für die maximal 250 Wohnungen im QP und dem Angebot von 0.25 Stamm-PP/Wohnung müssten dabei 13 VMP für Spezialvelos erstellt werden.

Die Berechnungen gemäss strengerem Reglementsmassstab befinden sich im ANHANG 5.

4.6.3 VMP-Bedarf übrige Nutzungen

Um die Velobenutzung als platz- und umweltschonendes Verkehrsmittel zu fördern, soll auch bei den Gewerbe-, Verkaufs- und Dienstleistungsnutzungen die VMP-Anzahl erhöht werden. Mit dem eingesetzten maximalen Reduktionsfaktor R2 (siehe Kap. 4.1.2) wird gemäss den Berechnungsformeln der Wegleitung die Anzahl Veloabstellplätze bereits deutlich vergrössert.

Im vorliegenden QP wird das Angebot über die kantonale Empfehlung [5] hinaus entsprechend um 10% (Stamm- und Besucher-VMP) erhöht. Die Berechnungen befinden sich im ANHANG 5.

4.6.4 VMP-Bedarf der Gebäude I, J und X

Der VMP-Bedarf der privaten Bauvorhaben ergibt für den jeweils schlimmsten Fall folgende Anzahl (ANHANG 5):

- Gebäude I: 84 VMP (59 Stamm- und 25 Besucher-VMP)
- Gebäude J: 9 VMP (6 Stamm- und 3 Besucher-VMP; schlimmster Fall: Wohnen)
- Gebäude X (Arbeiterhaus): 18 VMP (13 Stamm- und 5 Besucher-VMP)

Diese Anzahl an VMP ist unabhängig vom Gemeindeprojekt auf der jeweils eigenen Parzelle unterzubringen.

4.6.5 VMP-Bedarf Gemeindeprojekt

Auch bei der VMP-Bedarfsrechnung wird mit dem ungünstigsten Fall (Variante, die am meisten VMP benötigt) gerechnet. Für das Gemeindeprojekt (Gebäude A-H, Y und Z) ergibt sich folgende maximale VMP-Anzahl:

	WOHNEN				NICHT-WOHNEN		TOTAL
	Stamm-VMP		Besucher-VMP		Stamm-VMP	Besucher-VMP	Stamm+Besucher-VMP
Gebäude	Normale Velos	Spezial-fahrzeuge	Normale Velos	Spezial-fahrzeuge	Normale Velos	Normale Velos	Normale Velos + Spezialfahrzeuge
A1-A3	33	9	14	4	4	8	72
A4	44	11	18	5	-	-	78
B1-B3	40	10	17	5	4	14	90
B4	45	12	19	5	-	-	81
C1	10	3	4	1	-	-	18
C2	42	11	17	5	-	-	75
C3	36	10	16	4	2	10	78
D	33	9	14	4	-	-	60
E	35	9	15	4	-	-	63
F	36	10	16	4	4	15	85
G	-	-	-	-	17	6	23
H	-	-	-	-	2	9	11
Y	-	-	-	-	3	18	21
Z	-	-	-	-	0	2	2
Total	354	94	150	41	36	82	757

Tabelle 7: Anzahl Velo- und Mofaabstellplätze Gebäude A-H, Y und Z

Zusätzlich zu den in Tabelle 7 berechneten maximal 757 VMP sind zusätzlich 80 VMP als Ersatz des heutigen Bike+Ride-Angebots auf dem öffentlichen Parkplatz zu erstellen. Auf dem Areal des Gemeindeprojekts sind **maximal rund 840 VMP** unterzubringen.

Gemäss QP-Reglement und QP-Plan sind folgende Lagen möglich:

- «Private» gedeckte VMP innerhalb von Gebäuden, vorzugsweise für Langparker (≈ Stammplätze)
- Teilweise öffentlich benutzbare gedeckte Abstellanlagen innerhalb der Baubereiche, vorzugsweise als Bike+Ride-Angebot und für Kurzparker (≈ Besucherplätze)

- Gedeckte Abstellanlagen ausserhalb der Baubereiche, vorzugsweise für Langparker ($\approx$ Stammplätze)
- (ungedeckte) Abstellanlagen ausserhalb der Baubereiche, ausschliesslich für Kurzparker ($\approx$ Besucherplätze)

Die Anordnungsmöglichkeiten und die Flächen sind im Quartierplan [1] so ausgelegt, dass genügend Flächen für Velo-/Mofaabstellplätze zur Verfügung realisiert werden können. In einer Überprüfung des möglichen Angebots ergab folgende mögliche Angebote pro Abstellanlage:



Abbildung 13: Lage der VMP-Anlagen (richtungsweisend) und Nachweis Machbarkeit an Velo-/Mofa-abstellplätze im Gemeindeprojekt

Gemäss den im QP ausgeschiedenen Anlagestandorten können bis zu **rund 1'090 VMP** (inkl. der geforderten Zahl an Spezial-VMP) realisiert werden. Der VMP-Bedarf des Gemeindeprojekts kann somit gemäss Abbildung 13 auf dem Areal auf jeden Fall abgedeckt werden.

Die definitive Anzahl der VMP und Anordnung der Abstellanlagen wird in den nachfolgenden Baubewilligungsverfahren definitiv festgelegt werden.

Auf jeden Fall ist unter Gebäude B eine unterirdische Velostation mit 190 VMP und direkter Zufahrt von der Hauptstrasse/Tramhaltestelle her vorgesehen.

Das erhöhte Angebot an Velo-/Mofaabstellplätze für die Gebäude A-H, Y und Z von insgesamt maximal rund 840 VMP (Velos und Spezialfahrzeuge) können auf den Parzellen angeordnet werden. Damit ist der Nachweis der Machbarkeit erbracht.

Die Voraussetzungen für eine PP-Reduktion bei Wohnungen («genügend Zweirad-Abstellplätze») sind erfüllt. Es wird ein gegenüber der kantonalen Empfehlung deutlich erhöhtes Angebot an Velo-/Mofaabstellplätzen realisiert.

5 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

5.1 Verkehrsaufkommen Gemeindeprojekt

Die Berechnung des Verkehrsaufkommens respektive des durch die geplante Überbauung generierten Verkehrs erfolgt anhand des grössten Parkplatzbedarfs gemäss Nutzungsszenarien (siehe Kap. 4.2 und ANHANG 2) sowie anhand des spezifischen Verkehrspotentials (SVP) je Parkplatzkategorie.

5.1.1 Verkehr aus wegfallenden Parkplätzen

Um das Verkehrsaufkommen der beiden Parkplätze «Zentrum» und «ehemalige Gemeindeverwaltung» zu erfassen, wurde am Mittwoch, 23.10.2019 eine Parkplatz-Erhebung durchgeführt (siehe Kap. 2.5.1 und 2.5.3). Somit sind deren spezifische Verkehrspotentiale pro Parkplatz bekannt. Die erhobene Fahrtenzahl für den öffentlichen Parkplatz ergibt für das heutige Parkplat regime zur auf dem Strassennetz massgebenden Abendspitzenstunde beispielsweise ein spezifisches Verkehrsaufkommen von 0.37 Fahrten/PP, h.

Für die bestehenden Besucher-Parkplätze des Gemeindeverwaltung (Gebäude G) wird mit dem spezifischen Verkehrsaufkommen eines Schalterbetriebs gerechnet. In den werktäglichen Spitzenstunden wird somit folgendes, mit dem QP wegfallendes Verkehrsaufkommen berechnet:

Parkplatz	Anzahl PP	MSP (7-8 Uhr)		ASP (17-18 Uhr)	
		Einfahrten	Ausfahrten	Einfahrten	Ausfahrten
Öffentlicher PP Zentrum	45 PP	11	1	16	17
Ehemalige Gemeindeverwaltung	8 PP	4	1	1	3
Gebäude G (ehemalige BLKB)	26 PP	10	5	0	6
Total	79 PP	25	7	17	26

Tabelle 8: Verkehrsaufkommen aus wegfallenden Parkplätzen

Die mit dem QP wegfallenden Parkmöglichkeiten generieren zur werktäglichen Abendspitzenstunde ein Verkehrsaufkommen von insgesamt 17 Zu- und 26 Wegfahrten.

5.1.2 Verkehrsaufkommen des QP (Einstellhallen)

Das Verkehrsaufkommen der öffentlichen Parkplätze durch die Besucher der umliegenden Zentrumsnutzungen liegt tiefer als das üblich angenommene spezifische Verkehrspotential für das aktuelle Parkregime mit einer Beschränkung der Parkdauer auf 3 Stunden. Dieses spezifische Verkehrspotential liegt gemäss ehemaliger VSS-Norm Parkieren/Betrieb (SN 640 293) in einem Bereich von 0.4 – 0.6 Fahrten/ PP,h.

Um den mit der Neubebauung verbundenen Mehrverkehr der Besucher abbilden zu können, wird das spezifische Verkehrsaufkommen eines Besucher-Parkplatzes zur Abendspitze auf den Wert der VSS-Norm von 0.6 Ein-/ Ausfahrten/h, PP und somit um rund 60% erhöht. Die damit verbundene Erhöhung der Fahrtenzahl deckt voraussichtlich die Steigerung der Besucherfrequenz durch die neuen Zentrumsnutzungen genügend ab (Annahme liegt auf sicherer Seite).

Das Gebäude H hat bezüglich Parkplatzzahl eine Besitzstandsgarantie, d.h. es werden in der neuen EH Süd gleich viele Parkplätze wie im Bestand angeboten. Diese Parkplätze lösen auch im QP gleich viele Fahrten wie heute aus.

Die Besucher-Fahrten des Versammlungssaals fallen bei einer Abendveranstaltung mehrheitlich erst nach der Abendspitzenstunde (ab 18 Uhr) an, weshalb nur die Stamm-PP Fahrten in der Abendspitzenstunde auslösen.

Für die Belange des Nachweises der ÖV-Kapazitäten (siehe Kap. 6) wird auch eine Abschätzung des durchschnittlichen Werktagsverkehrs (DWV) des QP benötigt. Dieser wird analog der Abendspitze abgeschätzt, wobei hier die Besucherfahrten des Versammlungssaals miteinberechnet werden.

Die Berechnung des **Verkehrsaufkommens der beiden Einstellhallen Nord und Süd** ergibt im verkehrlich ungünstigsten Fall sowie die Zuordnung der Parkplätze aus Kap. 4.4 folgende Werte (siehe ANHANG 6):

Gebäude	ASP (17-18 Uhr)			Tagesverkehr	
	Einfahrten	Ausfahrten	Total Fahrten	DWV	DTV
A	16	16	32	173	154
B	21	21	42	274	235
C	20	17	37	179	167
F	4	4	8	60	51
G	4	7	11	65	46
H	11	11	22	186	159
J	1	1	2	12	12
X	2	2	4	21	21
Y	2	0	2	156	134
Z	2	2	4	20	14
Einstellhalle Süd	83	81	164	1'146	994
D	5	4	9	33	33
E	6	5	11	39	39
F	11	10	21	125	108
Einstellhalle Nord	22	19	41	188	162
Total EH Nord + EH Süd	105	100	205	1'334	1'156

Bemerkung: Von den insgesamt 14 Besucher-PP Nicht-Wohnen des Gebäude F wurden 6 PP in die EH Süd verschoben (siehe Kap. 4.4.1). Das Gebäude F erscheint daher in beiden Einstellhallen.

Tabelle 9: Verkehrsaufkommen Einstellhallen Nord + Süd zur werktäglichen Abendspitze (ASP: Fahrten/h) sowie für den Tagesverkehr (DTV, DWV: Fahrten/24h)

Für die massgebende Abendspitzenstunde (ASP) ergeben sich für die Einstellhalle Süd rund 165 Fahrten/h und für die Einstellhalle Nord rund 40 Fahrten/h. Berechnet auf einen Werktag (DWV) ergeben sich für den QP Zentrum rund 1'300 MIV-Fahrten pro Werktag. Die Fahrtenzahl im durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) als Jahresmittel beträgt rund 1'160 Fahrten/Tag.

5.1.3 Nachweis Verfügbarkeiten Parkplätze EH Süd

Nachfragecharakteristik Besucher Dorfzentrum

Gemäss Kap. 2.5.1 und Kap. 2.5.3 ist die heutige Nachfrage der rund **45 Besucher-Parkplätzen** im Zentrum bekannt. Diese setzt sich zusammen aus Besuchern und Kunden der umliegenden Dorfsentrums-Einkaufsgeschäfte, der Gemeindeverwaltung, der Bank und der Post sowie weiterer Dienstleister. Die erhobene spezifische Tagesganglinie entspricht bezüglich dem Wert von 7 Umschlägen/PP, Werktag dem Richtwert für öffentliche Parkplätze mit 180 Minuten Parkdauerbeschränkung¹, weicht aber mit der ausgeprägten «9-Uhr-Spitze» von der gängigen Ganglinie ab.

Es ist davon auszugehen, dass auch die im neuen QP entstehenden Nutzungen «Dorfsentrumsaffin» sein werden und die gleiche Tagesgang-Charakteristik aufweisen werden.

¹ Parkplatzregime Nr. 9 gemäss alter VSS-Norm 640 293 Parkieren/Betrieb

Nachfrage Besucher aus QP-Nutzungen EH Süd

Die Ganglinie für Besucherparkplätze in der Einstellhalle Süd wird anhand folgender Charakteristiken abgeschätzt:

- Effektiver stündliche PP-Belegung für Besucher der Wohnnutzungen (Gebäude A-C; **38 zugeordnete Parkplätze**; ohne Parkdauerbeschränkungen) gemäss gängiger Richtlinien
- Stündliche PP-Belegung für Besucher der Nicht-Wohnnutzungen (Gebäude A-C/G/H; **66 zugeordnete Parkplätze**), gemäss obiger Birsfelder «Charakteristik» aus den Zentrumsnutzungen; mit kompletter Belegung der entsprechenden zugeordneten Parkplätze
- **PP-Bedarf Besucher des Versammlungssaals**, welche nur sporadisch nachgefragt werden und in der Regel nach ca. 18:00 Uhr bereitstehen müssen.

Belegungsganglinie «Pool-Parkplätze» für Besucher

Gemäss Beobachtungen in der Erhebung werden von zahlreichen Parkplatznutzern mehrere Ziele und Besorgungen nacheinander erledigt, mit teilweise «Zwischenablage» im Fahrzeug. Die neuen Nicht-Wohnnutzungen im QP werden das bestehende Dorfzentrum ergänzen und werden somit «komplementär» zu den übrigen Nutzungen sein. Es ist daher davon auszugehen, dass ein Teil der Besucher der neuen Nutzungen auch Besorgungen in den anderen angrenzenden Bereichen des Dorfzentrum tätigen werden (und umgekehrt).

Durch die neuen Nicht-Wohnnutzungen im QP wird somit nicht eine gänzlich neue Nachfrage im MIV generiert, sondern ein beträchtlicher Teil der Besucher werden Nutzungen sowohl auf dem QP-Areal wie auch in den angrenzenden Gebäuden aufsuchen. Aus der Analyse des heutigen spezifischen Verkehrspotentials (siehe Kap. 5.1.2) kann in einer eher konservativen Annahme von einer Zunahme von rund 60% gerechnet werden.

Für die neuen Wohnnutzungen ist von einer gänzlich neuen Besuchernachfrage auszugehen.

Die Nachfrage an Besucher-Parkplätzen kann nun in über einen ganzen Werktag ermittelt werden. In Abbildung 14 ist die Überlagerung der Nachfrage der einzelnen Nachfrage-Segmente und der resultierende Parkplatzbedarf für die Einstellhalle Süd dargestellt.

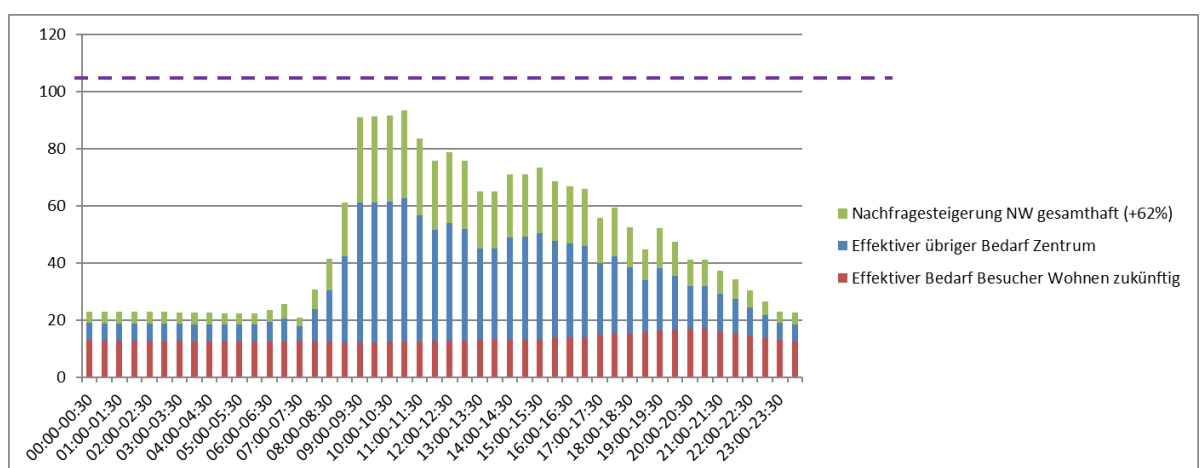


Abbildung 14: Belegung des Pools an Besucherparkplätzen in Einstellhalle Süd (violette Linie = Gesamtzahl Besucherparkplätze («Pool»))

Das Angebot an vorhandenen Besucher-Parkplätze in der Parkgarage Süd ist in Abbildung 14 mittels einer gestrichelten Linie eingezeichnet.

Bei einer realistischeren Annahme der Steigerung der Gesamtnachfrage im MIV aus Abbildung 14 ergeben sich folgende Schlussfolgerungen:

- Um die 9-Uhr-Besucherspitze wird mit einer weitgehenden Auslastung der Besucher-Parkplätze gerechnet.
- An den Werktagen ist mit einer guten Belegung der Besucherparkplätze zu rechnen. Ausserhalb der 9 Uhr-Besucherspitze sind aber noch rund 20-30 freie Plätze zu erwarten.
- Abends sinkt die Auslastung der Besucherparkplätze deutlich, so dass mehr als rund 50 Parkplätze frei sein werden. In dieser Zeit kann der Besucherverkehr von Veranstaltungen im Saal aufgenommen werden. Dabei kann der Saalnutzung mehr als die Anzahl Pflichtparkplätze zur Verfügung gestellt werden.

Durch die Überlagerung der einzelnen Nachfragesegmente und deren Schwankung über den Werktag kann die Belegung des Pools an Besucherparkplätzen abgeschätzt werden. Während für die Wohnnutzungen im QP mit einer gänzlich neuen Besucher-Nachfrage zu rechnen ist, wird sich die Nachfrage an Besucherparkplätzen im Dorfzentrum um (konservativ geschätzt) rund 60% erhöhen. Dies, da die Parkplatzbenutzer nicht nur Nutzungen im QP-Areal, sondern auch in der Umgebung aufsuchen werden. Ein Teil der zukünftigen Besucher ist daher in der heute ermittelten Parkplatz-Nachfrage bereits enthalten.

Die effektiv benötigten Anzahl Besucherparkplätze können mit der Poolnutzung (Mehrfachnutzung) zur Verfügung gestellt und das bestehende Parkierungsangebot des Oberflächen-Parkplatzes in die Parkgarage verlagert werden.

5.2 Verkehrsaufkommen Gebäude I

Der PP-Bedarf und daher auch das Verkehrsaufkommen des Areals I wird auch bei einem Neubau nicht wesentlich höher sein wie heute (ca. 28 Wohnungen). Um auf der sicheren Seite zu sein (verkehrlich ungünstiger Fall), wird das in ANHANG 7 berechnete Verkehrsaufkommen des Neubaus ohne Abzug des bestehenden Gebäudes voll mit einberechnet:

- Rund 10 Einfahrten/h
- Rund 5 Ausfahrten/h
- Rund 15 Fahrten/h total

5.3 Zusätzlicher Verkehr durch QP

Der durch den QP generierte **zusätzliche Verkehr** errechnet sich wie folgt:

Zusätzlicher Verkehr durch QP (Kap. 5.3) = – Verkehr aus entfallenden Parkplätzen (Kap. 5.1.1) + Neuer Verkehr der Einstellhallen (ohne Doppelzählung Bestands-PP für Gebäude H) + Verkehr Gebäude I (Kap. 5.2). Die entsprechenden Werte lauten:

	Einfahrten	Ausfahrten	Total Fahrten
Wegfallende PP (aus Tabelle 8)	-17	-26	-43
Einstellhallen Nord + Süd (aus Tabelle 9)	+105	+100	+205
Gebäude H (Vermeidung Doppelzählung)	-11	-11	-22
Verkehr Gebäude I (Kap. 5.2)	+10	+5	+15
Total	+87	+68	+155
Total gerundet	+85	+70	+155

Tabelle 10: Durch den QP erzeugtes zusätzliches Verkehrsaufkommen

In der **massgebenden Abendspitzenstunde (ASP)** löst der QP Zentrum also rund 85 zusätzliche Einfahrten/h und 70 zusätzliche Ausfahrten/h (**total rund 155 zusätzliche Fahrten/h**) aus.

5.4 Leistungsnachweis Strassennetz

5.4.1 Umlegung aufs Strassennetz

Bei der Umlegung der abgeschätzten Fahrten auf das Strassennetz zur werktäglichen Abendspitze wird – unter Beachtung der Zufahrtsmöglichkeiten (siehe Abbildung 5) - wie folgt vorgegangen:

- Zu- und Wegfahrtsrichtung gemäss der Zählresultate aus dem kantonalen Umbauprojekt Hauptstrasse [13] mit Abbiegen in Schulstrasse oder Rheinstrasse – Kirchstrasse.
- Nur die Einwohner mit entsprechender Berechtigung dürfen auf ihren Fahrten aus Richtung Osten die „Schleichwege“/ direkten Zufahrten über Friedhofstrasse benutzen. Die anderen Fahrten von „Nichteinwohnern“ führen über die Hauptstrasse.
- Die zur Abendspitze resultierende Verkehrsbelastungen berechnen sich wie folgt: Grundbelastung Kantonsprojekt [13] + Zusätzlicher Verkehr durch Quartierplan

Die Zu- und Wegfahrten sind infolge der bestehenden Strassensignalisation nach Nutzerkategorie unterschiedlich:

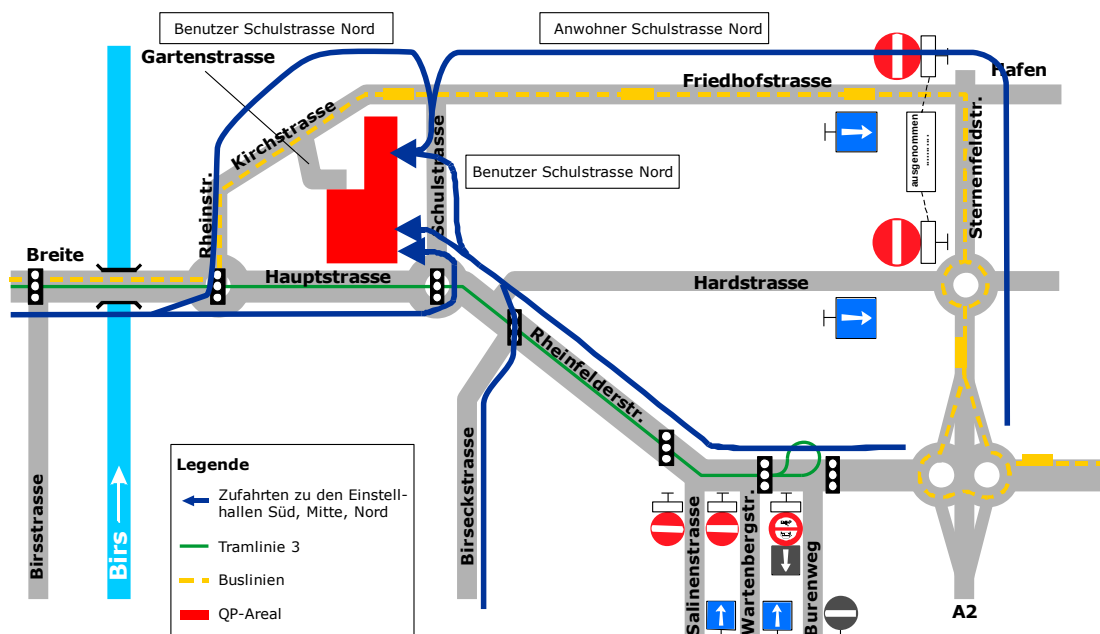


Abbildung 15: Umlegung des QP-Verkehrs auf das umliegende Strassennetz

Die Umlegungen ergeben gegenüber heute folgende Veränderungen (siehe ANHANG 9):

- Zunahme Verkehr auf Schulstrasse (Höhe Einfahrt Hauptstrasse) zur Abendspitze: um ca. 155 Fahrten/h (85 Ein- und 70 Ausfahrten)
- Resultierende Gesamtbelastung Schulstrasse (am Knoten Hauptstrasse): rund 320 Mfz/h
- Diese Belastung der Schulstrasse liegt immer noch im Bereich einer stärkeren siedlungsorientierten Strasse. Die Belastung ist also dem Ausbaugrad weiterhin angemessen.
- Summe des im heutigen LSA-Knoten bzw. zukünftigen Kreisel Haupt-/Schulstrasse zu verarbeitenden Verkehrs erhöht sich von rund 1'390 Mfz/h auf rund 1'515 Mfz/h (+ 9%).

5.4.2 Vergleich mit Leistungsanalyse Stufe Machbarkeit

RK&P hat 2018 die verkehrlichen Auswirkungen in der Projektphase Machbarkeit für die Quartierplannutzungen geprüft (Arealüberbauung Zentrum Birsfelden, Verkehrliche Beratung vom 27.07.2018). In dieser Projektphase wurde für die massgebende ASP rund 120

Fahrten/h berechnet. Der Vergleich des aktuell berechneten Verkehrsaufkommens zur Abendspitze mit verkehrstechnischem Nachweis aus der vorangehenden Machbarkeitsprüfung zeigt:

	Einfahrten	Ausfahrten	Total Fahrten
Verkehrsaufkommen Machbarkeit	76	38	114
Verkehrsaufkommen QP	85	70	155
Differenz	+10	+32	+42

Tabelle 11: Vergleich Verkehrsaufkommen ASP im aktuellen QP mit den Berechnungen auf Stufe Machbarkeit für sämtliche Richtungen

Weil das Verkehrsaufkommen mit dem QP leicht grösser ist als in der Machbarkeitsstudie werden die folgenden Knoten-Leistungsnachweise nochmals neu berechnet. Die Leistungsnachweise werden jeweils für den heutigen Zustand auf der Hauptstrasse (LSA-Knoten Schulstrasse) wie auch für den zukünftig geplanten Zustand (Kreisel Schulstrasse) aktualisiert.

5.4.3 Leistungsnachweis bestehender LSA-Knoten Schulstrasse

Die Auslastung und Funktionsweise der heutigen LSA-Anlage an der Schulstrasse ist im Bericht «Birsfelden Verkehrsmanagement, LSA Muttenerstrasse: Optimierung» vom 26.09.2016» beschrieben. Dies, weil die LSA Schulstrasse mit der benachbarten LSA Muttenerstrasse eine betriebliche Einheit bildet. Die in der genannten technischen Dokumentation aufgeführten stündlichen Kapazitäten (Anzahl Grünsekunden/Stunde) werden auf Basis des Signalzeitenplans (siehe ANHANG 10) mit folgenden Belastungen verglichen:

- Zustand ohne QP: Erhebungsergebnisse aus Machbarkeitsstudie des Kantons (in ANHANG 9 schwarz aufgeführt), hochgerechnet in PWE/h
- Zustand mit QP: Zustand ohne QP + zusätzlicher Verkehr durch QP [PWE/h]

Die Berechnungsergebnisse für eine Umlaufzeit der LSA von $t_u = 72s$ mit den Kennwerten Auslastung des Grünzeitangebots (X_{SG}) und der Verkehrsqualitätsstufe (VQS auf Basis der mittleren Wartezeiten; gemäss SN 640 023a) lauten:

Fahrstreifen (LSA-Signalgruppen)	Ohne QP		Mit QP		Veränderung
Hauptstrasse West - Linksabbieger (SG 11) - Geradeaus (SG 10)	$X_{11} = 17\%$ $X_{10} = 72\%$	VQS B VQS B	$X_{11} = 46\%$ $X_{10} = 75\%$	VQS C VQS A	$X_{11} = +29\%$ $X_{10} = +3\%$
Hauptstrasse Ost - Geradeausrechts (SG 9)	$X_9 = 67\%$	VQS A	$X_9 = 74\%$	VQS A	$X_9 = +7\%$
Schulstrasse - Rechts-/Linksabbieger (SG 8)	$X_8 = 44\%$	VQS B	$X_8 = 72\%$	VQS D	$X_8 = +28\%$

X_{aa} = Auslastung (Verkehrsmenge/Kapazität) an einer Signalgruppe (Fahrstreifen)

VQS = Verkehrsqualitätsstufe (Definition gemäss SN 640 023a)

Tabelle 12: Leistungsbeurteilung des heutigen LSA-Knotens Haupt-/Schulstrasse

Die Leistungsbeurteilung gemäss SN 640 023a (Leistungsfähigkeit, Verkehrsqualität, Belastbarkeit: Knoten mit Lichtsignalanlagen) zeigt folgende Resultate:

- Die Berechnungsergebnisse mit sehr guten bis ausreichenden Verkehrsqualitäten der Stufen A-D (für Kantonsstrasse: Stufen A-C) zur Abendspitze erscheinen gegensätzlich zu den langen Rückstaukolonnen vor Ort. Die heute auftretenden Überlastungen stammen aber vom Knoten Breite in der Stadt Basel her. Der vorliegende Knoten wird von da entsprechend zugestaut.
- Der LSA-Knoten Haupt-/Schulstrasse selbst ist hingegen nicht überlastet und kann somit eine gute lokale ÖV-Priorisierung gewährleisten.

- Die Zusatzbelastung durch den QP ist im Vergleich mit der Gesamtbelastung des Knotens gering und ergibt auch für die separaten Fahrstreifen in der Zu- und Ausfahrt der Schulstrasse (SG 8 und SG 11 gemäss Tabelle 12) unproblematische Auslastungen und ausreichende Verkehrsqualitäten.

Das QP-Areal ist demnach genügend leistungsfähig erschlossen. Vom geringen Zusatzverkehr ist keine wesentliche Veränderungen des Verkehrsablaufs auf der Kantonsstrasse zu erwarten. Die Wartezeiten in der Schulstrasse steigen aber an.

5.4.4 Leistungsnachweis mit Kantonsprojekt Ortsdurchfahrt

Auf Basis des Kantonsprojektes „Ortsdurchfahrt Birsfelden“ (Projektstand Vorprojekt; Stand 01.02.2021, siehe [13]) wurden die Auswirkungen der Zentrumsentwicklung auf das Kantonsstrassennetz überprüft.

Als Vergleichsbasis dient eine Einzelknotenbetrachtung mit den Verkehrsmengen „ohne QP“ (= IST-Zustand), für welche im Rahmen des Kantonsprojekts umfangreiche Simulationsrechnungen durchgeführt wurden. Eine Gegenüberstellung der beiden Berechnungsergebnisse zeigt:

Knotenzufahrten	Ohne QP		Mit QP		Veränderung
Hauptstrasse West	X = 73%	VQS B	X = 77%	VQS B	X = +4%
Hauptstrasse Ost	X = 67%	VQS A	X = 72%	VQS B	X = +5%
Schulstrasse	X = 18%	VQS A	X = 29%	VQS A	X = +11%

X = Auslastung (Verkehrsmenge/Kapazität) an einem Kreiselaust

VQS = Verkehrsqualitätsstufe

Tabelle 13: Veränderungen der Auslastungen und Verkehrsqualitäten an den Zufahrten zum Kreiselaust Schulstrasse infolge des QP zur Abendspitze

Der Leistungsnachweis erfolgt auf Basis einer pauschalen Leistungsbeurteilung als **Einzelknoten** gemäss VSS-Norm (siehe ANHANG 11) und unter überschlägiger Berücksichtigung der „Sperrzeiten“ am Kreiselaust infolge der 16 Tramdurchfahrten (= 16*30s = 480s von 3600s gesperrt).

Zum heutigen Zeitpunkt ist die Gesamt-Verkehrsbelastung im Raum Birsfelden – Basel-Ost problematisch. Der leistungskritische Punkt liegt wiederum am LSA-Knoten Breite und somit ausserhalb des QP-Perimeters.

Der durch den QP-Perimeter verursachte Zusatzverkehr ist im Vergleich zu den Verkehrsmengen auf der Hauptstrasse gering. Die Einzelknoten-Berechnung ergeben mit dem geplanten Umbau der Hauptstrasse (Kantonsprojekt; Stand Vorprojekt) unproblematische Auslastungen und Verkehrsqualitäten am Knoten Schulstrasse.

Die im Vergleich zur Verkehrsbelastung auf der Hauptstrasse **geringe Zunahme des Verkehrs durch den QP** führt dazu, dass die Verkehrsmenge auch in einer knotenübergreifenden Gesamtschau handelbar ist. Der Knoten Schulstrasse kann den Zusatzverkehr aufnehmen.

Im kantonalen Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Hauptstrasse [13] lassen sich die in das Dorfzentrum einfahrenden Verkehrsmengen aktiv steuern (Dosieren), so dass für den „dorfbezogenen Ziel- und Quellverkehr“ sowie für eine ÖV-Bevorzugung auch zukünftig genügend Kapazitäten vorhanden sein werden.

6 ÖFFENTLICHER VERKEHR

6.1 Auswirkungen QP auf den ÖV

Gemäss ANHANG 6 erzeugt der QP Zentrum rund 1'100 zusätzliche Motorfahrzeugfahrten pro Werktag (jeweils verkehrlich ungünstigster Fall). Das Stadtzentrum von Basel (Entfernung ca. 3km) kann mit dem Tram umsteigefrei unter 10min und mit dem Velo innert 15min erreicht werden. Zudem sind wie in Kap. 2.1 erwähnt diverse Nutzungen in Fussdistanz in Birsfelden vorhanden, weshalb man von überdurchschnittlichen MS-Anteilen des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs ausgehen kann. Für den QP Zentrum kann deshalb für die Umrechnung von MIV zu ÖV mit dem Faktor 0.5 gerechnet werden (MS MIV ist ca. zweimal so gross wie MS ÖV, siehe Kap. 3). Der QP Zentrum erzeugt also rund 550 ÖV-Fahrten pro Werktag.

Der Kanton BL (Abteilung ÖV) hat ein Berechnungsverfahren entwickelt, bei welchem die Zusatzbelastung infolge QP über den Tag ins Verhältnis gesetzt wird zur vorhandenen Linienebelastung im IST-Zustand (DWV-Zahlen 2018, siehe [12]). Damit kann ermittelt werden, um wieviel % die Linienbelastung zunimmt. Die zusätzlichen Ein- und Aussteiger infolge QP werden dabei jeweils analog zu den heutigen Ein-/Aussteigerzahlen auf den beiden Richtungen einer Linie verteilt. Nur wenn die Linienbelastung infolge QP im Tagesverkehr um mehr als 10% steigt, ist die ÖV-Situation im Detail zu analysieren.

Für den QP Zentrum ist das ÖV-Angebot der Tramlinie 3 ab Haltestelle Birsfelden, Schulstrasse sowie die Buslinien 80/81 ab Haltestelle Birsfelden, Kirchmatt massgebend. Die Verteilung der rund 550 zusätzlichen ÖV-Fahrten pro Tag infolge QP Zentrum auf diese Tram- und Buslinien und die beiden Richtungen erfolgt analog den Ein-/Aussteigerzahlen 2018. Da die beiden Buslinien 80 und 81 ab Birsfelden die gleiche Strecke fahren und zusammen einen 15min-Takt ergeben, wurden die Passagierzahlen zusammengezählt.

Gemäss ANHANG 8 liegt die Belastungszunahme bei der Linie 3 zwischen 2.2% bis 8.2%, bei den Linien 80/81 bei max. 1.2%.

Die Werte für die Tramlinie 3, wie auch für die Buslinien 80/81 liegen unter der Grenze von 10%. Die Haltestelle Schulstrasse liegt eher am Anfang bzw. Ende der Tramlinie 3, weshalb die Belegung hier gering ist. Aus diesen Gründen sind keine weiteren Detailabklärungen notwendig.

7 MOBILITÄTSKONZEPT

7.1 Spezifisches Mobilitätsmanagement

Mit geeigneten Mobilitätsmassnahmen für den QP-Perimeter soll eine hohe Umlagerung der MIV-Fahrten zu den umweltverträglichen Verkehrsmitteln (ÖV, Fuss- und Veloverkehr) sowie eine Reduktion der Anzahl Parkplätze erzielt werden. Die Vorgaben betreffend den Abstellanlagen des Veloverkehrs sind bereits in Kap. 4.6 beschrieben.

ANHANG 1 zum Reglement [14] regelt dabei die für ein jeweiliges PP-Angebot zu treffenden weitergehenden Mobilitätsmassnahmen.

Wird für die «privaten» Arealteile ein Angebot von 0.7 Stamm-PP/Wohnung realisiert, so sind folgende Mobilitätsmassnahmen umzusetzen:

- Erstellung eines Lieferdepots für die Bewohnerschaft: Gemeinsamer Standort; z.B. für grössere Pakete
- Parkplatzbewirtschaftung der Besucher-PP: Mit geeigneten Mitteln ist sicherzustellen, dass die Besucher-PP wirklich für Besucher zur Verfügung stehen und nicht durch Anwohnerfahrzeuge belegt werden.
- Bereitstellung ausführlicher Informationen für Mieter zum Mobilitätsangebot der Liegenschaft und der Gemeinde. Darin können beispielsweise Orts-, Fussnetz- und Velonetzpläne sowie ÖV- und Sharingangebote aufgeführt sein. Die technische Umsetzung (Flyer, Newsletter, App, ...) ist offen.

Werden auf Arealteilen die deutlich reduzierten Parkplatzangebote von 0.25 Stamm-PP/Whg. oder 0.07 Stamm-PP/Whg. gewählt, so sind zusätzlich zu den oben aufgeführten Massnahmen weitere Mobilitätsmassnahmen zu realisieren:

- Es ist eine Reparaturinfrastruktur für Velos inkl. Pumpstationen anzubieten. Pro Infrastruktur wird eine Mindestfläche von 8m² mit Reparaturplatz vorgegeben. Dort können Anwohner und Mieter kleinere Reparaturen selbst durchführen. Zu gewissen Zeiten steht ihnen Fachpersonal vor Ort zur Verfügung.
- Den Bewohnern stehen standortgebundene Motorfahrzeuge (Pool-Motorfahrzeuge) zur Verfügung, welche im Sinne eines Carsharings benutzt werden können. Die Benutzungsmodalitäten werden nicht vorgeschrieben, dürften aber gemäss Erfahrungen aus anderen Siedlungen gegen (reduziertes) Entgelt benutzbar sein. Diese Motorfahrzeuge stehen auf den «hauseigenen» Stamm-Parkplätzen.
- Den Bewohnern stehen zudem weitere «hauseigene» Sharingangebote wie Spezial-/E-/Lastenvelos oder E-Roller zur Verfügung. Auch hier werden die Benutzungsmodalitäten nicht vorgeschrieben. Deren Standorte dürften auf dem Areal verteilt auf den eingeplanten Standorten für Spezialvelos liegen.

Die quantitativen Mindestvorgaben regelt ANHANG 1 zum Reglement [14]. Die definitiven Standorte, deren Anzahl und die Benutzungsmodalitäten sind im Baugesuchsverfahren aufzuzeigen.

Als nicht verpflichtende Massnahme wird infolge der stark reduzierten Pflichtparkplatzzahl auch ein Mobilitätsmanagement in Unternehmen empfohlen: Insbesondere wäre ein Zuteilungskonzept der Stammparkplätze sowie Massnahmen zur vermehrten Nutzung des ÖV und des Velos durch die Mitarbeitenden hilfreich.

Die öffentliche Hand (Einwohnergemeinde Birsfelden) ist gemäss Reglement für die Realisierung folgender «begleitender» Massnahmen zuständig:

- Begrenzung der Anzahl Anlieferungsfahrten auf dem Zentrumsplatz/Fahrgassen durch Erteilung von Ausnahmegewilligungen für Waren- und Personentransporte auf Basis von definierten Bewilligungskriterien und -verfahren. Sie kontrolliert auch die Einhaltung der Regeln.
- Sie fördert eine kombinierte Mobilität und ermöglicht dabei durch Stellplatzzuteilungen im QP-Areal die Realisierung von allgemein zugänglichen Bikeshaaring-Angeboten (z.B. Pick-e-Bike an der Tramhaltestelle) und allgemein zugänglichen Carsharing-Angeboten (z.B. Mobility-Go).
- Sie nimmt die abschliessende Parkplatzzuteilung in den Parkgaragen Nord und Süd im Rahmen der Baurechtsnehmerverträge vor. In diesem Rahmen kann sie den einzelnen Baurechtsnehmern auch die Anzahl Stamm-PP für Wohnungen im gemäss Reglement erlaubten Rahmen vorschreiben. Dies gilt auch für die privaten Bauvorhaben, falls diese ihre Parkplätze in eine der beiden Parkgaragen verlegen wollen.
- Sie bewirtschaftet den «Besucherparkplatz-Pool» in den Parkgaragen Nord und Süd mittels Tarif/System/Parkdauer im Rahmen des in Kap. 7.2 erläuterten Parkraummanagements.

7.2 Ergänzende Erläuterungen zum Parkraummanagement EH Nord + Süd

Das heutige Kurzparkerregime des öffentlichen Parkplatzes sowie der Besucherparkplätze bei der ehemaligen Gemeindeverwaltung hat sich bewährt, da Kurzparker bevorzugt werden. Es ist dennoch möglich, mehrere Vorgänge, wie z.B. einen Arztbesuch und einen Einkauf innerhalb von 3h zu erledigen ohne umparkieren zu müssen. Es hat sich gezeigt, dass der PP im Zentrum nur kurzzeitig am Morgen ganz ausgelastet ist. Die Parkfeldkategorien werden in den Einstellhallen Nord und Süd wie folgt bewirtschaftet:

Stamm-PP Nicht-Wohnen: Diese Parkplätze sind den jeweiligen Nutzungen fest zugeteilt und können von den Angestellten von Geschäften, Cafés usw. oder für Betriebsfahrzeuge ohne Parkdauerbeschränkungen mittels Badge genutzt werden.

Besucher-PP Nicht-Wohnen: Die öffentlich benutzbaren PP werden analog dem heutigen Regime bewirtschaftet (Tarif, System, Parkzeitbeschränkung). Zudem bilden sie zusammen mit den Besucher-PP Wohnen einen Pool (Mehrfachnutzung), d.h. sind ohne eine Zuordnung an einen bestimmten Nutzer. Sie sind öffentlich benutzbar.

Besucher-PP Wohnen: Für die Besucher der Anwohner, welche ohne Zeitlimite parkieren können, ist ein geeignetes System zur Benützung (ohne Missbrauchsmöglichkeit) vorzusehen. Die Besucher-PP Wohnen bilden zusammen mit den Besucher-PP Nicht-Wohnen einen Pool, sodass eine möglichst maximale Mehrfachnutzung der begrenzten Parkierungsmöglichkeiten möglich wird. Sie sind öffentlich benutzbar.

Stamm-PP Wohnen: Der Parkhaus-Betreiber teilt Kontingente den einzelnen Grundstückseigentümern zu (Anzahl PP pro Gebäude), welche diese eigenverantwortlich innerhalb der Gebäudebewohner verteilen oder zum Abstellen von hauseigenen Carsharing-Fahrzeugen nutzen. Diese Parkplätze sind keinem Regime unterworfen. Auch hier erfolgt der Zutritt zu den zugewiesenen Parkplätzen mittels Badge.

Zuständigkeit: Zuständig für den Bau und Betrieb sowie die Bewirtschaftung der Einstellhalle Nord und Süd ist die Gemeinde Birsfelden. Sie verfügt abschliessend die PP-Zuteilung gemäss Kap. 4.2. Falls der Bau und Betrieb an private Betreiber abgegeben werden, so unterstehend dieses den gleichen Regelungen.

Sollten die Ziele im Rahmen des Monitorings nicht erreicht werden, sind auch Massnahmen zur Justierung des Parkregimes (z.B. Veränderung Parkzeitlimitierung oder Gebührenstruktur) zu prüfen und gegebenenfalls umzusetzen.

Die limitierte Parkplatzzahl macht ein spezifisches Mobilitätsmanagement (flankierende Massnahmen) notwendig, um einerseits den Gebrauch der Alternativen zum privaten Motorfahrzeug zu fördern, andererseits für die Zentrumsnutzungen die heutigen (Kurz-) Parkierungsmöglichkeiten weiterhin anbieten zu können.

7.3 Controlling und Sicherstellung

Zwecks Wirkungskontrolle der Massnahmen vom Mobilitätskonzept für das Gesamtareal sind gemäss Reglement [1] verschiedene Themen zu erheben. Dass die Inhalte des Mobilitätskonzeptes eingehalten werden, muss auf zwei Ebenen kontrolliert und sichergestellt werden:

- Zwischen Mieter/Genossenschafter und Grundstückseigentümer
- Zwischen dem Grundstückseigentümer/Parkgaragenbetreiber und der Gemeinde

Die im Rahmen des Monitorings zu erfassenden Indikatoren und Messgrössen sowie deren Erfassung sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellt:

Thema/Indikator	Messgrössen	Erfassung	Verantwortlich
Optimale Zuteilung Stamm-PP Wohnen	Zuteilungsbedarf für Mieter/Genossenschafter	Umfrage bei Baurechtsnehmern	G
Genügend Besucher-Parkplätze	Anzahl/Anteil belegte Besucher-PP	Erhebung der PP (ganzer Tag)	P
Genügend Veloparkplätze	Anzahl/Anteil belegter Veloabstellplätze (Auslastung)	Direkt durch Zählung	G
Carsharing-Nutzung	Anzahl/Anteil genutzter Fahrzeuge und Anzahl Mitglieder im Areal	Bezug vorhandener Daten von Mobility oder Befragung	G
Verkehrsmittelwahl Alternativen zum MIV	Nutzung der Verkehrsmittel nach Nutzergruppen (Bewohner, Beschäftigte, Kunden, Besucher)	Befragung bei geschlossenen Nutzergruppen	G
Zufriedenheit und Bedürfnisse der Areal-Nutzer	Qualitative Bewertung des Mobilitätsangebots und Nennung der Mängel	Erfassung mittels Befragung (Brief/online)	G
Anlieferungsfahrten Zentrumsplatz/Fahrgassen	Anzahl erteilter Ausnahmegewilligungen für Warentransporte	Pro Monitoringszeitraum	B

G = Grundstückseigentümer P = Parkgaragenbetreiber B = Gemeinde Birsfelden

Tabelle 14: Mobilitäts-Monitoring im Gesamtareal

Die Erhebungen werden gemäss ANHANG 1 des Reglements [14] jeweils 3 Monate nach Vollvermietung sowie 2 Jahre nach Inbetriebnahme jeweiliger Bauetappen durchgeführt und bei der Gemeinde Birsfelden eingereicht. Die Zielvorgaben gelten als «nicht eingehalten», wenn der Bedarf an Stamm-PP das Angebot um 5% übersteigt, oder bei anderen Indikatoren massgebende Abweichungen festzustellen sind.

Stellt die Gemeinde fest, dass die Ziele nicht erreicht wurden, sind entsprechende Massnahmen aufzuzeigen und umzusetzen, bis Ziel und Umsetzung im Rahmen des jeweiligen QP sichergestellt sind. Die zeitliche Abfolge der Erhebungen und weitere Details werden im Rahmen der Baugesuche ausgearbeitet.

Mit dem Controlling wird sichergestellt, dass die Bewirtschaftung der Einstellhallen optimiert und die Einhaltung und Wirkung der Mobilitätsmassnahmen im Gesamtareal überprüft und gegebenenfalls verbessert werden können.

8 ZUSAMMENFASSUNG/FAZIT

Durch die Neubebauung des Zentrums von Birsfelden ergeben sich folgende verkehrliche Auswirkungen:

- Pro Gebäude werden 1-3 Nutzungsszenarien bestimmt. Sie basieren auf die im Reglement und Plan [1] festgelegten Nutzungsmasse und -möglichkeiten. Das jeweils am meisten Parkplätze und Verkehr erzeugende Szenario stellt dabei als «verkehrlich ungünstigster Fall» die Grundlage für die weiteren Berechnungen des Parkplatznachweises und des Verkehrsaufkommens dar.
- Da die beiden Einstellhallen Nord und Süd auf maximal 240 PP beschränkt sind, muss die Anzahl Parkplätze für das Gemeindeprojekt auf das gesetzlich mögliche Mindestmass reduziert werden. Die Stamm-PP sind dabei den einzelnen Gebäuden fest zugeteilt, während alle Besucher-PP einen öffentlich benutzbaren «Pool» bilden.
- Aufgrund der Beschränkung der EH-Grösse wird im Gemeindeprojekt für Wohnnutzungen der Wert von 0.25 Stamm-PP/Whg. festgelegt. Dabei soll eine «autoarme Mobilität» mit Inkaufnahme zahlreicher Mobilitätsmassnahmen umgesetzt werden.
- Alternativ ist auch eine weitere Reduktion auf 0.07 Stamm-PP im Sinne einer «autofreien Mobilität» möglich. Die wenigen Stamm-PP dienen dabei zur Unterbringung von hauseigenen Carsharing-Fahrzeugen.
- Die privaten Bauvorhaben der Parzellen Nr. 101 und 847 können auch ein höheres Angebot von 0.7 Stamm-PP/Wohnung für Abdeckung des für Birsfelden geschätzten normalen Parkplatzbedarfs realisieren.
- Die definitive Parkplatzzahl für die Wohnnutzung wird nach Festlegen aller Nutzungsarten und Wohnungsgrößen von der Gemeinde den einzelnen Baurechtsnehmern zugeordnet.
- Auf dem QP-Areal entfallen die Fahrten der bestehenden Parkplätze Zentrum, des Gebäude G und ehemalige Gemeindeverwaltung. Diese Parkmöglichkeiten werden in die neue Einstellhalle Süd integriert.
- Die MIV-Zusatzbelastung durch die Arealüberbauung ist durch die geplante starke Begrenzung der Parkplatzzahl im Strassennetz am massgebenden Knoten Haupt-/Schulstrasse handelbar. Es wird sowohl für den Ist-Zustand wie auch für den geplanten Umbau der Hauptstrasse nachgewiesen, dass die Verkehrsmenge auch bei einer knotenübergreifenden Gesamtschau die heutige Verkehrsabwicklung nicht wesentlich verändern wird.
- Das zusätzliche Verkehrsaufkommen im ÖV kann vom sehr guten ÖV-Angebot problemlos bewältigt werden.
- Aufgrund der optimalen Lage im Zentrum von Birsfelden bestehen optimale Voraussetzungen für ein umweltgerechtes Mobilitätsverhalten. Mit weiteren Massnahmen, wie z.B. dem Parkraummanagement können zusätzliche Anreize dazu geschaffen werden.
- Das Mobilitätskonzept im Quartierplan enthält zahlreiche griffige flankierende Massnahmen (z.B. bezüglich Sharingangebote sowie Anzahl und Ausgestaltung der Veloanstellplätze). Die entsprechenden Auflagen nehmen mit zunehmender Reduktion der Anzahl Stamm-PP pro Wohnung zu.
- Das Controlling für das Gemeindeprojekt dient dazu, die Bewirtschaftung der Einstellhalle zu optimieren, die Wirkung der Mobilitätsmassnahmen zu unterstützen sowie gegebenenfalls zu verstärken.
- Die Erschliessung der «privaten» Arealteile erfolgt primär mit eigenen Anlagen, da mögliche Bauabsichten und deren Zeithorizont im Gegensatz zum Gemeindeprojekt nicht bekannt sind so bauliche Abhängigkeiten in der Etappierung vermieden werden können.

Aus verkehrlicher Sicht spricht somit nichts gegen die Realisierung der vorgesehenen Überbauungen. Eine starke Verdichtung an diesem vom öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr sehr gut erschlossenen Gebiet entspricht den Zielsetzungen der Raumplanung. Mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept können die verschiedenen Bedürfnisse zwischen dem Projektteil der Gemeinde und der «privaten» Arealteile austariert und in der Summe die verkehrlichen Ziele der Gemeinde umgesetzt werden.

ANHANG

ANHANG 1 Anlieferfahrten (Nutzungsvereinbarung)

Nutzung	Wer	Fahrzeugtyp	Häufigkeit				Anzahl Fahrzeuge		Ort
			pro Tag	pro Woche	pro Monat	pro Jahr	pro Nutzung	pro Monat	
		(schlimmster Fall)							
Wohnen	Zügelwagen	Lastwagen			max. 2	max. 100		2	Alle Gebäude
EG-Nutzungen	Verkauf	Lastwagen	1	5	20	240	1	20	Gebäude B1
	übriges Gewerbe	Lieferwagen		1	4	52	5-10	40	Gebäude A1, B1, B2, C3, F, G, H
Warenmarkt	Marktfahrer	PW mit Anhänger				3-4	35-60	18	Zentrumsplatz
	Marktfahrer	Wohnwagen/Lieferwagen							
Bauernmarkt	Marktfahrer	Personenwagen			1	11	max. 10	10	Zentrumsplatz
Rettungsfahrzeuge	Polizei	Personenwagen			-	-	1	1	Überall
	Krankenwagen	Lieferwagen			-	-	1	1	Überall
	Feuerwehr	Lastwagen			-	-	1-2	2	Überall
Karussell-Anlieferung	Karussell-Betreiber	Spezial/Sattelschlepper				1	1	-	Zentrumsplatz
Total (schlimmster Fall)			1	6	27	408	86	94	

ANHANG 2 Nutzungsszenarien

Baukörper	Bisherige	Nutzungsvariante 1					Nutzungsvariante 2					Nutzungsvariante 3				
				BGF [m²]	Anzahl Wohnungen	Anzahl Zimme			BGF [m²]	Anzahl Wohnungen	Anzahl Zimme			BGF [m²]	Anzahl Wohnungen	Anzahl Zimme
A1-A3	A1	EG/OG 1	Gemeindenutzungen (Bibliothek, Ludothek, Familien	1'780												
		OG	Wohnen	2'020	20	60										
A4	A2-A4	EG	Wohnen	660	7	21	EG	Gewerbe (z.B. kleine Werkstatt)	660			EG	Dienstleistung (Büro)	660		
		OG	Wohnen	1'970	19	57	OG	Wohnen	1'970	19	57	OG	Wohnen	1'970	19	57
B1-B3	B1	EG	Frequenzbringer (z.B. Coop Pronto)	760			EG	Frequenzbringer (z.B. Coop Pronto)	760							
		OG	Wohnen	2'490	24	72	OG 1+2	Dienstleistung (Büro)	1'450							
B4	B2+B3	OG	Wohnen				OG	Wohnen	1'040	10	30					
		EG	Verkauf (Glacébar, Schlüsselservice, Coiffeursalon)	690			EG	Dienstleistung (z.B. Haus-/Kinderarztpraxis, Spitexfiliale)	690			EG	Wohnen	690	7	21
		OG	Wohnen	2'060	20	60	OG	Wohnen	2'060	20	60	OG	Wohnen	2'060	20	60
C1	Teil C1+Teil C2	EG+OG	Wohnen	590	6	18										
C2	Teil C1+Teil C2+Teil C3	EG+OG	Wohnen	2'550	25	75										
C3	Teil C3	EG	Café/Restaurant	230			EG	Verkauf/Café	230			EG	Gewerbe	230		
		OG	Wohnen	2'260	22	66	OG	Wohnen	2'260	22	66	OG	Wohnen	2'260	22	66
D	D	EG+OG	Wohnen	2'090	20	60										
E1+E2	E	EG+OG	Wohnen	2'160	21	63										
F1+F2	F	EG	Geschäftsstelle Eisenbahner BG (Schalterbetrieb)	170			EG	Geschäftsstelle Eisenbahner BG (Schalterbetrieb)	170			EG	Geschäftsstelle Eisenbahner BG (Schalterbetrieb)	170		
			Café/Restaurant	320				Café/Restaurant	320				Dienstleistung (Arztpraxis)	320		
		OG 1	Wohnen	490	5	15	OG 1	Dienstleistung (Büro)	490			OG 1	Dienstleistung (Arztpraxis)	490		
		OG	Wohnen	1'750	17	51	OG	Wohnen	1'750	17	51	OG	Wohnen	1'750	17	51
G	Gemeindeverwaltung	EG	Schalterbetrieb	50												
		OG	Büro	2'020												
H		EG	Café	160			EG	Café	160							
		EG	Gewerbe	160			EG	Verkauf (wenig kundenintensiv)	160							
I		EG+OG	Wohnen	2'910	28	84										
J	Schuppen	EG+OG	Wohnen	270	3	9	EG+OG	Gewerbe	270			EG+OG	Dienstleistung (Büro)	270		
X	Arbeiterhaus	EG+OG	Wohnen	600	6	18	EG+OG	Gewerbe	600			EG+OG	Dienstleistung (Büro)	600		
Y	Turnhalle	EG+OG	Versammlungssaal	600												
Z	Museum	EG+OG	Museum	450												
Total verkehrsrelevante Nutzflächen				32'260												

ANHANG 3 Schleppkurven massgebende Anlieferungsfahrzeuge

























ANHANG 4 Berechnung PP-Bedarf

Berechnung Parkplatzbedarf (PP)

Gemäss Wegleitung "Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas",
Amt für Raumplanung BL, November 2004

Baubereiche A1-A3

Variante 1

Nutzungsart	Flächen		Schätzwerte für Arbeits- u. Sitzplätze		Grundbedarf Auto-Parkplätze				Reduktions- faktor ⁵⁾		Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze	
	BGF 1)	VF 2)	Ansatz	Anzahl	Stammplätze		Besucherplätze		R1 3)	R2 4)	Stamm- plätze	Besuch- plätze
					spezif. Bedarf	Anzahl	spezif. Bedarf	Anzahl				
DIENSTLEISTUNG												
Gemeindenutzungen	1'780 m ²			6 AP ⁶⁾			0.01 PP/m ² BGF ⁷⁾	18 PP	0.60	0.60	6 PP ⁶⁾	6 PP
WOHNEN												
20 Wohnungen	2'020 m ²				0.3 PP/Whg.	6 PP	0.3 PP/Whg.	6 PP	--	--	6 PP	6 PP
TOTAL	3'800 m ²										12 PP	12 PP
												24 PP

Erläuterungen:

- 1) Bruttogeschossfläche (BGF)
- 2) Verkaufsfläche VF = 0.7 x BGF
- 3) Reduktionsfaktor R1 = f(öV-Erschliessung, MSP/ASP: BVB Li 3 8 Kurse/h; Distanz <350m; Takt 7-12') → R1 = 0.6
- 4) Reduktionsfaktor R2 = f(besondere Fälle: Umweltvorbelastung, politische/planerische Leitbilder) → R2 = 0.6 (max.)
- 5) Gesamtreduktionsfaktor R = R1 x R2 = 0.36
- 6) Erfahrungswerte aus Berechnung Neubau Gemeindezentrum Pratteln (3 AP für 940m² Bibliothek/Ludothek), Stamm-PP werden voll/ohne Abzug berechnet (1 PP pro AP)
- 7) Aus VSS-SN 40 281, Tabelle 1 (kundenintensive Dienstleistungsbetriebe)

Berechnung Parkplatzbedarf (PP)

Gemäss Wegleitung "Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas",
Amt für Raumplanung BL, November 2004

Baubereich A4

Variante 1

Nutzungsart	Flächen		Schätzwerte für Arbeits- u. Sitzplätze		Grundbedarf Auto-Parkplätze				Reduktions- faktor ⁵⁾		Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze	
	BGF 1)	VF 2)	Ansatz	Anzahl	Stammplätze		Besucherplätze		R1 3)	R2 4)	Stamm- plätze	Besuch- plätze
					spezif. Bedarf	Anzahl	spezif. Bedarf	Anzahl				
WOHNEN												
26 Wohnungen	2'630 m ²				0.3 PP/Whg.	8 PP	0.3 PP/Whg.	8 PP	--	--	8 PP	8 PP
TOTAL	2'630 m ²										8 PP	8 PP
												16 PP

Variante 2

Nutzungsart	Flächen		Schätzwerte für Arbeits- u. Sitzplätze		Grundbedarf Auto-Parkplätze				Reduktions- faktor ⁵⁾		Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze	
	BGF 1)	VF 2)	Ansatz	Anzahl	Stammplätze		Besucherplätze		R1 3)	R2 4)	Stamm- plätze	Besuch- plätze
					spezif. Bedarf	Anzahl	spezif. Bedarf	Anzahl				
GEWERBE												
Kleinbetriebe	660 m ²		60 m ² BGF/AP	11 AP	0.4 PP/AP	4 PP	0.1 PP/AP	1 PP	0.60	0.60	2 PP	1 PP
WOHNEN												
19 Wohnungen	1'970 m ²				0.3 PP/Whg.	6 PP	0.3 PP/Whg.	6 PP	--	--	6 PP	6 PP
TOTAL	2'630 m ²										8 PP	7 PP
											15 PP	

Variante 3

Nutzungsart	Flächen		Schätzwerte für Arbeits- u. Sitzplätze		Grundbedarf Auto-Parkplätze				Reduktions- faktor ⁵⁾		Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze	
	BGF ₁₎	VF ₂₎	Ansatz	Anzahl	Stammplätze		Besucherplätze		R1 ₃₎	R2 ₄₎	Stamm- plätze	Besuch. plätze
					spezif. Bedarf	Anzahl	spezif. Bedarf	Anzahl				
DIENSTLEISTUNG												
Büro	660 m ²		30 m ² BGF/AP	22 AP	0.4 PP/AP	9 PP	0.2 PP/AP	4 PP	0.60	0.60	3 PP	2 PP
WOHNEN												
19 Wohnungen	1'970 m ²				0.3 PP/Whg.	6 PP	0.3 PP/Whg.	6 PP	--	--	6 PP	6 PP
TOTAL	2'630 m ²										9 PP	8 PP
												17 PP

Erläuterungen:

- 1) Bruttogeschossfläche (BGF)
- 2) Verkaufsfläche VF = 0.7 x BGF
- 3) Reduktionsfaktor R1 = f(öV-Erschliessung, MSP/ASP: BVB Li 3 8 Kurse/h; Distanz <350m; Takt 7-12') → R1 = 0.6
- 4) Reduktionsfaktor R2 = f(besondere Fälle: Umweltvorbelastung, politische/planerische Leitbilder) → R2 = 0.6 (max.)
- 5) Gesamtreduktionsfaktor R = R1 x R2 = 0.36

Berechnung Parkplatzbedarf (PP)

Gemäss Wegleitung "Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas",
Amt für Raumplanung BL, November 2004

Baubereiche B1-B3**Variante 1**

Nutzungsart	Flächen		Schätzwerte für Arbeits- u. Sitzplätze		Grundbedarf Auto-Parkplätze				Reduktions- faktor ⁵⁾		Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze	
	BGF 1)	VF 2)	Ansatz	Anzahl	Stammplätze		Besucherplätze		R1 3)	R2 4)	Stamm- plätze	Besuch. plätze
					spezif. Bedarf	Anzahl	spezif. Bedarf	Anzahl				
VERKAUF												
kundenintensiv	760 m ²	532 m ²	50 m ² BGF/AP	15 AP	0.4 PP/AP	6 PP	0.06 PP/m ² VF	32 PP	0.60	0.60	2 PP	11 PP
WOHNEN												
24 Wohnungen	2'490 m ²				0.3 PP/Whg.	8 PP	0.3 PP/Whg.	8 PP	--	--	8 PP	8 PP
TOTAL	3'250 m ²										10 PP	19 PP
												29 PP

Variante 2

Nutzungsart	Flächen		Schätzwerte für Arbeits- u. Sitzplätze		Grundbedarf Auto-Parkplätze				Reduktions- faktor ⁵⁾		Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze	
	BGF 1)	VF 2)	Ansatz	Anzahl	Stammplätze		Besucherplätze		R1 3)	R2 4)	Stamm- plätze	Besuch. plätze
					spezif. Bedarf	Anzahl	spezif. Bedarf	Anzahl				
VERKAUF												
kundenintensiv	760 m ²	532 m ²	50 m ² BGF/AP	15 AP	0.4 PP/AP	6 PP	0.06 PP/m ² VF	32 PP	0.60	0.60	2 PP	11 PP
Dienstleistung												
Büro	1'450 m ²		30 m ² BGF/AP	48 AP	0.4 PP/AP	19 PP	0.2 PP/AP	10 PP	0.60	0.60	7 PP	3 PP
WOHNEN												
10 Wohnungen	1'040 m ²				0.3 PP/Whg.	3 PP	0.3 PP/Whg.	3 PP	--	--	3 PP	3 PP
TOTAL	3'250 m ²										12 PP	17 PP
												29 PP

Erläuterungen:

- 1) Bruttogeschossfläche (BGF)
- 2) Verkaufsfläche VF = 0.7 x BGF
- 3) Reduktionsfaktor R1 = f(öV-Erschliessung, MSP/ASP: BVB Li 3 8 Kurse/h; Distanz <350m; Takt 7-12') → R1 = 0.6
- 4) Reduktionsfaktor R2 = f(besondere Fälle: Umweltvorbelastung, politische/planerische Leitbilder) → R2 = 0.6 (max.)
- 5) Gesamtreduktionsfaktor R = R1 x R2 = 0.36

Berechnung Parkplatzbedarf (PP)

Gemäss Wegleitung "Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas",
Amt für Raumplanung BL, November 2004

Baubereich B4**Variante 1**

Nutzungsart	Flächen		Schätzwerte für Arbeits- u. Sitzplätze		Grundbedarf Auto-Parkplätze				Reduktions- faktor ⁵⁾		Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze	
	BGF 1)	VF 2)	Ansatz	Anzahl	Stammplätze		Besucherplätze		R1 3)	R2 4)	Stamm- plätze	Besuch. plätze
					spezif. Bedarf	Anzahl	spezif. Bedarf	Anzahl				
VERKAUF												
wenig kundenintensiv 9 Kleinläden à 80m²	690 m²	483 m²	50 m² BGF/AP	14 AP	0.4 PP/AP Betriebeigene Fahrzeuge 6)	6 PP	0.03 PP/m² VF	14 PP	0.60	0.60	2 PP 7 PP	5 PP
WOHNEN												
20 Wohnungen	2'060 m²				0.3 PP/Whg.	6 PP	0.3 PP/Whg.	6 PP	--	--	6 PP	6 PP
TOTAL	2'750 m²										15 PP	11 PP
												26 PP

Variante 2

Nutzungsart	Flächen		Schätzwerte für Arbeits- u. Sitzplätze		Grundbedarf Auto-Parkplätze				Reduktions- faktor ⁵⁾		Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze	
	BGF 1)	VF 2)	Ansatz	Anzahl	Stammplätze		Besucherplätze		R1 3)	R2 4)	Stamm- plätze	Besuch. plätze
					spezif. Bedarf	Anzahl	spezif. Bedarf	Anzahl				
Dienstleistung												
Arztpraxis/Spitexfiliale	690 m²		30 m² BGF/AP	23 AP	0.4 PP/AP	9 PP	0.3 PP/AP	7 PP	0.60	0.60	3 PP	2 PP
WOHNEN												
20 Wohnungen	2'060 m²				0.3 PP/Whg.	6 PP	0.3 PP/Whg.	6 PP	--	--	6 PP	6 PP
TOTAL	2'750 m²										9 PP	8 PP
												17 PP

Variante 3

Nutzungsart	Flächen		Schätzwerte für Arbeits- u. Sitzplätze		Grundbedarf Auto-Parkplätze				Reduktions- faktor ⁵⁾		Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze	
	BGF 1)	VF 2)	Ansatz	Anzahl	Stammplätze		Besucherplätze		R1 3)	R2 4)	Stamm- plätze	Besuch. plätze
					spezif. Bedarf	Anzahl	spezif. Bedarf	Anzahl				
WOHNEN												
27 Wohnungen	2'750 m ²				0.3 PP/Whg.	9 PP	0.3 PP/Whg.	9 PP	--	--	9 PP	9 PP
TOTAL	2'750 m ²										9 PP	9 PP
												18 PP

Erläuterungen:

- 1) Bruttogeschossfläche (BGF)
- 2) Verkaufsfläche VF = 0.7 x BGF
- 3) Reduktionsfaktor R1 = f(öV-Erschliessung, MSP/ASP: BVB Li 3 8 Kurse/h; Distanz <350m; Takt 7-12') → R1 = 0.6
- 4) Reduktionsfaktor R2 = f(besondere Fälle: Umweltvorbelastung, politische/planerische Leitbilder) → R2 = 0.6 (max.)
- 5) Gesamtreduktionsfaktor R = R1 x R2 = 0.36

Berechnung Parkplatzbedarf (PP)**Baubereich C1**Gemäss Wegleitung "Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas",
Amt für Raumplanung BL, November 2004**Variante 1**

Nutzungsart	Flächen		Schätzwerte für Arbeits- u. Sitzplätze		Grundbedarf Auto-Parkplätze				Reduktions- faktor ⁵⁾		Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze	
	BGF 1)	VF 2)	Ansatz	Anzahl	Stammplätze		Besucherplätze		R1 3)	R2 4)	Stamm- plätze	Besuch. plätze
					spezif. Bedarf	Anzahl	spezif. Bedarf	Anzahl				
WOHNEN												
6 Wohnungen	590 m ²				0.3 PP/Whg.	2 PP	0.3 PP/Whg.	2 PP	--	--	2 PP	2 PP
TOTAL	590 m ²										2 PP	2 PP
												4 PP

Berechnung Parkplatzbedarf (PP)**Baubereich C2**Gemäss Wegleitung "Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas",
Amt für Raumplanung BL, November 2004**Variante 1**

Nutzungsart	Flächen		Schätzwerte für Arbeits- u. Sitzplätze		Grundbedarf Auto-Parkplätze				Reduktions- faktor ⁵⁾		Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze	
	BGF 1)	VF 2)	Ansatz	Anzahl	Stammplätze		Besucherplätze		R1 3)	R2 4)	Stamm- plätze	Besuch- plätze
					spezif. Bedarf	Anzahl	spezif. Bedarf	Anzahl				
WOHNEN												
25 Wohnungen	2'550 m ²				0.3 PP/Whg.	8 PP	0.3 PP/Whg.	8 PP	--	--	8 PP	8 PP
TOTAL	2'550 m ²										8 PP	8 PP
16 PP												

Berechnung Parkplatzbedarf (PP)**Baubereich C3**Gemäss Wegleitung "Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas",
Amt für Raumplanung BL, November 2004**Variante 1**

Nutzungsart	Flächen		Schätzwerte für Arbeits- u. Sitzplätze		Grundbedarf Auto-Parkplätze				Reduktions- faktor ⁵⁾		Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze	
	BGF 1)	VF 2)	Ansatz	Anzahl	Stammplätze		Besucherplätze		R1 3)	R2 4)	Stamm- plätze	Besuch. plätze
					spezif. Bedarf	Anzahl	spezif. Bedarf	Anzahl				
RESTAURANT												
Café/Restaurant	230 m²		50 m² BGF/AP 3 m² BGF/SP ⁶⁾	5 AP 77 SP	0.4 PP/AP	2 PP	0.3 PP/SP	23 PP	0.60 0.60		1 PP	8 PP
WOHNEN												
22 Wohnungen	2'260 m²				0.25 PP/Whg.	6 PP	0.3 PP/Whg.	7 PP	-- --		6 PP	7 PP
TOTAL	2'490 m²										7 PP	15 PP
												22 PP

Variante 2

Nutzungsart	Flächen		Schätzwerte für Arbeits- u. Sitzplätze		Grundbedarf Auto-Parkplätze				Reduktions- faktor ⁵⁾		Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze	
	BGF 1)	VF 2)	Ansatz	Anzahl	Stammplätze		Besucherplätze		R1 3)	R2 4)	Stamm- plätze	Besuch. plätze
					spezif. Bedarf	Anzahl	spezif. Bedarf	Anzahl				
VERKAUF/RESTAURANT												
Bäckerei mit Sitzplätzen	230 m²	161 m²	50 m² BGF/AP	5 AP	0.4 PP/AP	2 PP			0.60	0.60	1 PP	
Verkaufsfläche		80.5 m²					0.06 PP/m² VF	5 PP	0.60	0.60		2 PP
Sitzbereich		80.5 m²	3 m² BGF/SP ⁶⁾	27 SP			0.3 PP/SP	8 PP	0.60	0.60		3 PP
WOHNEN												
22 Wohnungen	2'260 m²				0.25 PP/Whg.	6 PP	0.3 PP/Whg.	7 PP	--	--	6 PP	7 PP
TOTAL	2'490 m²										7 PP	12 PP
												19 PP

Variante 3

Nutzungsart	Flächen		Schätzwerte für Arbeits- u. Sitzplätze		Grundbedarf Auto-Parkplätze				Reduktions- faktor ⁵⁾		Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze	
	BGF 1)	VF 2)	Ansatz	Anzahl	Stammplätze		Besucherplätze		R1 3)	R2 4)	Stamm- plätze	Besuch. plätze
					spezif. Bedarf	Anzahl	spezif. Bedarf	Anzahl				
GEWERBE												
Kleinbetriebe	230 m²		60 m² BGF/AP	4 AP	0.4 PP/AP	2 PP	0.1 PP/AP	0 PP	0.60	0.60	1 PP	1 PP
WOHNEN												
22 Wohnungen	2'260 m²				0.25 PP/Whg.	6 PP	0.3 PP/Whg.	7 PP	--	--	6 PP	7 PP
TOTAL	2'490 m²										7 PP	8 PP
											15 PP	

Berechnung Parkplatzbedarf (PP)**Baubereich D**Gemäss Wegleitung "Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas",
Amt für Raumplanung BL, November 2004**Variante 1**

Nutzungsart	Flächen		Schätzwerte für Arbeits- u. Sitzplätze		Grundbedarf Auto-Parkplätze				Reduktions- faktor ⁵⁾		Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze	
	BGF 1)	VF 2)	Ansatz	Anzahl	Stammplätze		Besucherplätze		R1 3)	R2 4)	Stamm- plätze	Besuch. plätze
					spezif. Bedarf	Anzahl	spezif. Bedarf	Anzahl				
WOHNEN												
20 Wohnungen	2'090 m ²				0.3 PP/Whg.	6 PP	0.3 PP/Whg.	6 PP	--	--	6 PP	6 PP
TOTAL	2'090 m ²										6 PP	6 PP
12 PP												

Berechnung Parkplatzbedarf (PP)**Baubereich E**Gemäss Wegleitung "Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas",
Amt für Raumplanung BL, November 2004**Variante 1**

Nutzungsart	Flächen		Schätzwerte für Arbeits- u. Sitzplätze		Grundbedarf Auto-Parkplätze				Reduktions- faktor ⁵⁾		Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze	
	BGF 1)	VF 2)	Ansatz	Anzahl	Stammplätze		Besucherplätze		R1 3)	R2 4)	Stamm- plätze	Besuch- plätze
					spezif. Bedarf	Anzahl	spezif. Bedarf	Anzahl				
WOHNEN												
21 Wohnungen	2'160 m ²				0.3 PP/Whg.	7 PP	0.3 PP/Whg.	7 PP	--	--	7 PP	7 PP
TOTAL	2'160 m ²										7 PP	7 PP
												14 PP

Berechnung Parkplatzbedarf (PP)**Baubereich F**Gemäss Wegleitung "Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas",
Amt für Raumplanung BL, November 2004**Variante 1**

Nutzungsart	Flächen		Schätzwerte für Arbeits- u. Sitzplätze		Grundbedarf Auto-Parkplätze				Reduktions- faktor ⁵⁾		Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze		
	BGF 1)	VF 2)	Ansatz	Anzahl	Stammplätze		Besucherplätze		R1 3)	R2 4)	Stamm- plätze	Besuch. plätze	
					spezif. Bedarf	Anzahl	spezif. Bedarf	Anzahl					
DIENSTLEISTUNG													
Schalterbetrieb	170 m²		30 m² BGF/AP	6 AP	0.4 PP/AP	2 PP	0.3 PP/AP	2 PP	0.60	0.60	1 PP	1 PP	
RESTAURANT													
Café/Restaurant	320 m²		50 m² BGF/AP 3 m² BGF/SP ⁶⁾	6 AP 107 SP	0.4 PP/AP	3 PP	0.3 PP/SP	32 PP	0.60 0.60	0.60 0.60	1 PP	12 PP	
WOHNEN													
22 Wohnungen	2'240 m²				0.3 PP/Whg.	7 PP	0.3 PP/Whg.	7 PP	--	--	7 PP	7 PP	
TOTAL	2'730 m²										9 PP	20 PP	
												29 PP	

Variante 2

Nutzungsart	Flächen		Schätzwerte für Arbeits- u. Sitzplätze		Grundbedarf Auto-Parkplätze				Reduktions- faktor ⁵⁾		Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze	
	BGF 1)	VF 2)	Ansatz	Anzahl	Stammplätze		Besucherplätze		R1 3)	R2 4)	Stamm- plätze	Besuch- plätze
					spezif. Bedarf	Anzahl	spezif. Bedarf	Anzahl				
DIENSTLEISTUNG												
Schalterbetrieb	170 m ²		30 m ² BGF/AP	6 AP	0.4 PP/AP	2 PP	0.3 PP/AP	2 PP	0.60	0.60	1 PP	1 PP
Übrige/Büros	490 m ²		30 m ² BGF/AP	16 AP	0.4 PP/AP	7 PP	0.2 PP/AP	3 PP	0.60	0.60	2 PP	1 PP
RESTAURANT												
Café/Restaurant	320 m ²		50 m ² BGF/AP 3 m ² BGF/SP ⁶⁾	6 AP 107 SP	0.4 PP/AP	3 PP	0.3 PP/SP	32 PP	0.60 0.60	0.60 0.60	1 PP	12 PP
WOHNEN												
17 Wohnungen	1'750 m ²				0.3 PP/Whg.	6 PP	0.3 PP/Whg.	6 PP	--	--	6 PP	6 PP
TOTAL	2'730 m ²										10 PP	20 PP
												30 PP

Variante 3

Nutzungsart	Flächen		Schätzwerte für Arbeits- u. Sitzplätze		Grundbedarf Auto-Parkplätze				Reduktions- faktor ⁵⁾		Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze	
	BGF 1)	VF 2)	Ansatz	Anzahl	Stammplätze		Besucherplätze		R1 3)	R2 4)	Stamm- plätze	Besuch. plätze
					spezif. Bedarf	Anzahl	spezif. Bedarf	Anzahl				
DIENSTLEISTUNG												
Schalterbetrieb	170 m ²		30 m ² BGF/AP	6 AP	0.4 PP/AP	2 PP	0.3 PP/AP	2 PP	0.60	0.60	1 PP	1 PP
Übrige/Büros	810 m ²		30 m ² BGF/AP	27 AP	0.4 PP/AP	11 PP	0.2 PP/AP	5 PP	0.60	0.60	4 PP	2 PP
WOHNEN												
17 Wohnungen	1'750 m ²				0.3 PP/Whg.	6 PP	0.3 PP/Whg.	6 PP	--	--	6 PP	6 PP
TOTAL	2'730 m ²										11 PP	9 PP
												20 PP

Erläuterungen:

- 1) Bruttogeschossfläche (BGF)
- 2) Verkaufsfläche VF = 0.7 x BGF
- 3) Reduktionsfaktor R1 = f(öV-Erschliessung, MSP/ASP: BVB Li 3 8 Kurse/h; Distanz <350m; Takt 7-12') → R1 = 0.6
- 4) Reduktionsfaktor R2 = f(besondere Fälle: Umweltvorbelastung, politische/planerische Leitbilder) → R2 = 0.6 (max.)
- 5) Gesamtreduktionsfaktor R = R1 x R2 = 0.36
- 6) Besucherplätze Restaurant: Annahme Mittelwert (1 Sitzplatz pro 2-4 m² BGF) = 3 m² pro Sitzplatz

Berechnung Parkplatzbedarf (PP)**Baubereich G**Gemäss Wegleitung "Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas",
Amt für Raumplanung BL, November 2004**Variante 1**

Nutzungsart	Flächen		Schätzwerte für Arbeits- u. Sitzplätze		Grundbedarf Auto-Parkplätze				Reduktions- faktor ⁵⁾		Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze	
	BGF ¹⁾	VF ²⁾	Ansatz	Anzahl	Stammplätze		Besucherplätze		R1 ³⁾	R2 ⁴⁾	Stamm- plätze	Besuch. plätze
					spezif. Bedarf	Anzahl	spezif. Bedarf	Anzahl				
Dienstleistung												
Schalterbetrieb	50 m ²		30 m ² BGF/AP	2 AP	0.4 PP/AP	1 PP	0.3 PP/AP	1 PP	0.60	0.60	0 PP	0 PP
Übrige/Büros	2020 m ²		30 m ² BGF/AP	67 AP	0.4 PP/AP	27 PP	0.2 PP/AP	13 PP	0.60	0.60	10 PP	5 PP
					Betriebsseigene Fahrzeuge ⁶⁾						2 PP	
TOTAL	2'070 m²			69 AP							12 PP	5 PP
											17 PP	

Erläuterungen:

- 1) Bruttogeschossfläche (BGF)
- 2) Verkaufsfläche VF = 0.7 x BGF
- 3) Reduktionsfaktor R1 = f(ÖV-Erschliessung, MSP/ASP: BVB Li 3 8 Kurse/h; Distanz <350m; Takt 7-12') → R1 = 0.6
- 4) Reduktionsfaktor R2 = f(besondere Fälle: Umweltvorbelastung, politische/planerische Leitbilder) → R2 = 0.6 (max.)
- 5) Gesamtreduktionsfaktor R = R1 x R2 = 0.36
- 6) Für betriebsseigene Fahrzeuge sind 100% Plätze (unreduziert) bereitzustellen

Berechnung Parkplatzbedarf (PP)**Baubereich H**Gemäss Wegleitung "Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas",
Amt für Raumplanung BL, November 2004**Variante 1**

Nutzungsart	Flächen		Schätzwerte für Arbeits- u. Sitzplätze		Grundbedarf Auto-Parkplätze				Reduktions- faktor ⁵⁾		Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze	
	BGF ¹⁾	VF ²⁾	Ansatz	Anzahl	Stammplätze		Besucherplätze		R1 ³⁾	R2 ⁴⁾	Stamm- plätze	Besuch. plätze
					spezif. Bedarf	Anzahl	spezif. Bedarf	Anzahl				
RESTAURANT												
Café/Restaurant	160 m ²		50 m ² BGF/AP 3 m ² BGF/SP ⁶⁾	3 AP 53 SP	0.4 PP/AP	1 PP	0.3 PP/SP	16 PP	0.60	0.60	1 PP	
									0.60	0.60		6 PP
GEWERBE												
Kleinbetrieb	160 m ²		60 m ² BGF/AP	3 AP	0.4 PP/AP	1 PP	0.1 PP/AP	1 PP	0.60	0.60	1 PP	1 PP
TOTAL	320 m²										2 PP	7 PP
											9 PP	

Variante 2

Nutzungsart	Flächen		Schätzwerte für Arbeits- u. Sitzplätze		Grundbedarf Auto-Parkplätze				Reduktions- faktor ⁵⁾		Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze	
	BGF ¹⁾	VF ²⁾	Ansatz	Anzahl	Stammplätze		Besucherplätze		R1 ³⁾	R2 ⁴⁾	Stamm- plätze	Besuch. plätze
					spezif. Bedarf	Anzahl	spezif. Bedarf	Anzahl				
RESTAURANT												
Café/Restaurant	160 m ²		50 m ² BGF/AP 3 m ² BGF/SP ⁶⁾	3 AP 53 SP	0.4 PP/AP	1 PP	0.3 PP/SP	16 PP	0.60	0.60	1 PP	
									0.60	0.60		6 PP
VERKAUF												
wenig kundenintensiv	160 m ²	112 m ²	50 m ² BGF/AP	3 AP	0.4 PP/AP	1 PP	0.03 PP/m ² VF	3 PP	0.60	0.60	1 PP	3 PP
TOTAL	320 m²										2 PP	9 PP
											11 PP	

Bestandessicherung (nicht zugeordnet, schlimmster Fall: Alle PP = Besucher-PP)

Nutzungsart	Flächen		Schätzwerte für Arbeits- u. Sitzplätze		Grundbedarf Auto-Parkplätze				Reduktions- faktor ⁵⁾		Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze	
	BGF ¹⁾	VF ²⁾	Ansatz	Anzahl	Stammplätze		Besucherplätze		R1 ³⁾	R2 ⁴⁾	Stamm- plätze	Besuch. plätze
					spezif. Bedarf	Anzahl	spezif. Bedarf	Anzahl				
Bestand												
Alle 9 PP = Besucher-PP	320 m ²										0 PP	9 PP
TOTAL	320 m²										0 PP	9 PP
											9 PP	

Erläuterungen:

- 1) Bruttogeschossfläche (BGF)
- 2) Verkaufsfläche VF = 0.7 x BGF
- 3) Reduktionsfaktor R1 = f(ÖV-Erschliessung, MSP/ASP: BVB Li 3 8 Kurse/h; Distanz <350m; Takt 7-12') → R1 = 0.6
- 4) Reduktionsfaktor R2 = f(besondere Fälle: Umweltvorbelastung, politische/planerische Leitbilder) → R2 = 0.6 (max.)
- 5) Gesamtreduktionsfaktor R = R1 x R2 = 0.36
- 6) Besucherplätze Restaurant: Annahme Mittelwert (1 Sitzplatz pro 2-4 m² BGF) = 3 m² pro Sitzplatz

Berechnung Parkplatzbedarf (PP)**Baubereich I**Gemäss Wegleitung "Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas",
Amt für Raumplanung BL, November 2004**Variante 1**

Nutzungsart	Flächen		Schätzwerte für Arbeits- u. Sitzplätze		Grundbedarf Auto-Parkplätze				Reduktions- faktor ⁵⁾		Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze	
	BGF 1)	VF 2)	Ansatz	Anzahl	Stammplätze		Besucherplätze		R1 3)	R2 4)	Stamm- plätze	Besuch. plätze
					spezif. Bedarf	Anzahl	spezif. Bedarf	Anzahl				
WOHNEN												
28 Wohnungen	2'910 m ²				0.7 PP/Whg.	20 PP	0.3 PP/Whg.	9 PP	--	--	20 PP	9 PP
TOTAL	2'910 m ²										20 PP	9 PP
												29 PP

Erläuterungen:

- 1) Bruttogeschossfläche (BGF)
- 2) Verkaufsfläche VF = 0.7 x BGF
- 3) Reduktionsfaktor R1 = f(ÖV-Erschliessung, MSP/ASP: BVB Li 3 8 Kurse/h; Distanz <350m; Takt 7-12') → R1 = 0.6
- 4) Reduktionsfaktor R2 = f(besondere Fälle: Umweltvorbelastung, politische/planerische Leitbilder) → R2 = 0.6 (max.)
- 5) Gesamtreduktionsfaktor R = R1 x R2 = 0.36

Berechnung Parkplatzbedarf (PP)**Baubereich J**Gemäss Wegleitung "Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas",
Amt für Raumplanung BL, November 2004**Variante 1**

Nutzungsart	Flächen		Schätzwerte für Arbeits- u. Sitzplätze		Grundbedarf Auto-Parkplätze				Reduktions- faktor ⁵⁾		Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze	
	BGF 1)	VF 2)	Ansatz	Anzahl	Stammplätze		Besucherplätze		R1 3)	R2 4)	Stamm- plätze	Besuch. plätze
					spezif. Bedarf	Anzahl	spezif. Bedarf	Anzahl				
WOHNEN												
3 Wohnungen	270 m ²				0,7 PP/Whg.	3 PP	0,3 PP/Whg.	1 PP	--	--	3 PP	1 PP
TOTAL	270 m ²										3 PP	1 PP
												4 PP

Variante 2

Nutzungsart	Flächen		Schätzwerte für Arbeits- u. Sitzplätze		Grundbedarf Auto-Parkplätze				Reduktions- faktor ⁵⁾		Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze		
	BGF 1)	VF 2)	Ansatz	Anzahl	Stammplätze		Besucherplätze		R1 3)	R2 4)	Stamm- plätze	Besuch. plätze	
					spezif. Bedarf	Anzahl	spezif. Bedarf	Anzahl					
GEWERBE													
Kleinbetriebe	270 m²		60 m² BGF/AP	5 AP	0.4 PP/AP	2 PP	0.1 PP/AP	0 PP	0.60	0.60	1 PP	1 PP	
TOTAL	270 m²										1 PP	1 PP	
												2 PP	

Variante 3

Nutzungsart	Flächen		Schätzwerte für Arbeits- u. Sitzplätze		Grundbedarf Auto-Parkplätze				Reduktions- faktor ⁵⁾		Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze	
	BGF 1)	VF 2)	Ansatz	Anzahl	Stammplätze		Besucherplätze		R1 3)	R2 4)	Stamm- plätze	Besuch. plätze
					spezif. Bedarf	Anzahl	spezif. Bedarf	Anzahl				
DIENSTLEISTUNG												
Büro	270 m²		30 m² BGF/AP	9 AP	0.4 PP/AP	4 PP	0.2 PP/AP	2 PP	0.60	0.60	1 PP	1 PP
TOTAL	270 m²										1 PP	1 PP
												2 PP

Erläuterungen:

- 1) Bruttogeschossfläche (BGF)
- 2) Verkaufsfläche VF = 0.7 x BGF
- 3) Reduktionsfaktor R1 = f(ÖV-Erschliessung, MSP/ASP: BVB Li 3 8 Kurse/h; Distanz <350m; Takt 7-12') → R1 = 0.6
- 4) Reduktionsfaktor R2 = f(besondere Fälle: Umweltvorbelastung, politische/planerische Leitbilder) → R2 = 0.6 (max.)
- 5) Gesamtreduktionsfaktor R = R1 x R2 = 0.36

Berechnung Parkplatzbedarf (PP)**Arbeiterhaus X**Gemäss Wegleitung "Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas",
Amt für Raumplanung BL, November 2004**Variante 1**

Nutzungsart	Flächen		Schätzwerte für Arbeits- u. Sitzplätze		Grundbedarf Auto-Parkplätze				Reduktions- faktor ⁵⁾		Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze	
	BGF 1)	VF 2)	Ansatz	Anzahl	Stammplätze		Besucherplätze		R1 3)	R2 4)	Stamm- plätze	Besuch. plätze
					spezif. Bedarf	Anzahl	spezif. Bedarf	Anzahl				
WOHNEN												
6 Wohnungen	600 m ²				0.7 PP/Whg.	5 PP	0.3 PP/Whg.	2 PP	--	--	5 PP	2 PP
TOTAL	600 m ²										5 PP	2 PP
											7 PP	

Variante 2

Nutzungsart	Flächen		Schätzwerte für Arbeits- u. Sitzplätze		Grundbedarf Auto-Parkplätze				Reduktions- faktor ⁵⁾		Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze		
	BGF 1)	VF 2)	Ansatz	Anzahl	Stammplätze		Besucherplätze		R1 3)	R2 4)	Stamm- plätze	Besuch. plätze	
					spezif. Bedarf	Anzahl	spezif. Bedarf	Anzahl					
GEWERBE													
Kleinbetriebe	600 m²		60 m² BGF/AP	10 AP	0.4 PP/AP	4 PP	0.1 PP/AP	1 PP	0.60	0.60	1 PP	1 PP	
TOTAL	600 m²										1 PP	1 PP	
												2 PP	

Variante 3

Nutzungsart	Flächen		Schätzwerte für Arbeits- u. Sitzplätze		Grundbedarf Auto-Parkplätze				Reduktions- faktor ⁵⁾		Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze	
	BGF 1)	VF 2)	Ansatz	Anzahl	Stammplätze		Besucherplätze		R1 3)	R2 4)	Stamm- plätze	Besuch. plätze
					spezif. Bedarf	Anzahl	spezif. Bedarf	Anzahl				
DIENSTLEISTUNG												
Büro	600 m ²		30 m ² BGF/AP	20 AP	0.4 PP/AP	8 PP	0.2 PP/AP	4 PP	0.60	0.60	3 PP	1 PP
TOTAL	600 m ²										3 PP	1 PP
												4 PP

Erläuterungen:

- 1) Bruttogeschossfläche (BGF)
- 2) Verkaufsfläche VF = 0.7 x BGF
- 3) Reduktionsfaktor R1 = f(öV-Erschliessung, MSP/ASP: BVB Li 3 8 Kurse/h; Distanz <350m; Takt 7-12') → R1 = 0.6
- 4) Reduktionsfaktor R2 = f(besondere Fälle: Umweltvorbelastung, politische/planerische Leitbilder) → R2 = 0.6 (max.)
- 5) Gesamtreduktionsfaktor R = R1 x R2 = 0.36

Berechnung Parkplatzbedarf (PP)**Versammlungssaal Y**Gemäss Wegleitung "Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas",
Amt für Raumplanung BL, November 2004**Variante 1**

Nutzungsart	Flächen		Schätzwerte für Arbeits- u. Sitzplätze		Grundbedarf Auto-Parkplätze				Reduktions- faktor ⁵⁾		Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze	
	BGF 1)	VF 2)	Ansatz	Anzahl	Stammplätze		Besucherplätze		R1 3)	R2 4)	Stamm- plätze	Besuch. plätze
					spezif. Bedarf	Anzahl	spezif. Bedarf	Anzahl				
VERSAMMLUNGSSAAL												
Alte Turnhalle	600 m²		Arbeitsplätze Sitzplätze ⁶⁾	6 AP 200 SP	0.6 PP/AP	4 PP	0.2 SP/PP	40 PP	0.60 0.60		2 PP	15 PP
TOTAL	600 m²										2 PP	15 PP
												17 PP

Erläuterungen:

- 1) Bruttogeschossfläche (BGF)
- 2) Verkaufsfläche VF = 0.7 x BGF
- 3) Reduktionsfaktor R1 = f(öV-Erschliessung, MSP/ASP: BVB Li 3 8 Kurse/h; Distanz <350m; Takt 7-12') → R1 = 0.6
- 4) Reduktionsfaktor R2 = f(besondere Fälle: Umweltvorbelastung, politische/planerische Leitbilder) → R2 = 0.6 (max.)
- 5) Gesamtreduktionsfaktor R = R1 x R2 = 0.36
- 6) Erfahrungswerte aus Berechnung Gemeindesaal Arlesheim: Fläche ca. 1200m² (kleinere Veranstaltungen/Nutzungen des Saals unter der Woche Abends für ca. 45 Besucher, 5 AP)

Berechnung Parkplatzbedarf (PP)**Ortsmuseum Z**Gemäss Wegleitung "Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas",
Amt für Raumplanung BL, November 2004**Variante 1**

Nutzungsart	Flächen		Schätzwerte für Arbeits- u. Sitzplätze		Grundbedarf Auto-Parkplätze				Reduktions- faktor ⁵⁾		Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze	
	BGF ¹⁾	VF ²⁾	Ansatz	Anzahl	Stammplätze		Besucherplätze		R1 ³⁾	R2 ⁴⁾	Stamm- plätze	Besuch. plätze
					spezif. Bedarf	Anzahl	spezif. Bedarf	Anzahl				
MUSEUM												
Museum	450 m ²						0.01 PP/m ² BGF ⁶⁾	5 PP	0.60	0.60	--	2 PP
TOTAL	450 m ²										0 PP	2 PP
												2 PP

Erläuterungen:

- 1) Bruttogeschossfläche (BGF)
- 2) Verkaufsfläche VF = 0.7 x BGF
- 3) Reduktionsfaktor R1 = f(öV-Erschliessung, MSP/ASP: BVB Li 3 8 Kurse/h; Distanz <350m; Takt 7-12') → R1 = 0.6
- 4) Reduktionsfaktor R2 = f(besondere Fälle: Umweltvorbelastung, politische/planerische Leitbilder) → R2 = 0.6 (max.)
- 5) Gesamtreduktionsfaktor R = R1 x R2 = 0.36
- 6) Aus VSS-SN 40 281, Tabelle 1 (Unterhaltung, Kultur, Religion)

ANHANG 5 Berechnung Velo-/Mofa-Abstellplätze (VMP)

Empfehlung für Grundbedarf an Velo-/Mofa-Abstellplätze (VMP)

Baubereiche

A1-A3

Gemäss Wegleitung "Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas",
Amt für Raumplanung BL, November 2004
Gemäss Handbuch "Veloparkierung - Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb"
Bundesamt für Strassen (ASTRA), Velokonferenz Schweiz (VKS), 2008

Variante 1

Nutzungsart	Richtwerte Standardbedarf			davon Langzeit-VMP (Stamm-VMP)		davon Kurzzeit-VMP (Besucher-VMP)		davon Spezialfahrzeuge (z.B. Cargobikes, Veloanhänger)	
	Personengruppe	Formel	Total VMP	Formel	VMP	Formel	VMP	Formel	VMP
DIENSTLEISTUNG Gemeindenutzungen	Stamm-VMP	$GS \times R1 \times (1.5 - R2) \times 1.1$	4		4				
	Besucher-VMP	$GS \times R1 \times (1.25 - R2) \times 1.1$	8				8		
WOHNEN 60 Zimmer	Bewohner	1 VMP/Zimmer	60	0.7 x Total VMP	42			0.2 x Langzeit-VMP	9
	+Besucher					0.3 x Total VMP	18	0.2 x Kurzzeit-VMP	4
TOTAL			72		46		26		13

Empfehlung für Grundbedarf an Velo-/Mofa-Abstellplätze (VMP)

Baubereich

A4

Gemäss Wegleitung "Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas",
Amt für Raumplanung BL, November 2004
Gemäss Handbuch "Veloparkierung - Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb"
Bundesamt für Strassen (ASTRA), Velokonferenz Schweiz (VKS), 2008

Variante 1

Nutzungsart	Richtwerte Standardbedarf			davon Langzeit-VMP (Stamm-VMP)		davon Kurzzeit-VMP (Besucher-VMP)		davon Spezialfahrzeuge (z.B. Cargobikes, Veloanhänger)	
	Personengruppe	Formel	Total VMP	Formel	VMP	Formel	VMP	Formel	VMP
WOHNEN 78 Zimmer	Bewohner	1 VMP/Zimmer	78	0.7 x Total VMP	55			0.2 x Langzeit-VMP	11
	+Besucher					0.3 x Total VMP	23	0.2 x Kurzzeit-VMP	5
TOTAL			78		55		23		16

Variante 2

Nutzungsart	Richtwerte Standardbedarf			davon Langzeit-VMP (Stamm-VMP)		davon Kurzzeit-VMP (Besucher-VMP)		davon Spezialfahrzeuge (z.B. Cargobikes, Veloanhänger)	
	Personengruppe	Formel	Total VMP	Formel	VMP	Formel	VMP	Formel	VMP
GEWERBE Kleinbetriebe	Stamm-VMP	$GS \times R1 \times (1.5 - R2) \times 1.1$	3		3				
	Besucher-VMP	$GS \times R1 \times (1.25 - R2) \times 1.1$	1				1		
WOHNEN 57 Zimmer	Bewohner	1 VMP/Zimmer	57	0.7 x Total VMP	40			0.2 x Langzeit-VMP	8
	+Besucher					0.3 x Total VMP	17	0.2 x Kurzzeit-VMP	4
TOTAL			61		43		18		12

Variante 3

Nutzungsart	Richtwerte Standardbedarf			davon Langzeit-VMP (Stamm-VMP)		davon Kurzzeit-VMP (Besucher-VMP)		davon Spezialfahrzeuge (z.B. Cargobikes, Veloanhänger)	
	Personengruppe	Formel	Total VMP	Formel	VMP	Formel	VMP	Formel	VMP
DIENSTLEISTUNG Büro	Stamm-VMP	$GS \times R1 \times (1.5 - R2) \times 1.1$	6		6				
	Besucher-VMP	$GS \times R1 \times (1.25 - R2) \times 1.1$	2				2		
WOHNEN 57 Zimmer	Bewohner	1 VMP/Zimmer	57	0.7 x Total VMP	40			0.2 x Langzeit-VMP	8
	+Besucher					0.3 x Total VMP	17	0.2 x Kurzzeit-VMP	4
TOTAL			65		46		19		12

Legende

GS: Grundbedarf Stammpplätze
GB: Grundbedarf Besucherplätze
VMP: Velo- und Mofaabstellplätze

Empfehlung für Grundbedarf an Velo-/Mofa-Abstellplätze (VMP)**Baubereiche****B1-B3**

Gemäss Wegleitung "Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas",
Amt für Raumplanung BL, November 2004
Gemäss Handbuch "Veloparkierung - Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb"
Bundesamt für Strassen (ASTRA), Velokonferenz Schweiz (VKS), 2008

Variante 1

Nutzungsart	Richtwerte Standardbedarf			davon Langzeit-VMP (Stamm-VMP)		davon Kurzzeit-VMP (Besucher-VMP)		davon Spezialfahrzeuge (z.B. Cargobikes, Veloanhänger)	
	Personengruppe	Formel	Total VMP	Formel	VMP	Formel	VMP	Formel	VMP
VERKAUF Verkauf	Stamm-VMP	$GS \times R1 \times (1.5 - R2) \times 1.1$	4		4				
	Besucher-VMP	$GS \times R1 \times (1.25 - R2) \times 1.1$	14				14		
WOHNEN 72 Zimmer	Bewohner	1 VMP/Zimmer	72	0.7 x Total VMP	50			0.2 x Langzeit-VMP	10
	+Besucher					0.3 x Total VMP	22	0.2 x Kurzzeit-VMP	5
TOTAL			90		54		36		15

Variante 2

Nutzungsart	Richtwerte Standardbedarf			davon Langzeit-VMP (Stamm-VMP)		davon Kurzzeit-VMP (Besucher-VMP)		davon Spezialfahrzeuge (z.B. Cargobikes, Veloanhänger)	
	Personengruppe	Formel	Total VMP	Formel	VMP	Formel	VMP	Formel	VMP
VERKAUF Verkauf	Stamm-VMP	$GS \times R1 \times (1.5 - R2) \times 1.1$	4		4				
	Besucher-VMP	$GS \times R1 \times (1.25 - R2) \times 1.1$	14				14		
DIENSTLEISTUNG Büro	Stamm-VMP	$GS \times R1 \times (1.5 - R2) \times 1.1$	12		12				
	Besucher-VMP	$GS \times R1 \times (1.25 - R2) \times 1.1$	5				5		
WOHNEN 30 Zimmer	Bewohner	1 VMP/Zimmer	30	0.7 x Total VMP	21			0.2 x Langzeit-VMP	5
	+Besucher					0.3 x Total VMP	9	0.2 x Kurzzeit-VMP	2
TOTAL			65		37		28		7

Empfehlung für Grundbedarf an Velo-/Mofa-Abstellplätze (VMP)**Baubereich****B4**

Gemäss Wegleitung "Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas",
Amt für Raumplanung BL, November 2004
Gemäss Handbuch "Veloparkierung - Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb"
Bundesamt für Strassen (ASTRA), Velokonferenz Schweiz (VKS), 2008

Variante 1

Nutzungsart	Richtwerte Standardbedarf			davon Langzeit-VMP (Stamm-VMP)		davon Kurzzeit-VMP (Besucher-VMP)		davon Spezialfahrzeuge (z.B. Cargobikes, Veloanhänger)	
	Personengruppe	Formel	Total VMP	Formel	VMP	Formel	VMP	Formel	VMP
VERKAUF wenig kundenintensiv	Stamm-VMP	$GS \times R1 \times (1.5 - R2) \times 1.1$	4		4				
	Besucher-VMP	$GS \times R1 \times (1.25 - R2) \times 1.1$	7				7		
WOHNEN 60 Zimmer	Bewohner	1 VMP/Zimmer	60	0.7 x Total VMP	42			0.2 x Langzeit-VMP	9
	+Besucher					0.3 x Total VMP	18	0.2 x Kurzzeit-VMP	4
TOTAL			71		46		25		13

Variante 2

Nutzungsart	Richtwerte Standardbedarf			davon Langzeit-VMP (Stamm-VMP)		davon Kurzzeit-VMP (Besucher-VMP)		davon Spezialfahrzeuge (z.B. Cargobikes, Veloanhänger)	
	Personengruppe	Formel	Total VMP	Formel	VMP	Formel	VMP	Formel	VMP
DIENSTLEISTUNG Arztpraxis/Spitexfiliale	Stamm-VMP	$GS \times R1 \times (1.5 - R2) \times 1.1$	6		6				
	Besucher-VMP	$GS \times R1 \times (1.25 - R2) \times 1.1$	3				3		
WOHNEN 60 Zimmer	Bewohner	1 VMP/Zimmer	60	0.7 x Total VMP	42			0.2 x Langzeit-VMP	9
	+Besucher					0.3 x Total VMP	18	0.2 x Kurzzeit-VMP	4
TOTAL			69		48		21		13

Variante 3

Nutzungsart	Richtwerte Standardbedarf			davon Langzeit-VMP (Stamm-VMP)		davon Kurzzeit-VMP (Besucher-VMP)		davon Spezialfahrzeuge (z.B. Cargobikes, Veloanhänger)	
	Personengruppe	Formel	Total VMP	Formel	VMP	Formel	VMP	Formel	VMP
WOHNEN 81 Zimmer	Bewohner	1 VMP/Zimmer	81	0.7 x Total VMP	57			0.2 x Langzeit-VMP	12
	+Besucher					0.3 x Total VMP	24	0.2 x Kurzzeit-VMP	5
TOTAL			81		57		24		17

Legende

GS: Grundbedarf Stammplätze
GB: Grundbedarf Besucherplätze
VMP: Velo- und Mofaabstellplätze

Empfehlung für Grundbedarf an Velo-/Mofa-Abstellplätze (VMP)**Baubereich****C1**Gemäss Handbuch "Veloparkierung - Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb"
Bundesamt für Strassen (ASTRA), Velokonferenz Schweiz (VKS), 2008**Variante 1**

Nutzungsart	Richtwerte Standardbedarf			davon Langzeit-VMP (Stamm-VMP)		davon Kurzzeit-VMP (Besucher-VMP)		davon Spezialfahrzeuge (z.B. Cargobikes, Veloanhänger)	
	Personengruppe	Formel	Total VMP	Formel	VMP	Formel	VMP	Formel	VMP
WOHNEN 18 Zimmer	Bewohner +Besucher	1 VMP/Zimmer	18	0.7 x Total VMP	13	0.3 x Total VMP	5	0.2 x Langzeit-VMP 0.2 x Kurzzeit-VMP	3 1
TOTAL			18		13		5		4

Empfehlung für Grundbedarf an Velo-/Mofa-Abstellplätze (VMP)**Baubereich****C2**Gemäss Handbuch "Veloparkierung - Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb"
Bundesamt für Strassen (ASTRA), Velokonferenz Schweiz (VKS), 2008**Variante 1**

Nutzungsart	Richtwerte Standardbedarf			davon Langzeit-VMP (Stamm-VMP)		davon Kurzzeit-VMP (Besucher-VMP)		davon Spezialfahrzeuge (z.B. Cargobikes, Veloanhänger)	
	Personengruppe	Formel	Total VMP	Formel	VMP	Formel	VMP	Formel	VMP
WOHNEN 75 Zimmer	Bewohner +Besucher	1 VMP/Zimmer	75	0.7 x Total VMP	53	0.3 x Total VMP	22	0.2 x Langzeit-VMP 0.2 x Kurzzeit-VMP	11 5
TOTAL			75		53		22		16

Empfehlung für Grundbedarf an Velo-/Mofa-Abstellplätze (VMP)**Baubereich****C3**Gemäss Wegleitung "Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas",
Amt für Raumplanung BL, November 2004
Gemäss Handbuch "Veloparkierung - Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb"
Bundesamt für Strassen (ASTRA), Velokonferenz Schweiz (VKS), 2008**Variante 1**

Nutzungsart	Richtwerte Standardbedarf			davon Langzeit-VMP (Stamm-VMP)		davon Kurzzeit-VMP (Besucher-VMP)		davon Spezialfahrzeuge (z.B. Cargobikes, Veloanhänger)	
	Personengruppe	Formel	Total VMP	Formel	VMP	Formel	VMP	Formel	VMP
RESTAURANT Café/Restaurant	Stamm-VMP Besucher-VMP	$GS \times R1 \times (1.5 - R2) \times 1.1$ $GS \times R1 \times (1.25 - R2) \times 1.1$	2 10		2		10		
WOHNEN 66 Zimmer	Bewohner +Besucher	1 VMP/Zimmer	66	0.7 x Total VMP	46	0.3 x Total VMP	20	0.2 x Langzeit-VMP 0.2 x Kurzzeit-VMP	10 4
TOTAL			78		48		30		14

Variante 2

Nutzungsart	Richtwerte Standardbedarf			davon Langzeit-VMP (Stamm-VMP)		davon Kurzzeit-VMP (Besucher-VMP)		davon Spezialfahrzeuge (z.B. Cargobikes, Veloanhänger)	
	Personengruppe	Formel	Total VMP	Formel	VMP	Formel	VMP	Formel	VMP
VERKAUF/RESTAURANT Bäckerei mit Sitzplätzen	Stamm-VMP Besucher-VMP	$GS \times R1 \times (1.5 - R2) \times 1.1$ $GS \times R1 \times (1.25 - R2) \times 1.1$	2 6		2		6		
WOHNEN 66 Zimmer	Bewohner +Besucher	1 VMP/Zimmer	66	0.7 x Total VMP	46	0.3 x Total VMP	20	0.2 x Langzeit-VMP 0.2 x Kurzzeit-VMP	10 4
TOTAL			74		48		26		14

Variante 3

Nutzungsart	Richtwerte Standardbedarf			davon Langzeit-VMP (Stamm-VMP)		davon Kurzzeit-VMP (Besucher-VMP)		davon Spezialfahrzeuge (z.B. Cargobikes, Veloanhänger)	
	Personengruppe	Formel	Total VMP	Formel	VMP	Formel	VMP	Formel	VMP
GEWERBE Kleinbetriebe	Stamm-VMP Besucher-VMP	$GS \times R1 \times (1.5 - R2) \times 1.1$ $GS \times R1 \times (1.25 - R2) \times 1.1$	1 1		1		1		
WOHNEN 66 Zimmer	Bewohner +Besucher	1 VMP/Zimmer	66	0.7 x Total VMP	46	0.3 x Total VMP	20	0.2 x Langzeit-VMP 0.2 x Kurzzeit-VMP	10 4
TOTAL			68		47		21		14

LegendeGS: Grundbedarf Stammpplätze
GB: Grundbedarf Besucherplätze
VMP: Velo- und Mofaabstellplätze

Empfehlung für Grundbedarf an Velo-/Mofa-Abstellplätze (VMP)**Baubereich****D**Gemäss Handbuch "Veloparkierung - Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb"
Bundesamt für Strassen (ASTRA), Velokonferenz Schweiz (VKS), 2008**Variante 1**

Nutzungsart	Richtwerte Standardbedarf			davon Langzeit-VMP (Stamm-VMP)		davon Kurzzeit-VMP (Besucher-VMP)		davon Spezialfahrzeuge (z.B. Cargobikes, Veloanhänger)	
	Personengruppe	Formel	Total VMP	Formel	VMP	Formel	VMP	Formel	VMP
WOHNEN 60 Zimmer	Bewohner +Besucher	1 VMP/Zimmer	60	0.7 x Total VMP	42	0.3 x Total VMP	18	0.2 x Langzeit-VMP 0.2 x Kurzzeit-VMP	9 4
TOTAL			60		42		18		13

Empfehlung für Grundbedarf an Velo-/Mofa-Abstellplätze (VMP)**Baubereich****E**Gemäss Handbuch "Veloparkierung - Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb"
Bundesamt für Strassen (ASTRA), Velokonferenz Schweiz (VKS), 2008**Variante 1**

Nutzungsart	Richtwerte Standardbedarf			davon Langzeit-VMP (Stamm-VMP)		davon Kurzzeit-VMP (Besucher-VMP)		davon Spezialfahrzeuge (z.B. Cargobikes, Veloanhänger)	
	Personengruppe	Formel	Total VMP	Formel	VMP	Formel	VMP	Formel	VMP
WOHNEN 63 Zimmer	Bewohner +Besucher	1 VMP/Zimmer	63	0.7 x Total VMP	44	0.3 x Total VMP	19	0.2 x Langzeit-VMP 0.2 x Kurzzeit-VMP	9 4
TOTAL			63		44		19		13

Empfehlung für Grundbedarf an Velo-/Mofa-Abstellplätze (VMP)**Baubereich****F**Gemäss Wegleitung "Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas",
Amt für Raumplanung BL, November 2004
Gemäss Handbuch "Veloparkierung - Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb"
Bundesamt für Strassen (ASTRA), Velokonferenz Schweiz (VKS), 2008**Variante 1**

Nutzungsart	Richtwerte Standardbedarf			davon Langzeit-VMP (Stamm-VMP)		davon Kurzzeit-VMP (Besucher-VMP)		davon Spezialfahrzeuge (z.B. Cargobikes, Veloanhänger)	
	Personengruppe	Formel	Total VMP	Formel	VMP	Formel	VMP	Formel	VMP
DIENSTLEISTUNG Schalterbetrieb	Stamm-VMP Besucher-VMP	$GS \times R1 \times (1.5 - R2) \times 1.1$ $GS \times R1 \times (1.25 - R2) \times 1.1$	2 1		2		1		
RESTAURANT Café/Restaurant	Stamm-VMP Besucher-VMP	$GS \times R1 \times (1.5 - R2) \times 1.1$ $GS \times R1 \times (1.25 - R2) \times 1.1$	2 14		2		14		
WOHNEN 66 Zimmer	Bewohner +Besucher	1 VMP/Zimmer	66	0.7 x Total VMP	46	0.3 x Total VMP	20	0.2 x Langzeit-VMP 0.2 x Kurzzeit-VMP	10 4
TOTAL			85		50		35		14

Variante 2

Nutzungsart	Richtwerte Standardbedarf			davon Langzeit-VMP (Stamm-VMP)		davon Kurzzeit-VMP (Besucher-VMP)		davon Spezialfahrzeuge (z.B. Cargobikes, Veloanhänger)	
	Personengruppe	Formel	Total VMP	Formel	VMP	Formel	VMP	Formel	VMP
DIENSTLEISTUNG Schalterbetrieb Übrige/Büros	Stamm-VMP Besucher-VMP	$GS \times R1 \times (1.5 - R2) \times 1.1$ $GS \times R1 \times (1.25 - R2) \times 1.1$	6 3		6		3		
RESTAURANT Café/Restaurant	Stamm-VMP Besucher-VMP	$GS \times R1 \times (1.5 - R2) \times 1.1$ $GS \times R1 \times (1.25 - R2) \times 1.1$	2 14		2		14		
WOHNEN 51 Zimmer	Bewohner +Besucher	1 VMP/Zimmer	51	0.7 x Total VMP	36	0.3 x Total VMP	15	0.2 x Langzeit-VMP 0.2 x Kurzzeit-VMP	8 3
TOTAL			76		44		32		11

Variante 3

Nutzungsart	Richtwerte Standardbedarf			davon Langzeit-VMP (Stamm-VMP)		davon Kurzzeit-VMP (Besucher-VMP)		davon Spezialfahrzeuge (z.B. Cargobikes, Veloanhänger)	
	Personengruppe	Formel	Total VMP	Formel	VMP	Formel	VMP	Formel	VMP
DIENSTLEISTUNG Schalterbetrieb Übrige/Büros	Stamm-VMP Besucher-VMP	$GS \times R1 \times (1.5 - R2) \times 1.1$ $GS \times R1 \times (1.25 - R2) \times 1.1$	8 4		8		4		
WOHNEN 51 Zimmer	Bewohner +Besucher	1 VMP/Zimmer	51	0.7 x Total VMP	36	0.3 x Total VMP	15	0.2 x Langzeit-VMP 0.2 x Kurzzeit-VMP	8 3
TOTAL			63		44		19		11

LegendeGS: Grundbedarf Stammpplätze
GB: Grundbedarf Besucherplätze
VMP: Velo- und Mofaabstellplätze

Empfehlung für Grundbedarf an Velo-/Mofa-Abstellplätze (VMP)**Baubereich****G**Gemäss Wegleitung "Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas",
Amt für Raumplanung BL, November 2004**Variante 1**

Nutzungsart	Richtwerte Standardbedarf			davon Langzeit-VMP (Stamm-VMP)		davon Kurzzeit-VMP (Besucher-VMP)		davon Spezialfahrzeuge (z.B. Cargobikes, Veloanhänger)	
	Personengruppe	Formel	Total VMP	Formel	VMP	Formel	VMP	Formel	VMP
DIENSTLEISTUNG alle Nutzungen	Stamm-VMP	$GS \times R1 \times (1.5 - R2) \times 1.1$	17		17				
	Besucher-VMP	$GS \times R1 \times (1.25 - R2) \times 1.1$	6				6		
TOTAL			23		17		6		0

Empfehlung für Grundbedarf an Velo-/Mofa-Abstellplätze (VMP)**Baubereich****H**Gemäss Wegleitung "Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas",
Amt für Raumplanung BL, November 2004**Variante 1**

Nutzungsart	Richtwerte Standardbedarf			davon Langzeit-VMP (Stamm-VMP)		davon Kurzzeit-VMP (Besucher-VMP)		davon Spezialfahrzeuge (z.B. Cargobikes, Veloanhänger)	
	Personengruppe	Formel	Total VMP	Formel	VMP	Formel	VMP	Formel	VMP
RESTAURANT Café/Restaurant	Stamm-VMP	$GS \times R1 \times (1.5 - R2) \times 1.1$	1		1				
	Besucher-VMP	$GS \times R1 \times (1.25 - R2) \times 1.1$	7				7		
GEWERBE Kleinbetrieb	Stamm-VMP	$GS \times R1 \times (1.5 - R2) \times 1.1$	1		1				
	Besucher-VMP	$GS \times R1 \times (1.25 - R2) \times 1.1$	1				1		
TOTAL			10		2		8		0

Variante 2

Nutzungsart	Richtwerte Standardbedarf			davon Langzeit-VMP (Stamm-VMP)		davon Kurzzeit-VMP (Besucher-VMP)		davon Spezialfahrzeuge (z.B. Cargobikes, Veloanhänger)	
	Personengruppe	Formel	Total VMP	Formel	VMP	Formel	VMP	Formel	VMP
RESTAURANT Café/Restaurant	Stamm-VMP	$GS \times R1 \times (1.5 - R2) \times 1.1$	1		1				
	Besucher-VMP	$GS \times R1 \times (1.25 - R2) \times 1.1$	7				7		
VERKAUF wenig kundenintensiv	Stamm-VMP	$GS \times R1 \times (1.5 - R2) \times 1.1$	1		1				
	Besucher-VMP	$GS \times R1 \times (1.25 - R2) \times 1.1$	2				2		
TOTAL			11		2		9		0

Empfehlung für Grundbedarf an Velo-/Mofa-Abstellplätze (VMP)**Baubereich****I**Gemäss Handbuch "Veloparkierung - Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb"
Bundesamt für Strassen (ASTRA), Velokonferenz Schweiz (VKS), 2008**Variante 1**

Nutzungsart	Richtwerte Standardbedarf			davon Langzeit-VMP (Stamm-VMP)		davon Kurzzeit-VMP (Besucher-VMP)		davon Spezialfahrzeuge (z.B. Cargobikes, Veloanhänger)	
	Personengruppe	Formel	Total VMP	Formel	VMP	Formel	VMP	Formel	VMP
WOHNEN 84 Zimmer	Bewohner								
	+Besucher	1 VMP/Zimmer	84	0.7 x Total VMP	59	0.3 x Total VMP	25	0.2 x Langzeit-VMP	12
TOTAL			84		59		25	0.2 x Kurzzeit-VMP	5

LegendeGS: Grundbedarf Stammplätze
GB: Grundbedarf Besucherplätze
VMP: Velo- und Mofaabstellplätze

Empfehlung für Grundbedarf an Velo-/Mofa-Abstellplätze (VMP)**Baubereich****J**

Gemäss Wegleitung "Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas",
Amt für Raumplanung BL, November 2004
Gemäss Handbuch "Veloparkierung - Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb"
Bundesamt für Strassen (ASTRA), Velokonferenz Schweiz (VKS), 2008

Variante 1

Nutzungsart	Richtwerte Standardbedarf			davon Langzeit-VMP (Stamm-VMP)		davon Kurzzeit-VMP (Besucher-VMP)		davon Spezialfahrzeuge (z.B. Cargobikes, Veloanhänger)	
	Personengruppe	Formel	Total VMP	Formel	VMP	Formel	VMP	Formel	VMP
WOHNEN									
9 Zimmer	Bewohner +Besucher	1 VMP/Zimmer	9	0.7 x Total VMP	6	0.3 x Total VMP	3	0.2 x Langzeit-VMP 0.2 x Kurzzeit-VMP	2 1
TOTAL			9		6		3		3

Variante 2

Nutzungsart	Richtwerte Standardbedarf			davon Langzeit-VMP (Stamm-VMP)		davon Kurzzeit-VMP (Besucher-VMP)		davon Spezialfahrzeuge (z.B. Cargobikes, Veloanhänger)	
	Personengruppe	Formel	Total VMP	Formel	VMP	Formel	VMP	Formel	VMP
GEWERBE									
Kleinbetriebe	Stamm-VMP Besucher-VMP	GS x R1 x (1.5 - R2) x 1.1 GS x R1 x (1.25 - R2) x 1.1	2 1		2		1		
TOTAL			3		2		1		0

Variante 3

Nutzungsart	Richtwerte Standardbedarf			davon Langzeit-VMP (Stamm-VMP)		davon Kurzzeit-VMP (Besucher-VMP)		davon Spezialfahrzeuge (z.B. Cargobikes, Veloanhänger)	
	Personengruppe	Formel	Total VMP	Formel	VMP	Formel	VMP	Formel	VMP
Dienstleistung									
Büro	Stamm-VMP Besucher-VMP	GS x R1 x (1.5 - R2) x 1.1 GS x R1 x (1.25 - R2) x 1.1	3 1		3		1		
TOTAL			4		3		1		0

Empfehlung für Grundbedarf an Velo-/Mofa-Abstellplätze (VMP)**Arbeiterhaus****X**

Gemäss Wegleitung "Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas",
Amt für Raumplanung BL, November 2004

Variante 1

Nutzungsart	Richtwerte Standardbedarf			davon Langzeit-VMP (Stamm-VMP)		davon Kurzzeit-VMP (Besucher-VMP)		davon Spezialfahrzeuge (z.B. Cargobikes, Veloanhänger)	
	Personengruppe	Formel	Total VMP	Formel	VMP	Formel	VMP	Formel	VMP
WOHNEN									
18 Zimmer	Bewohner +Besucher	1 VMP/Zimmer	18	0.7 x Total VMP	13	0.3 x Total VMP	5	0.2 x Langzeit-VMP 0.2 x Kurzzeit-VMP	3 1
TOTAL			18		13		5		4

Empfehlung für Grundbedarf an Velo-/Mofa-Abstellplätze (VMP)**Versammlungssaal****Y**

Gemäss Wegleitung "Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas",
Amt für Raumplanung BL, November 2004

Variante 1

Nutzungsart	Richtwerte Standardbedarf			davon Langzeit-VMP (Stamm-VMP)		davon Kurzzeit-VMP (Besucher-VMP)		davon Spezialfahrzeuge (z.B. Cargobikes, Veloanhänger)	
	Personengruppe	Formel	Total VMP	Formel	VMP	Formel	VMP	Formel	VMP
VERSAMMLUNGSSAAL									
Alte Turnhalle	Stamm-VMP Besucher-VMP	GS x R1 x (1.5 - R2) x 1.1 GS x R1 x (1.25 - R2) x 1.1	3 18		3		18		
TOTAL			21		3		18		0

Empfehlung für Grundbedarf an Velo-/Mofa-Abstellplätze (VMP)**Ortsmuseum****Z**

Gemäss Wegleitung "Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas",
Amt für Raumplanung BL, November 2004

Variante 1

Nutzungsart	Richtwerte Standardbedarf			davon Langzeit-VMP (Stamm-VMP)		davon Kurzzeit-VMP (Besucher-VMP)		davon Spezialfahrzeuge (z.B. Cargobikes, Veloanhänger)	
	Personengruppe	Formel	Total VMP	Formel	VMP	Formel	VMP	Formel	VMP
MUSEUM									
Museum	Stamm-VMP Besucher-VMP	GS x R1 x (1.5 - R2) x 1.1 GS x R1 x (1.25 - R2) x 1.1	0 2		0		2		
TOTAL			2		0		2		0

Legende

GS: Grundbedarf Stammpplätze
GB: Grundbedarf Besucherplätze
VMP: Velo- und Mofa-abstellplätze

ANHANG 6 Verkehrsaufkommen ASP 17-18 Uhr**Abschätzung des Verkehrsaufkommens für Werktags-Abendspitze 17-18 Uhr (ASP: Fahrten/h)****Baubereiche A1-A3****Variante 1**

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP Einfahrten ¹⁾		SVP Ausfahrten ¹⁾		Verkehrsaufkommen ASP Stamm-/Besucher-PP		
	Stammplätze	Besuch.plätze	Total	Stammplätze [F/PP,h]	Besucherplätze [F/PP,h]	Stammplätze [F/PP,h]	Besucherplätze [F/PP,h]	Ein-fahrt [F/h]	Aus-fahrt [F/h]	Ein+Aus [F/h]
DIENSTLEISTUNG Gemeindenutzungen	6 PP	6 PP	12 PP	0.1	0.6	0.4	0.6	4	6	10
WOHNEN 20 Wohnungen	6 PP	6 PP	12 PP	0.25	0.6	0.1	0.6	5	4	9
Total	12 PP	12 PP	24 PP					9	10	19

Abschätzung des Verkehrsaufkommens für Werktags-Abendspitze 17-18 Uhr (ASP: Fahrten/h)**Baubereich A4****Variante 1**

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP Einfahrten ¹⁾		SVP Ausfahrten ¹⁾		Verkehrsaufkommen ASP Stamm-/Besucher-PP		
	Stammplätze	Besuch.plätze	Total	Stammplätze [F/PP,h]	Besucherplätze [F/PP,h]	Stammplätze [F/PP,h]	Besucherplätze [F/PP,h]	Ein-fahrt [F/h]	Aus-fahrt [F/h]	Ein+Aus [F/h]
WOHNEN 26 Wohnungen	8 PP	8 PP	16 PP	0.25	0.6	0.1	0.6	7	6	13
Total	8 PP	8 PP	16 PP					7	6	13

Variante 2

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP Einfahrten ¹⁾		SVP Ausfahrten ¹⁾		Verkehrsaufkommen ASP Stamm-/Besucher-PP		
	Stammplätze	Besuch.plätze	Total	Stammplätze [F/PP,h]	Besucherplätze [F/PP,h]	Stammplätze [F/PP,h]	Besucherplätze [F/PP,h]	Ein-fahrt [F/h]	Aus-fahrt [F/h]	Ein+Aus [F/h]
GEWERBE Kleinbetriebe	2 PP	1 PP	3 PP	0.1	0.6	0.4	0.6	1	1	2
WOHNEN 19 Wohnungen	6 PP	6 PP	12 PP	0.25	0.6	0.1	0.6	5	4	9
Total	8 PP	7 PP	15 PP					6	5	11

Variante 3

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP Einfahrten ¹⁾		SVP Ausfahrten ¹⁾		Verkehrsaufkommen ASP Stamm-/Besucher-PP		
	Stammplätze	Besuch.plätze	Total	Stammplätze [F/PP,h]	Besucherplätze [F/PP,h]	Stammplätze [F/PP,h]	Besucherplätze [F/PP,h]	Ein-fahrt [F/h]	Aus-fahrt [F/h]	Ein+Aus [F/h]
DIENSTLEISTUNG Büro	3 PP	2 PP	5 PP	0.1	0.6	0.4	0.6	2	2	4
WOHNEN 19 Wohnungen	6 PP	6 PP	12 PP	0.25	0.6	0.1	0.6	5	4	9
Total	9 PP	8 PP	17 PP					7	6	13

Erläuterungen:

- 1) Das spezifische Verkehrspotential (SVP) für die Spitzenstunde berechnet sich als Prozentanteil der Parkkapazität.
Beispiel: SVP von 0.1 bedeutet, dass 10% der vorhandenen PP eine Fahrt in der Spitzenstunde verursachen, bzw. dass ein PP 0.1 Fahrten/h auslöst.

Abschätzung des Verkehrsaufkommens für Werktags-Abendspitze 17-18 Uhr (ASP: Fahrten/h)**Baubereiche B1-B3****Variante 1**

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP Einfahrten ¹⁾		SVP Ausfahrten ¹⁾		Verkehrsaufkommen ASP Stamm-/Besucher-PP		
	Stamm- plätze	Besuch. plätze	Total	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Ein- fahrt [F/h]	Aus- fahrt [F/h]	Ein+Aus [F/h]
VERKAUF kundenintensiv	2 PP	11 PP	13 PP	0	0.6	0	0.6	7	7	14
WOHNEN 24 Wohnungen	8 PP	8 PP	16 PP	0.25	0.6	0.1	0.6	7	6	13
Total	10 PP	19 PP	29 PP					14	13	27

Variante 2

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP Einfahrten ¹⁾		SVP Ausfahrten ¹⁾		Verkehrsaufkommen ASP Stamm-/Besucher-PP		
	Stamm- plätze	Besuch. plätze	Total	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Ein- fahrt [F/h]	Aus- fahrt [F/h]	Ein+Aus [F/h]
VERKAUF kundenintensiv	2 PP	11 PP	13 PP	0	0.6	0	0.6	7	7	14
DIENSTLEISTUNG Büro	7 PP	3 PP	10 PP	0.1	0.6	0.4	0.6	3	5	8
WOHNEN 10 Wohnungen	3 PP	3 PP	6 PP	0.25	0.6	0.1	0.6	3	2	5
Total	12 PP	17 PP	29 PP					13	14	27

Abschätzung des Verkehrsaufkommens für Werktags-Abendspitze 17-18 Uhr (ASP: Fahrten/h)**Baubereich B4****Variante 1**

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP Einfahrten ¹⁾		SVP Ausfahrten ¹⁾		Verkehrsaufkommen ASP Stamm-/Besucher-PP		
	Stammplätze	Besuch.plätze	Total	Stammplätze [F/PP,h]	Besucherplätze [F/PP,h]	Stammplätze [F/PP,h]	Besucherplätze [F/PP,h]	Ein-fahrt [F/h]	Aus-fahrt [F/h]	Ein+Aus [F/h]
VERKAUF wenig kundenintensiv	2 PP	5 PP	7 PP	0	0.6	0	0.6	3	3	6
WOHNEN 20 Wohnungen	6 PP	6 PP	12 PP	0.25	0.6	0.1	0.6	5	4	9
Total	8 PP	11 PP	19 PP					8	7	15

Variante 2

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP Einfahrten ¹⁾		SVP Ausfahrten ¹⁾		Verkehrsaufkommen ASP Stamm-/Besucher-PP		
	Stammplätze	Besuch.plätze	Total	Stammplätze [F/PP,h]	Besucherplätze [F/PP,h]	Stammplätze [F/PP,h]	Besucherplätze [F/PP,h]	Ein-fahrt [F/h]	Aus-fahrt [F/h]	Ein+Aus [F/h]
DIENSTLEISTUNG Arztpraxis/Spitexfiliale	3 PP	2 PP	5 PP	0.1	0.6	0.4	0.6	2	2	4
WOHNEN 20 Wohnungen	6 PP	6 PP	12 PP	0.25	0.6	0.1	0.6	5	4	9
Total	9 PP	8 PP	17 PP					7	6	13

Variante 3

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP Einfahrten ¹⁾		SVP Ausfahrten ¹⁾		Verkehrsaufkommen ASP Stamm-/Besucher-PP		
	Stammplätze	Besuch.plätze	Total	Stammplätze [F/PP,h]	Besucherplätze [F/PP,h]	Stammplätze [F/PP,h]	Besucherplätze [F/PP,h]	Ein-fahrt [F/h]	Aus-fahrt [F/h]	Ein+Aus [F/h]
WOHNEN 27 Wohnungen	9 PP	9 PP	18 PP	0.25	0.6	0.1	0.6	8	6	14
Total	9 PP	9 PP	18 PP					8	6	14

Erläuterungen:

- 1) Das spezifische Verkehrspotential (SVP) für die Spitzenstunde berechnet sich als Prozentanteil der Parkkapazität.
Beispiel: SVP von 0.1 bedeutet, dass 10% der vorhandenen PP eine Fahrt in der Spitzenstunde verursachen, bzw. dass ein PP 0.1 Fahrten/h auslöst.

Abschätzung des Verkehrsaufkommens für Werktags-Abendspitze 17-18 Uhr (ASP: Fahrten/h)**Baubereich C1****Variante 1**

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP Einfahrten ¹⁾		SVP Ausfahrten ¹⁾		Verkehrsaufkommen ASP Stamm-/Besucher-PP		
	Stammplätze	Besuch.plätze	Total	Stammplätze [F/PP,h]	Besucherplätze [F/PP,h]	Stammplätze [F/PP,h]	Besucherplätze [F/PP,h]	Ein-fahrt [F/h]	Aus-fahrt [F/h]	Ein+Aus [F/h]
WOHNEN 6 Wohnungen	2 PP	2 PP	4 PP	0.25	0.6	0.1	0.6	2	1	3
Total	2 PP	2 PP	4 PP					2	1	3

Abschätzung des Verkehrsaufkommens für Werktags-Abendspitze 17-18 Uhr (ASP: Fahrten/h)**Baubereich C2****Variante 1**

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP Einfahrten ¹⁾		SVP Ausfahrten ¹⁾		Verkehrsaufkommen ASP Stamm-/Besucher-PP		
	Stamm-plätze	Besuch.-plätze	Total	Stamm-plätze [F/PP,h]	Besucher-plätze [F/PP,h]	Stamm-plätze [F/PP,h]	Besucher-plätze [F/PP,h]	Ein-fahrt [F/h]	Aus-fahrt [F/h]	Ein+Aus [F/h]
WOHNEN 25 Wohnungen	8 PP	8 PP	16 PP	0.25	0.6	0.1	0.6	7	6	13
Total	8 PP	8 PP	16 PP					7	6	13

Abschätzung des Verkehrsaufkommens für Werktags-Abendspitze 17-18 Uhr (ASP: Fahrten/h)**Baubereich C3****Variante 1**

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP Einfahrten ¹⁾		SVP Ausfahrten ¹⁾		Verkehrsaufkommen ASP Stamm-/Besucher-PP		
	Stamm-plätze	Besuch.-plätze	Total	Stamm-plätze [F/PP,h]	Besucher-plätze [F/PP,h]	Stamm-plätze [F/PP,h]	Besucher-plätze [F/PP,h]	Ein-fahrt [F/h]	Aus-fahrt [F/h]	Ein+Aus [F/h]
RESTAURANT Café/Restaurant	1 PP	8 PP	9 PP	0	0.6	0	0.6	5	5	10
WOHNEN 22 Wohnungen	7 PP	7 PP	14 PP	0.25	0.6	0.1	0.6	6	5	11
Total	8 PP	15 PP	23 PP					11	10	21

Variante 2

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP Einfahrten ¹⁾		SVP Ausfahrten ¹⁾		Verkehrsaufkommen ASP Stamm-/Besucher-PP		
	Stamm-plätze	Besuch.-plätze	Total	Stamm-plätze [F/PP,h]	Besucher-plätze [F/PP,h]	Stamm-plätze [F/PP,h]	Besucher-plätze [F/PP,h]	Ein-fahrt [F/h]	Aus-fahrt [F/h]	Ein+Aus [F/h]
VERKAUF/RESTAURANT Bäckerei mit Sitzplätzen	1 PP	5 PP	6 PP	0	0.6	0	0.6	3	3	6
WOHNEN 22 Wohnungen	7 PP	7 PP	14 PP	0.25	0.6	0.1	0.6	6	5	11
Total	8 PP	12 PP	20 PP					9	8	17

Variante 3

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP Einfahrten ¹⁾		SVP Ausfahrten ¹⁾		Verkehrsaufkommen ASP Stamm-/Besucher-PP		
	Stamm-plätze	Besuch.-plätze	Total	Stamm-plätze [F/PP,h]	Besucher-plätze [F/PP,h]	Stamm-plätze [F/PP,h]	Besucher-plätze [F/PP,h]	Ein-fahrt [F/h]	Aus-fahrt [F/h]	Ein+Aus [F/h]
GEWERBE Kleinbetriebe	1 PP	1 PP	2 PP	0.1	0.6	0.4	0.6	1	1	2
WOHNEN 22 Wohnungen	7 PP	7 PP	14 PP	0.25	0.6	0.1	0.6	6	5	11
Total	8 PP	8 PP	16 PP					7	6	13

Erläuterungen:

- 1) Das spezifische Verkehrspotential (SVP) für die Spitzenstunde berechnet sich als Prozentanteil der Parkkapazität.
Beispiel: SVP von 0.1 bedeutet, dass 10% der vorhandenen PP eine Fahrt in der Spitzenstunde verursachen, bzw. dass ein PP 0.1 Fahrten/h auslöst.

Abschätzung des Verkehrsaufkommens für Werktags-Abendspitze 17-18 Uhr (ASP: Fahrten/h)**Baubereich D****Variante 1**

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP Einfahrten ¹⁾		SVP Ausfahrten ¹⁾		Verkehrsaufkommen ASP Stamm-/Besucher-PP		
	Stamm- plätze	Besuch. plätze	Total	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Ein- fahrt [F/h]	Aus- fahrt [F/h]	Ein+Aus [F/h]
WOHNEN 20 Wohnungen	6 PP	6 PP	12 PP	0.25	0.6	0.1	0.6	5	4	9
Total	6 PP	6 PP	12 PP					5	4	9

Abschätzung des Verkehrsaufkommens für Werktags-Abendspitze 17-18 Uhr (ASP: Fahrten/h)**Baubereich E****Variante 1**

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP Einfahrten ¹⁾		SVP Ausfahrten ¹⁾		Verkehrsaufkommen ASP Stamm-/Besucher-PP		
	Stamm- plätze	Besuch. plätze	Total	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Ein- fahrt [F/h]	Aus- fahrt [F/h]	Ein+Aus [F/h]
WOHNEN 21 Wohnungen	7 PP	7 PP	14 PP	0.25	0.6	0.1	0.6	6	5	11
Total	7 PP	7 PP	14 PP					6	5	11

Abschätzung des Verkehrsaufkommens für Werktags-Abendspitze 17-18 Uhr (ASP: Fahrten/h)**Baubereich F****Variante 1**

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP Einfahrten ¹⁾		SVP Ausfahrten ¹⁾		Verkehrsaufkommen ASP Stamm-/Besucher-PP		
	Stamm- plätze	Besuch- plätze	Total	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Ein- fahrt [F/h]	Aus- fahrt [F/h]	Ein+Aus [F/h]
DIENSTLEISTUNG Schalterbetrieb	1 PP	1 PP	2 PP	0.1	0.6	0.4	0.6	1	1	2
RESTAURANT Café/Restaurant	1 PP	6 PP	7 PP	0	0.6	0	0.6	4	4	8
		6 PP	6 PP					4	4	8
WOHNEN 22 Wohnungen	6 PP	7 PP	13 PP	0.25	0.6	0.1	0.6	6	5	11
Total	8 PP	20 PP	28 PP					15	14	29

Variante 2

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP Einfahrten ¹⁾		SVP Ausfahrten ¹⁾		Verkehrsaufkommen ASP Stamm-/Besucher-PP		
	Stamm- plätze	Besuch- plätze	Total	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Ein- fahrt [F/h]	Aus- fahrt [F/h]	Ein+Aus [F/h]
DIENSTLEISTUNG alle Nutzungen	3 PP	2 PP	5 PP	0.1	0.6	0.4	0.6	2	2	4
RESTAURANT Café/Restaurant	1 PP	6 PP	7 PP	0	0.6	0	0.6	4	4	8
		6 PP	6 PP					4	4	8
WOHNEN 17 Wohnungen	5 PP	6 PP	11 PP	0.25	0.6	0.1	0.6	5	4	9
Total	9 PP	20 PP	29 PP					15	14	29

Variante 3

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP Einfahrten ¹⁾		SVP Ausfahrten ¹⁾		Verkehrsaufkommen ASP Stamm-/Besucher-PP		
	Stamm- plätze	Besuch- plätze	Total	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Ein- fahrt [F/h]	Aus- fahrt [F/h]	Ein+Aus [F/h]
DIENSTLEISTUNG alle Nutzungen	5 PP	3 PP	8 PP	0.1	0.6	0.4	0.6	2	4	6
WOHNEN 17 Wohnungen	5 PP	6 PP	11 PP	0.25	0.6	0.1	0.6	5	4	9
Total	10 PP	9 PP	19 PP					7	8	15

Erläuterungen:

- 1) Das spezifische Verkehrspotential (SVP) für die Spitzenstunde berechnet sich als Prozentanteil der Parkkapazität.
Beispiel: SVP von 0.1 bedeutet, dass 10% der vorhandenen PP eine Fahrt in der Spitzenstunde verursachen, bzw.
dass ein PP 0.1 Fahrten/h auslöst.

Verkehrsaufkommen, das in der EH Süd anfällt (Verschieben von 6 PP von EH Nord in EH Süd)

Abschätzung des Verkehrsaufkommens für Werktags-Abendspitze 17-18 Uhr (ASP: Fahrten/h)**Baubereich G****Variante 1**

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP Einfahrten ¹⁾		SVP Ausfahrten ¹⁾		Verkehrsaufkommen ASP Stamm-/Besucher-PP		
	Stamm- plätze	Besuch- plätze	Total	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Ein- fahrt [F/h]	Aus- fahrt [F/h]	Ein+Aus [F/h]
DIENTSTLEISTUNG alle Nutzungen	10 PP	5 PP	15 PP	0.1	0.6	0.4	0.6	4	7	11
Total	10 PP	5 PP	15 PP					4	7	11

Abschätzung des Verkehrsaufkommens für Werktags-Abendspitze 17-18 Uhr (ASP: Fahrten/h)**Baubereich H****Variante 1**

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP Einfahrten ¹⁾		SVP Ausfahrten ¹⁾		Verkehrsaufkommen ASP Stamm-/Besucher-PP		
	Stamm- plätze	Besuch- plätze	Total	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Ein- fahrt [F/h]	Aus- fahrt [F/h]	Ein+Aus [F/h]
RESTAURANT Café/Restaurant	1 PP	6 PP	7 PP	0	0.6	0	0.6	4	4	8
GEWERBE Kleinbetrieb	1 PP	1 PP	2 PP	0.1	0.6	0.4	0.6	1	1	2
Total	2 PP	7 PP	9 PP					5	5	10

Variante 2

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP Einfahrten ¹⁾		SVP Ausfahrten ¹⁾		Verkehrsaufkommen ASP Stamm-/Besucher-PP		
	Stamm- plätze	Besuch- plätze	Total	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Ein- fahrt [F/h]	Aus- fahrt [F/h]	Ein+Aus [F/h]
RESTAURANT Café/Restaurant	1 PP	6 PP	7 PP	0	0.6	0	0.6	4	4	8
VERKAUF wenig kundenintensiv	1 PP	3 PP	4 PP	0.1	0.6	0.4	0.6	2	2	4
Total	2 PP	9 PP	11 PP					6	6	12

Bestandessicherung (nicht zugeordnet, schlimmster Fall: Alle PP = Besucher-PP)

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP Einfahrten ¹⁾		SVP Ausfahrten ¹⁾		Verkehrsaufkommen ASP Stamm-/Besucher-PP		
	Stamm- plätze	Besuch- plätze	Total	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Ein- fahrt [F/h]	Aus- fahrt [F/h]	Ein+Aus [F/h]
Bestand Alle 9 PP = Besucher-PP	0 PP	9 PP	9 PP	0.1	0.6	0.4	0.6	5	5	10
Total	0 PP	9 PP	9 PP					5	5	10

Erläuterungen:

- 1) Das spezifische Verkehrspotential (SVP) für die Spitzenstunde berechnet sich als Prozentanteil der Parkkapazität.
Beispiel: SVP von 0.1 bedeutet, dass 10% der vorhandenen PP eine Fahrt in der Spitzenstunde verursachen, bzw. dass ein PP 0.1 Fahrten/h auslöst.

Abschätzung des Verkehrsaufkommens für Werktags-Abendspitze 17-18 Uhr (ASP: Fahrten/h)**Baubereich I****Variante 1**

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP Einfahrten ¹⁾		SVP Ausfahrten ¹⁾		Verkehrsaufkommen ASP Stamm-/Besucher-PP		
	Stamm- plätze	Besuch. plätze	Total	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Ein- fahrt [F/h]	Aus- fahrt [F/h]	Ein+Aus [F/h]
WOHNEN 28 Wohnungen	20 PP	9 PP	29 PP	0.25	0.6	0.1	0.6	10	7	17
Total	20 PP	9 PP	29 PP					10	7	17

Erläuterungen:

- 1) Das spezifische Verkehrspotential (SVP) für die Spitzenstunde berechnet sich als Prozentanteil der Parkkapazität.
Beispiel: SVP von 0.1 bedeutet, dass 10% der vorhandenen PP eine Fahrt in der Spitzenstunde verursachen, bzw. dass ein PP 0.1 Fahrten/h auslöst.

Abschätzung des Verkehrsaufkommens für Werktags-Abendspitze 17-18 Uhr (ASP: Fahrten/h)**Baubereich J****Variante 1**

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP Einfahrten ¹⁾		SVP Ausfahrten ¹⁾		Verkehrsaufkommen ASP Stamm-/Besucher-PP		
	Stamm- plätze	Besuch. plätze	Total	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Ein- fahrt [F/h]	Aus- fahrt [F/h]	Ein+Aus [F/h]
WOHNEN 3 Wohnungen	3 PP	1 PP	4 PP	0.25	0.6	0.1	0.6	1	1	2
Total	3 PP	1 PP	4 PP					1	1	2

Variante 2

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP Einfahrten ¹⁾		SVP Ausfahrten ¹⁾		Verkehrsaufkommen ASP Stamm-/Besucher-PP		
	Stamm- plätze	Besuch. plätze	Total	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Ein- fahrt [F/h]	Aus- fahrt [F/h]	Ein+Aus [F/h]
GEWERBE Kleinbetriebe	1 PP	1 PP	2 PP	0.1	0.6	0.4	0.6	1	1	2
Total	1 PP	1 PP	2 PP					1	1	2

Variante 3

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP Einfahrten ¹⁾		SVP Ausfahrten ¹⁾		Verkehrsaufkommen ASP Stamm-/Besucher-PP		
	Stamm- plätze	Besuch. plätze	Total	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Ein- fahrt [F/h]	Aus- fahrt [F/h]	Ein+Aus [F/h]
DIENSTLEISTUNG Büro	1 PP	1 PP	2 PP	0.1	0.6	0.4	0.6	1	1	2
Total	1 PP	1 PP	2 PP					1	1	2

Erläuterungen:

- 1) Das spezifische Verkehrspotential (SVP) für die Spitzenstunde berechnet sich als Prozentanteil der Parkkapazität.
Beispiel: SVP von 0.1 bedeutet, dass 10% der vorhandenen PP eine Fahrt in der Spitzenstunde verursachen, bzw. dass ein PP 0.1 Fahrten/h auslöst.

Abschätzung des Verkehrsaufkommens für Werktags-Abendspitze 17-18 Uhr (ASP: Fahrten/h)**Arbeiterhaus X****Variante 1**

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP Einfahrten ¹⁾		SVP Ausfahrten ¹⁾		Verkehrsaufkommen ASP Stamm-/Besucher-PP		
	Stamm- plätze	Besuch- plätze	Total	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Ein- fahrt [F/h]	Aus- fahrt [F/h]	Ein+Aus [F/h]
WOHNEN 6 Wohnungen	5 PP	2 PP	7 PP	0.25	0.6	0.1	0.6	2	2	4
Total	5 PP	2 PP	7 PP					2	2	4

Variante 2

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP Einfahrten ¹⁾		SVP Ausfahrten ¹⁾		Verkehrsaufkommen ASP Stamm-/Besucher-PP		
	Stamm- plätze	Besuch- plätze	Total	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Ein- fahrt [F/h]	Aus- fahrt [F/h]	Ein+Aus [F/h]
GEWERBE Kleinbetriebe	1 PP	1 PP	2 PP	0.1	0.6	0.4	0.6	1	1	2
Total	1 PP	1 PP	2 PP					1	1	2

Variante 3

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP Einfahrten ¹⁾		SVP Ausfahrten ¹⁾		Verkehrsaufkommen ASP Stamm-/Besucher-PP		
	Stamm- plätze	Besuch- plätze	Total	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Ein- fahrt [F/h]	Aus- fahrt [F/h]	Ein+Aus [F/h]
DIENSTLEISTUNG Büro	3 PP	1 PP	4 PP	0.1	0.6	0.4	0.6	1	2	3
Total	3 PP	1 PP	4 PP					1	2	3

Erläuterungen:

- 1) Das spezifische Verkehrspotential (SVP) für die Spitzenstunde berechnet sich als Prozentanteil der Parkkapazität.
Beispiel: SVP von 0.1 bedeutet, dass 10% der vorhandenen PP eine Fahrt in der Spitzenstunde verursachen, bzw. dass ein PP 0.1 Fahrten/h auslöst.

Abschätzung des Verkehrsaufkommens für Werktags-Abendspitze 17-18 Uhr (ASP: Fahrten/h)**Versammlungssaal Y****Variante 1**

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP Einfahrten ¹⁾		SVP Ausfahrten ¹⁾		Verkehrsaufkommen ASP Stamm-/Besucher-PP		
	Stamm- plätze	Besuch- plätze	Total	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Ein- fahrt [F/h]	Aus- fahrt [F/h]	Ein+Aus [F/h]
VERSAMMLUNGSSAAL Alte Turnhalle	2 PP	15 PP	17 PP	1	0	0	0	2	0	2
Total	2 PP	15 PP	17 PP					2	0	2

Erläuterungen:

- 1) Das spezifische Verkehrspotential (SVP) für die Spitzenstunde berechnet sich als Prozentanteil der Parkkapazität.
Beispiel: SVP von 0.1 bedeutet, dass 10% der vorhandenen PP eine Fahrt in der Spitzenstunde verursachen, bzw. dass ein PP 0.1 Fahrten/h auslöst.

Es wird von Abendveranstaltungen ausgegangen, für die Besucher erst nach 18 Uhr anreisen.
Die Anfahrt der Mitarbeiter findet während der ASP statt.

Abschätzung des Verkehrsaufkommens für Werktags-Abendspitze 17-18 Uhr (ASP: Fahrten/h)**Ortsmuseum Z****Variante 1**

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP Einfahrten ¹⁾		SVP Ausfahrten ¹⁾		Verkehrsaufkommen ASP Stamm-/Besucher-PP		
	Stamm- plätze	Besuch. plätze	Total	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Ein- fahrt [F/h]	Aus- fahrt [F/h]	Ein+Aus [F/h]
MUSEUM Museum	0 PP	2 PP	2 PP	0.1	0.6	0.4	0.6	2	2	4
Total	0 PP	2 PP	2 PP					2	2	4

Erläuterungen:

- 1) Das spezifische Verkehrspotential (SVP) für die Spitzenstunde berechnet sich als Prozentanteil der Parkkapazität.
 Beispiel: SVP von 0.1 bedeutet, dass 10% der vorhandenen PP eine Fahrt in der Spitzenstunde verursachen, bzw.
 dass ein PP 0.1 Fahrten/h auslöst.

ANHANG 7 Verkehrsaufkommen Tagesverkehr (DTV/DWV)**Abschätzung des täglichen Verkehrsaufkommens DWV und DTV (Fahrten/24h)****Baubereiche A1-A3****Variante 1**

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP: Spezifisches Verkehrspotential ¹⁾		Verkehr/Werktag (DWV) (Summe Ein- und Ausfahrten)			DTV/DWV	DTV (Ein+Aus)
	Stammplätze	Besuch.plätze	Total	Stammplätze [F/PP/24h]	Besucherplätze [F/PP/24h]	Stammplätze [F/24h]	Besucherplätze [F/24h]	Total [F/24h]		Total [F/24h]
DIENSTLEISTUNG Gemeindenutzungen	6 PP	6 PP	12 PP	3	10 ²⁾	18	60	78	6/7	67
WOHNEN 20 Wohnungen	6 PP	6 PP	12 PP	3	3	18	18	36	7/7	36
Total	12 PP	12 PP	24 PP			36	78	114		103

Abschätzung des täglichen Verkehrsaufkommens DWV und DTV (Fahrten/24h)**Baubereich A4****Variante 1**

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP: Spezifisches Verkehrspotential ¹⁾		Verkehr/Werktag (DWV) (Summe Ein- und Ausfahrten)			DTV/DWV	DTV (Ein+Aus)
	Stammplätze	Besuch.plätze	Total	Stammplätze [F/PP/24h]	Besucherplätze [F/PP/24h]	Stammplätze [F/24h]	Besucherplätze [F/24h]	Total [F/24h]		Total [F/24h]
WOHNEN 26 Wohnungen	8 PP	8 PP	16 PP	3	3	24	24	48	7/7	48
Total	8 PP	8 PP	16 PP			24	24	48		48

Variante 2

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP: Spezifisches Verkehrspotential ¹⁾		Verkehr/Werktag (DWV) (Summe Ein- und Ausfahrten)			DTV/DWV	DTV (Ein+Aus)
	Stammplätze	Besuch.plätze	Total	Stammplätze [F/PP/24h]	Besucherplätze [F/PP/24h]	Stammplätze [F/24h]	Besucherplätze [F/24h]	Total [F/24h]		Total [F/24h]
GEWERBE Kleinbetriebe	2 PP	1 PP	3 PP	3	10 ²⁾	6	10	16	5/7	11
WOHNEN 19 Wohnungen	6 PP	6 PP	12 PP	3	3	18	18	36	7/7	36
Total	8 PP	7 PP	15 PP			24	28	52		47

Variante 3

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP: Spezifisches Verkehrspotential ¹⁾		Verkehr/Werktag (DWV) (Summe Ein- und Ausfahrten)			DTV/DWV	DTV (Ein+Aus)
	Stammplätze	Besuch.plätze	Total	Stammplätze [F/PP/24h]	Besucherplätze [F/PP/24h]	Stammplätze [F/24h]	Besucherplätze [F/24h]	Total [F/24h]		Total [F/24h]
DIENSTLEISTUNG Büro	3 PP	2 PP	5 PP	3	10 ²⁾	9	20	29	5/7	21
WOHNEN 19 Wohnungen	6 PP	6 PP	12 PP	3	3	18	18	36	7/7	36
Total	9 PP	8 PP	17 PP			27	38	65		57

Erläuterungen:

- 1) Spezifisches Verkehrspotential (SVP) für den Tagesverkehr: Durchschnittliche Anzahl Fahrten (Summe Zu- und Wegfahrt) pro Parkfeld und Tag.
- 2) Bewirtschaftung als Pool

Abschätzung des täglichen Verkehrsaufkommens DWV und DTV (Fahrten/24h)**Baubereiche B1-B3****Variante 1**

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP: Spezifisches Verkehrspotential ¹⁾		Verkehr/Werktag (DWV) (Summe Ein- und Ausfahrten)			DTV/ DWV	DTV (Ein+Aus)
	Stamm- plätze	Besuch- plätze	Total	Stamm- plätze [F/PP/24h]	Besucher- plätze [F/PP/24h]	Stamm- plätze [F/24h]	Besucher- plätze [F/24h]	Total [F/24h]		Total [F/24h]
VERKAUF kundenintensiv	2 PP	11 PP	13 PP	3	10 ²⁾	6	110	116	6/7	99
WOHNEN 24 Wohnungen	8 PP	8 PP	16 PP	3	3 ²⁾	24	24	48	7/7	48
Total	10 PP	19 PP	29 PP			30	134	164		147

Variante 2

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP: Spezifisches Verkehrspotential ¹⁾		Verkehr/Werktag (DWV) (Summe Ein- und Ausfahrten)			DTV/ DWV	DTV (Ein+Aus)
	Stamm- plätze	Besuch- plätze	Total	Stamm- plätze [F/PP/24h]	Besucher- plätze [F/PP/24h]	Stamm- plätze [F/24h]	Besucher- plätze [F/24h]	Total [F/24h]		Total [F/24h]
VERKAUF kundenintensiv	2 PP	11 PP	13 PP	3	10 ²⁾	6	110	116	6/7	99
DIENTSTLEISTUNG Büro	7 PP	3 PP	10 PP	3	10 ²⁾	21	30	51	5/7	36
WOHNEN 10 Wohnungen	3 PP	3 PP	6 PP	3	3	9	9	18	7/7	18
Total	12 PP	17 PP	29 PP			36	149	185		154

Abschätzung des täglichen Verkehrsaufkommens DWV und DTV (Fahrten/24h)**Baubereich B4****Variante 1**

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP: Spezifisches Verkehrspotential ¹⁾		Verkehr/Werktag (DWV) (Summe Ein- und Ausfahrten)			DTV/ DWV	DTV (Ein+Aus)
	Stamm- plätze	Besuch- plätze	Total	Stamm- plätze [F/PP/24h]	Besucher- plätze [F/PP/24h]	Stamm- plätze [F/24h]	Besucher- plätze [F/24h]	Total [F/24h]		Total [F/24h]
VERKAUF wenig kundenintensiv	2 PP	5 PP	7 PP	3	10 ²⁾	6	50	56	6/7	48
WOHNEN 20 Wohnungen	6 PP	6 PP	12 PP	3	3	18	18	36	7/7	36
Total	8 PP	11 PP	19 PP			24	68	92		84

Variante 2

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP: Spezifisches Verkehrspotential ¹⁾		Verkehr/Werktag (DWV) (Summe Ein- und Ausfahrten)			DTV/ DWV	DTV (Ein+Aus)
	Stamm- plätze	Besuch- plätze	Total	Stamm- plätze [F/PP/24h]	Besucher- plätze [F/PP/24h]	Stamm- plätze [F/24h]	Besucher- plätze [F/24h]	Total [F/24h]		Total [F/24h]
DIENTSTLEISTUNG Arztpraxis/Spitexfiliale	3 PP	2 PP	5 PP	3	10 ²⁾	9	20	29	6/7	25
WOHNEN 20 Wohnungen	6 PP	6 PP	12 PP	3	3	18	18	36	7/7	36
Total	9 PP	8 PP	17 PP			27	38	65		61

Variante 3

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP: Spezifisches Verkehrspotential ¹⁾		Verkehr/Werktag (DWV) (Summe Ein- und Ausfahrten)			DTV/ DWV	DTV (Ein+Aus)
	Stamm- plätze	Besuch- plätze	Total	Stamm- plätze [F/PP/24h]	Besucher- plätze [F/PP/24h]	Stamm- plätze [F/24h]	Besucher- plätze [F/24h]	Total [F/24h]		Total [F/24h]
WOHNEN 27 Wohnungen	9 PP	9 PP	18 PP	3	3	27	27	54	7/7	54
Total	9 PP	9 PP	18 PP			27	27	54		54

Erläuterungen:

- 1) Spezifisches Verkehrspotential (SVP) für den Tagesverkehr: Durchschnittliche Anzahl Fahrten (Summe Zu- und Wegfahrt) pro Parkfeld und Tag.
- 2) Bewirtschaftung als Pool

Abschätzung des täglichen Verkehrsaufkommens DWV und DTV (Fahrten/24h)**Baubereich C1****Variante 1**

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP: Spezifisches Verkehrspotential ¹⁾		Verkehr/Werktag (DWV) (Summe Ein- und Ausfahrten)			DTV/ DWV	DTV (Ein+Aus)
	Stamm- plätze	Besuch- plätze	Total	Stamm- plätze [F/PP/24h]	Besucher- plätze [F/PP/24h]	Stamm- plätze [F/24h]	Besucher- plätze [F/24h]	Total [F/24h]		Total [F/24h]
WOHNEN 6 Wohnungen	2 PP	2 PP	4 PP	3	3	6	6	12	7/7	12
Total	2 PP	2 PP	4 PP			6	6	12		12

Abschätzung des täglichen Verkehrsaufkommens DWV und DTV (Fahrten/24h)**Baubereich C2****Variante 1**

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP: Spezifisches Verkehrspotential ¹⁾		Verkehr/Werktag (DWV) (Summe Ein- und Ausfahrten)			DTV/ DWV	DTV (Ein+Aus)
	Stamm- plätze	Besuch- plätze	Total	Stamm- plätze [F/PP/24h]	Besucher- plätze [F/PP/24h]	Stamm- plätze [F/24h]	Besucher- plätze [F/24h]	Total [F/24h]		Total [F/24h]
WOHNEN 25 Wohnungen	8 PP	8 PP	16 PP	3	3	24	24	48	7/7	48
Total	8 PP	8 PP	16 PP			24	24	48		48

Abschätzung des täglichen Verkehrsaufkommens DWV und DTV (Fahrten/24h)**Baubereich C3****Variante 1**

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP: Spezifisches Verkehrspotential ¹⁾		Verkehr/Werktag (DWV) (Summe Ein- und Ausfahrten)			DTV/DWV	DTV (Ein+Aus)
	Stammplätze	Besuch.plätze	Total	Stammplätze [F/PP/24h]	Besucherplätze [F/PP/24h]	Stammplätze [F/24h]	Besucherplätze [F/24h]	Total [F/24h]		Total [F/24h]
RESTAURANT Café/Restaurant	1 PP	8 PP	9 PP	3	10 ²⁾	3	80	83	6/7	71
WOHNEN 22 Wohnungen	7 PP	7 PP	14 PP	3	3	21	21	42	7/7	42
Total	8 PP	15 PP	23 PP			24	101	125		113

Variante 2

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP: Spezifisches Verkehrspotential ¹⁾		Verkehr/Werktag (DWV) (Summe Ein- und Ausfahrten)			DTV/DWV	DTV (Ein+Aus)
	Stammplätze	Besuch.plätze	Total	Stammplätze [F/PP/24h]	Besucherplätze [F/PP/24h]	Stammplätze [F/24h]	Besucherplätze [F/24h]	Total [F/24h]		Total [F/24h]
VERKAUF/RESTAURANT Bäckerei mit Sitzplätzen	1 PP	5 PP	6 PP	3	10 ²⁾	3	50	53	6/7	45
WOHNEN 22 Wohnungen	7 PP	7 PP	14 PP	3	3	21	21	42	7/7	42
Total	8 PP	12 PP	20 PP			24	71	95		87

Variante 3

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP: Spezifisches Verkehrspotential ¹⁾		Verkehr/Werktag (DWV) (Summe Ein- und Ausfahrten)			DTV/DWV	DTV (Ein+Aus)
	Stammplätze	Besuch.plätze	Total	Stammplätze [F/PP/24h]	Besucherplätze [F/PP/24h]	Stammplätze [F/24h]	Besucherplätze [F/24h]	Total [F/24h]		Total [F/24h]
GEWERBE Kleinbetriebe	1 PP	1 PP	2 PP	3	10 ²⁾	3	10	13	5/7	9
WOHNEN 22 Wohnungen	7 PP	7 PP	14 PP	3	3	21	21	42	7/7	42
Total	8 PP	8 PP	16 PP			24	31	55		51

Erläuterungen:

- 1) Spezifisches Verkehrspotential (SVP) für den Tagesverkehr: Durchschnittliche Anzahl Fahrten (Summe Zu- und Wegfahrt) pro Parkfeld und Tag.
- 2) Bewirtschaftung als Pool

Abschätzung des täglichen Verkehrsaufkommens DWV und DTV (Fahrten/24h)**Baubereich D****Variante 1**

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP: Spezifisches Verkehrspotential ¹⁾		Verkehr/Werktag (DWV) (Summe Ein- und Ausfahrten)			DTV/DWV	DTV (Ein+Aus)
	Stammplätze	Besuch.plätze	Total	Stammplätze [F/PP/24h]	Besucherplätze [F/PP/24h]	Stammplätze [F/24h]	Besucherplätze [F/24h]	Total [F/24h]		Total [F/24h]
WOHNEN 20 Wohnungen	6 PP	6 PP	12 PP	3	3	18	18	36	7/7	36
Total	6 PP	6 PP	12 PP			18	18	36		36

Abschätzung des täglichen Verkehrsaufkommens DWV und DTV (Fahrten/24h)**Baubereich E****Variante 1**

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP: Spezifisches Verkehrspotential ¹⁾		Verkehr/Werktag (DWV) (Summe Ein- und Ausfahrten)			DTV/ DWV	DTV (Ein+Aus)
	Stamm- plätze	Besuch- plätze	Total	Stamm- plätze [F/PP/24h]	Besucher- plätze [F/PP/24h]	Stamm- plätze [F/24h]	Besucher- plätze [F/24h]	Total [F/24h]		Total [F/24h]
WOHNEN 21 Wohnungen	7 PP	7 PP	14 PP	3	3	21	21	42	7/7	42
Total	7 PP	7 PP	14 PP			21	21	42		42

Abschätzung des täglichen Verkehrsaufkommens DWV und DTV (Fahrten/24h)**Baubereich F****Variante 1**

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP: Spezifisches Verkehrspotential ¹⁾		Verkehr/Werktag (DWV) (Summe Ein- und Ausfahrten)			DTV/ DWV	DTV (Ein+Aus)
	Stamm- plätze	Besuch- plätze	Total	Stamm- plätze [F/PP/24h]	Besucher- plätze [F/PP/24h]	Stamm- plätze [F/24h]	Besucher- plätze [F/24h]	Total [F/24h]		Total [F/24h]
DIENSTLEISTUNG Schalterbetrieb	1 PP	1 PP	2 PP	3	10 ²⁾	3	10	13	5/7	9
RESTAURANT Café/Restaurant	1 PP	6 PP	7 PP	3	10 ²⁾	3	60	63	6/7	54
		6 PP	6 PP			0	60	60		51
WOHNEN 22 Wohnungen	6 PP	7 PP	13 PP	3	3	18	21	39	7/7	39
Total	8 PP	20 PP	28 PP			24	151	175		154

Variante 2

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP: Spezifisches Verkehrspotential ¹⁾		Verkehr/Werktag (DWV) (Summe Ein- und Ausfahrten)			DTV/ DWV	DTV (Ein+Aus)
	Stamm- plätze	Besuch- plätze	Total	Stamm- plätze [F/PP/24h]	Besucher- plätze [F/PP/24h]	Stamm- plätze [F/24h]	Besucher- plätze [F/24h]	Total [F/24h]		Total [F/24h]
DIENSTLEISTUNG alle Nutzungen	3 PP	2 PP	5 PP	3	10 ²⁾	9	20	29	5/7	21
RESTAURANT Café/Restaurant	1 PP	6 PP	7 PP	3	10 ²⁾	3	60	63	6/7	54
		6 PP	6 PP			0	60	60		51
WOHNEN 17 Wohnungen	5 PP	6 PP	11 PP	3	3	15	18	33	7/7	33
Total	9 PP	20 PP	29 PP			27	158	185		159

Variante 3

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP: Spezifisches Verkehrspotential ¹⁾		Verkehr/Werktag (DWV) (Summe Ein- und Ausfahrten)			DTV/ DWV	DTV (Ein+Aus)
	Stamm- plätze	Besuch- plätze	Total	Stamm- plätze [F/PP/24h]	Besucher- plätze [F/PP/24h]	Stamm- plätze [F/24h]	Besucher- plätze [F/24h]	Total [F/24h]		Total [F/24h]
DIENSTLEISTUNG alle Nutzungen	5 PP	3 PP	8 PP	3	10 ²⁾	15	30	45	5/7	32
WOHNEN 17 Wohnungen	5 PP	6 PP	11 PP	3	3	15	18	33	7/7	33
Total	10 PP	9 PP	19 PP			30	48	78		65

Erläuterungen:

1) Spezifisches Verkehrspotential (SVP) für den Tagesverkehr: Durchschnittliche Anzahl Fahrten (Summe Zu- und Wegfahrt) pro Parkfeld und Tag.

2) Bewirtschaftung als Pool

Verkehrsaufkommen, das in der EH Süd anfällt (Verschieben von 6 PP von EH Nord in EH Süd)

Abschätzung des täglichen Verkehrsaufkommens DWV und DTV (Fahrten/24h)**Baubereich G****Variante 1**

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP: Spezifisches Verkehrspotential ¹⁾		Verkehr/Werktag (DWV) (Summe Ein- und Ausfahrten)			DTV/DWV	DTV (Ein+Aus)
	Stammplätze	Besuch.plätze	Total	Stammplätze [F/PP/24h]	Besucherplätze [F/PP/24h]	Stammplätze [F/24h]	Besucherplätze [F/24h]	Total [F/24h]		Total [F/24h]
DIENSTLEISTUNG alle Nutzungen	10 PP	5 PP	15 PP	3	7 ²⁾	30	35	65	5/7	46
Total	10 PP	5 PP	15 PP			30	35	65		46

Abschätzung des täglichen Verkehrsaufkommens DWV und DTV (Fahrten/24h)**Baubereich H****Variante 1**

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP: Spezifisches Verkehrspotential ¹⁾		Verkehr/Werktag (DWV) (Summe Ein- und Ausfahrten)			DTV/DWV	DTV (Ein+Aus)
	Stammplätze	Besuch.plätze	Total	Stammplätze [F/PP/24h]	Besucherplätze [F/PP/24h]	Stammplätze [F/24h]	Besucherplätze [F/24h]	Total [F/24h]		Total [F/24h]
RESTAURANT Café/Restaurant	1 PP	6 PP	7 PP	3	10 ²⁾	3	60	63	6/7	54
GEWERBE Kleinbetrieb	1 PP	1 PP	2 PP	3	10 ²⁾	3	10	13	5/7	9
Total	2 PP	7 PP	9 PP			6	70	76		63

Variante 2

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP: Spezifisches Verkehrspotential ¹⁾		Verkehr/Werktag (DWV) (Summe Ein- und Ausfahrten)			DTV/DWV	DTV (Ein+Aus)
	Stammplätze	Besuch.plätze	Total	Stammplätze [F/PP/24h]	Besucherplätze [F/PP/24h]	Stammplätze [F/24h]	Besucherplätze [F/24h]	Total [F/24h]		Total [F/24h]
RESTAURANT Café/Restaurant	1 PP	6 PP	7 PP	3	10 ²⁾	3	60	63	6/7	54
VERKAUF wenig kundenintensiv	1 PP	3 PP	4 PP	3	10 ²⁾	3	30	33	6/7	28
Total	2 PP	9 PP	11 PP			6	90	96		82

Bestandessicherung (nicht zugeordnet, schlimmster Fall: Alle PP = Besucher-PP)

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP: Spezifisches Verkehrspotential ¹⁾		Verkehr/Werktag (DWV) (Summe Ein- und Ausfahrten)			DTV/DWV	DTV (Ein+Aus)
	Stammplätze	Besuch.plätze	Total	Stammplätze [F/PP/24h]	Besucherplätze [F/PP/24h]	Stammplätze [F/24h]	Besucherplätze [F/24h]	Total [F/24h]		Total [F/24h]
Bestand Alle 9 PP = Besucher-PP	0 PP	9 PP	9 PP	3	10 ²⁾	0	90	90	6/7	77
Total	0 PP	9 PP	9 PP			0	90	90		77

Erläuterungen:

- 1) Spezifisches Verkehrspotential (SVP) für den Tagesverkehr: Durchschnittliche Anzahl Fahrten (Summe Zu- und Wegfahrt) pro Parkfeld und Tag.
- 2) Bewirtschaftung als Pool

Abschätzung des täglichen Verkehrsaufkommens DWV und DTV (Fahrten/24h)**Baubereich I****Variante 1**

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP: Spezifisches Verkehrspotential ¹⁾		Verkehr/Werktag (DWV) (Summe Ein- und Ausfahrten)			DTV/DWV	DTV (Ein+Aus)
	Stammplätze	Besuch.plätze	Total	Stammplätze [F/PP/24h]	Besucherplätze [F/PP/24h]	Stammplätze [F/24h]	Besucherplätze [F/24h]	Total [F/24h]		Total [F/24h]
WOHNEN 28 Wohnungen	20 PP	9 PP	29 PP	3	3	60	27	87	7/7	87
Total	20 PP	9 PP	29 PP			60	27	87		87

Erläuterungen:

1) Spezifisches Verkehrspotential (SVP) für den Tagesverkehr: Durchschnittliche Anzahl Fahrten (Summe Zu- und Wegfahrt) pro Parkfeld und Tag.

Abschätzung des täglichen Verkehrsaufkommens DWV und DTV (Fahrten/24h)**Baubereich J****Variante 1**

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP: Spezifisches Verkehrspotential ¹⁾		Verkehr/Werktag (DWV) (Summe Ein- und Ausfahrten)			DTV/DWV	DTV (Ein+Aus)
	Stammplätze	Besuch.plätze	Total	Stammplätze [F/PP/24h]	Besucherplätze [F/PP/24h]	Stammplätze [F/24h]	Besucherplätze [F/24h]	Total [F/24h]		Total [F/24h]
WOHNEN 3 Wohnungen	3 PP	1 PP	4 PP	3	3	9	3	12	7/7	12
Total	3 PP	1 PP	4 PP			9	3	12		12

Variante 2

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP: Spezifisches Verkehrspotential ¹⁾		Verkehr/Werktag (DWV) (Summe Ein- und Ausfahrten)			DTV/DWV	DTV (Ein+Aus)
	Stammplätze	Besuch.plätze	Total	Stammplätze [F/PP/24h]	Besucherplätze [F/PP/24h]	Stammplätze [F/24h]	Besucherplätze [F/24h]	Total [F/24h]		Total [F/24h]
GEWERBE Kleinbetriebe	1 PP	1 PP	2 PP	3	10	3	10	13	5/7	9
Total	1 PP	1 PP	2 PP			3	10	13		9

Variante 3

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP: Spezifisches Verkehrspotential ¹⁾		Verkehr/Werktag (DWV) (Summe Ein- und Ausfahrten)			DTV/DWV	DTV (Ein+Aus)
	Stammplätze	Besuch.plätze	Total	Stammplätze [F/PP/24h]	Besucherplätze [F/PP/24h]	Stammplätze [F/24h]	Besucherplätze [F/24h]	Total [F/24h]		Total [F/24h]
DIENSTLEISTUNG Büro	1 PP	1 PP	2 PP	3	10	3	10	13	5/7	9
Total	1 PP	1 PP	2 PP			3	10	13		9

Abschätzung des täglichen Verkehrsaufkommens DWV und DTV (Fahrten/24h)**Arbeiterhaus X****Variante 1**

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP: Spezifisches Verkehrspotential ¹⁾		Verkehr/Werktag (DWV) (Summe Ein- und Ausfahrten)			DTV/ DWV	DTV (Ein+Aus)
	Stamm- plätze	Besuch. plätze	Total	Stamm- plätze [F/PP/24h]	Besucher- plätze [F/PP/24h]	Stamm- plätze [F/24h]	Besucher- plätze [F/24h]	Total [F/24h]		Total [F/24h]
WOHNEN 6 Wohnungen	5 PP	2 PP	7 PP	3	3	15	6	21	7/7	21
Total	5 PP	2 PP	7 PP			15	6	21		21

Variante 2

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP: Spezifisches Verkehrspotential ¹⁾		Verkehr/Werktag (DWV) (Summe Ein- und Ausfahrten)			DTV/ DWV	DTV (Ein+Aus)
	Stamm- plätze	Besuch. plätze	Total	Stamm- plätze [F/PP/24h]	Besucher- plätze [F/PP/24h]	Stamm- plätze [F/24h]	Besucher- plätze [F/24h]	Total [F/24h]		Total [F/24h]
GEWERBE Kleinbetriebe	1 PP	1 PP	2 PP	3	10	3	10	13	5/7	9
Total	1 PP	1 PP	2 PP			3	10	13		9

Variante 3

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP: Spezifisches Verkehrspotential ¹⁾		Verkehr/Werktag (DWV) (Summe Ein- und Ausfahrten)			DTV/ DWV	DTV (Ein+Aus)
	Stamm- plätze	Besuch. plätze	Total	Stamm- plätze [F/PP/24h]	Besucher- plätze [F/PP/24h]	Stamm- plätze [F/24h]	Besucher- plätze [F/24h]	Total [F/24h]		Total [F/24h]
DIENTSTLEISTUNG Büro	3 PP	1 PP	4 PP	3	10	9	10	19	5/7	14
Total	3 PP	1 PP	4 PP			9	10	19		14

Abschätzung des täglichen Verkehrsaufkommens DWV und DTV (Fahrten/24h)**Versammlungssaal Y**

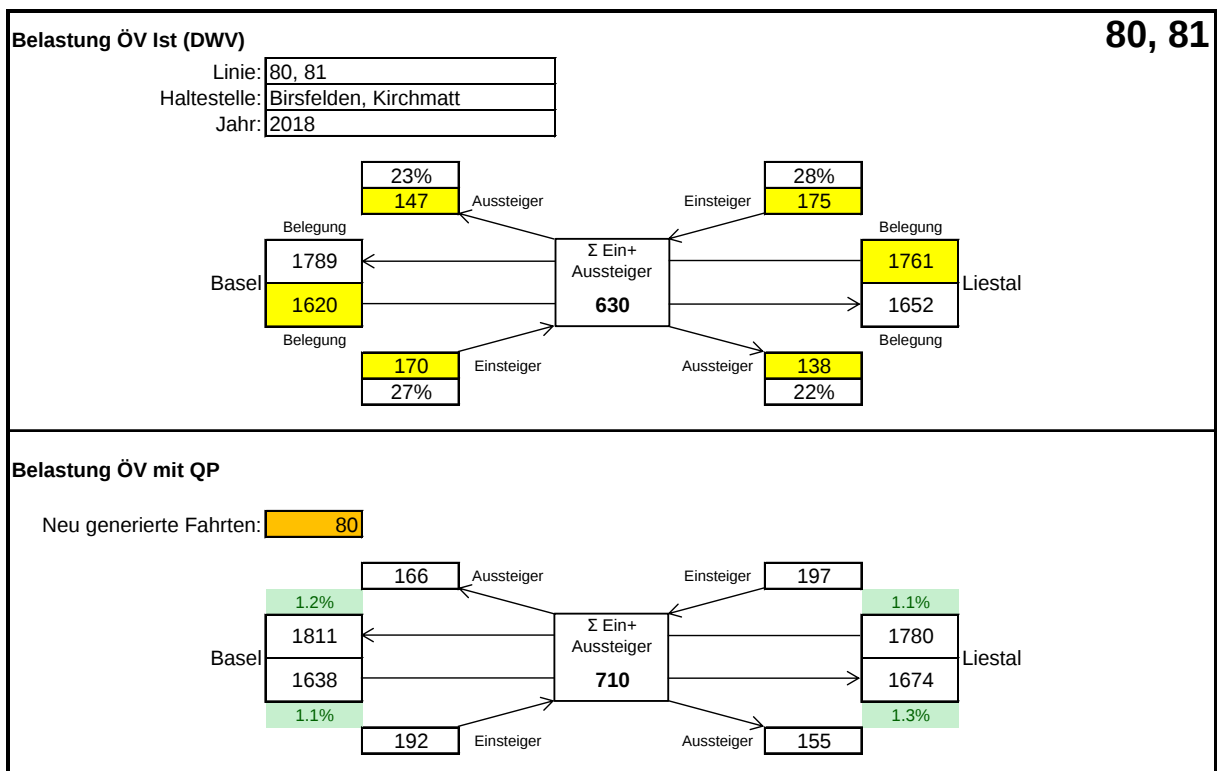
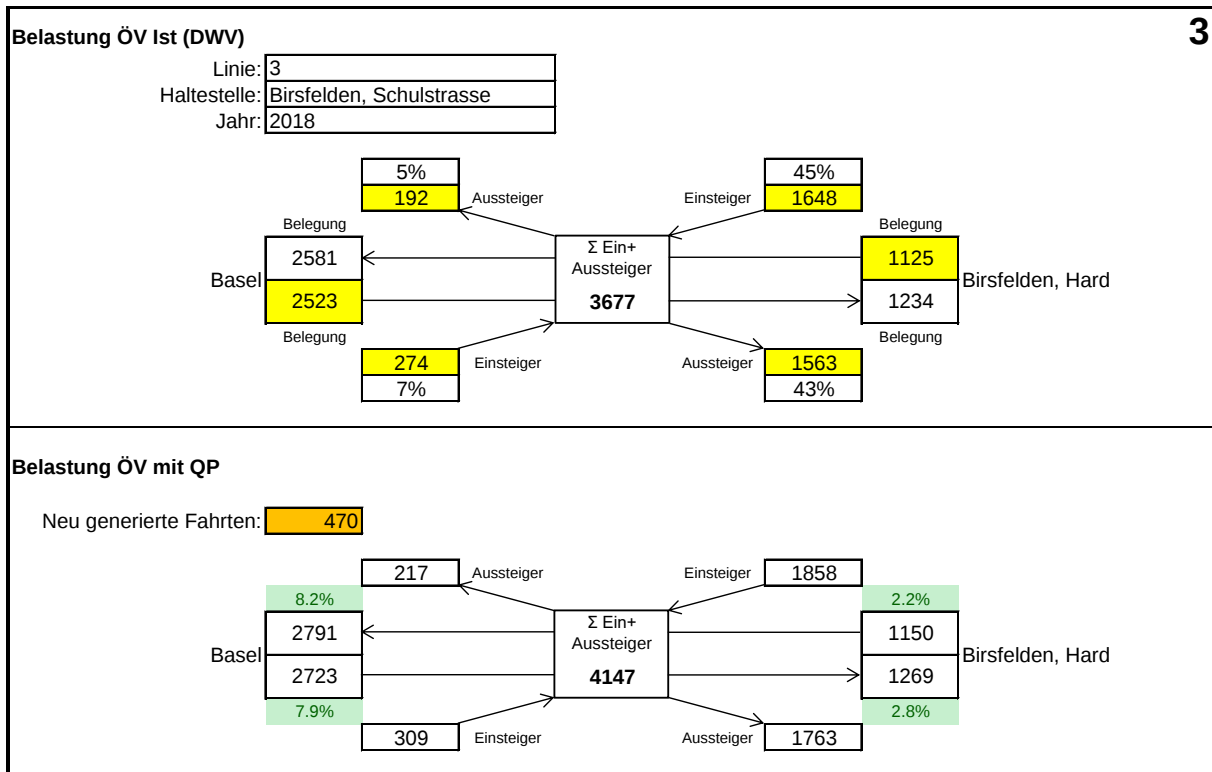
Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP: Spezifisches Verkehrspotential ¹⁾		Verkehr/Werktag (DWV) (Summe Ein- und Ausfahrten)			DTV/ DWV	DTV (Ein+Aus)
	Stamm- plätze	Besuch. plätze	Total	Stamm- plätze [F/PP/24h]	Besucher- plätze [F/PP/24h]	Stamm- plätze [F/24h]	Besucher- plätze [F/24h]	Total [F/24h]		Total [F/24h]
VERSAMMLUNGSSAAL Alte Turnhalle	2 PP	15 PP	17 PP	3	10 ²⁾	6	150	156	6/7	134
Total	2 PP	15 PP	17 PP			6	150	156		134

Abschätzung des täglichen Verkehrsaufkommens DWV und DTV (Fahrten/24h)**Ortsmuseum Z**

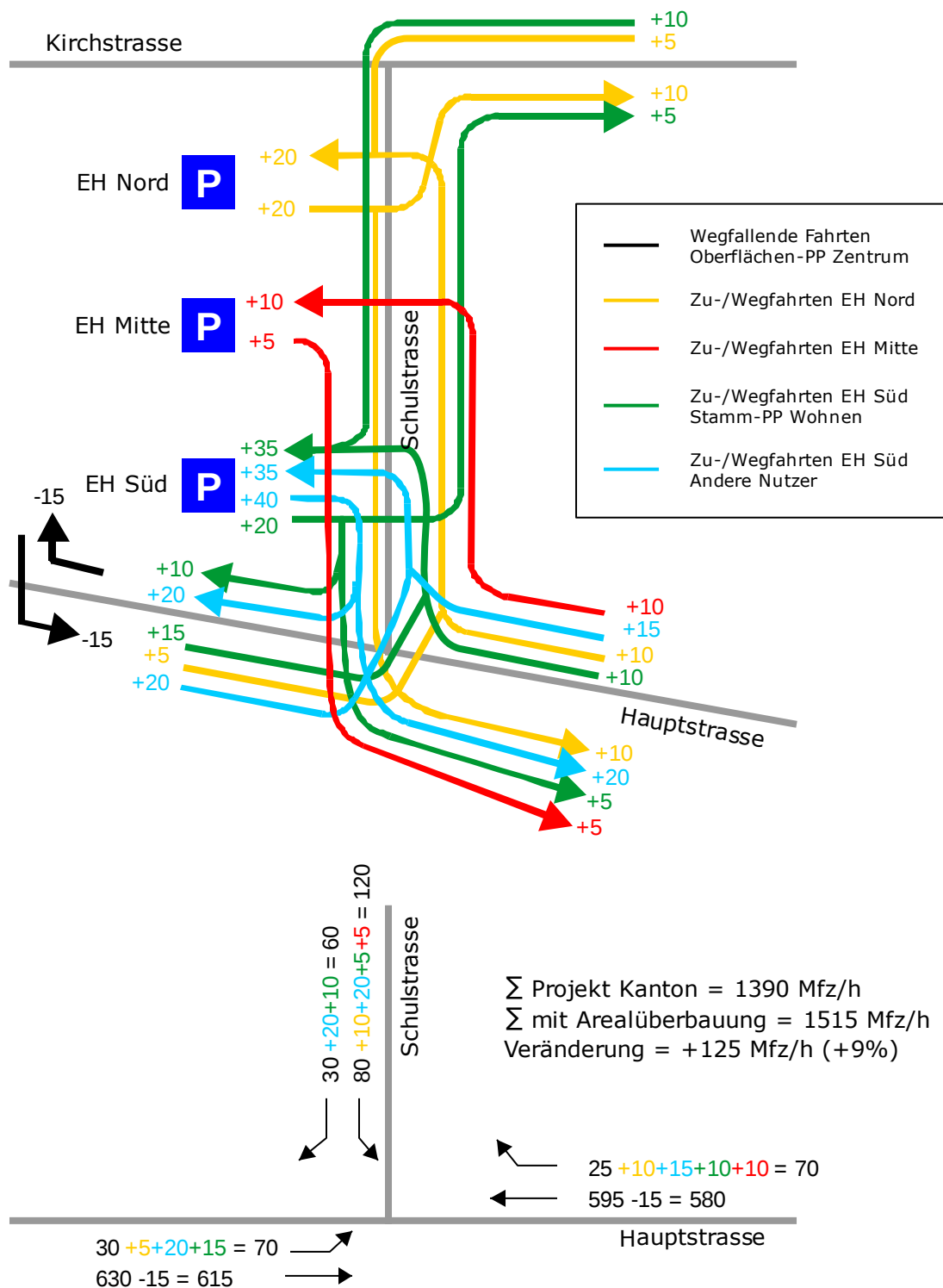
Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP: Spezifisches Verkehrspotential ¹⁾		Verkehr/Werktag (DWV) (Summe Ein- und Ausfahrten)			DTV/ DWV	DTV (Ein+Aus)
	Stamm- plätze	Besuch. plätze	Total	Stamm- plätze [F/PP/24h]	Besucher- plätze [F/PP/24h]	Stamm- plätze [F/24h]	Besucher- plätze [F/24h]	Total [F/24h]		Total [F/24h]
MUSEUM Museum	0 PP	2 PP	2 PP	3	10 ²⁾	0	20	20	5/7	14
Total	0 PP	2 PP	2 PP			0	20	20		14

Erläuterungen:

- 1) Spezifisches Verkehrspotential (SVP) für den Tagesverkehr: Durchschnittliche Anzahl Fahrten (Summe Zu- und Wegfahrt) pro Parkfeld und Tag.
2) Bewirtschaftung als Pool

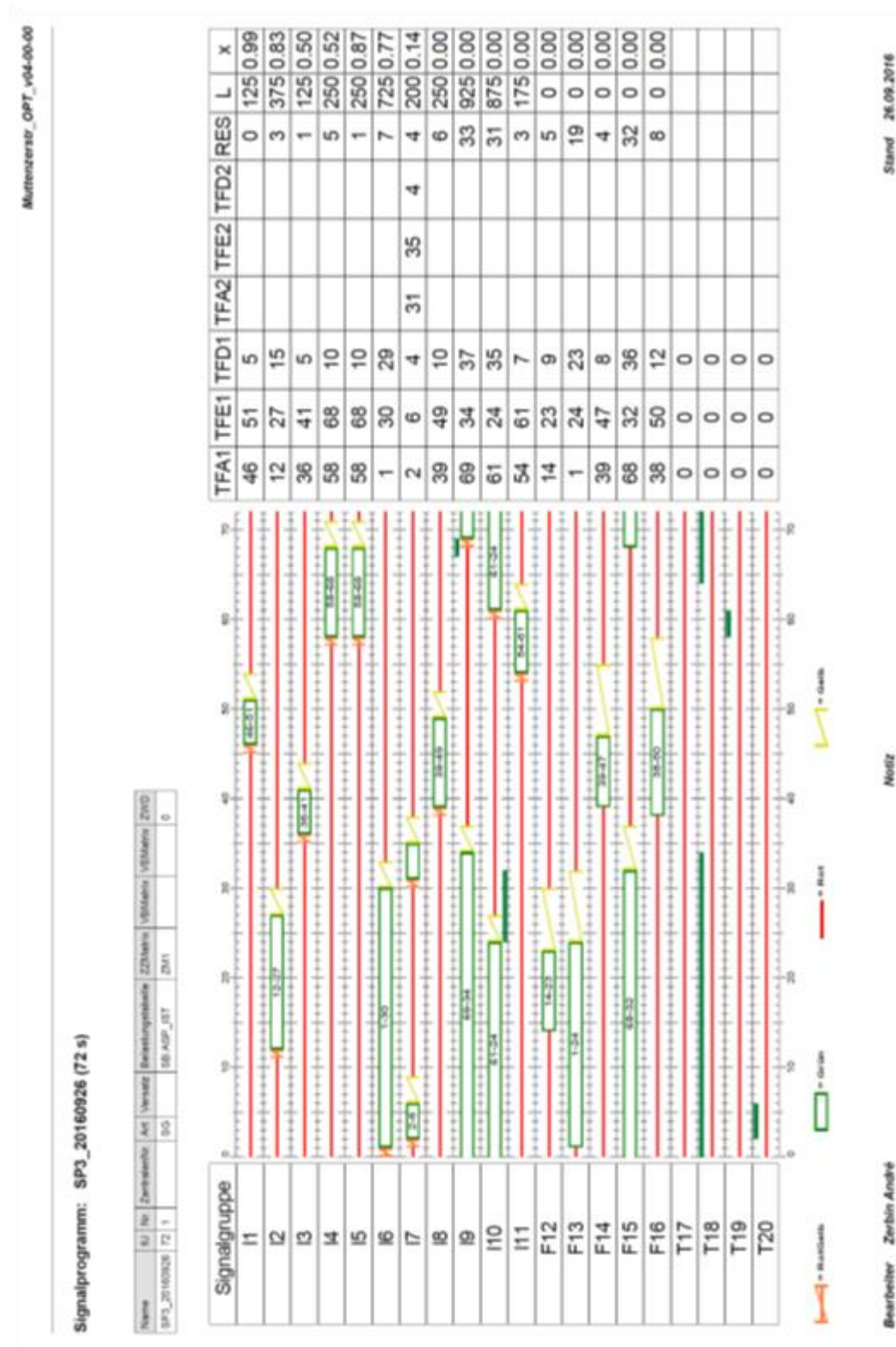
ANHANG 8 ÖV-Zusatzbelastung durch QP

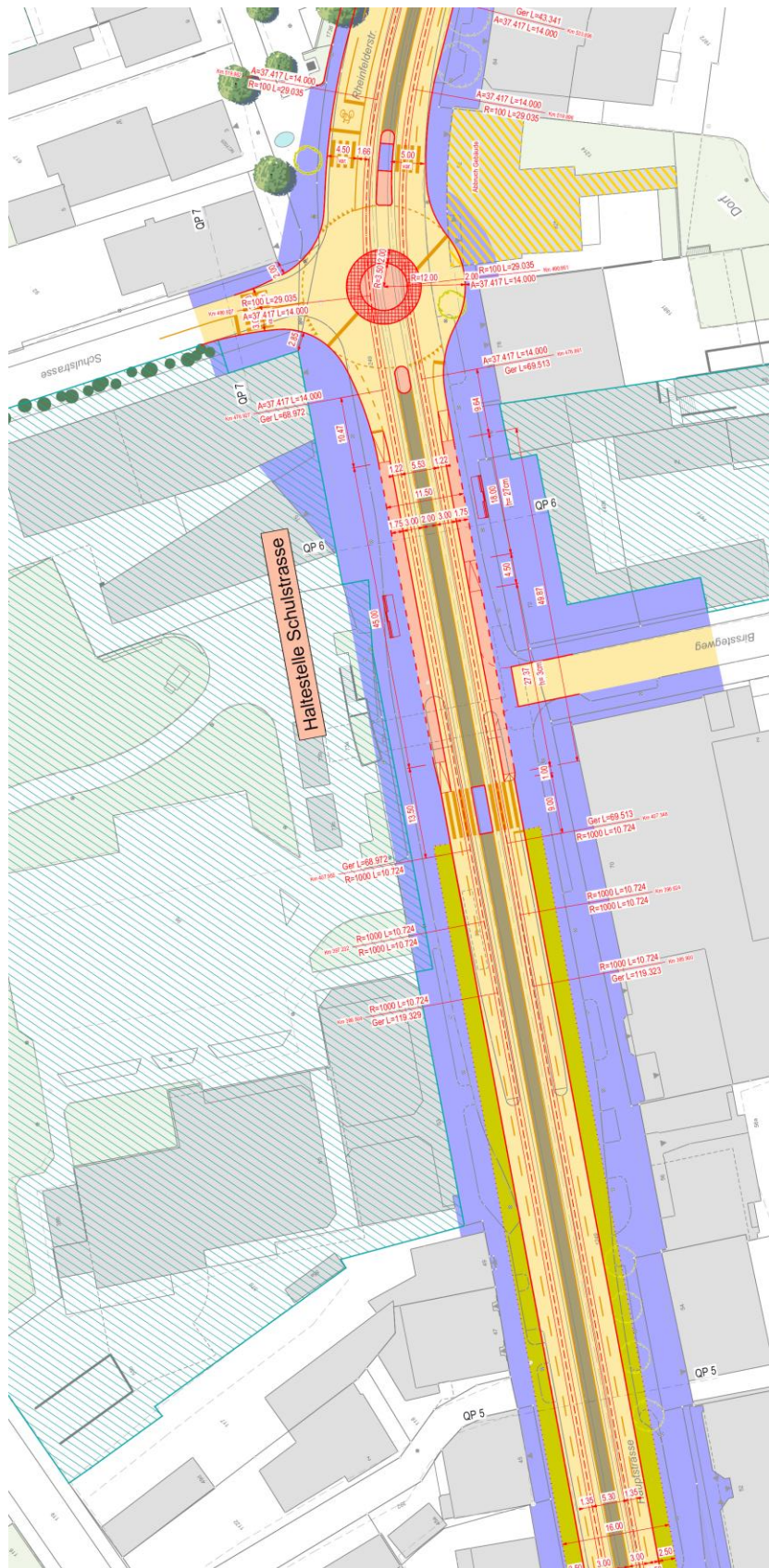
ANHANG 9 Umlegung zusätzlicher Fahrten durch QP (ungünstigster Fall)



ANHANG 10 Leistungsbeurteilung heutiger LSA-Knoten

Signalzeitenplan aus Bericht «Birsfelden, Verkehrsmanagement; LSA Muttenerstrasse: Optimierung, VT-Vorgaben»; RK&P vom 26.09.2016



ANHANG 11 Leistungsbeurteilung mit Umbau Hauptstrasse**Situation Umbau Hauptstrasse (Stand: Vorprojekt vom 01.02.2021)**

Leistungsberechnung ohne QP-Areal (IST-Zustand)**Kapazität, mittlere Verlustzeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss**

Datei: 874489 Hauptstrasse_Schulstrasse IST v01-00-00.krs
 Projekt: Arealüberbauung Zentrum Birsfelden
 Projekt-Nummer: 874489
 Knoten: Kreisel Haupt-/Schulstrasse
 Stunde: Werktags-Abendspitzenstunde 17-18 Uhr

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Hauptstrasse West	1	0	95	790	1087	0.73	297	12.0	B
2	Hauptstrasse Ost	1	100	35	745	1106	0.67	361	9.9	A
3	Schulstrasse	1	170	715	130	712	0.18	582	6.2	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Hauptstrasse West	1	0	95	790	1087	1.8	8	12	B
2	Hauptstrasse Ost	1	100	35	745	1106	1.4	6	10	A
3	Schulstrasse	1	170	715	130	712	0.2	1	2	A

Gesamt-Qualitätsstufe : B

Gesamter Verkehr
 im Kreis
 Zufluss über alle Zufahrten : 1665 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1665 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 4.90 (Kfz*h)/h
 Mittl. Wartezeit über alle Kfz : 10.59 s pro Fz
 Berechnungsverfahren :
 Kapazität : Schweiz: SN 640 024a (2006)
 Wartezeit :
 Staulängen : Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E für eingestelltes Kapazitäts-Verfahren

KREISEL 8.2.8

RUDOLF KELLER + PARTNER VERKEHRSINGENIEURE

4132 MUTTENZ

Leistungsberechnung mit QP-Areal**Kapazität, mittlere Verlustzeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss**

Datei: 874489 Hauptstrasse_Schulstrasse v01-00-01.krs
 Projekt: Arealüberbauung Zentrum Birsfelden
 Projekt-Nummer: 874489
 Knoten: Kreisel Haupt-/Schulstrasse
 Stunde: Werktags-Abendspitzenstunde 17-18 Uhr

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Hauptstrasse West	1	0	140	820	1061	0.77	241	14.6	B
2	Hauptstrasse Ost	1	100	80	780	1080	0.72	300	11.9	B
3	Schulstrasse	1	170	700	210	720	0.29	510	7.1	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Hauptstrasse West	1	0	140	820	1061	2.3	10	15	B
2	Hauptstrasse Ost	1	100	80	780	1080	1.8	8	12	B
3	Schulstrasse	1	170	700	210	720	0.3	2	2	A

Gesamt-Qualitätsstufe : B

Gesamter Verkehr
im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1810 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1810 Kfz/h

Summe aller Wartezeiten : 6.31 (Kfz*h)/h
 Mittl. Wartezeit über alle Kfz : 12.55 s pro Fz

Berechnungsverfahren :
 Kapazität : Schweiz: SN 640 024a (2006)
 Wartezeit :
 Staulängen : Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E für eingestelltes Kapazitäts-Verfahren

KREISEL 8.2.8

RUDOLF KELLER + PARTNER VERKEHRSINGENIEURE

4132 MUTTENZ