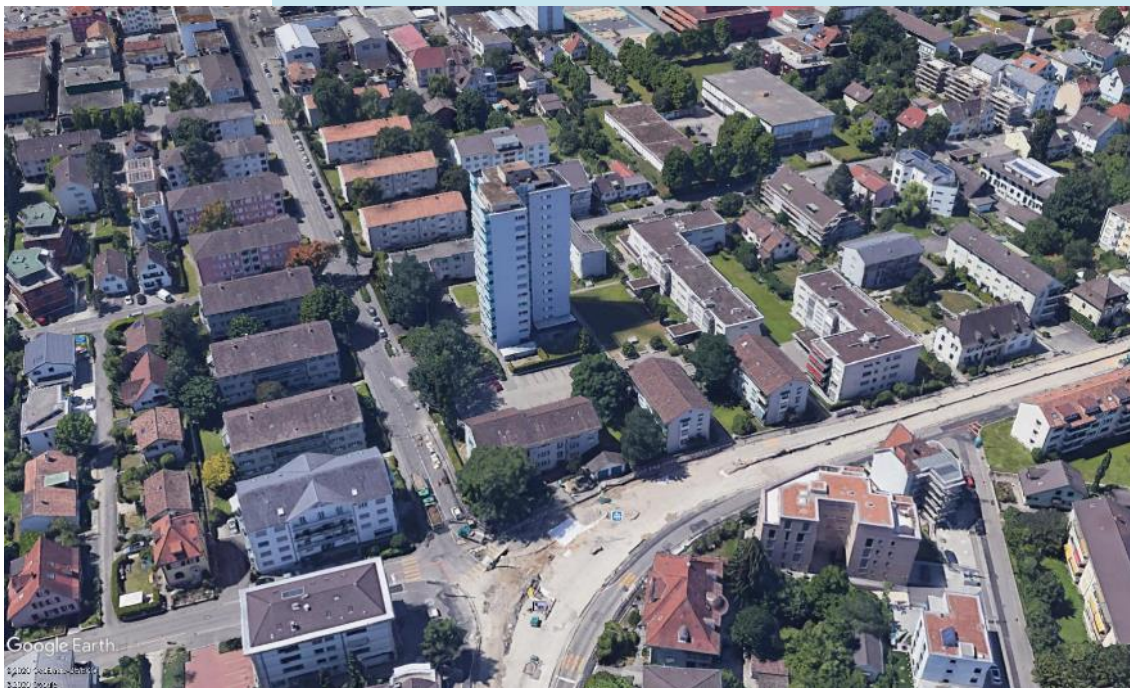


QP Rankacker



Verkehrsgutachten

874730B Verkehrsgutachten v03-00-00 / Version 03-00-00 [10] / 11.12.2020 / kl, Tk



DokName / Version	Versions- datum	Kommentar	Status	Geprüft
874730B Verkehrsgutachten v00-00-01.docm / 00-00-01	04.08.2020	Initialfassung	In Bearbeitung	kll
874730B Verkehrsgutachten v00-00-02.docm / 00-00-02	24.08.2020		Zur internen Prüfung	kll
874730B Verkehrsgutachten v00-00-03.docm / 00-00-03	07.09.2020	Entwurf	Zur internen Prüfung	kll
874730B Verkehrsgutachten v00-01-00.docm / 00-01-00	30.09.2020	Entwurf	Zur externen Prüfung	TK
874730B Verkehrsgutachten v00-02-00.docm / 00-02-00	26.10.2020	Ergänzung mit PP-Modell 1.0 + Spannbreite	Zur externen Prüfung	TK
874730B Verkehrsgutachten v01-00-00.docm / 01-00-00	03.11.2020	Abgleich mit Regle- ment	Freigegeben	Adi- mmo
874730B Verkehrsgutachten v03-00-00.docm / 03-00-00	11.12.2020	Rückmeldung aus kant. Prüfung	Freigegeben	TK

Impressum

Auftragsnummer: 874730.0000
 Datei: 874730B Verkehrsgutachten v03-00-00
 Version/Datum: 03-00-00 [10] / 11.12.2020
 Speicherdatum: 17.12.2020
 Autor(en): Lukas Kleiner, Tomas Karel
 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	Aufgabenstellung	5
1.3	Grundlagen	6
2	ÖV-ERSCHLIESSUNG	7
2.1	Gesetzliche Grundlagen	7
2.2	Aktuelle Situation öV-Erschliessung	7
3	MOBILITÄTSBEDÜRFNISSE	9
3.1	Standortfaktoren	9
3.2	Mobilitätsfaktoren	11
4	PARKPLATZBEDARF QP-AREAL	12
4.1	Bestehende Parkplätze QP-Areal (PP-Angebot)	12
4.2	Parkplatz-Bedarf	12
4.3	Bestehende Velo-/Mofaabstellplätze (VMP-Angebot)	13
4.4	Empfehlung für Velo-/Mofaabstellplätze (VMP-Bedarf)	13
5	VERKEHRSAUFKOMMEN	14
5.1	Verkehrsaufkommen QP-Areal	14
5.2	Änderung Verkehrsbelastungen	14
6	LEISTUNGSNACHWEISE	15
6.1	Verkehrsfluss-Simulation	15
6.2	Resultierende Kennwerte Verkehrsfluss	15
6.3	Sensitivitätsbetrachtung mit PP-Modell 1.0	16
7	PARKIERUNGSANLAGE UND ANLIEFERUNG	17
7.1	Bestehende Parkieranlagen	17
7.2	Ein-/Ausfahrtsbereich Seite Fabrikstrasse	17
7.3	Anlieferung Geschäfte	18
8	MOBILITÄTSKONZEPT	19
8.1	Spezifisches Mobilitätsmanagement	19
8.2	Massnahmen für Velos	19
8.3	Auswirkungen auf den öV	19
8.4	Umsetzung, Sicherstellung und Monitoring	20
9	FAZIT/EMPFEHLUNG	20

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Verortung des Areals (www.geoview.bl.ch) mit Baubereichen 1-7	5
Abbildung 2:	öV-Einzugsbereiche (350m) QP Rankacker (gelbe Fläche)	8
Abbildung 3:	Netze im QP-Umfeld (gelbe Fläche)	9
Abbildung 4:	Wichtige Ziele im QP-Umfeld (gelbe Fläche)	9

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	Abschätzung Zeitbedarf für den Langsamverkehr	10
Tabelle 2:	Parkplatzbedarf QP-Rankacker	12
Tabelle 3:	Velo-/Mofa-Abstellplätze Neubauten (VMP-Bedarf gemäss Wegleitung [9])	13
Tabelle 4:	Abschätzung des Verkehrs [Mfz/h] durch den QP in den verschiedenen Szenarien	14
Tabelle 5:	Änderung der Verkehrsbelastung [Mfz/h] auf der Fabrikstrasse im Zulauf zum Kreisel	14
Tabelle 6:	Vergleich der Kennwerte am Kreisel Fabrikstrasse jeweils ohne/mit QP	15
Tabelle 7:	Veränderung Verkehrsmengen gegenüber Verkehrsbelastungen Tabelle 5	16

ANHANGSVERZEICHNIS

ANHANG 1	Quartierplan-Plan (Stand 16.10.2020)	23
ANHANG 2	Übersichtsplan bestehende Einstellhallen [6]	24
ANHANG 3	Ausschnitt Strassennetzplan Allschwil	25
ANHANG 4	Nutzungskennziffern QP-Areal [1]	26
ANHANG 5	Berechnung Parkplatzbedarf [9]	27
ANHANG 6	Berechnung Velo-/Mofaabstellplätze	28
ANHANG 7	Verkehrsaufkommen Morgenspitze (MSP, 7-8 Uhr)	29
ANHANG 8	Verkehrsaufkommen Abendspitze (ASP, 17-18 Uhr)	30
ANHANG 9	Verkehrsaufkommen DWV und DTV	31
ANHANG 10	Verkehrsfluss-Simulationen	32
ANHANG 11	Resultate Verkehrsfluss-Simulationen	33
ANHANG 12	Berechnungsverfahren öV mit Zusatzbelastung QP	35

1 EINLEITUNG

1.1 Ausgangslage

Das Areal des Planungsgebiets bzw. der Quartierplanung (QP) umfasst die Parzellen Nrn. A-1414 und A-2407 der Gemeinde Allschwil, begrenzt von Basler-, Fabrik- und Feldstrasse. Es handelt sich dabei um die rechtskräftige Quartierplanung "Rankacker 2001", vom Regierungsrat genehmigt am 09. März 2004. Die damalige Planung löste ihrerseits Quartierplanungen der Jahre 1964 und 1992 ab.



Abbildung 1: Verortung des Areals (www.geoview.bl.ch) mit Baubereichen 1-7

Die Basellandschaftliche Pensionskasse vertreten durch die Adimmo AG plant im Bereich der Bauten 1-3 eine Neubebauung, für welche der Quartierplan „Rankacker 2017“ erarbeitet worden ist. Den in der kantonalen Vorprüfung geforderte Nachweis zur ausreichenden Leistungsfähigkeit am Knoten „Fabrikstrasse« hat RK&P im Rahmen eines Kurzgutachtens (inkl. Verkehrsfluss-Simulation) am 10.8.2019 erbracht (siehe [5]).

1.2 Aufgabenstellung

Das Verkehrsgutachten dient als Grundlage für den QP Rankacker (Stand 16.10.2020 gemäss ANHANG 1) und umfasst folgende Beurteilungsschwerpunkte:

[1] Mobilitätsgutachten

Im Mobilitätskonzept wird geprüft, ob die räumlichen und projektmässigen Voraussetzungen für eine Reduktion der Pflichtparkplatzzahl gegeben sind. Bei einem Wert von 0.7 Stamm-Parkplätzen / Wohnung oder mehr sind dies:

- Ausgangslage
- Standort- und Mobilitätsanalyse
- Vorgesehene Parkierung
- Dauerhafte Sicherstellung der reduzierten Parkplatzbenutzung

Gemeindeseitig sind keine spezifischen Anforderungen vorliegend.

[2] Auswirkungen auf Strassen- und öV-Netz

Die Anzahl Wohnungen, der Reduktionsfaktor für Stamm-PP Wohnen sowie 2 Varianten für die Erdgeschossnutzungen werden vom Auftraggeber vorgegeben. Mit diesen Angaben werden der Parkplatzbedarf und die Anzahl nun fest vorzusehenden VMP gemäss der kantonalen Wegleitung [9] berechnet. Anschliessend werden die Verkehrsaufkommen des QP berechnet und die Auswirkungen auf das umliegende Strassennetz sowie das bestehende öV-Netz beurteilt. Dabei ist die verkehrstechnisch schlimmste Nutzungsvariante zu berücksichtigen.

[3] Anlieferung/Parkierungsanlage

Für die Anlieferung auf der Nordseite der Bauten (parallel zur Baslerstrasse) ist eine geometrische Prüfung für Lieferwagen mit geeigneten Varianten zu erbringen. Die bestehende Parkgarage wird erweitert und soll zumindest teilweise «öffentlich zugänglich» sein. Diese bestehenden Anlagen sind auf ihre geometrische und betriebliche Eignung hin zu prüfen und allfällige Optimierungsmassnahmen zu Händen der Bauherrschaft aufzulisten.

1.3 Grundlagen

Bei der Erarbeitung unserer Offerte stützen wir uns auf folgende Grundlagen:

- [1] Planungs- und Begleitbericht gemäss Art. 47 RPV, Gemeinde Allschwil, 27.5.2019
- [2] Angabe Nutzungsspiegel Architekt (Projekt, Nutzungsarten, Kennwerte BGF), Adimmo AG, 5.8.2020
- [3] Vorgabe Anlieferungsfahrzeuge (Ausmasse, Anzahl Fahrten), E-Mail Adimmo AG vom 10.9.2020
- [4] Details zu Vermietungsstatistik 2009-2020 (gemäss kantonaler Vorprüfung), Adimmo AG, 5.8.2020
- [5] QP Rankacker 2017, Verkehrsgutachten, Zusatzabklärungen (inkl. Simulation Kreisel Fabrikstrasse Bestand mit Software VISSIM), RK&P, 10.8.2019
- [6] Plangrundlagen bestehende Parkgarage/Rampe (Situationsplan, Längs-/Querprofile, Höhenangaben), Adimmo AG, Lieferung vom 10.8.2020
- [7] Verkehrsverhalten der Bevölkerung, Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, BFS und ARE, 2017
- [8] Raumbewertung – Analyse des Fahrzeugbestandes im Kanton Basel-Landschaft, Amt für Raumplanung Kanton BL, Februar 2019
- [9] Wegleitung Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos Mofas, Amt für Raumplanung Kanton BL, November 2004
- [10] VISSIM-Grundlage: TRA 1-02-02 Allschwil Basler-/Fabrikstrasse, Bauprojekt, Tiefbauamt Kanton BL, 18.4.2017

Das vorliegende Verkehrsgutachten ist Teil des QP Rankacker und umfasst neben dem Mobilitätsgutachten auch die Auswirkungen auf das Strassen- und öV-Netz sowie die Überprüfung der Anlieferung/Parkierungsanlage.

2 ÖV-ERSCHLIESSUNG

2.1 Gesetzliche Grundlagen

Aufgrund der heutigen gesetzlichen Grundlagen (siehe Wegleitung "Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas", Amt für Raumplanung Kanton BL, November 2004) ist für jede Wohnung 1 Stammparkplatz und zusätzlich 0.3 Besucherparkplätze zu erstellen. Eine Reduktion dieses Grundbedarfes ist seit der Revision der Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) am 1.1.2019 auch bei Wohnnutzungen unter Einhaltung bestimmter Kriterien möglich. Neu ist insbesondere § 70, Abs. 2bis RBV:

2bis Im Rahmen von ordentlichen Quartierplänen kann die Gemeinde aufgrund eines Verkehrs- und Mobilitätsgutachtens für Wohneinheiten die Mindestzahl der Abstellplätze für Motorfahrzeuge unabhängig von Anhang 1/S. 12 herabsetzen oder Höchstwerte festlegen. Dabei gelten folgende Kriterien:

- a. Die Abstellplätze für Besucher dürfen nicht reduziert werden.*
- b. Eine gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr 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.*

Die aktuell baurechtliche Vorgabe des Kantons besagt, dass unter einer guten Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr §22a RBV (welcher primär für neue Verkaufseinheiten >5'000m² Nettoladenfläche gilt) auch für Wohnnutzungen wie folgt angewendet werden kann:

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.

2.2 Aktuelle Situation öV-Erschliessung

Hauptträger des öffentlichen Verkehrs für den QP Rankacker ist die Tramlinie 6 mit der Haltestelle Ziegelei, gefolgt von den Buslinien 48 und 64, welche an der gleichen Haltestelle halten. Die Tramlinie 6 verkehrt werktags von 6-20 Uhr, samstags von 9-18 Uhr und sonntags von 11-18 Uhr im 7.5min-Takt, in den restlichen Zeiten im 15min-Takt.

Folgender Plan (siehe Abbildung 2) aus dem Geoportal Kanton BL (www.geoview.bl.ch) zeigt die öV-Linien mit ihren Haltestellen und deren Einzugsbereichen (Bus=rot, Tram=grün). Bereits diese Übersicht anhand der Luftlinien-Einzugsbereiche zeigt, dass das Gebiet Rankacker vollständig innerhalb des 350m-Einzugsbereichs der Haltestelle Ziegelei liegt.

Da nach §22a RBV die Fusswegdistanz für die Beurteilung der öV-Erreichbarkeit massgebend ist, wurden auch die kürzesten Fusswegdistanzen zum jeweils äussersten Punkt des QP-Perimeters herausgemessen. Dieser Wert beträgt maximal 250m.

Beim untersuchten QP Rankacker ist die gute öV-Erreichbarkeit nach Auslegung §22a RBV gegeben.

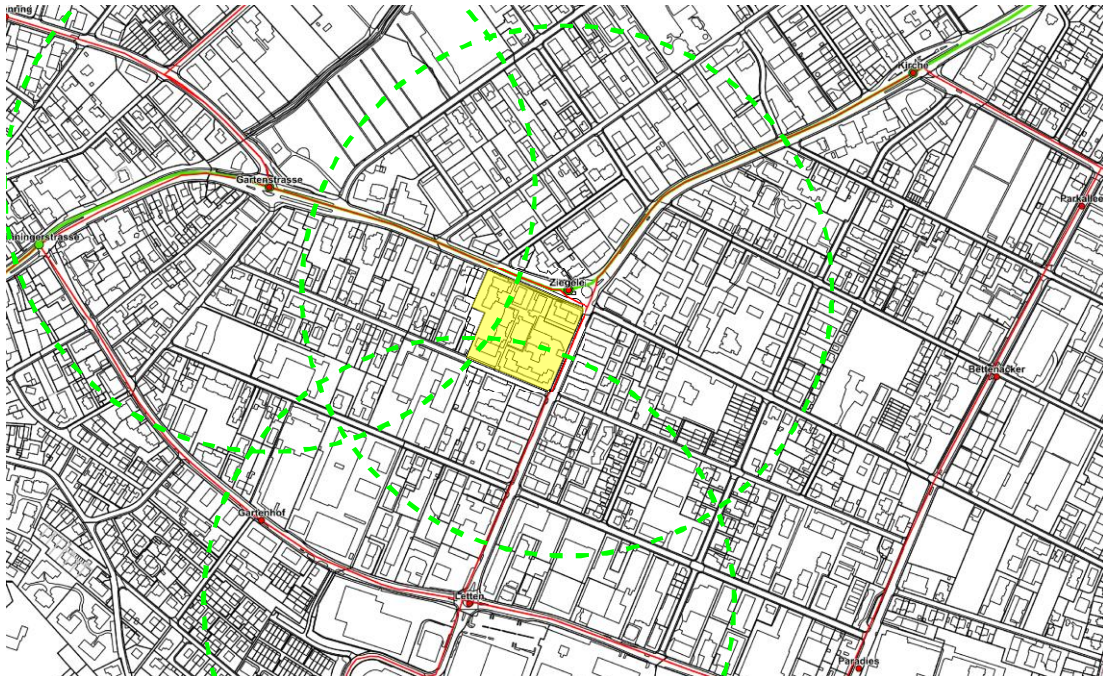


Abbildung 2: öV-Einzugsbereiche (350m) QP Rankacker (gelbe Fläche)

Das Kriterium Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr (§70 RBV, Abs. 2 bis, Punkt b) ist erfüllt. Eine Herabsetzung der Anzahl Stamm-PP pro Wohnung kann daher angewendet werden.

3 MOBILITÄTSBEDÜRFNISSE

3.1 Standortfaktoren

Zur Beurteilung der Standortfaktoren wurde sowohl die Lage des QP-Areals innerhalb der Netze (siehe Abbildung 3) sowie bezüglich der wichtigsten Ziele (siehe Abbildung 4) beurteilt:

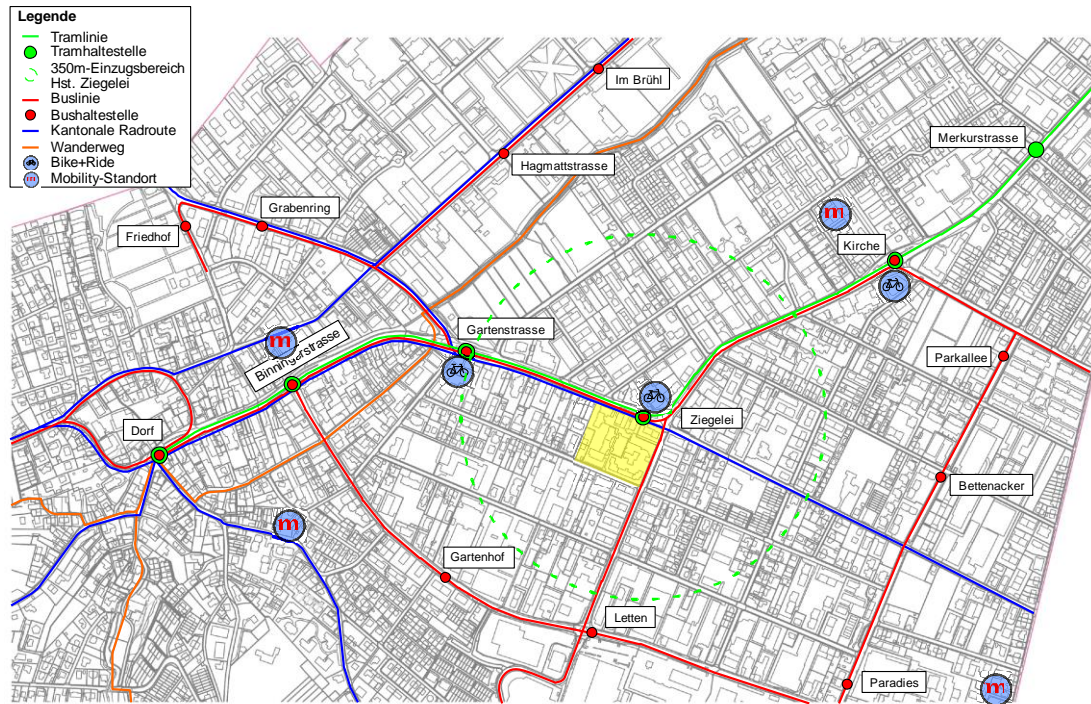


Abbildung 3: Netze im QP-Umfeld (gelbe Fläche)

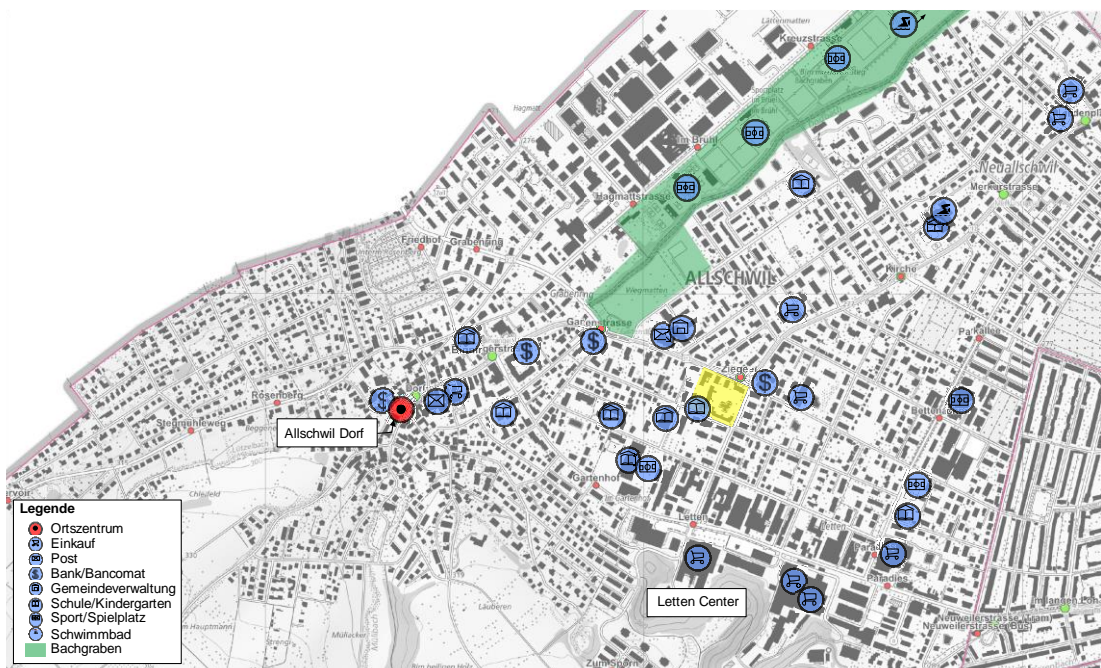


Abbildung 4: Wichtige Ziele im QP-Umfeld (gelbe Fläche)

Die Standortfaktoren werden folgendermassen beurteilt:

- Dichtes/engmaschiges Fusswegnetz ist im QP-Umfeld vorhanden.
- Kantonale Veloroute auf Baslerstrasse – Steinbühlweg führt direkt an QP-Areal vorbei. Weitere Radrouten befinden sich auf dem Grabenring (nach Hégenheim/Frankreich) sowie auf dem Hegenheimermattweg (nach Basel-Stadt).
- Für den täglichen Bedarf ist das meiste im unmittelbaren QP-Umfeld vorhanden (Migros, Denner, Bäckerei, Apotheke, BLKB-Filiale, Post, Gemeindeverwaltung). Im Dorfzentrum Allschwil gibt es ein erweitertes Angebot (z.B. Bäckerei, Apotheke, Metzgerei, Coop, Coiffeur, Optiker usw.). Für grössere Einkäufe bietet sich das Letten Center an (grosser Coop, Jumbo Baumarkt, Interdiscount, Aldi usw.). Ein weiteres «Zentrum» stellt der Lindenplatz dar, hier gibt es u.a. Coop, Migros, Bäckerei.
- Da der Grossteil der Gemeinde Allschwil (inkl. allen in Abbildung 4 eingezeichneten Zielen) auf ebenem Terrain liegt, können die Ziele ohne Steigung und direkt (z.B. Dorfzentrum über Baslerstrasse oder über Feldstrasse – Gartenstrasse – Binneringerstrasse) erreicht werden.
- Die Baslerstrasse wird seit letztem Jahr erneuert und umgestaltet. Dabei werden beidseitig Radstreifen markiert und bei den Kaphaltestellen jeweils eine rückwärtige Veloführung angeboten. Zudem wird die Anzahl der Veloabstellplätze an den Haltestellen erhöht. Daher ist auch die Baslerstrasse (Kantonsstrasse) für Velofahrer attraktiv.
- Auch die Tram- und Bushaltestelle Ziegelei ist direkt erreichbar. Sie liegt unmittelbar nördlich des QP-Areals auf der Baslerstrasse. Gedeckte Veloabstellplätze (Bike+Ride) befinden sich bei der Haltestelle Ziegelei sowie den beiden benachbarten Tramhaltestellen Gartenstrasse und Kirche.
- Abschätzung des Zeitbedarfs der wichtigsten Ziele zu Fuss und mit dem Velo:

Ziel	Entfernung	Dauer		
		FG Komfort (0.8m/s)	FG Normal (1.2m/s)	Velo (15km/h)
Dorfzentrum Allschwil	900m	19min	13min	3.5min
Letten Center	500m	10min	8.5min	2min
Naherholungsgebiet Bachgraben	350m	6min	5min	1.5min
Lindenplatz	1200m	25min	17min	5min

Tabelle 1: Abschätzung Zeitbedarf für den Langsamverkehr

Die Haltestelle Ziegelei liegt direkt neben dem QP-Areal (Gehzeit von höchstens 1min). Die in Tabelle 1 aufgeführten Ziele können auf praktisch ebenen und mehrheitlich verkehrssarmen Routen mit dem Langsamverkehr bequem erreicht werden. Für den täglichen Bedarf ist das meiste im unmittelbaren QP-Umfeld vorhanden.

3.2 Mobilitätsfaktoren

Das Verkehrsverhalten der Bevölkerung gemäss **Mikrozensus Mobilität + Verkehr** [7] zeigt im Jahr 2015 folgendes Bild:

- Die mittlere Etappenlänge der Fussgänger betrug 900m, beim Velo waren es 3.3km und beim E-Bike sogar 4.4km. Daher können die Tramhaltestelle Ziegelei zu Fuss sowie das Dorfzentrum von Allschwil mit dem Velo mittels wesentlich kürzerer Etappen erreicht werden. Für den QP ist also der Langsamverkehr für die meisten täglichen (kurzen) Wege ein geeignetes Verkehrsmittel.
- Der Modal Split liegt für die Gemeinde Allschwil (= Bewohner/innen des Einflussbereiches städtischer Kerne) bei der Verkehrsmittelwahl voraussichtlich bei folgenden Grössenordnungen: MIV ca. 74%, öV ca. 17%, LV ca. 6%, Übrige/nicht zugeordnete ca. 3%

Die **PW-Verfügbarkeit** für das QP-Areal kann von folgenden Kennwerten hergeleitet werden:

- Statistik des ARP Kanton BL [8]:
Gemeinde Allschwil gehört zum „Inneren Korridor“, angrenzende Bauzonen = Z4 - Zentrumszone 4-geschossig und W3 - Wohnzone 3-geschossig
→ **ca. 0.7 Fz/Wohnung**
- Auswertung **Leerstandsquoten** (ohne Fremdmieten) bestehende Autoeinstellhalle [4]:
Die langjährige Vermietungsstatistik 2009-2020 zeigt eine Auslastung zwischen 0.68 und 0.84 (im Durchschnitt ca. 76%). Der Bauherr sieht somit, dass das heutige Parkplatz-Angebot zu gross ist, da rund 24% der Haushalte kein eigenes Auto besitzen.

Mit dem neuen QP sollen alle Anwohner, die ein Auto möchten, auch einen Parkplatz bekommen. Für die Anzahl Stammparkplätze Wohnen wird beim «**PP-Modell 0.8**» mit einem **reduzierten Wert von 0.8 Stamm-PP/Wohnung** gerechnet. Mit diesem Wert kann die effektive Nachfrage laut Vermietungsstatistik [4] abgedeckt werden.

Die Bauherrschaft möchte es im Rahmen der Quartierplanung offenlassen, im Baubewilligungsverfahren auch ein höheres Parkplatzangebot bis hin zum unreduzierten Wert von 1.0 Stamm-PP/Wohnung zu realisieren. Das «**PP-Modell 1.0**» berücksichtigt somit ein Angebot von 1.0 Stamm-PP / Wohnung. Das Verkehrsgutachten berücksichtigt somit die beiden Modelle «PP-Modell 0.8» und «PP-Modell 1.0» als Eckwerte eines zukünftigen Angebots.

Der QP Rankacker erfüllt folgende Punkte:

- Rechtliche Voraussetzungen
- Standort- und Mobilitätsfaktoren
- PW-Verfügbarkeit von rund 76%

Für Wohnnutzungen kann deshalb im Minimum mit einem reduzierten Wert von 0.8 Stamm-PP/Wohnung ohne Parksuchverkehr in den umliegenden Quartierstrassen gerechnet werden.

Das Verkehrsgutachten berücksichtigt somit die beiden Modelle «PP-Modell 0.8» und «PP-Modell 1.0» als Eckwerte des zukünftigen Parkplatzangebotes.

4 PARKPLATZBEDARF QP-AREAL

4.1 Bestehende Parkplätze QP-Areal (PP-Angebot)

Neben den 33 oberirdischen Besucher-PP wird eine Einstellhalle für die Anwohner und Beschäftigten über die Rampe an der Fabrikstrasse 33a erschlossen. Wie in ANHANG 2 ersichtlich, ist die bestehende Einstellhalle nochmals in 4 Hallen aufgeteilt (Autoeinstellhalle 1-4). Insgesamt sind in den Einstellhallen 122 Parkplätze vorhanden, davon sind 5 Behinderten-PP. Zusätzlich sind noch 8 Motorrad-Abstellplätze eingezeichnet.

4.2 Parkplatz-Bedarf

Der Bauherr plant gemäss ANHANG 4 auf den Baubereichen 1-3 (Neu: Baubereich 8) einen Neubau. Dabei sind 2 Nutzungsvarianten vorgesehen [1]:

- Variante A: Baubereich 8 mit 50% Geschäftsnutzung im EG
- Variante B: Baubereich 8 mit 100% Geschäftsnutzung im EG

Mit diesen beiden Varianten wird ein «höchster Anteil an Kleinwohnungen» angegeben, sodass auf Stufe Baueingabe nicht mehr Wohnungen erstellt werden, sondern tendenziell eher weniger. Daher handelt es sich bei den vorliegenden Nutzungskennziffern um den verkehrlich schlimmsten Fall (worst-case). Die restlichen 85 Wohnungen auf dem QP-Areal und die Kindergärten der Baubereiche 1-7 (= Altbauten) werden nicht verändert.

Bei der PP-Berechnung (siehe ANHANG 5) für Nicht-Wohnnutzungen wird von folgenden Reduktionsfaktoren ausgegangen:

- Der **Reduktionsfaktor R1** berücksichtigt die öV-Erschliessung anhand der Fusswegdistanz zu den Haltestellen (Hst. Ziegelei <350m) und dem Fahrplanangebot zur massgebenden Spitzenstunde werktags 17-18 Uhr (BLT L6 = 8 Trams/h, L48 = 4 Busse/h pro Richtung, L64 = 4 Busse/h pro Richtung). Die heutige öV-Erschliessung ist im Kap. 2.2 detailliert beschrieben. Es resultiert ein maximaler Reduktionsfaktor $R1 = 0.5$.
- Der **Reduktionsfaktor R2** berücksichtigt zusätzliche Reduktionen in besonderen Fällen. Die Standortgemeinde kann hier in Absprache mit dem Kanton v.a. über die planerischen Vorgaben Einfluss nehmen. Es wird beim Reduktionsfaktor R2 von einer Reduktion $R2 = 0.8$ ausgegangen. Dabei werden nach [1] folgende Kriterien geltend gemacht:
 - Umweltvorbelastung: Für das QP-Areal liegt eine Umweltvorbelastung vor (Stickoxid-Emissionen und Stickstoffdioxid-Immission).
 - Politische und planerische Leitbilder: Mit der Strassennetzplanung und den Zonenvorschriften sind diese gegeben.
 - Gebäudenutzung, die einen hohen Veloanteil erwarten lässt: Es wird eine Gebäudenutzung, die einen hohen Veloanteil erwarten lässt, erlassen.
- Der resultierende **Gesamtreduktionsfaktor R** berechnet sich zu $R = R1 \times R2 = 0.40$.

Der QP Rankacker benötigt gemäss ANHANG 5 folgenden Parkplatzbedarf:

	Stamm-PP	Besucher-PP	Total PP
PP-Modell 0.8: Variante A	142	63	205
PP-Modell 0.8: Variante B	139	71	210
PP-Modell 1.0: Variante A	177	63	240
PP-Modell 1.0: Variante B	172	71	243

Tabelle 2: Parkplatzbedarf QP-Rankacker

Der gesamte QP-Perimeter Rankacker benötigt im worst-case (PP-Modell 1.0; Variante B) ein Parkplatzangebot von 243 Parkplätzen, im best-case (PP-Modell 0.8; Variante A) ein Angebot von 205 Parkplätzen.

4.3 Bestehende Velo-/Mofaabstellplätze (VMP-Angebot)

Auf dem QP-Areal gibt es hinter den oberirdischen Besucher-PP eine Velorampe, die in eine unterirdische Velostation führt. Daneben gibt es bei jedem Hauseingang gedeckte Veloabstellplätze und in einigen Bauten ist ein Abstellraum für Kinderwagen, Fahrzeugähnliche Geräte und Velos vorhanden. Bei der Begehung ist auch ein abschliessbarer, gedeckter oberirdischer Abstellraum aufgefallen.

Da die Altbauten (Bauten Nr. 4-7) bleiben, keine Änderungen der Nutzungen und Vermieter abzusehen sind und deren effektiver Bedarf gemäss mehreren Augenscheinen und den laufenden Betriebserfahrungen des Vermieters gedeckt ist, sind für diese Arealteile eine «genügende Anzahl VMP» gemäss §70 Abs. 2bis vorhanden. Eine geringfügige Aufstockung des Bestands auf den Bedarfswert gemäss kantonaler Wegleitung ist jederzeit möglich (Platz vorhanden), zur Zeit aber nicht notwendig. Falls es in den nächsten Jahren Änderungen beim tatsächlichen Bedarf geben sollte, wird das VMP-Angebot im Rahmen der Dokumentations- und Monitoringpflicht ergänzt.

4.4 Empfehlung für Velo-/Mofaabstellplätze (VMP-Bedarf)

Die Wegleitung "Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas" [9] gibt auch für den Grundbedarf an Velo-/Mofa -Abstellplätze (VMP) eine Empfehlung ab. Aufgrund der resultierenden Anzahl der Autoparkplätze wird für den bezüglich VMP massgebenden Nutzungsfall (Variante A) folgende Anzahl VMP berechnet (Berechnung siehe ANHANG 6):

	Stamm-VMP	Besucher-VMP	Total VMP
QP-Areal (Variante A)	350	59	409
- Altbauten	-171	-26	-197
= Neubauten (Variante A)	179	33	212

Tabelle 3: Velo-/Mofa-Abstellplätze Neubauten (VMP-Bedarf gemäss Wegleitung [9])

Für das Nutzungsszenario «Variante A» wären für die Neubauten (neuer Baubereich 8) 212 VMP (Stamm- und Besucher-VMP) zu realisieren. Bei den Altbauten, welche nicht verändert werden, wird die vorhandene effektive Nachfrage abgedeckt.

5 VERKEHRSAUFKOMMEN

5.1 Verkehrsaufkommen QP-Areal

Die Berechnungen der Parkplatzzahl und -zuordnung sowie des Verkehrsaufkommens zur Morgen- und Abendspitze ergeben für die beiden PP-Modelle und Nutzungsvarianten (= 4 Szenarien) folgenden Gesamtverkehr des QP-Areals (siehe ANHANG 7 und ANHANG 8):

Szenarien	Morgenspitzenstunde (MSP)		Abendspitzenstunde (ASP)	
	Einfahrten	Ausfahrten	Einfahrten	Ausfahrten
[Mfz/h]				
PP-Modell 0.8 Variante A	30	65	50	30
PP-Modell 0.8 Variante B	34	67	54	34
PP-Modell 1.0 Variante A	33	79	59	33
PP-Modell 1.0 Variante B	37	80	62	37

Tabelle 4: Abschätzung des Verkehrs [Mfz/h] durch den QP in den verschiedenen Szenarien

Der Gesamtverkehr (inkl. Altbauten) durch den QP beträgt im beim Szenario «PP-Modell 0.8; Variante B» rund 34-67 Fahrten/h, Richtung und verteilt sich in der Einmündung der Parkgaragenrampe in die Fabrikstrasse zusätzlich in zwei Richtungen (Richtung Kreisel Fabrikstrasse oder Richtung Binningerstrasse). Beim Parkplatzangebot gemäss Szenario «PP-Modell 1.0, Variante B» liegt das Verkehrsaufkommen bei 37-80 Fahrten/h, Richtung.

5.2 Änderung Verkehrsbelastungen

Bei der Umliegung des Verkehrs aus dem Szenario «PP-Modell 0.8; Variante B» auf die Fabrikstrasse wird im Sinne einer – aus verkehrstechnischer Sicht - Betrachtung „auf der sicheren Seite“ eine Aufteilung von 80% dieser Zu- und Wegfahrten über den Kreisel Fabrikstrasse angenommen. Die Verkehrsbelastung im Kreisel Fabrikstrasse verändert sich wie folgt:

	Morgenspitzenstunde (MSP)		Abendspitzenstunde (ASP)	
	von Kreisel	nach Kreisel	von Kreisel	nach Kreisel
[Mfz/h]				
Verkehrsbelastung IST	191	140	175	407
Verkehrsbelastung QP (Modell 0.8; Variante B)	+27	+54	+43	+27
Verkehrsbelastung mit QP	218	194	218	434

Tabelle 5: Änderung der Verkehrsbelastung [Mfz/h] auf der Fabrikstrasse im Zulauf zum Kreisel

Die Fabrikstrasse ist mit einer Querschnittsbelastung von rund 330 Mfz/h (zur Morgenspitze) bzw. rund 580 Mfz/h (zur Abendspitze) eine weniger stark befahrene Kantonsstrasse. Dies gilt auch mit dem berechneten Mehrverkehr durch den Quartierplan.

Die Verkehrszunahmen auf dem Kreisel Fabrikstrasse durch den QP sind tagsüber sehr gering. Nur in der Morgenspitze (54 ausfahrende Fahrzeuge) und in der Abendspitze (43 einfahrende Fahrzeuge) ist die Zusatzbelastung im Kreisel leicht erhöht.

6 LEISTUNGSNACHWEISE

6.1 Verkehrsfluss-Simulation

Sowohl die Strassen- und Gleisanlage am Kreisel Fabrikstrasse wie auch der Betriebsablauf (Fussgängerquerungen, Vortrittregelungen, Stauräume, LSA-gesicherte Tramdurchfahrten, Haltestellenaufenthalte Bus und Tram) sowie die Steuerung der Lichtsignalanlage (Zwischenzeiten, Anmeldungen Tram, Rotphasen) sind in einer Verkehrsfluss-Simulation mit dem Programm VISSIM wirklichkeitsnah abgebildet (siehe ANHANG 10 mit beispielhaften Screenshots).

Das Simulationsmodell wurde im Rahmen des kantonalen Umbauprojekts der Baslerstrasse [10] und der verkehrstechnischen Prüfung der Auswirkungen des QP Rankacker [5] bereits verwendet. Damit können die resultierenden verkehrstechnischen Kennwerte für den Zustand „ohne QP“ und „mit QP“ ausgewertet werden. Die Simulation wird jeweils in 5 Durchläufen durchgeführt, um die Effekte zufälliger Verkehrskonstellationen im Betriebsablauf auszugleichen.

Diese Berechnung fusst auf dem Szenario «PP-Modell 0.8; Variante B» (siehe Kap. 5.2). In einer Vereinfachung wird dabei der bestehende Verkehr des QP-Areals von der aktuellen Verkehrsbelastung am Kreisel nicht subtrahiert.

6.2 Resultierende Kennwerte Verkehrsfluss

Die jeweils für 5 Durchläufe in der Morgen- und Abendspitze ausgewerteten Kennwerte (Ø der 5 Durchläufe; siehe ANHANG 11) sind:

- Mittlere Streckengeschwindigkeiten des MIV als Indikator für allfällige zähfliessende Kreiselu- und -wegfahrten.
- Mittlere Verlustzeiten [s] je Kreiselfahrt inkl. Einfluss der öV-Haltestellen; Bestimmung der Verkehrsqualitätsstufe (VQS) des Kreisels anhand Wertes am schlechtesten Kreisellast
- Mittlere Rückstaulängen [m] je Kreiselfahrt inkl. dem Einfluss der öV-Haltestellen
- 95%-Perzentil Rückstaulängen [m] je Kreiselfahrt inkl. Einfluss der öV-Haltestellen

Der optische Vergleich „ohne QP“ und „mit QP“ der Streckengeschwindigkeiten zeigt in den Kreiselfahrten praktisch identische Bilder (siehe ANHANG 11). Der Vergleich der anderen Kennwerte zeigt Folgendes (Werte ohne/mit QP, auf ganze Zahlen gerundet):

Kreisellast	Mittlere Verlustzeiten [s]		Mittlere Rückstaulängen [m]		95% Rückstaulängen [m]	
	MSP	ASP	MSP	ASP	MSP	ASP
Baslerstrasse Ost	9s/9s	17s/19s	3m/3m	10m/11m	87m/89m	167m/174m
Steinbühlweg	11s/13s	17s/20s	0m/0m	0m/0m	13m/13m	23m/23m
Fabrikstrasse	9s/11s	11s/12s	0m/0m	2m/2m	23m/28m	59m/69m
Baslerstrasse West	13s/13s	9s/9s	12m/12m	6m/7m	125m/125m	93m/99m
Verkehrsqualität Kreisel [VQS]	B/B	B/C	--	--	--	--

Tabelle 6: Vergleich der Kennwerte am Kreisel Fabrikstrasse jeweils ohne/mit QP

Die Kennwerte verändern sich durch den QP nicht oder nur geringfügig und liegen alle in einem unproblematischen Bereich. Die Verkehrsqualität am Kreisel Fabrikstrasse bleibt durch den QP Rankacker unverändert gut (in ASP wird VQS B nur knapp verfehlt).

6.3 Sensitivitätsbetrachtung mit PP-Modell 1.0

Die Bauherrschaft möchte im QP die Möglichkeit offenlassen, für die Wohnnutzungen die Standardwerte gemäss der kantonalen Wegleitung zur Bestimmung von Motorfahrzeugen [9] anzuwenden. Diese wird mit dem Szenario «PP-Modell 1.0» im Gutachten abgebildet.

In einer Sensitivitätsbetrachtung werden die Verkehrsmengen gegenüber den ersten Berechnungen in Kap. 5.2 wie folgt abgeändert:

- Differenz des Verkehrsaufkommens mit PP-Angebot gemäss «PP-Modell 1.0» (unter der Annahme, dass auch wirklich alle vermietet werden können) anstelle des «PP-Modells 0.8».
- Abzug des heutigen Areal-Verkehrs (unter Berücksichtigung der heutigen Vermietungsquote 76%), welcher in den bisherigen Berechnungen (siehe Kap. 6.1) noch nicht abgezogen worden ist.
- Gleiche Richtungsanteile wie in Kap. 5.2

Damit ergibt sich für das verkehrsreichste Szenario «PP-Modell 1.0; Variante B» an der Kreiselein- und ausfahrt der Fabrikstrasse folgende Differenz zu den bisherigen Belastungswerten in Tabelle 5:

[Mfz/h, Richtung]	Morgenspitzenstunde (MSP)		Abendspitzenstunde (ASP)	
	von Kreisel	nach Kreisel	von Kreisel	nach Kreisel
80% Arealverkehr IST (155 PP)	- 13	- 32	- 24	- 13
Zusätzlicher Verkehr gegenüber Variante B PP-Modell 0.8	+ 3	+ 11	+ 7	+ 3
Veränderung Verkehrsaufkommen Areal gegenüber Kap. 5.2	- 10	- 21	-17	- 10

Tabelle 7: Veränderung Verkehrsmengen gegenüber Verkehrsbelastungen Tabelle 5

Mit einer Realisierung eines unreduzierten Parkplatzangebotes für Wohnnutzungen und der Nutzungsvariante B (Szenario «PP-Modell 1.0; Variante B») entstehen – unter Einberechnung des heutigen Arealverkehr - gegenüber den vorangehenden Leistungsfähigkeitsberechnungen niedrigere Verkehrsbelastungen am Kreisel. Daher kann für dieses Szenario auf eine erneute aufwändige Simulation verzichtet werden. Die Beurteilungen gemäss Kap. 6.2 gelten auch für das Szenario «PP-Modell 1.0; Variante B» gleichermassen.

Die Sensitivitätsrechnung zeigt, dass eine Realisierung des Parkfeldangebots gemäss Szenario «PP-Modell 1.0» gegenüber den bisherigen Simulationsrechnungen keine abweichenden verkehrstechnischen Beurteilungen ergibt.

7 PARKIERUNGSANLAGE UND ANLIEFERUNG

7.1 Bestehende Parkieranlagen

Die bestehende Rampe und die vordere Autoeinstellhalle (gemäss ANHANG 2 Autoeinstellhalle 1 mit 24 PP) ist heute nur für Anwohner, nicht öffentlich zugänglich und weist daher Komfortstufe A auf. Für die EG-Nutzungen der Neubauten sollen diese PP öffentlich zugänglich gemacht werden (= Komfortstufe B). Die grobe geometrische Prüfung nach VSS-Norm 640 291a (Parkieren, Anordnung und Geometrie der Parkieranlagen) hat verschiedene Punkte untersucht. Weil die Rampe und die Einstellhalle die angestrebte Komfortstufe B nicht erfüllen, sind diverse Anpassungen notwendig. Damit die Rampe normgerecht ausgebildet werden kann, ist eine bauliche Entflechtung mit der Zufahrt zu den Oberflächen-PP notwendig.

7.2 Ein-/Ausfahrtsbereich Seite Fabrikstrasse

Zur Trennung der Ein-/Ausfahrten zur Parkgarage und zu den Oberflächen-PP ist vorgesehen, die Ein-/Ausfahrt zu den Oberflächen-Parkplätzen mindestens rund 10m Richtung Norden zu verschieben (siehe ANHANG 1).

Um den verkehrstechnisch verträglichen Ein-/Ausfahrtsbereich der Parkgarage und der Oberflächen-PP entlang der Fabrikstrasse im Quartierplan festzulegen wurden folgende Punkte überprüft:

- Sichtweiten gemäss VSS-40273A (Knoten; Sichtverhältnisse in Knoten in einer Ebene)
- Die mit dem Kreiselpunkt [10] markierte Sicherheitslinie (durchgezogene Linie) in Fahrtrichtung Kreiselpunkt darf von ausfahrenden Fahrzeugen aus dem QP-Areal in Fahrtrichtung Kreiselpunkt nicht überfahren werden.
- Es wird angenommen, dass die bestehende Hecke entlang der Fabrikstrasse bis zum bestehenden Gebäude (Hausnummer 67) sowie die 3 Bäume am Südende der Fabrikstrasse erhalten bleiben. Geometrisch stellt das Ende der Hecke den massgebenden Fixpunkt für die Berechnung dar.
- Die öffentlichen 3 Parkplätze auf der Fabrikstrasse müssen je nach Lage der Parkgaragenrampe zur Erzielung genügender Sichtweiten evtl. angepasst werden (Wegfall oder Verschieben).

Mit diesen Eckpunkten ist der Ein-/Ausfahrtsbereich im Quartierplan (ANHANG 1) festgelegt.

Die Simulation in ANHANG 11 zeigt, dass die Rückstaulänge (mit 95% Wahrscheinlichkeit) bei Rotphasen der Tramsicherungsanlage in der Fabrikstrasse über die heutige Arealeinfahrt hinausreicht, dieser sich nach «Rotende» allerdings schnell wieder auflöst. Im Stundenmittel beträgt der Rückstau in der Kreiseleinfahrt rund 1-2 Fahrzeuge.

Aus der Fabrikstrasse links ins Areal abbiegende Fahrzeuge (jeweils rund 10-15 Fahrzeuge zur MSP/ASP) können während der Tramdurchfahrten ungehindert abbiegen, da infolge der Rotphase der Tramsicherungsanlage kein Gegenverkehr aus dem Kreiselpunkt mehr ausfährt.

Ausserhalb der Tramdurchfahrten müssen diese Fahrzeug nur einen vergleichsweise geringe Anzahl Fahrzeuge aus dem Kreiselpunkt abwarten (Morgenspitze: rund 190 Mfz/h, Abendspitze: rund 175 Mfz/h), so dass der Verkehrsfluss in der Fabrikstrasse nur kurzfristig unterbrochen wird. Im Hinblick auf diese geringen Auswirkungen und analogen Verhältnissen auf vergleichsweise schwächer befahrenen Kantonsstrassen in Siedlungsgebieten (siehe

Tabelle 5) wird ein separater Linksabbiegestreifen nicht als notwendig beurteilt (nicht verhältnismässig).

Auch ein Einmünden ist ausserhalb der kurzzeitigen Rückstaus bei Tramdurchfahrten ist infolge der geringen Querschnittsbelastung verkehrstechnisch unproblematisch (siehe Simulationsergebnisse in ANHANG 11).

7.3 Anlieferung Geschäfte

Die Anlieferungen der zukünftigen Erdgeschossnutzungen sowie der Wohnnutzungen (z.B. Zügelfahrzeuge) auf der Nordseite der Bauten (parallel zur Baslerstrasse) erfolgen – im Vergleich zum Gesamtverkehr auf der Baslerstrasse – mit einer geringen Fahrtenzahl pro Stunde bzw. Tag. In diesem Bereich wurde eine geometrische Prüfung für Lieferwagen durchgeführt. Die Einfahrt liegt am Ort der heutigen «Zügelwageneinfahrt» zwischen Bus- und Tramhaltestelle Ziegelei Richtung Basel/Osten.

Für die Anlieferungsfahrten ist auf dem QP-Areal eine separate und komplett vom Trottoir/Radweg getrennte Fahrgasse sowie daneben separate und markierte Anlieferungsplätze einzuplanen. Die Ausfahrt dieser «Anlieferungsgasse» erfolgt aus Gründen der Verkehrssicherheit als Rechtsabbieger in die Fabrikstrasse. Dort ist das Signal «Rechtsabbiegen» anzubringen. Durch das Rechtsabbiegen können einige direkte Fahrbeziehungen nicht angeboten werden (z.B. Richtung Basel), was allerdings nur wenige Umwegfahrten zur Folge hat. Bei der Ausfahrt in die Fabrikstrasse muss durch die Fahrzeugschleppkurve eine entsprechende Fläche freigehalten werden.

Der fahrgeometrische Nachweis, die Ausgestaltung und Signalisation dieses Bereich erfolgt im Rahmen des nachfolgenden Baugesuchsverfahrens.

Um die Rampe und die Einstellhalle öffentlich zugänglich und damit normgerecht anzupassen, sind diverse bauliche Anpassungen oder eine Erneuerung notwendig.

Die Verschiebung der Zufahrt zu den Oberflächen-Parkplätzen in Richtung Norden sowie der Parkgaragenrampe in Richtung Süden innerhalb des im Quartierplan definierten Erschliessungsbereichs ist aus verkehrstechnischer Sicht umsetzbar.

Die Anlieferungen der Neubauten erfolgen in einer separaten «Anlieferungsgasse» mit Ausfahrt in die Fabrikstrasse mittels Rechtsabbiegegebot.

8 MOBILITÄTSKONZEPT

8.1 Spezifisches Mobilitätsmanagement

Zur dauerhaften Sicherstellung der reduzierten Parkplatzbenutzung sind geeignete Mobilitätsmassnahmen für verschiedene Verkehrsmittel aufzuzeigen. Bei einer Reduktion der Stamm-PP von Wohnnutzungen im Bereich ≥ 0.8 sind gemäss den Erkenntnissen und Beurteilungen aus Kap. 3 ausser einer genügenden Anzahl Velo- und Mofaabstellplätzen keine weitergehenden Massnahmen notwendig. Gemeindeseitig liegen keine weitergehenden Anliegen vor.

8.2 Massnahmen für Velos

Folgende Massnahmen unterstützen die Benützung von Velos:

- Die im Kap. 4.4 empfohlene Anzahl VMP für die Neubauten soll umgesetzt werden (genügende Anzahl mit 2 Stamm-VMP/Wohnung und 0.3 Besucher-VMP/Wohnung).
- Für Velos, Kinderwagen und Ähnliches der Bewohnerschaft sind ausreichende, gut zu erreichende, gedeckte Abstellräumlichkeiten anzustreben.
- Die Stamm-VMP sollen im Gebäude oder nahe Gebäudezugänge gedeckt angeboten werden.
- Für die Besucher und für das kurzzeitige Abstellen werden genügend gedeckte oder ungedeckte Veloabstellplätze im Bereich der Gebäudezugänge vorgesehen.
- Für Spezialvelos (z.B. Veloanhänger, Cargo-Bikes) sind ebenfalls Abstellplätze anzustreben.
- Da E-Bikes immer beliebter werden, sollen Ladestationen für E-Bikes angeboten werden. Diese sind für die Bewohner ein zusätzlicher, attraktiver Anreiz und erhöhen deren Aktionsradius. Die Bauherrschaft bietet Boxen (Elektroladestationen) an, mit denen Autos, Motorräder oder E-Bikes aufgeladen werden können.
- Bei den Altbauten wird im Rahmen der Dokumentations- und Monitoringpflicht überprüft, ob der heute bestehende VMP-Bestand ergänzt werden muss.

Diese Massnahmen gelten bei einer Reduktion der Pflicht-Parkplatzzahl bei Wohnnutzungen (Abweichung vom «PP-Modell 1.0»).

8.3 Auswirkungen auf den öV

Die Erschliessungs-Situation des öffentlichen Verkehrs wurde in Kap. 2.2 bereits beschrieben. Gemäss ANHANG 9 erzeugt der QP Rankacker für das Szenario «PP Modell 0.8; Variante B» rund 700 Motorfahrzeugfahrten pro Werktag. Das Szenario «PP Modell 1.0; Szenario B» ergibt hingegen keine zusätzlichen öV-Fahrten (eher weniger) und wird für die nachfolgenden Betrachtungen nicht massgebend. Für die Gemeinde Allschwil wird von folgendem Modal-Split (MS) ausgegangen (Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, siehe Kap. 3.1 und [7]):

- Langsamverkehr (LV): ca. 6%
- Motorisierter Individualverkehr (MIV): ca. 74%
- Öffentlicher Verkehr (öV): ca. 17%
- Übrige/nicht zugeordnete: ca. 3%

Das Verkehrsverhalten der Allschwiler Bevölkerung zeigt einen gut 4 Mal so grossen Anteil des MIV gegenüber dem öV. Aufgrund der hervorragend mit öV erschlossenen Lage mit dichter Bebauung kann von einem überdurchschnittlichen MS-Anteile des öV und des Langsamverkehrs ausgegangen werden. Zur Vereinfachung wird für die Umrechnung von MIV zu öV mit dem Faktor 0.33 gerechnet (MS MIV ist ca. 3 Mal so gross wie MS öV). Der QP Rankacker erzeugt also für den verkehrlich ungünstigsten Fall rund 250 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 2019). Damit kann ermittelt werden, um wieviel % die Linienebelastung 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 Linienebelastung infolge QP im Tagesverkehr um mehr als 10% steigt, ist die öV-Situation im Detail zu analysieren.

Die Berechnung im ANHANG 12 zeigt, dass beim QP Rankacker die Verkehrszunahme bei den Ein- und Aussteigern für den verkehrlich ungünstigsten Fall in beide Richtungen jeweils unter 4.1% liegt, weshalb keine weiteren Detailabklärungen notwendig sind.

8.4 Umsetzung, Sicherstellung und Monitoring

Im Gegensatz zu anderen Quartierplänen befindet sich das Areal bereits im Besitz der Pensionskasse Basel-Landschaft und sowohl die aktuellen Planungen, der nachfolgende Bau sowie der anschliessende Betrieb der Anlage bleibt in der Hand der Basellandschaftlichen Pensionskasse.

Infolge der festgelegten geringen Reduktion der Pflichtparkplatzzahl bei Wohnnutzungen mit Orientierung auf dem nachgewiesenen effektiven Parkierungsbedarf können Massnahmen zur Dokumentation, Umsetzung und Monitoring der Massnahmen einfach gehalten werden. Als solche werden festgelegt:

- Dokumentation der Umsetzung: Vollständige Aufführung im Rahmen in den noch zu erarbeitenden Unterlagen des nachfolgenden Baugesuchsverfahrens.
- Monitoring der Auswirkungen: Erfahrungsbericht 2 Jahre nach Bezug der Liegenschaften durch die Bauherrschaft mit Angaben zu: Ausweisung des Parkplatzbedarfs bei Wohnungen (z.B. Vermietungsstatistik, Garagenauslastung), Nutzung der Besucherparkplätze (z.B. Stichprobe der Belegung), Auslastung der Velo-/Mofaabstellplätze bei den Neu- und Altbauten, Erfahrungen aus dem Betrieb

Der Monitoringbericht wird bei der Gemeinde Allschwil eingereicht. Wird von der Bauherrschaft ein unreduziertes Angebot an Pflichtparkplätzen für Wohnen gemäss kantonalen Vorgaben realisiert [9] («PP-Modell 1.0»), dann entfällt die Pflicht zum Monitoringbericht.

9 FAZIT/EMPFEHLUNG

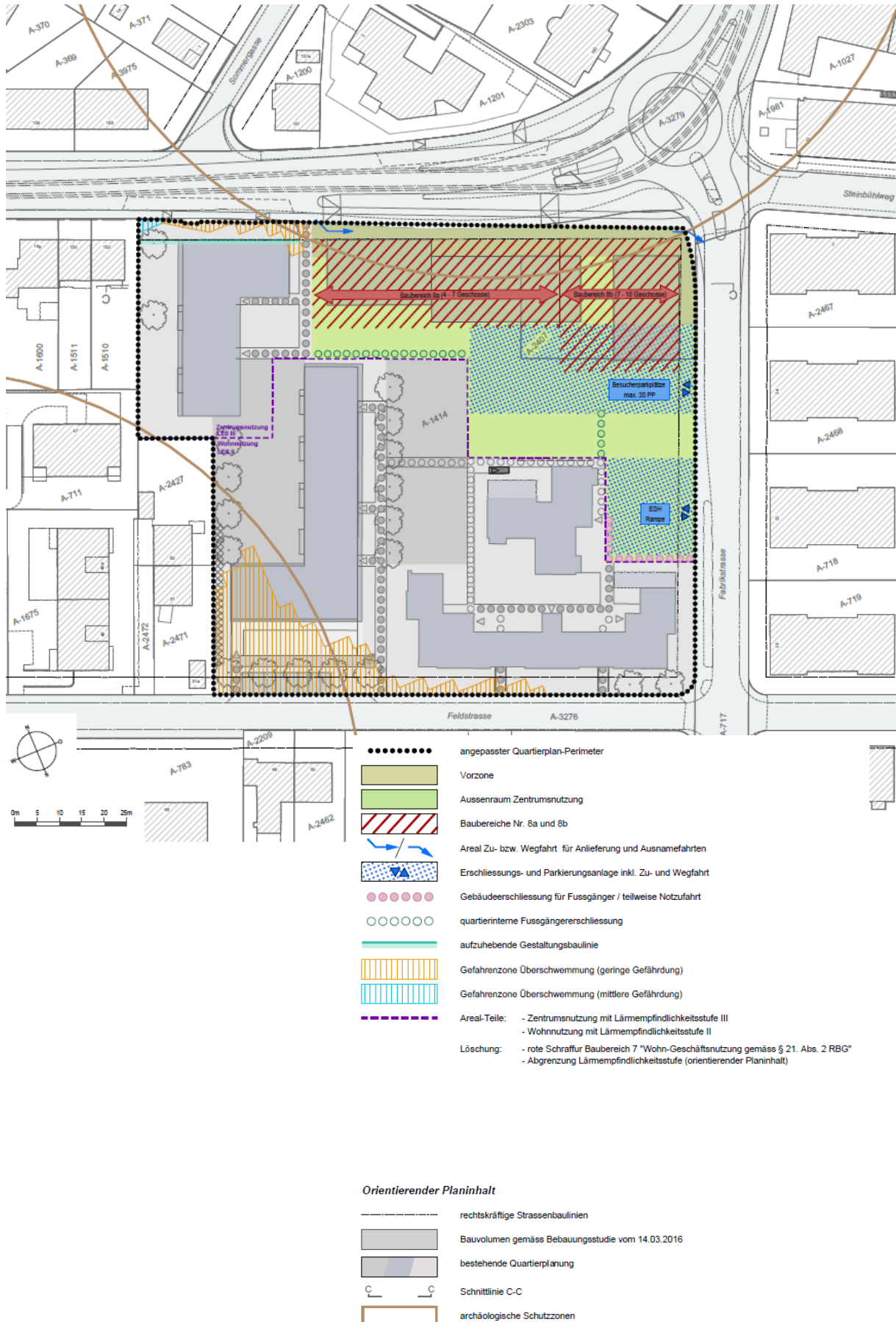
Folgende Punkte aus dem Verkehrsgutachten sind hervorzuheben:

- Die im § 70, Abs. 2bis RBV geforderten Kriterien für das PP-Modell 0.8 werden vom QP Rankacker alle erfüllt:

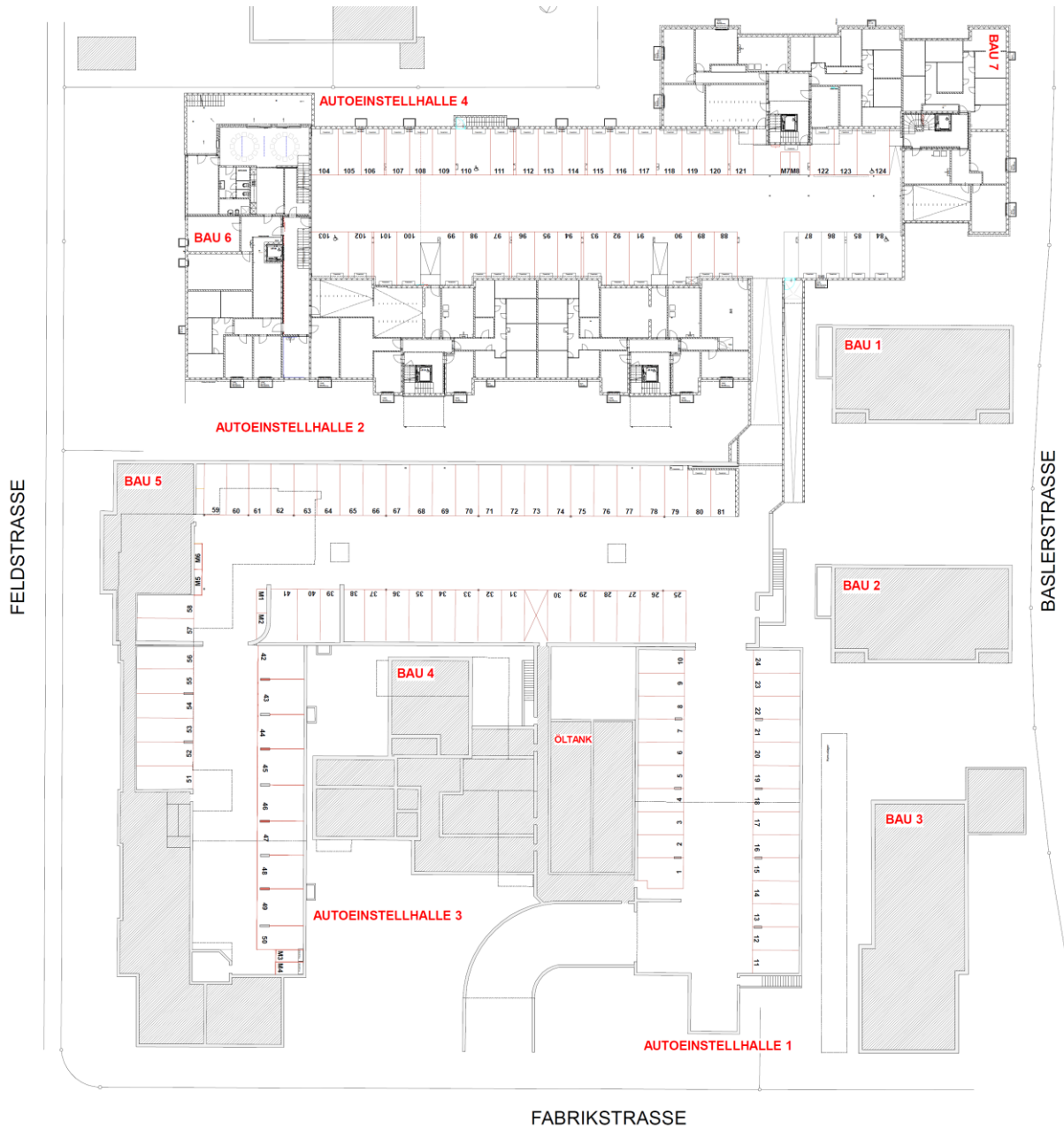
- Abstellplätze für Besucher werden nicht reduziert.
 - Die Fusswegdistanz zur Haltestelle Ziegelei beträgt max. 1min und die Tramlinie 6 fährt im 7.5min-Takt = gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr ist gegeben.
 - Genügende Anzahl VMP.
- ➔ Eine Herabsetzung der Anzahl Stamm-PP pro Wohnung kann vorgesehen werden.
- Die Bauherrschaft möchte das effektive Angebot an Stammparkplätzen für Wohnnutzungen mit einer Spannweite von 0.8 PP/Wohnung bis 1.0 PP/Wohnung im Quartierplan offenhalten. Hierzu wird ein «PP-Modell 0.8» mit einer reduzierten Anzahl und ein «PP-Modell 1.0» mit einer unreduzierten Anzahl Stammplätze für Wohnnutzungen hergeleitet.
 - Für den gesamten QP Rankacker sind im verkehrlich schlimmsten Fall maximal 243 PP, für die Neubauten 212 Velo-/Mofaabstellplätze (VMP) anzubieten. Die effektive Anzahl bemisst sich nach den kantonalen Vorschriften und ist abhängig von dem zu realisierenden Nutzungsumfang und gewähltem PP-Modell.
 - Die Kennwerte zur Verkehrsqualität aus der Verkehrssimulation am Kreisel Fabrikstrasse verändern sich durch den QP nicht oder nur geringfügig und liegen alle in einem unproblematischen Bereich. Unabhängig vom vorliegend untersuchten Parkplatzangebot (der Spannweite) bleibt die Verkehrsqualität am Kreisel Fabrikstrasse unverändert gut.
 - Die Prüfung der Lieferwagen-Anlieferung der EG-Nutzungen auf der Nordseite der Bauten (parallel zur Baslerstrasse) zeigt, dass bei Ausfahrt in die Fabrikstrasse nur ein Rechts-einbiegen in die Fabrikstrasse möglich ist. Aus verkehrstechnischer Sicht sind diese Lieferfahrten unbedenklich.
 - Die geplante Verschiebung der Ein-/Ausfahrt zu den Oberflächen-Parkplätzen nach Norden ist aus verkehrstechnischer Sicht umsetzbar.
 - Damit die Rampe und die Einstellhalle öffentlich zugänglich werden, sind diverse Anpassungen oder eine Erneuerung notwendig.
 - Allfällige Anpassungen der an der Rampe an der Fabrikstrasse angrenzenden öffentlichen Strassenparkierung zur Einhaltung der erforderlichen Sichtweiten an den Grundstückszufahrten sind im Baugesuchsverfahren aufzuzeigen.
 - Die bestehenden öV-Linien (Tram 6, Bus 48 und 64) können den Mehrverkehr durch den QP Rankacker problemlos aufnehmen.
 - Als Mobilitätsmassnahme sind bei einer Reduktion der Pflichtparkplätze für die Wohnnutzungen für die Neubauten folgende Velo-Massnahmen empfohlen:
 - genügende Anzahl VMP (2 Stamm-VMP/Wohnung; 0.3 Besucher-VMP/Wohnung)
 - Stamm-VMP nahe der Gebäudezugänge oder im Gebäude (gedeckt)
 - Besucher-VMP im Bereich der Gebäudezugänge (gedeckt oder ungedeckt)
 - Ladestationen für E-Bikes
 - Anzustreben: Abstellplätze für Spezialvelos und Kinderwagen (und Ähnliches)Bei der Wahl des «PP-Modell 1.0» entfallen diese Massnahmen.
 - Die für die Altbauten genügenden Velo-/Mofaabstellplätze sind im Rahmen der Dokumentations- und Monitoringpflicht zu überprüfen und gegebenenfalls zu ergänzen.
 - Das Controlling erfolgt im Baugesuchsverfahren. Falls eine Reduktion der Pflichtparkplatzzahl für Wohnnutzungen erfolgt, so ist 2 Jahren nach Projektumsetzung ein Erfahrungsbericht (im Sinne eines Monitorings) durch die Bauherrschaft an die Gemeinde zu erstellen.

ANHANG

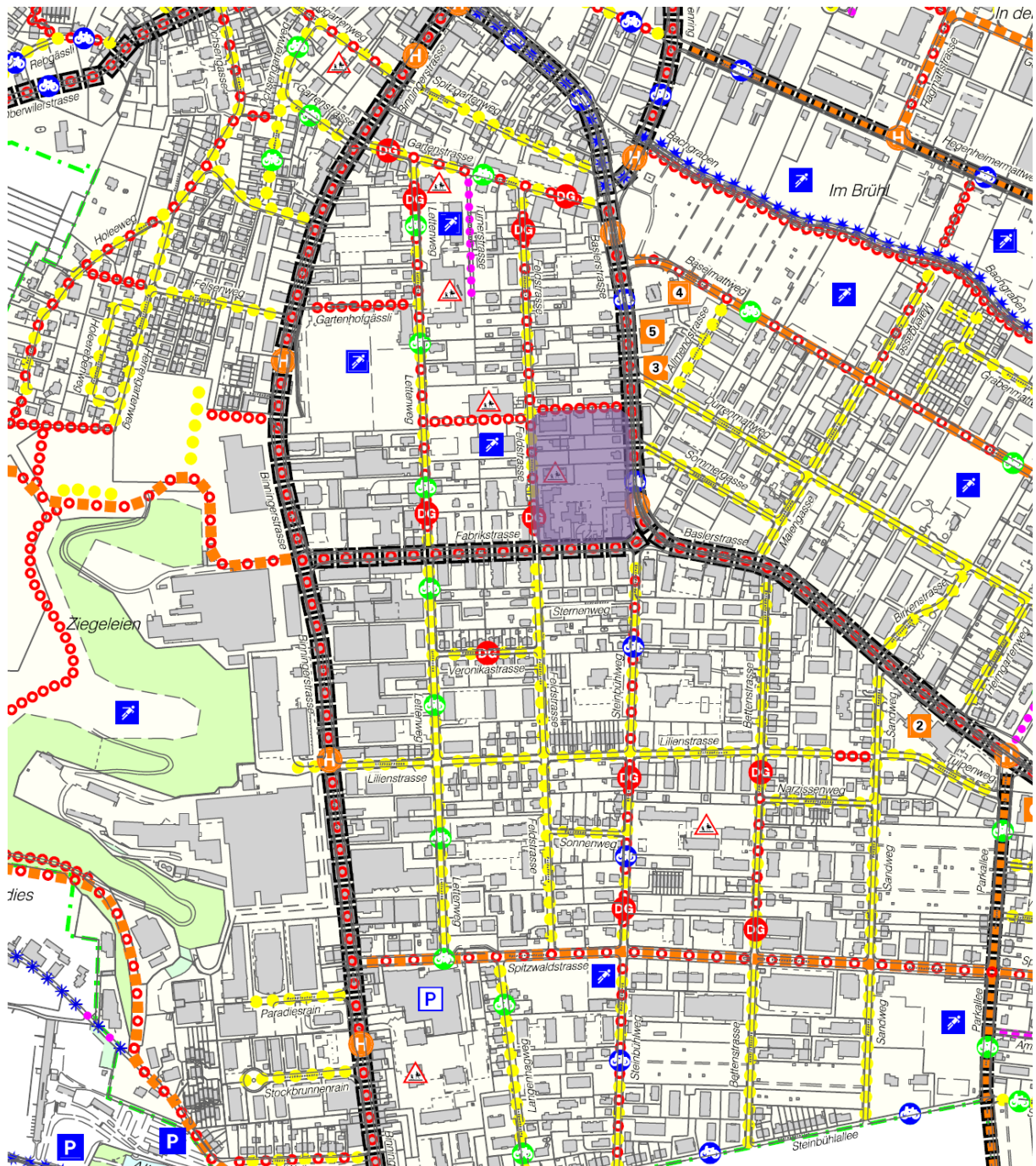
ANHANG 1 Quartierplan-Plan (Stand 16.10.2020)



ANHANG 2 Übersichtsplan bestehende Einstellhallen [6]



ANHANG 3 Ausschnitt Strassennetzplan Allschwil



Quelle: Gemeinde Allschwil

LEGENDE	
Verbindlicher Planinhalt	
HMS Hauptverkehrsstrasse	an der Hauptstrasse (Hauptstrasse) (HMS) (Hauptstrasse)
SS Sammelstrasse	an der Hauptstrasse (Hauptstrasse) (HMS) (Hauptstrasse)
ES Erschliessungsstrasse	an der Hauptstrasse (Hauptstrasse) (HMS) (Hauptstrasse)
EW Erschliessungsweg (mit beschränktem Fahrverbot)	an der Hauptstrasse (Hauptstrasse) (HMS) (Hauptstrasse)
FW Fussweg / Fusswegverbindung	an der Hauptstrasse (Hauptstrasse) (HMS) (Hauptstrasse)
WW Wanderweg / Wanderwegverbindung	an der Hauptstrasse (Hauptstrasse) (HMS) (Hauptstrasse)
WW Wanderweg mit Herablag ausserhalb des Baugbietes	an der Hauptstrasse (Hauptstrasse) (HMS) (Hauptstrasse)
Anschlussbereich an Kantonsstrasse (S.M. Abs. 2a RBG)	an der Hauptstrasse (Hauptstrasse) (HMS) (Hauptstrasse)
Orientierender Planinhalt	
Orientierender Planinhalt	
Baugeteil / Siedlungspfeilmeter	
Hilflicher Verkehrsweiser	
Richtstrasse (an der Hauptstrasse (Hauptstrasse) (HMS) (Hauptstrasse))	
Kantonsstrasse (ausserhalb des Baugbietes)	
gebundene Umföhrungsstrasse	
Hilfsstrasse	
Schule, Kindergarten	
Sees-, Erdungsanlage	
weltliche Minderungs-Einrichtungen:	
1-Feldbau, 2-Köcher, 3-Gemeindeverwaltung / (Pabst),	
4-Feuerwehrraum, 5-Post, 6-Werkhof, 7-Altenheim	
Durchgangsgeschwehrende Gestaltungsmaßnahmen	
öffentlicher Parkplatz	
Waldweiser / Grenz	

ANHANG 4 Nutzungskennziffern QP-Areal [1]



177.01 QP Rankacker / Neubau Geschäfts- und Wohnüberbauung, Baslerstrasse 160-166, Allschwil (Baubereich 8)

Geschäfts- und Wohnungsmix (Basis für QP)

Liegenschaften im QP-Parameter

Fabrikstr. 33 (Baubereich 4)
Feldstr. 63-67 (Baubereich 5)
Feldstr. 55-61 (Baubereich 6)
Baslerstr. 156+158 (Baubereich 7)
Baslerstr. 160-166 (Neu: Baubereich 8 / Im Bestand: Baubereich 1-3)

Bestand gesamtes Areal

Wohnungsgrössen/Zimmerzahl	Wohnungen					Total
	2- / 2.5	3- / 3.5	4- / 4.5	5- / 5.5	5- / 5.5	
Total	4 4%	51 48%	44 42%	7 7%	106 100%	

Geschäfte		Kindergarten	
Sik.	BGF m2	Sik.	BGF m2
0	0	2	577
Total BGF m2		Total BGF m2	
0		577	

Neu gesamtes Areal

Wohnungsgrössen/Zimmerzahl	Wohnungen					Total
	2- / 2.5	3- / 3.5	4- / 4.5	5- / 5.5	5- / 5.5	
Variante A (Baubereich 8 mit 50% Geschäftsnutzung im EG)	50 29%	62 36%	55 32%	7 4%	174 100%	
Variante B (Baubereich 8 mit 100% Geschäftsnutzung im EG)	45 27%	61 37%	54 32%	7 4%	167 100%	

Geschäfte		Kindergarten	
Sik.	BGF m2	Sik.	BGF m2
offen	600	2	577
offen	1200	2	577
Total BGF m2		Total BGF m2	
600*		577	
1200*		577	

*Werte gerundet

Der Geschäft-/Wohnungsmix ist noch offen und die Geschäftsflächen und Anzahl Wohnungen sind nicht abschliessend festgelegt. Die vorliegenden Werte dienen als Grundlage für die QP-Mutation.

Basel, 05.08.2020

177.01_24_Geschäfts- und Wohnungsmix_200805.xlsx/Zusammenfassung Wohnungsmix

ANHANG 5 Berechnung Parkplatzbedarf [9]**Berechnung Parkplatzbedarf Modell 0.8**

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

Variante A: Baubereich 8 mit 50% Geschäftsnutzung im EG

Nutzungsart	Flächen		Schätzwerte für Arbeits- u. Sitzplätze		Grundbedarf Auto-Parkplätze				Reduktionsfaktor 4)		Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze	
	BGF	VF 1)	Ansatz	Anzahl	Stammplätze		Besucherplätze		R1 2)	R2 3)	Stammplätze	Besuch.plätze
					spezif. Bedarf	Anzahl	spezif. Bedarf	Anzahl				
WOHNEN 174 Wohnungen					0.8 PP/Whg.	139 PP	0.3 PP/Whg.	53 PP	--	--	139 PP	53 PP
DIENSTLEISTUNG 2 Kindergärten	577 m ²			2 AP	0.4 PP/AP	1 PP	0.2 PP/AP	0 PP	0.50	0.80	1 PP	0 PP
VERKAUF Kundenintensiv (Laden bis 500m ² VF)	600 m ²	420 m ²	50 m ² BGF/AP	12 AP	0.4 PP/AP	5 PP	0.06 PP/m ² VF	25 PP	0.50	0.80	2 PP	10 PP
						145 PP		78 PP			142 PP	63 PP
						223 PP					205 PP	

Berechnung Parkplatzbedarf Modell 1.0

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

Variante A: Baubereich 8 mit 50% Geschäftsnutzung im EG

Nutzungsart	Flächen		Schätzwerte für Arbeits- u. Sitzplätze		Grundbedarf Auto-Parkplätze				Reduktionsfaktor 4)		Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze	
	BGF	VF 1)	Ansatz	Anzahl	Stammplätze		Besucherplätze		R1 2)	R2 3)	Stammplätze	Besuch.plätze
					spezif. Bedarf	Anzahl	spezif. Bedarf	Anzahl				
WOHNEN 174 Wohnungen					1.0 PP/Whg.	174 PP	0.3 PP/Whg.	53 PP	--	--	174 PP	53 PP
DIENSTLEISTUNG 2 Kindergärten	577 m ²			2 AP	0.4 PP/AP	1 PP	0.2 PP/AP	0 PP	0.50	0.80	1 PP	0 PP
VERKAUF Kundenintensiv (Laden bis 500m ² VF)	600 m ²	420 m ²	50 m ² BGF/AP	12 AP	0.4 PP/AP	5 PP	0.06 PP/m ² VF	25 PP	0.50	0.80	2 PP	10 PP
						180 PP		78 PP			177 PP	63 PP
						258 PP					240 PP	

Berechnung Parkplatzbedarf Modell 0.8

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

Variante B: Baubereich 8 mit 100% Geschäftsnutzung im EG

Nutzungsart	Flächen		Schätzwerte für Arbeits- u. Sitzplätze		Grundbedarf Auto-Parkplätze				Reduktionsfaktor 4)		Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze	
	BGF	VF 1)	Ansatz	Anzahl	Stammplätze		Besucherplätze		R1 2)	R2 3)	Stammplätze	Besuch.plätze
					spezif. Bedarf	Anzahl	spezif. Bedarf	Anzahl				
WOHNEN 167 Wohnungen					0.8 PP/Whg.	134 PP	0.3 PP/Whg.	51 PP	--	--	134 PP	51 PP
DIENSTLEISTUNG 2 Kindergärten	577 m ²			2 AP	0.4 PP/AP	1 PP	0.2 PP/AP	0 PP	0.50	0.80	1 PP	0 PP
VERKAUF Kundenintensiv (Laden bis 500m ² VF)	1200 m ²	840 m ²	50 m ² BGF/AP	24 AP	0.4 PP/AP	10 PP	0.06 PP/m ² VF	50 PP	0.50	0.80	4 PP	20 PP
						145 PP		101 PP			139 PP	71 PP
						246 PP					210 PP	

Berechnung Parkplatzbedarf Modell 1.0

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

Variante B: Baubereich 8 mit 100% Geschäftsnutzung im EG

Nutzungsart	Flächen		Schätzwerte für Arbeits- u. Sitzplätze		Grundbedarf Auto-Parkplätze				Reduktionsfaktor 4)		Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze	
	BGF	VF 1)	Ansatz	Anzahl	Stammplätze		Besucherplätze		R1 2)	R2 3)	Stammplätze	Besuch.plätze
					spezif. Bedarf	Anzahl	spezif. Bedarf	Anzahl				
WOHNEN 167 Wohnungen					1.0 PP/Whg.	167 PP	0.3 PP/Whg.	51 PP	--	--	167 PP	51 PP
DIENSTLEISTUNG 2 Kindergärten	577 m ²			2 AP	0.4 PP/AP	1 PP	0.2 PP/AP	0 PP	0.50	0.80	1 PP	0 PP
VERKAUF Kundenintensiv (Laden bis 500m ² VF)	1200 m ²	840 m ²	50 m ² BGF/AP	24 AP	0.4 PP/AP	10 PP	0.06 PP/m ² VF	50 PP	0.50	0.80	4 PP	20 PP
						178 PP		101 PP			172 PP	71 PP
						279 PP					243 PP	

Erläuterungen:

- 1) Verkaufsfläche (VF) = 0.7 x BGF
- 2) Reduktionsfaktor R1 = f(ÖV-Erschliessung, Mo-Fr, 17-18 Uhr: Tram BLT L6 + Bus 48 + Bus 64; Distanz < 350m; Takt < 6') = 0.5
- 3) Reduktionsfaktor R2 = f(besondere Fälle: Umweltvorbelastung, politische/planerische Leitbilder, öffentliche PP in Nähe, Mehrfachnutzung, Gebäudenutzung mit hohem Veloanteil) = 0.8
- 4) Gesamtreduktionsfaktor R = R1 x R2 = 0.4

ANHANG 6 Berechnung Velo-/Mofaabstellplätze**Empfehlung für Grundbedarf an Velo-/Mofa-Abstellplätze (VMP)**

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

ALTBAUTEN (Bauten Nr. 4-7)

Nutzungsart	Stammplätze Velo/Mofa		Besucherplätze Velo/Mofa		Total VMP
	Formel	VMP	Formel	VMP	
Wohnen	2 x GS	0	1 x GB	0	0
Dienstleistung	GS x R1 x (1.5 - R2)	0	GB x R1 x (1.25 - R2)	0	0
Total		0		0	0

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

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

Variante A gesamtes Areal QP

Nutzungsart	Stammplätze Velo/Mofa		Besucherplätze Velo/Mofa		Total VMP
	Formel	VMP	Formel	VMP	
Wohnen	2 x GS	348	1 x GB	53	401
Dienstleistung	GS x R1 x (1.5 - R2)	0	GB x R1 x (1.25 - R2)	0	0
Verkauf	GS x R1 x (1.5 - R2)	2	GB x R1 x (1.25 - R2)	6	8
Total		350		59	409

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

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

Variante B gesamtes Areal QP

Nutzungsart	Stammplätze Velo/Mofa		Besucherplätze Velo/Mofa		Total VMP
	Formel	VMP	Formel	VMP	
Wohnen	2 x GS	334	1 x GB	51	385
Dienstleistung	GS x R1 x (1.5 - R2)	0	GB x R1 x (1.25 - R2)	0	0
Verkauf	GS x R1 x (1.5 - R2)	4	GB x R1 x (1.25 - R2)	11	15
Total		338		62	400

Legende

GS: Grundbedarf Stammplätze

GB: Grundbedarf Besucherplätze

VMP: Velo- und Mofaabstellplätze

ANHANG 7 Verkehrsaufkommen Morgenspitze (MSP, 7-8 Uhr)**Abschätzung des Verkehrsaufkommens für Werktags-Morgenspitze 7-8 Uhr (MSP: Fahrten/h)****Variante A Modell 0.8**

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 174 Wohnungen	139 PP	53 PP	192 PP	0.1	0.2	0.4	0.1	25	61	86
DIENSTLEISTUNG 2 Kindergärten	1 PP	0 PP	1 PP	0.4	0.4	0.1	0.4	0	0	0
VERKAUF Kundenintensiv	2 PP	10 PP	12 PP	0.4	0.4	0.1	0.4	5	4	9
Total	142 PP	63 PP	205 PP					30	65	95

Abschätzung des Verkehrsaufkommens für Werktags-Morgenspitze 7-8 Uhr (MSP: Fahrten/h)**Variante A Modell 1.0**

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 174 Wohnungen	174 PP	53 PP	227 PP	0.1	0.2	0.4	0.1	28	75	103
DIENSTLEISTUNG 2 Kindergärten	1 PP	0 PP	1 PP	0.4	0.4	0.1	0.4	0	0	0
VERKAUF Kundenintensiv	2 PP	10 PP	12 PP	0.4	0.4	0.1	0.4	5	4	9
Total	177 PP	63 PP	240 PP					33	79	112

Abschätzung des Verkehrsaufkommens für Werktags-Morgenspitze 7-8 Uhr (MSP: Fahrten/h)**Variante B Modell 0.8**

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 167 Wohnungen	134 PP	51 PP	185 PP	0.1	0.2	0.4	0.1	24	59	83
DIENSTLEISTUNG 2 Kindergärten	1 PP	0 PP	1 PP	0.4	0.4	0.1	0.4	0	0	0
VERKAUF Kundenintensiv	4 PP	20 PP	24 PP	0.4	0.4	0.1	0.4	10	8	18
Total	139 PP	71 PP	210 PP					34	67	101

Abschätzung des Verkehrsaufkommens für Werktags-Morgenspitze 7-8 Uhr (MSP: Fahrten/h)**Variante B Modell 1.0**

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 167 Wohnungen	167 PP	51 PP	218 PP	0.1	0.2	0.4	0.1	27	72	99
DIENSTLEISTUNG 2 Kindergärten	1 PP	0 PP	1 PP	0.4	0.4	0.1	0.4	0	0	0
VERKAUF Kundenintensiv	4 PP	20 PP	24 PP	0.4	0.4	0.1	0.4	10	8	18
Total	172 PP	71 PP	243 PP					37	80	117

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 8 Verkehrsaufkommen Abendspitze (ASP, 17-18 Uhr)**Abschätzung des Verkehrsaufkommens für Werktags-Abendspitze 17-18 Uhr (ASP: Fahrten/h)****Variante A PP-Modell 0.8**

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 174 Wohnungen	139 PP	53 PP	192 PP	0.25	0.2	0.1	0.2	45	25	70
DIENSTLEISTUNG 2 Kindergärten	1 PP	0 PP	1 PP	0.1	0.4	0.4	0.4	0	0	0
VERKAUF Kundenintensiv	2 PP	10 PP	12 PP	0	0.5	0	0.5	5	5	10
Total	142 PP	63 PP	205 PP					50	30	80

Abschätzung des Verkehrsaufkommens für Werktags-Abendspitze 17-18 Uhr (ASP: Fahrten/h)**Variante A PP-Modell 1.0**

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 174 Wohnungen	174 PP	53 PP	227 PP	0.25	0.2	0.1	0.2	54	28	82
DIENSTLEISTUNG 2 Kindergärten	1 PP	0 PP	1 PP	0.1	0.4	0.4	0.4	0	0	0
VERKAUF Kundenintensiv	2 PP	10 PP	12 PP	0	0.5	0	0.5	5	5	10
Total	177 PP	63 PP	240 PP					59	33	92

Abschätzung des Verkehrsaufkommens für Werktags-Abendspitze 17-18 Uhr (ASP: Fahrten/h)**Variante B PP-Modell 0.8**

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 167 Wohnungen	134 PP	51 PP	185 PP	0.25	0.2	0.1	0.2	44	24	68
DIENSTLEISTUNG 2 Kindergärten	1 PP	0 PP	1 PP	0.1	0.4	0.4	0.4	0	0	0
VERKAUF Kundenintensiv	4 PP	20 PP	24 PP	0	0.5	0	0.5	10	10	20
Total	139 PP	71 PP	210 PP					54	34	88

Abschätzung des Verkehrsaufkommens für Werktags-Abendspitze 17-18 Uhr (ASP: Fahrten/h)**Variante B PP-Modell 1.0**

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 167 Wohnungen	167 PP	51 PP	218 PP	0.25	0.2	0.1	0.2	52	27	79
DIENSTLEISTUNG 2 Kindergärten	1 PP	0 PP	1 PP	0.1	0.4	0.4	0.4	0	0	0
VERKAUF Kundenintensiv	4 PP	20 PP	24 PP	0	0.5	0	0.5	10	10	20
Total	172 PP	71 PP	243 PP					62	37	99

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 9 Verkehrsaufkommen DWV und DTV**Abschätzung des täglichen Verkehrsaufkommens DWV und DTV (Fahrten/24h)****Variante A**

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 174 Wohnungen	139 PP	53 PP	192 PP	3	3	417	159	576	7/7	576
DIENSTLEISTUNG 2 Kindergärten	1 PP	0 PP	1 PP	3	6	3	0	3	5/7	2
VERKAUF Kundenintensiv	2 PP	10 PP	12 PP	2.5	10	5	100	105	5/7	75
Total	142 PP	63 PP	205 PP			425	259	684		653

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)**Variante B**

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 167 Wohnungen	134 PP	51 PP	185 PP	3	3	402	153	555	7/7	555
DIENSTLEISTUNG 2 Kindergärten	1 PP	0 PP	1 PP	3	6	3	0	3	5/7	2
VERKAUF Kundenintensiv	4 PP	20 PP	24 PP	2.5	10	10	200	210	5/7	150
Total	139 PP	71 PP	210 PP			415	353	768		707

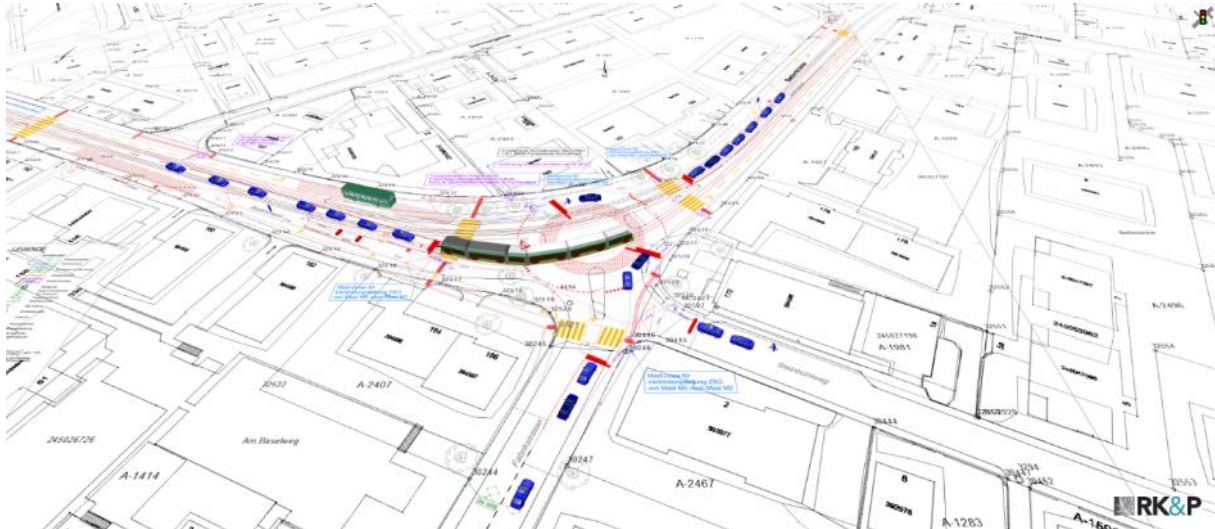
Erläuterungen:

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

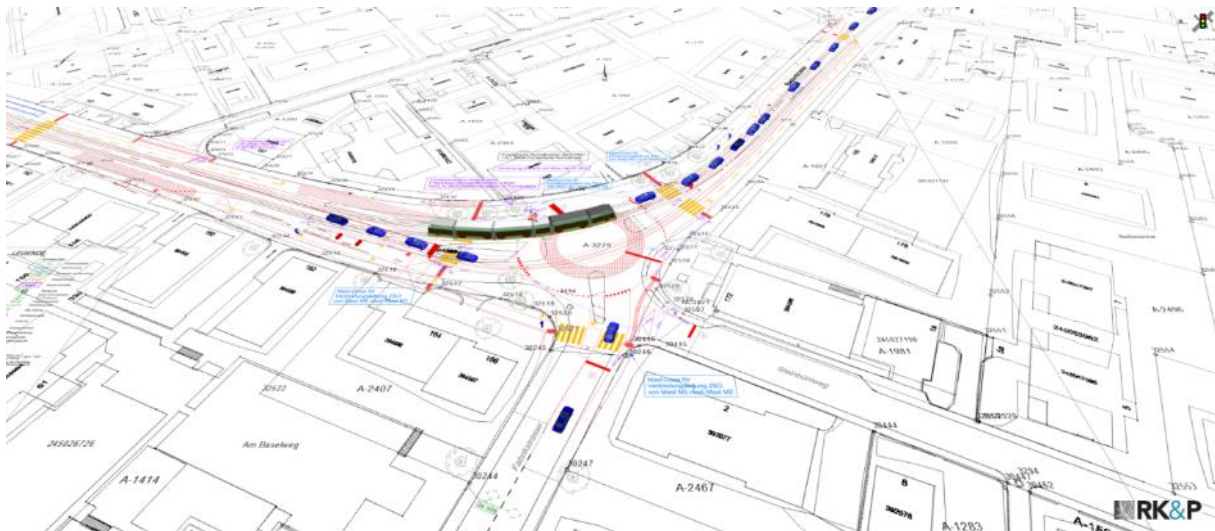
ANHANG 10 Verkehrsfluss-Simulationen

Screenshots der Simulation für die Abendspitze

Beispiel des Verkehrsablaufs bei LSA-gesicherter Tramdurchfahrt Richtung Basel (grün = Tram, Bus; blau = Personenwagen; gelb = Fussgängerstreifen; rot = Haltebalken mit „Rot“ der Lichtsignalanlage)



Beispiel des Verkehrsablaufs bei LSA-gesicherter Tramdurchfahrt Richtung Allschwil (grün = Tram, Bus; blau = Personenwagen; gelb = Fussgängerstreifen; rot = Haltebalken mit „Rot“ der Lichtsignalanlage)



ANHANG 11 Resultate Verkehrsfluss-Simulationen

Auswertung Simulation: Mittlere Streckengeschwindigkeiten zur Morgenspitze

Ohne QP Rankacker



Mit QP Rankacker



Auswertung Simulation: Mittlere Streckengeschwindigkeiten zur Abendspitze

Ohne QP Rankacker



Mit QP Rankacker



ANHANG 12 Berechnungsverfahren öV mit Zusatzbelastung QP

