

Quartierplanung Weiherweg Allschwil

Verkehrs- und Mobilitätsgutachten



Basel, 02.05.2025/2122.4/V11

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Auftrag	2
2	Projektbeschreibung	2
3	Standortanalyse und Erreichbarkeit.....	3
3.1	Siedlungsstruktur	3
3.2	Einkauf, Schulen, Sport und Naherholung	3
3.3	Anbindung an den öffentlichen Verkehr	3
3.4	Velowegnetz	5
3.5	Fusswege	5
3.6	Weitere Mobilitätsangebote	5
3.7	Zwischenfazit Standortanalyse und Erreichbarkeit	5
4	Projektfaktoren.....	6
4.1	Nutzungskonzept Weiherweg	6
4.2	Zielgruppen der Wohnflächen.....	6
4.3	Ergänzende Infrastrukturangebote	6
4.4	Zwischenfazit Projektfaktoren	7
5	Bedarf und Angebot an Abstellplätzen	8
5.1	Gesetzliche Grundlagen	8
5.2	Ansätze für die Berechnung des Parkplatz-Bedarf für Wohnnutzungen	8
5.3	Bedarf und Angebot an Auto-Parkplätzen.....	9
5.4	Bedarf und Angebot an Velo/E-Bike-Abstellplätzen.....	12
6	Verkehrsentwicklung und Erschliessung	13
6.1	Erschliessung	13
6.2	Auswirkungen auf das Strassennetz.....	13
6.3	Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr.....	15
7	Beschreibung der Massnahmen	16
7.1	Quantitativ und qualitativ attraktives Abstellangebot für Velo/E-Bike.....	16
7.2	Sharing-Angebot für E-Bikes	16
7.3	Sharing-Angebot für Auto	16
7.4	Veloreparaturplatz	16
7.5	Lieferdepot für Bewohner.....	17
7.6	Informationen zu Mobilitätsangeboten	17
8	Controlling und Sicherstellung.....	18
8.1	Controlling.....	18
8.2	Sicherstellung	18

1 Ausgangslage und Auftrag

Der Quartierplan „Weiherweg“ bezweckt eine geordnete, haushälterische und sinnvolle Nutzung des Bodens und soll eine umweltgerechte, wohnhygienisch, architektonisch und städtebaulich sowie erschliessungsmässig gute, der Umgebung angepasste Überbauung gewährleisten.

Die Pini Gruppe AG (vormals Pestalozzi & Stäheli GmbH) wurde von Warteck Invest AG mit der Ausarbeitung des Verkehrs- und Mobilitätsgutachtens als Grundlage für den Quartierplan beauftragt. Das vorliegende Gutachten ist Bestandteil der Quartierplanung „Weiherweg“ in Allschwil.

2 Projektbeschreibung

Das Projekt befindet sich auf der Parzelle 1245 zwischen Herrenweg, Weiherweg und Binningerstrasse in Allschwil. Der Rückbau der bestehenden Gebäude ermöglicht eine Verdichtung des Areals. Mehrere neue Gebäude bieten Raum für ca. 170 Wohnungen, einen Kindergarten, Dienstleistung, Gewerbe und einen kleinen Gastronomiebetrieb.



Abbildung 1: Umgebungsplan (August+Margrith Künzel Landschaftsarchitekten AG)

3 Standortanalyse und Erreichbarkeit

3.1 Siedlungsstruktur

Das Areal „Weiherweg“ liegt in einer Zone mit Quartierplanpflicht (bestehende Gesamtüberbauung). Angrenzend befinden sich 2-geschossige Wohnzonen sowie 4-geschossige Wohn-/Geschäftszonen.

Die Gemeinde Allschwil wird gemäss kantonalem Richtplan mit dem Raumtyp „innerer Korridor“ beschrieben. In den Verdichtungsräumen des inneren Korridors ist stadtnahes Wohnen mit kurzen Wegen möglich. Das Raumkonzept zielt darauf ab, das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum verstärkt in diese Räume zu lenken. Damit verbunden sind das Ziel und zugleich die Herausforderung, durch Siedlungsverdichtung und -erneuerung das Geschossflächenangebot zu erweitern und mit hohen Siedlungs- und Freiraumqualitäten aufzuwerten.

Das QP-Areal Weiherweg liegt teilweise (bestehende Gebäude entlang Binningerstrasse) im Perimeter des Masterplans Binningerstrasse, im Teilgebiet Stockbrunnenrain.

3.2 Einkauf, Schulen, Sport und Naherholung

Auf dem Areal selbst ist neu ein kleiner Gastronomiebetrieb geplant. Ein grosses Einkaufszentrum befindet sich in einer Fusswegdistanz von rund 200 m vom Areal entfernt und entlang der Binningerstrasse befindet sich in Fuss- bzw. Velodistanz ein vielfältiges Dienstleistungsangebot.

Auf dem Areal entsteht wieder ein Kindergarten. Die Primarschule liegt rund 900 m und die Sekundarschulen ca. 1'200 m vom Areal entfernt und sind somit zu Fuss oder auch mit dem Velo/E-Bike gut erreichbar.

Zum Hallenbad und weiteren Sportanlagen beträgt die Distanz rund 1,5 km, also in guter Velodistanz. Der Allschwilerweiher befindet sich direkt angrenzend an das Areal und das dahinterliegende Naherholungsgebiet ist in wenigen Minuten zu Fuss erreichbar.

3.3 Anbindung an den öffentlichen Verkehr

Die Endstation der Tramlinie 8 der BVB befindet sich 100-150 m vom Areal entfernt. Die Linie 8 fährt direkt zum Bahnhof Basel und die Fahrzeit beträgt 17 Minuten.

Für eine Herabsetzung der Anzahl Parkplätze für die Wohnnutzung muss die gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr gemäss § 22a RBV beurteilt werden. Wie bereits erwähnt ist das QP-Areal ab der Haltestelle Neuweilerstrasse (Endstation Linie 8, gelber Kreis in Abbildung 2) mit einem Fussweg von 100-150 m erreichbar. Mit der zukünftigen Verlängerung der Tramlinie 8 wird die neue Haltestelle Paradies (gelbe Fläche in Abbildung 2) zwischen Stockbrunnen- und Paradiesrain zu liegen kommen. Auch diese Haltestelle liegt nur rund 200 m vom Areal entfernt. Die Tramlinie 8 weist werktags zwischen 5.30 und 20 Uhr eine Taktfolge von 7.5 Minuten auf. Die gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr gemäss § 22a RBV (Fusswegdistanz max. 350 m, Kursfolge mind. 10 Minuten) ist damit gegeben.



Abbildung 2: Nachweis der öV-Erreichbarkeit gemäss § 22a RBV, Quelle: Google Maps

Direkt neben dem Areal am Herrenweg liegt zudem die Haltestelle der Buslinie 61 mit Verbindung nach Binningen und Oberwil. In einer Gehdistanz von rund 10 Minuten befindet sich im Weiteren die Haltestelle der Buslinie 64, welche via Oberwil ins Birstal bis nach Dornach-Arlesheim fährt.

Das Areal „Weiherweg“ gehört zur öV-Güteklasse B (s. Abbildung 3).



Abbildung 3: ÖV-Güteklassen, Quelle: GeoView BL

3.4 Velowegnetz

Das QP-Areal liegt nicht direkt an einer kantonalen Radroute. Die Route in der Steinhühlstrasse ist jedoch nahe und einfach zu erreichen. Auf dieser gelangt man ins Zentrum von Allschwil und weiter ins Elsass. Die Route führt in die andere Richtung ins Zentrum von Basel oder an den Bahnhof. Ebenso besteht in der Neuweiler-/Holeestrasse eine gute Pendlerroute Richtung Bahnhof und durch das Gundeldingerquartier in Richtung Birstal. Somit ist die geplante Arealnutzung sowohl lokal als auch regional gut für den Veloverkehr angebunden.

3.5 Fusswege

Der Umgebungsplan (s. Abb. 1) zeigt die interne Durchwegung. Daraus ist ersichtlich, dass von den umliegenden Strassen alle Gebäude auf attraktiven internen Wegen erreicht werden können. Ebenso stellt das Fusswegnetz innerhalb des Areals sicher, dass die umliegenden Tram- und Bushaltestellen auf kurzen Wegen erreicht werden können. Diese Fusswege sind öffentlich und entsprechen der Idee des Masterplans Binnergerstrasse.

3.6 Weitere Mobilitätsangebote

In gut 100 m Fusswegdistanz befindet sich ein Mobility-Standort mit zwei Fahrzeugen sowie ein weiterer Standort mit einem Fahrzeug in 600 m Gehdistanz.

3.7 Zwischenfazit Standortanalyse und Erreichbarkeit

Gemäss der Studie „Raumbeobachtung – Analyse des Fahrzeugbestandes im Kanton Basel-Landschaft“¹ aus dem Jahr 2019 beträgt der Fahrzeugbestand innerhalb der öV-Gütekategorie B (vgl. dazu Kap. 3.3) rund 0.85 Fahrzeuge pro Wohneinheit. Der durchschnittliche Fahrzeugbestand betrug 2021 im Kanton BL 514 Personenwagen pro 1000 Einwohner (www.statistik.bl.ch), in Allschwil jedoch nur 432 Personenwagen pro 1000 Einwohner. Korrigiert man die oben erwähnten 0.85 Fahrzeuge pro Wohneinheit in Verhältnis des Fahrzeugbestands, so reduziert sich der Wert für die Gemeinde Allschwil auf gut 0.7 Fahrzeuge pro Wohneinheit. Die Studie gibt somit einen Hinweis, dass im vorhandenen räumlichen Kontext und bei der vorhandenen ÖV-Erschliessung ein verminderter Parkplatzbedarf zugrunde gelegt werden kann. Dies wird auch durch den Reduktionsfaktor gemäss Anhang RBV für Wohnbauten in Gebieten mit der öV-Gütekategorie B von 0.7 bestätigt.

Zusätzlich zur vorhandenen ÖV-Erschliessung ist das Areal auch gut und sicher zu Fuss und mit dem Velo/E-Bike erschlossen. Viele Angebote für den täglichen Bedarf sind in kurzer Distanz zu Fuss oder mit dem Velo/E-Bike erreichbar. Die 2 Mobility-Standorte ergänzen das vorhandene Mobilitätsangebot.

Gesamthaft über die verschiedenen oben aufgeführten Standortfaktoren betrachtet, bietet das Areal „Weiherweg“ gute Voraussetzungen, um ein reduziertes Parkplatzangebot zu begründen. Zudem sind die Voraussetzungen für eine Herabsetzung der Parkplätze für die Wohnnutzung gemäss § 22a RBV erfüllt.

¹ Basel-Landschaft – Amt für Raumplanung 2019: Raumbeobachtung – Analyse des Fahrzeugbestandes im Kanton Basel-Landschaft

4 Projektfaktoren

4.1 Nutzungskonzept Weiherweg

Im Quartierplan ist eine gemischte Nutzung mit Wohnen, Dienstleistung, Gewerbe und Gastronomie vorgesehen. Die **für die Parkplatzberechnung relevanten** Geschossflächen betragen **gemäss aktuellem Projektstand**:

- Wohnen: ca. 17'000 m² bzw. 170 Wohnungen
- Büro, Gewerbe: ca. 350 m²
- Gastronomie: ca. 240 m²
- Doppel-Kindergarten ca. 360 m²

Bei den Wohnungen handelt es sich mehrheitlich um 1.5- bis 3.5-Zimmer-Wohnungen. Total sind rund 480 Zimmer (halbe Zimmer berücksichtigt) vorgesehen. Bei den Büroflächen handelt es sich um nicht dienstleistungsorientierte Nutzflächen.

Ein kleiner Gastronomiebetrieb (Café) im Erdgeschoss bietet rund 60 Sitzplätze an. Dieser soll jedoch nur tagsüber bis 18 oder 19 Uhr betrieben werden.

Im Laufe der weiteren Projektbearbeitung oder während der Nutzungsdauer sind Anpassungen der Nutzungen möglich. Es besteht eine Nachfrage nach einem Alters-/Pflegeheim oder je nach Nachfrage könnte ein Teil der Wohnungen in Büronutzungen umgewandelt werden. Diese Nutzungsvarianz wird bei der Parkplatzberechnung sowie den Auswirkungen mit Szenarien abgebildet.

4.2 Zielgruppen der Wohnflächen

Das Wohnungsangebot richtet sich an unterschiedliche Zielgruppen. Unter anderem soll ein Angebot für das Wohnen im Alter bereitgestellt werden. Für diese Zielgruppe ist die Nähe zum öffentlichen Verkehr wichtig. Andererseits werden auch Familienwohnungen angeboten. Wie in Kap. 3.2 gezeigt, sind Einkaufen, Schulen, Sportanlagen wie auch die Naherholung in Gehdistanz erreichbar, was auch für Familien ein Wohnen ohne Auto gut ermöglicht.

4.3 Ergänzende Infrastrukturangebote

Innerhalb des Areals Weiherweg ist vorgesehen, folgende Infrastrukturen einzurichten:

- Kindergarten
- Gastronomiebetrieb (Café)
- Veloreparaturplatz (zur eigenen Benutzung)
- Abstellräume für Velos/E-Bikes, Kinderwagen etc.
- Attraktive Aussenraumgestaltung

Diese Angebote unterstützen ein autoreduziertes Leben, da wichtige Attraktoren bereits auf dem Areal angeboten werden und somit eine Reise an andere Orte (teilweise) überflüssig machen.

Weitere Angebote sind im Kapitel 7 «Beschreibung der Massnahmen» aufgeführt.

4.4 Zwischenfazit Projektfaktoren

Die angestrebte Zielgruppe für das Wohnen sowie das geplante Infrastrukturangebot bieten gute Voraussetzungen, um ein reduziertes Parkplatzangebot zu begründen.

5 Bedarf und Angebot an Abstellplätzen

5.1 Gesetzliche Grundlagen

Grundlage für die Berechnung des Parkplatzbedarfes bildet das Raumplanungs- und Baugesetz des Kantons BL und die zugehörige Verordnung, welche per 1.3.2022 angepasst wurde. Im Rahmen von Quartierplanungen kann bei guter ÖV-Erschliessung auch bei Wohnnutzungen der Wert für die Stamm- und die Besucher-Parkplätze reduziert werden:

§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 1/S. 12 herabsetzen oder Höchstwerte festlegen. Dabei gelten folgende Kriterien:

- a) aufgehoben;*
- 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 gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr (Kriterium b) ist in Kap. 3.3 aufgezeigt. Kap. 5.4 enthält Aussagen zum Kriterium c), Kap. 7 und 8 solche zum Kriterium d).

5.2 Ansätze für die Berechnung des Parkplatz-Bedarf für Wohnnutzungen

Für den QP Weiherweg werden folgende Ansätze für die Ermittlung des Parkplatzbedarfs angewendet:

- Dienstleistung und Gewerbe: Ansätze gemäss Anhang 1/S. 12 RBV
- Kindergarten: Ansätze wie übrige Dienstleistungen
- Parkplätze Wohnen (Stamm- und Besucher-PP): 0.3 - 0.5 PP/Whg.
- Alters-/Pflegeheim (APH): Ansätze gemäss Norm VSS 40 281

Der Faktor 0.5 PP/Whg. wurde von der Gemeinde Allschwil als maximaler Wert vorgegeben. Zudem wurde eine maximale Anzahl von 105 Parkplätzen durch die Gemeinde festgelegt.

Für die Parkplätze Dienstleistung, Kindergarten, Gewerbe und Alters-/Pflegeheim werden folgende Reduktionsfaktoren verwendet:

- R1 gemäss Anhang 1/S. 12 RBV: Fusswegdistanz < 350 m, Kursfolge 7.5 Minuten → R1 = 0.6
- R2 gemäss Anhang 1/S. 12 RBV: aufgrund der Umweltvorbelastung, der planerischen Absicht der Gemeinde, möglicher Mehrfachnutzung und einem hohen Anteil an Fuss- und Veloverkehr → R2 = 0.7

5.3 Bedarf und Angebot an Auto-Parkplätzen

Die Berechnung des PP-Bedarfs erfolgt gemäss den oben erwähnten Ansätzen. Die detaillierte Berechnung befindet sich im Anhang. Dabei werden folgende Szenarien unterschieden (s. Hinweis in Kapitel 4.1):

	Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3	Szenario 4
Dienstleistung m ² BGF	350	350	4'900	350
Gastronomie m ² BGF	240	240	240	240
Kindergarten m ² BGF	360	360	360	360
APH Anzahl Betten	0	0	0	70
Anzahl Wohnungen	170	170	125	158
PP / Wohnung	0,5 (Oberwert)	0,3 (Unterwert)	0,3 (Unterwert)	0,4

Szenario 1: Nutzungen gemäss aktuellem Projektstand, 0,5 PP/Whg (Oberwert)

Art/Nutzung	Grundbedarf	R1	R2	Soll PP
PP Wohnen (Stamm- und Besucher-PP)	85	–	–	85
Stamm-PP Dienstleistung/Gastronomie/ Kindergarten	10	0.6	0.7	4
Besucher-PP Dienstleistung/Gastronomie/ Kindergarten	22	0.6	0.7	10
rollstuhlgerechte PP Besucher				2
Sharing-PP für Bewohner				4
Total Anzahl PP				105

Szenario 2: Nutzungen gemäss aktuellem Projektstand, 0,3 PP/Whg (Unterwert)

Art/Nutzung	Grundbedarf	R1	R2	Soll PP
PP Wohnen (Stamm- und Besucher-PP)	51	–	–	51
Stamm-PP Dienstleistung/Gastronomie/ Kindergarten	10	0.6	0.7	4
Besucher-PP Dienstleistung/Gastronomie/ Kindergarten	22	0.6	0.7	10
rollstuhlgerechte PP Besucher				2
Sharing-PP für Bewohner				5
Total Anzahl PP				72

Szenario 3: Erhöhung Fläche Dienstleistung, Reduktion Anzahl Wohnungen, 0,3 PP/Whg (Unterwert)

Art/Nutzung	Grundbedarf	R1	R2	Soll PP
PP Wohnen (Stamm- und Besucher-PP)	38	–	–	38
Stamm-PP Dienstleistung/Gastronomie/Kindergarten	82	0.6	0.7	35
Besucher-PP Dienstleistung/Gastronomie/Kindergarten	58	0.6	0.7	25
rollstuhlgerechte PP Besucher				3
Sharing-PP für Bewohner				4
Total Anzahl PP				105

Szenario 4: Alters-/Pflegeheim, Reduktion Anzahl Wohnungen, 0,4 PP/Whg

Art/Nutzung	Grundbedarf	R1	R2	Soll PP
PP Wohnen (Stamm- und Besucher-PP)	63	–	–	63
Stamm-PP Dienstleistung/Gastronomie/Kindergarten/APH	44	0.6	0.7	19
Besucher-PP Dienstleistung/Gastronomie/Kindergarten/APH	37	0.6	0.7	16
rollstuhlgerechte PP Besucher				3
Sharing-PP für Bewohner				4
Total Anzahl PP				105

Gemäss der aktuell geplanten Nutzung variiert die Anzahl Parkplätze zwischen 72 (mit 0,3 PP/Whg.) und 105 (mit 0,5 PP/Whg.). Szenario 3 zeigt eine **maximale** Nutzungsveränderung unter Anwendung des Unterwerts. Die Bruttogeschossflächen der Dienstleistung kann auf max. 4'900 m² erhöht werden, dies bei einer Reduktion der Anzahl Wohnungen um 45. In Szenario 4 werden 12 Wohnungen durch ein Alters- und Pflegeheim ersetzt. Der Wert für die Anzahl PP/Whg. wird bei diesem Szenario auf max. 0.4 festgelegt. Die Begrenzungen für Szenario 3 (max. Fläche Dienstleistung) und Szenario 4 (max. Anzahl PP/Whg.) ergeben sich durch die Festlegung der Gemeinde, dass maximal 105 Parkplätze erstellt werden dürfen.

Mit der Festlegung des Unter- und Oberwerts für die Anzahl PP/Whg. von 0,3 bzw. 0,5 sowie der maximalen Anzahl PP von 105 ist der Spielraum (Art und Grösse der Nutzungen) für die weitere Planung ausreichend eingegrenzt.

Weitere Hinweise zur Festlegung des PP-Bedarfs: Die Aufteilung der Parkplätze für das Wohnen in Stamm- bzw. Besucher-PP erfolgt in der weiteren Projekterarbeitung. Für die Berechnung des Fahrtenaufkommens sind wir von einer Aufteilung von 80% Stamm- und 20% Besucherparkplätze ausgegangen.

Die Parkplätze für Besucher Wohnen und für Dienstleistung/Gastronomie lassen eine teilweise Doppelnutzung zu, da die Besucher der Wohnungen mehrheitlich nicht zur gleichen Zeit anwesend sind, wie die Besucher der Gewerbeflächen. Diese Mehrfachnutzung ist im Faktor R2 berücksichtigt.

Gemäss Norm SIA 500 «Hindernisfreie Bauten» ist für Besucher von Wohnungen pro Parkplatzstandort mind. ein rollstuhlgerechter PP anzuordnen. Wir empfehlen für die Besucher Wohnen und Gewerbe zwei bzw. bei einer Erhöhung der Dienstleistungsfläche gemäss Szenario 3 oder bei Szenario 4 drei rollstuhlgerechte Parkplätze vorzusehen.

Die Sharing-PP werden als Massnahme für die reduzierte PP-Zahl für das Wohnen vorgesehen. Gemäss Mobility ist pro 35-45 Mobilitätsnutzer 1 Fahrzeug nötig. Bei 170 Whg. à durchschnittlich 1.5 Personen und 50% Carsharingnutzer wären somit ca. 3 Sharing-Fahrzeuge erforderlich. 4 Sharing-PP sind somit ausreichend. Bei Anwendung des Unterwerts wird diese Zahl auf 5 erhöht. Dabei ist zu berücksichtigen, dass in Gehdistanz an 2 bestehenden Mobility-Standorten bereits 3 Fahrzeuge vorhanden sind.

Die maximal erforderlichen bzw. zulässigen 105 Parkplätze befinden sich im 1. Untergeschoss. Zusätzlich ist eine Abstellfläche für ca. 12 Motorräder vorgesehen.

Mit dem Rückbau der bestehenden Überbauung fallen die heute vorhandenen 64 Parkplätze in der Tiefgarage sowie alle 34 oberirdischen Parkplätze weg.

5.4 Bedarf und Angebot an Velo/E-Bike-Abstellplätzen

Die Berechnung des Bedarfs an Velo/E-Bike-Abstellplätzen (VPP) erfolgt gemäss der VSS-Norm 40 065 «Parkieren Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen». Die detaillierte Berechnung befindet sich im Anhang.

Szenario	gemäss VSS-Norm
Szenario 1	498
Szenario 2	494
Szenario 3	412
Szenario 4	499
Total Soll PP für Velo/E-Bike (maximal, gerundet)	500

Die VSS-Norm geht von idealen Verhältnissen aus. Die effektiv erforderliche Zahl ist jedoch stark abhängig vom Mieterspiegel (eher Velo- oder eher öV-affin). Da das Areal sehr gut mit öV erschlossen ist, erscheint die Anzahl VPP gemäss Norm zu hoch. Dies bestätigen auch unsere Erfahrungen mit Wohnsiedlungen in der Agglomeration Basel.

Wir empfehlen, für die geplanten Nutzungen vorerst ein Angebot von 425-450 VPP vorzusehen, davon 10-15 VPP für Sharing-E-Bikes. Die Norm sagt nichts aus über die Aufteilung in Abstellplätze für Bewohner und Besucher. In der Norm wird nur zwischen Langzeit- und Kurzzeitplätzen differenziert. Wir gehen von einem Anteil VPP für Besucher Wohnen von 10-15% aus. Zusammen mit den Besucher-VPP für das Gewerbe ergibt dies ca. 60-85 VPP für Besucher.

Zusätzlich ist eine Abstellfläche für 15-20 Velos in Sondergrössen (Tandem, Veloanhänger, Kistenvelos usw.) vorzusehen. Somit besteht gesamthaft ein Angebot von 440-470 VPP. Dieses Angebot ist im Rahmen des Monitorings laufend zu überprüfen (s. Kap. 8).

Im Gebäude sind dezentral an mehreren Standorten 390 VPP (inkl. 10-15 Sharing-Bikes) sowie 15-20 VPP für Velo-Sondergrössen geplant und im Aussenraum zusätzlich 60 VPP als Kurzzeit-PP.

6 Verkehrsentwicklung und Erschliessung

6.1 Erschliessung

Der Weiherweg ist zwischen dem Herrenweg und Haus Weiherweg 4 nur in Richtung Binnerstrasse befahrbar (Einbahnregime). Die Erschliessung der Tiefgarage erfolgt heute somit wie folgt:

- Zufahrt: nur von Herrenweg über den Weiherweg möglich
- Wegfahrt: nur in Richtung Binnerstrasse möglich

Am Einbahnregime im Weiherweg soll nichts geändert werden. Hingegen wird mit dem neuen Projekt die Einfahrt in die Tiefgarage in Richtung Binnerstrasse verlegt, und zwar in den Bereich mit Gegenverkehr im Weiherweg. Die Erschliessung der Tiefgarage ist neu wie folgt möglich:

- Zufahrt: von der Binnerstrasse oder vom Herrenweg möglich
- Wegfahrt: nur in Richtung Binnerstrasse möglich

Mit der Verlegung der Zufahrt zur Einstellhalle wird der Weiherweg im oberen Bereich vom Verkehr entlastet.

Die Einfahrt in die Binnerstrasse erfolgt wie heute mit einer Vortrittsbelastung.

Die genaue Nutzung der Gewerbeflächen ist noch unklar. Aufgrund der vorgesehenen Fläche ist mit 1-2 Anlieferungen mit Lastwagen zu rechnen. Da die Gewerbeflächen tendenziell entlang der Binnerstrasse angeordnet werden, erfolgt die Anlieferung von der Binnerstrasse her. Dadurch können LW-Fahrten durch das Quartier verhindert werden. Die Aufstellfläche für die Anlieferung befindet sich in der Nordostecke des Areals, so dass nach dem geplanten Fussgängerstreifen über die Binnerstrasse auf das Areal gefahren werden kann.

6.2 Auswirkungen auf das Strassennetz

Pro Parkplatz werden folgende Fahrten verursacht (in Anlehnung an PP-Verordnung Basel-Stadt und Leitfaden Fahrtenmodell Stadt Zürich):

Nutzung	Fahrten pro Tag und PP		Fahrten in Abendspitzenstunde pro PP			
	Stamm-PP	Besucher-PP	Stamm-PP		Besucher-PP	
			Einfahrt	Ausfahrt	Einfahrt	Ausfahrt
Büro/Gewerbe	2.5	4.0	0.1	0.5	0.1	0.3
Gastronomie	2.5	8.0	0.1	0.5	0.5	0.5
Kindergarten	2.5	2.0	0.1	0.5	0.1	0.1
APH	3.5	3.0	0.1	0.5	0.2	0.2
Wohnen	4.0	2.5	0.5	0.5	0.2	0.2

Somit ergeben sich folgende Anzahl Fahrten pro Tag bzw. in der Spitzenstunde (detaillierte Berechnung s. Anhang):

Szenario	Fahrten pro Tag	Fahrten Abendspitzenstunde	
		Einfahrten	Ausfahrten
Szenario 1	417	44	46
Szenario 2	394	30	32
Szenario 3	385	28	46
Szenario 4	391	36	44
Wegfallend	361	40	43

Als Spitzenstunde wird wie üblich die Abendspitzenstunde betrachtet, da sich in dieser Zeit – im Gegensatz zur Morgenspitzenstunde – Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr überlagern.

Die Verkehrszunahme beträgt maximal (Szenario 1) 56 Fahrten pro Tag bzw. 7 Fahrten in der Abendspitzenstunde. Die maximale Zunahme pro Tag entspricht rund 0.4% des DTV 2022 auf der Binningerstrasse und ist somit vernachlässigbar.

Auf die Verkehrsbelastung in der Spitzenstunde hat dies aufgrund der veränderten Zufahrtsmöglichkeiten zur Einstellhalle (s. Kap. 6.1) folgende Auswirkungen:

Ausfahrt aus Einstellhalle: 43 wegfallende Fahrten, maximal 46 neue Fahrten
Die Einfahrt in die Binningerstrasse wird somit mit 3 zusätzlichen Fahrten belastet. Gemäss Verkehrserhebung vom 10.9.2021 von 17-18 Uhr fahren vom Weiherweg in die Binningerstrasse heute ca. 160 Personenwagen. Die Zusatzbelastung von rund 2% ist für die Leistungsfähigkeit des Knotens vernachlässigbar, da die Unsicherheit in der heutigen bzw. zukünftigen Belastung der Binningerstrasse grösser ist. Während der Erhebung trat während kurzer Zeit ein max. Rückstau im Weiherweg von 4-5 Fahrzeugen auf.

Einfahrt zur Einstellhalle:

Wir nehmen an, dass weiterhin knapp 30% der Zufahrten vom Herrenweg erfolgt, d. h. 13 Fahrten/Spitzenstunde. Die bisherigen 40 Fahrten fallen dafür weg. Vom Herrenweg bis zur Einfahrt reduziert sich die Spitzenstundenbelastung somit um 27 Fahrten bzw. um rund 20%.

Gut 70% der Zufahrten werden somit von der Binningerstrasse erfolgen, wobei wir von je ca. 35% von Ost und West ausgehen. Somit wird der Abbiegeverkehr von der Binningerstrasse in den Weiherweg von beiden Richtungen um je 16 Fahrten zunehmen. Der Spitzenstundenverkehr betrug gemäss Verkehrsstatistik BL im Jahr 2021 rund 1'300 Fahrten, d.h. je ca. 650 Fahrten pro Richtung. Die Zunahme von gut 2% wird ebenfalls keinen relevanten Einfluss auf die Leistungsfähigkeit haben.

Falls sich der Linksabbiegeverkehr im Rahmen der Neugestaltung mit der Verlängerung der Tramlinie 8 als problematisch erweisen würde, könnte ein Linksabbiegeverbot angeordnet werden. Dank dem neuen Kreisel an der Spitzwaldstrasse wäre die Zufahrt zur Einstellhalle auch aus Richtung Basel mit einem geringen Umweg erreichbar.

Im Zusammenhang mit dem Projekt «Tramverlängerung Letten» wurden die Verkehrsbelastungen in der Binningerstrasse und den angrenzenden Strassen neu ermittelt (Bericht «Tramverlängerung Letten Allschwil – Verkehrsmengengerüst», 21.2.2021):

- Abendspitze 2040 ohne Spange Oberwilerstrasse: ca. 690 Fz pro Richtung
- Abendspitze 2040 mit Spange Oberwilerstrasse: ca. 650 Fz pro Richtung
- Abendspitze Weiherweg: unverändert

Die obigen Aussagen treffen somit auch auf den Zustand 2040 mit oder ohne Spange Oberwilerstrasse zu.

Fazit: Das im Quartierplan vorgesehene Projekt führt nicht zu einer höheren Belastung des Strassennetzes.

6.3 Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr

Die Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr werden auf Basis des Berichts «Tramverlängerung Letten Allschwil – Verkehrsmengengerüst» wie folgt geschätzt:

- Anzahl Bewohner: 170 Wohnung à ca. 2 Personen
abzügl. 100 heutige Bewohner = 240
- Anzahl Wege pro Tag Bewohner/Besucher: 3.5 pro Bewohner = 840 Wege
- Anzahl Beschäftigte Gewerbe/Kindergarten: 18 (s. Anhang PP-Berechnung)
- Anzahl Wege pro Tag Beschäftigte/Kunden: 4.0 pro Beschäftigten = 72 Wege
- Anzahl Beschäftigte Gastro: 5 (s. Anhang PP-Berechnung)
- Anzahl Wege pro Tag Beschäftigte/Kunden: 25 pro Beschäftigten = 125 Wege
- Modal-Split: 40% MIV, 23% ÖV, 37% LV
Der Anteil ÖV wird gegenüber dem erwähnten Bericht für das QP-Areal auf 40% erhöht
- Anteil in Spitzenstunde: 12%
- Anzahl Tramkurse in Spitzenstunde: 8

Daraus folgen die Anzahl ÖV-Benutzer in der Spitzenstunde:

- Total Anzahl Wege pro Tag = 1'037
- Anzahl ÖV-Fahrten pro Tag: $1'037 \times 40\% = 415$
- Anzahl ÖV-Fahrten in Spitzenstunde: $415 \times 12\% = 50$
- Anzahl Passagiere pro Tramkurs: ca. 6

Diese Angaben beziehen sich auf die Szenarien 1 und 2. Im Szenario 3 erhöht sich - aufgrund der höheren Gewerbefläche - die Anzahl Wege pro Tag auf 1'450 bzw. die Anzahl Passagiere pro Tramkurs auf 9. Mit dem APH in Szenario 4 ist mit ca. 8 Passagieren pro Tramkurs zu rechnen.

Pro Tramkurs ist somit in der Spitzenstunde mit ca. 6-9 zusätzlichen ÖV-Passagieren zu rechnen. Gemäss Angaben der BVB beträgt die maximale Auslastung der Tramlinie 8 in den Spitzenstunden am Morgen und am Abend rund 100 Personen (im Jahr 2019, d.h. vor Corona). Mit den zusätzlichen 6-9 Personen pro Tramkurs wird der LOS nicht verändert und die angestrebte max. Auslastung von 60% nicht erreicht.

Fazit: Das im Quartierplan vorgesehene Projekt hat keinen massgeblichen Einfluss auf die Auslastung der Tramlinie.

7 Beschreibung der Massnahmen

Für autoarme Bebauungen haben die Eigentümer ein besonderes Mobilitätsangebot bereitzustellen, damit die Bewohner ohne eigenes Auto ihre Mobilitätsbedürfnisse dennoch möglichst gut befriedigen können.

Massnahme	Unterwert	Oberwert
7.1 Erhöhtes Abstellangebot für Velo/E-Bike	450 Velo-P	425 Velo-P
7.2 Sharing-Angebot E-Bike	15 E-Bikes	10 E-Bikes
7.3 Sharing-Angebot Auto	5 Fahrzeuge	4 Fahrzeuge
7.4 Veloreparaturplatz	Ja	Ja
7.5 Lieferdepot für Bewohner	Ja	Ja
7.6 Info zu Mobilitätsangeboten	Ja	Ja

Tabelle 1: Massnahmen in Abhängigkeit des Berechnungswertes für den Parkplatz-Bedarf

Diese Massnahmen sind im QP-Reglement und/oder im QP-Vertrag mit der Gemeinde festzuhalten. In den folgenden Kapiteln sind sie mit möglichen Umsetzungsideen beschrieben. Die definitive Ausgestaltung der Massnahmen ist im Rahmen der Baugesuche darzulegen.

Eine regelmässige Berichterstattung gegenüber der Gemeinde stellt die Umsetzung der Massnahmen sicher und zeigt deren Wirkung auf (vgl. Kapitel 8). Anhand dieses Controllings kann die Wirksamkeit der Massnahmen überprüft und können allfällige Anpassungen vorgenommen werden.

7.1 Quantitativ und qualitativ attraktives Abstellangebot für Velo/E-Bike

Damit der Verzicht auf ein eigenes Auto leichter fällt, ist es zielführend, ein umso attraktiveres Veloinfrastrukturangebot bereit zu halten. Dieses wird um rund 6-12% gegenüber der Empfehlung des Kantons BL erhöht. Über 80% der Abstellplätze sind im Sockelgeschoss, also gedeckt angeordnet. Aus Platzgründen muss mind. teilweise eine doppelstöckige Anlage vorgesehen werden, was die Qualität der Abstellplätze mindert. Bei der Auswahl der Anlage ist auf eine möglichst komfortable Bedienung zu achten.

Das Angebot wird ergänzt durch spezielle Abstellplätze für Velos/E-Bikes in Sondergrössen wie z. B. für Cargobikes.

7.2 Sharing-Angebot für E-Bikes

Es sind ca. 10-15 Plätze für Sharing-Bikes vorzusehen. Diese werden in Zusammenarbeit mit einem externen Anbieter, z. B. Pick-e-Bike bereitgestellt.

7.3 Sharing-Angebot für Auto

Auch Haushalte ohne eigenes Auto benötigen hier und da ein Auto. In der Autoeinstellhalle werden 4-5 Plätze für Carsharing-Fahrzeuge reserviert. Dazu lohnt es sich mit Anbietern wie Mobility oder ubeeqo zusammenzuarbeiten.

7.4 Veloreparaturplatz

Im Sockelgeschoss ist ein Platz für eigene Veloreparaturen geplant. Dieser Platz wird mit einem Reparaturstand und entsprechendem Werkzeug sowie einer Velopumpe ausgerüstet. Zweckdienlich ist eine regelmässige Betreuung durch den Eigentümer/Betreiber der Siedlung.

7.5 Lieferdepot für Bewohner

An geeigneten Stellen im Bereich der Eingänge sind Depots für die Paketannahme vorzusehen. Dadurch können sich alle BewohnerInnen, auch wenn sie berufstätig oder tagsüber selten zu Hause sind, ihre Sendungen nach Hause schicken lassen und müssen diese nicht (mit einem Motorfahrzeug) selbst abholen.

7.6 Informationen zu Mobilitätsangeboten

Damit die BewohnerInnen die vielfältigen Mobilitätsangebote auf und im Umfeld des Areals kennen und nutzen können, ist es von zentraler Bedeutung, dass diese auch kommuniziert wird. Zielführend ist die Nutzung mehrerer Kanäle wie z. B. auf einem Anschlagbrett oder direkt auf Bildschirmen in den Wohnungen.

8 Controlling und Sicherstellung

Aufgrund der Standortqualität, der geplanten Projektfaktoren sowie den vorgegebenen Massnahmen ist grundsätzlich davon auszugehen, dass die Bebauung mit einer reduzierten Anzahl Parkplätze funktioniert.

8.1 Controlling

Zweck des Monitorings ist, die Umsetzung und Wirksamkeit der Massnahmen zu überprüfen. Die Modalitäten für die Einreichung entsprechender Controlling-Berichte sind zwischen der Eigentümerschaft und der Gemeinde im **QP-Vertrag** festzulegen.

Controlling-Indikatoren	Messgrösse	Zielvorgabe	Anmerkung
Parkplatz-Bedarf für Bewohner	- Anzahl Anwohner-Parkkarten, eingelöst auf die Adresse der Liegenschaft - Anzahl Mieter mit eigenem PW	- Max. 15 Anwohner-PK durch Mieter (ca. 10%) - Max. 5% mehr PW als PP	- Angabe durch Gemeinde - Erfassung durch Eigentümer/Vermieter
Parkplatz-Bedarf für Besucher	- Auslastung der Besucher-PP	- Auslastung nicht regelmässig 100%	- Erfassung durch Eigentümer/Vermieter
Veloabstellanlage	- Auslastung der Velo/E-Bike-PP	- Auslastung nicht regelmässig 100%	- Erfassung durch Eigentümer/Vermieter
Umgesetzte Massnahmen	- Anzahl umgesetzte Massnahmen - Angaben zur Nutzung der Angebote, insb. der Sharing-Fahrzeuge	- Die Massnahmen gemäss Kapitel 7 sind umgesetzt - Die Massnahmen werden genutzt - Angebot entspricht dem Bedarf	- Erfassung durch Eigentümer/Vermieter

Tabelle 2: Controlling Mobilitätsgutachten

Der Controlling-Bericht ist mit allgemeinen Erfahrungen aus dem Betrieb sowie mit Rückmeldungen aus der Mieterschaft zu ergänzen.

8.2 Sicherstellung

Werden die Zielvorgaben massgeblich überschritten, sind in Absprache mit der Gemeinde weitere Massnahmen zu prüfen:

- Je nach Benutzung und Akzeptanz sind die bereits umgesetzten Mobilitätsangebote weiter auszubauen, z. B. wenn eine regelmässige Nicht-Verfügbarkeit von Sharing-Angeboten vorliegt.
- Ausbau der Anzahl Veloabstellplätze
- Zusätzliche Mobilitätsangebote prüfen

Anhang

Parkplatzbedarf Auto- und Velo-/E-Bike-Abstellplätze

Szenario 1

Autoabstellplätze

Nutzungsart	Brutto- Geschoss- Fläche (BGF) m ²	m2 BGF pro AP	Anzahl AP bzw. Whg.	Anzahl VF bzw. SP, Zi	Anzahl PP pro AP, Whg., VF, SP		Grundbedarf PP		Reduktionsfaktoren		Reduzierter Bedarf	
					AP	Besucher	Stammpl.	Besucherpl.	ÖV R 1	Übrige R 2	Stammpl.	Besucherpl.
Büro, Gewerbe	350	25	14		0.4	0.2	6	3	0.6	0.7	2	1
Gastronomie	240	50	5	60	0.4	0.3	2	18	0.6	0.7	1	8
Doppel-Kindergarten	360		4		0.4	0.2	2	1	0.6	0.7	1	1
rollstuhlgerechter PP Gewerbe									–	–		1
Wohnen			170		0.5		85		–	–	85	
Wohnen Sharing-Fahrzeuge									–	–	4	
rollstuhlgerechter PP Wohnen									–	–		1
							94	22	Subtotal Pw		93	12
									Total Pw		105	

Veloabstellplätze nach VSS-Norm 40 065

Büro, Gewerbe			18		2 pro 10 AP	3.6				4	
Büro, Gewerbe			18		0.5 pro 10 AP		0.9				1
Gastronomie			5		2 pro 10 AP	1.0				1	
Gastronomie				60	2 pro 10 SP		12.0				12
Wohnen (Bewohner+Besucher)		Zi/Whg.	2.8	480							480
									Total Velo-PP		498

AP: Arbeitsplätze
 PP: Parkplätze
 VF: Verkaufsfläche
 SP: Sitzplätze
 Whg.: Wohnungen
 Zi: Zimmer

Szenario 2

Autoabstellplätze

Nutzungsart	Brutto- Geschoss- Fläche (BGF) m ²	m2 BGF pro AP	Anzahl AP bzw. Whg.	Anzahl VF bzw. SP, Zi	Anzahl PP pro AP, Whg., VF, SP		Grundbedarf PP		Reduktionsfaktoren		Reduzierter Bedarf	
					AP	Besucher	Stammpl.	Besucherpl	ÖV R 1	Übrige R 2	Stammpl.	Besucherpl
Büro, Gewerbe	350	25	14		0.4	0.2	6	3	0.6	0.7	2	1
Gastronomie	240	50	5	60	0.4	0.3	2	18	0.6	0.7	1	8
Doppel-Kindergarten	360		4		0.4	0.2	2	1	0.6	0.7	1	1
rollstuhlgerechter PP Gewerbe									–	–		1
Wohnen			170		0.3		51		–	–	51	
Wohnen Sharing-Fahrzeuge									–	–	5	
rollstuhlgerechter PP Wohnen									–	–		1
							60	22	Subtotal Pw		60	12
									Total Pw		72	

Veloabstellplätze nach VSS-Norm 40 065

Büro, Gewerbe			18		2 pro 10 AP	3.6				4	
Büro, Gewerbe			18		0.5 pro 10 AP		0.9				1
Gastronomie			5		2 pro 10 AP	1.0				1	
Gastronomie				60	2 pro 10 SP		12.0				12
Wohnen (Bewohner+Besucher)		Zi/Whg.	2.8	476	1 pro Zi						476
									Total Velo-PP		494

AP: Arbeitsplätze
 PP: Parkplätze
 VF: Verkaufsfläche
 SP: Sitzplätze
 Whg.: Wohnungen
 Zi: Zimmer

Szenario 3

Autoabstellplätze

Nutzungsart	Brutto- Geschoss- Fläche (BGF) m ²	m2 BGF pro AP	Anzahl AP bzw. Whg.	Anzahl VF bzw. SP, Zi	Anzahl PP pro AP, Whg., VF, SP		Grundbedarf PP		Reduktionsfaktoren		Reduzierter Bedarf	
					AP	Besucher	Stammpl.	Besucherpl.	ÖV R 1	Übrige R 2	Stammpl.	Besucherpl.
Büro, Gewerbe	4'900	25	196		0.4	0.2	78	39	0.6	0.7	33	16
Gastronomie	240	50	5	60	0.4	0.3	2	18	0.6	0.7	1	8
Doppel-Kindergarten	360		4		0.4	0.2	2	1	0.6	0.7	1	1
rollstuhlgerechter PP Gewerbe									–	–		2
Wohnen			125		0.3		38		–	–	38	
Wohnen Sharing-Fahrzeuge									–	–	4	
rollstuhlgerechter PP Wohnen									–	–		1
							120	58	Subtotal Pw		77	28
									Total Pw		105	

Veloabstellplätze nach VSS-Norm 40 065

Büro, Gewerbe			200		2 pro 10 AP	40.0				40	
Büro, Gewerbe			200		0.5 pro 10 AP		10.0				10
Gastronomie			5		2 pro 10 AP	1.0				1	
Gastronomie				60	2 pro 10 SP		12.0				12
Wohnen (Bewohner+Besucher)		Zi/Whg.	2.8	349	1 pro Zi						349
Total Velo-PP										412	

AP: Arbeitsplätze
 PP: Parkplätze
 VF: Verkaufsfläche
 SP: Sitzplätze
 Whg.: Wohnungen
 Zi: Zimmer

Szenario 4

Autoabstellplätze

Nutzungsart	Brutto- Geschoss- Fläche (BGF) m ²	m2 BGF pro AP	Anzahl AP bzw. Whg. Betten	Anzahl VF bzw. SP, Zi	Anzahl PP pro AP, Whg., VF, SP		Grundbedarf PP		Reduktionsfaktoren		Reduzierter Bedarf	
					AP	Besucher	Stammpl.	Besucherpl.	ÖV R 1	Übrige R 2	Stammpl.	Besucherpl.
Büro, Gewerbe	350	25	14		0.4	0.2	6	3	0.6	0.7	2	1
Gastronomie	240	50	5	60	0.4	0.2	2	12	0.6	0.7	1	5
Doppel-Kindergarten	360		4		0.4	0.2	2	1	0.6	0.7	1	1
Altersheim			70		0.5	0.3	35	21	0.6	0.7	15	9
rollstuhlgerechter PP Gewerbe/APH									–	–		2
Wohnen			158		0.4		63		–	–	63	
Wohnen Sharing-Fahrzeuge									–	–	4	
rollstuhlgerechter PP Wohnen									–	–		1
							107	16	Subtotal Pw		86	19
									Total Pw		105	

Veloabstellplätze nach VSS-Norm 40 065

Büro, Gewerbe			18		2 pro 10 AP	3.6				4	
Büro, Gewerbe			18		0.5 pro 10 AP		0.9				1
Gastronomie			5		2 pro 10 AP	1.0				1	
Gastronomie				60	2 pro 10 SP		12.0				12
Altersheim			94		2 pro 10 AP	18.8				19	
Altersheim			94		2 pro 10 AP		18.8				19
Wohnen (Bewohner+Besucher)		Zi/Whg.	2.8	442							442
									Total Velo-PP		499

AP: Arbeitsplätze
PP: Parkplätze
VF: Verkaufsfläche
SP: Sitzplätze
Whg.: Wohnungen
Zi: Zimmer

Induzierte Fahrten MIV**Szenario 1**

Nutzungsart	Anzahl PP		Fahrten pro Tag und pro PP		Fahrten Spitzenstunde 17-18 pro PP				Fahrten pro Tag		Fahrten Spitzenstunde 17-18			
	Stamm	Besucher	Stamm	Besucher	Stamm		Besucher		Stamm	Besucher	Stamm		Besucher	
					Ein	Aus	Ein	Aus			Ein	Aus	Ein	Aus
Büro, Gewerbe	2	2	2.5	4	0.1	0.5	0.1	0.3	5	8	0.2	1.0	0.2	0.6
Gastronomie	1	8	2.5	8	0.1	0.5	0.5	0.5	3	64	0.1	0.5	4.0	4.0
Doppel-Kindergarten	1	1	2.5	2	0.1	0.5	0.1	0.1	3	2	0.1	0.5	0.1	0.1
Wohnen	72	18	4	2.5	0.5	0.5	0.2	0.2	288	45	36	36	4	3.6
									298	119	36	38	8	8
									417			Ein	44	
												Aus		46

Szenario 2

Nutzungsart	Anzahl PP		Fahrten pro Tag und pro PP		Fahrten Spitzenstunde 17-18 pro PP				Fahrten pro Tag		Fahrten Spitzenstunde 17-18			
	Stamm	Besucher	Stamm	Besucher	Stamm		Besucher		Stamm	Besucher	Stamm		Besucher	
					Ein	Aus	Ein	Aus			Ein	Aus	Ein	Aus
Büro, Gewerbe	2	2	2.5	4	0.1	0.5	0.1	0.3	5	8	0.2	1.0	0.2	0.6
Gastronomie	1	8	2.5	8	0.1	0.5	0.5	0.5	3	64	0.1	0.5	4.0	4.0
Doppel-Kindergarten	1	1	2.5	2	0.1	0.5	0.1	0.1	3	2	0.1	0.5	0.1	0.1
Wohnen	46	11	4	2.5	0.5	0.5	0.2	0.2	182	29	22.8	22.8	2.3	2.3
									291	103	23	25	7	7
									394			Ein	30	
												Aus		32

Szenario 3

Nutzungsart	Anzahl PP		Fahrten pro Tag und pro PP		Fahrten Spitzenstunde 17-18 pro PP				Fahrten pro Tag		Fahrten Spitzenstunde 17-18			
	Stamm	Besucher	Stamm	Besucher	Stamm		Besucher		Stamm	Besucher	Stamm		Besucher	
					Ein	Aus	Ein	Aus			Ein	Aus	Ein	Aus
Büro, Gewerbe	33	18	2.5	4	0.1	0.5	0.1	0.3	83	72	3.3	16.5	1.8	5.4
Gastronomie	1	8	2.5	8	0.1	0.5	0.5	0.5	3	64	0.1	0.5	4.0	4.0
Doppel-Kindergarten	1	1	2.5	2	0.1	0.5	0.1	0.1	3	2	0.1	0.5	0.1	0.1
Wohnen	34	9	4	2.5	0.5	0.5	0.2	0.2	138	22	17.2	17.2	1.7	1.7
									225	160	21	35	8	11
									385		Ein		28	
											Aus			46

Szenario 4

Nutzungsart	Anzahl PP		Fahrten pro Tag und pro PP		Fahrten Spitzenstunde 17-18 pro PP				Fahrten pro Tag		Fahrten Spitzenstunde 17-18			
	Stamm	Besucher	Stamm	Besucher	Stamm		Besucher		Stamm	Besucher	Stamm		Besucher	
					Ein	Aus	Ein	Aus			Ein	Aus	Ein	Aus
Büro, Gewerbe	2	2	2.5	4	0.1	0.5	0.1	0.3	5	8	0.2	1.0	0.2	0.6
Gastronomie	1	5	2.5	8	0.1	0.5	0.5	0.5	3	40	0.1	0.5	2.5	2.5
Doppel-Kindergarten	1	1	2.5	2	0.1	0.5	0.1	0.1	3	2	0.1	0.5	0.1	0.1
Altersheim	15	9	3.5	3	0.1	0.5	0.2	0.2	53	27	1.5	7.5	1.8	1.8
Wohnen	54	14	4	2.5	0.5	0.5	0.2	0.2	218	34	27	27.2	3	2.72
									280	111	29	37	7	8
									391		Ein		36	
											Aus			44

Wegfallende Fahrten MIV

Nutzungsart	Anzahl PP		Fahrten pro Tag und pro PP		Fahrten Spitzenstunde 17-18 pro PP				Fahrten pro Tag		Fahrten Spitzenstunde 17-18			
	Stamm	Besucher	Stamm	Besucher	Stamm		Besucher		Stamm	Besucher	Stamm		Besucher	
					Ein	Aus	Ein	Aus			Ein	Aus	Ein	Aus
Büro	3	5	2.5	4	0.1	0.5	0.1	0.3	8	20	0.3	1.5	0.5	1.5
Wohnen	72	18	4	2.5	0.5	0.5	0.2	0.2	288	45	36.0	36.0	3.6	3.6
									296	65	36	38	4	5
									361			Ein	40	
												Aus		43