



Halter Immobilien AG

Mobilitätsgutachten vanBaerle-Areal

1.4

4. Dezember 2020

Änderungsnachweis

Version	Datum	Status/Änderung/Bemerkung	Name
1.0	9. August 2019	Mobilitätskonzept vanBaerle	C. Heath, A. Bodenbender
1.1	28. August 2020	Überarbeitung nach Rückmeldung kantonale Vorprüfung	C. Heath, A. Bodenbender
1.2	02. September 2020	Integration neues Bildmaterial	A. Bodenbender
1.3	11. September 2020	Aktualisierung Anhang	A. Bodenbender
1.4	04. Dezember 2020	Integration Rückmeldungen Kanton BL (Gesamtverkehr) und ASTRA	C. Heath A. Bodenbender

Verteiler dieser Version

Firma	Name	Anzahl/Form
Halter Immobilien AG	Silvan Bohnet	PDF / 1

Projektleitung und Sachbearbeitung

Name	E-Mail	Telefon
Anne-Kathrin Bodenbender	anne-kathrin.bodenbender@rapp.ch	058 595 78 92
Yves Gasser	yves.gasser@rapp.ch	058 595 78 40
Raffael Fischer	raffael.fischer@rapp.ch	058 595 78 51
Christopher Heath	christopher.heath@rapp.ch	058 595 76 09

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	1
1.1	Auftrag	1
1.2	Projektbeschreibung	1
1.3	Grundlagen	1
2	Standortanalyse und Erschliessung	2
2.1	Standortanalyse	2
2.2	Erschliessung	3
2.2.1	MIV	3
2.2.2	Öffentlicher Verkehr	4
2.2.3	Veloverkehr	7
2.2.4	Fussverkehr	7
2.3	Zwischenfazit Standortanalyse und Erschliessung	8
3	Projektfaktoren	9
3.1	Wohnungsmix und Zielgruppen gemäss Richtprojekt	9
3.2	Feinerschliessung und Durchwegung	11
3.3	Ergänzende Infrastrukturen auf dem vanBaerle-Areal	11
4	Berechnung des Parkplatzbedarfs	12
4.1	Begründung der Parkplatzreduktion	12
4.2	Analogieschluss	13
4.3	Parkplatzbedarf	14
4.3.1	Reduktionsfaktoren	14
4.3.2	Ansätze für die Berechnung des Parkplatzbedarfs für Wohnnutzungen	16
4.3.3	Berechnung des Parkplatzbedarfs	17
4.4	Lage der Parkplätze	18
4.5	Velo- und Mofaabstellplätze	19
5	Massnahmen des Mobilitätskonzepts	21
6	Finanzierung, Sicherstellung und Kontrolle des Mobilitätskonzepts	24
6.1	Finanzierung	24
6.2	Dauerhafte Sicherstellung des reduzierten Parkplatzbedarfs	24
6.3	Kontrolle des Mobilitätskonzepts	25
	Anhang	27

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht Haltestellen mit Linien und Entfernung	5
Tabelle 2: Herleitung Kursfrequenzen für nächstgelegene Haltestellen (gemäss Fahrplan 2020)	6
Tabelle 3: Wohnungsangebot vanBaerle-Areal (aktueller Planungsstand 20.08.2020)	9
Tabelle 4: Parkplatzbedarf vanBaerle-Areal Münchenstein gemäss Richtprojekt (Stand 20.08.2020)	18

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Situation Erschliessung MIV	4
Abbildung 2: öV Güteklassen (blau: öV-Güteklasse B, grün: öV-Güteklasse C)	5
Abbildung 3: Fusswege zu den nächstgelegenen Haltestellen	5
Abbildung 4: Fusswegssituation um das vanBaerle-Areal	8
Abbildung 5: Situationsplan, Stand 20.08.2020	10
Abbildung 6: Feinerschliessung vanBaerle-Areal (Stand 20.08.2020)	11
Abbildung 7: Reduktionsfaktoren für Autoparkplätze	14
Abbildung 8: Abstellflächen für Velo- und Mofa (rot) sowie Autos (gelb). Stand August 2020.	20

1 Ausgangslage

1.1 Auftrag

Das vanBaerle-Areal in Münchenstein soll zu einem attraktiven und lebendigen Quartier mit unterschiedlicher Wohnnutzung, ergänzt durch quartierdienliche Nutzungen, entwickelt werden. Die städtebauliche Konzeption des Areals wurde im Rahmen eines zweistufigen Wettbewerbs ermittelt. Basierend auf dem daraus hervorgehenden Richtprojekt werden mit dem vorliegenden Quartierplan die Voraussetzungen für die Baubewilligung und Realisierung des Projekts geschaffen.

Der Quartierplan «vanBaerle» bezweckt eine geordnete, haushälterische und sinnvolle Nutzung des Bodens und soll eine umweltgerechte, wohngygienisch, architektonisch und städtebaulich sowie erschliessungsmässig gute Überbauung gewährleisten.

Rapp Trans wurde von Halter mit der Ausarbeitung des Mobilitätsgutachtens als Grundlage für die Quartierplanung sowie mit der Erarbeitung des Verkehrsgutachtens beauftragt. Das vorliegende Mobilitätsgutachten ist Bestandteil der Quartierplanung «vanBaerle» und bildet die Grundlage für das Verkehrsgutachten (separates Dokument). Es zeigt auf, wie die Anzahl der Parkplätze reduziert werden kann und welche lenkenden Mobilitätsmassnahmen dazu ergriffen werden.

1.2 Projektbeschreibung

Für die Gemeinde Münchenstein ist das vanBaerle-Areal ein wichtiger Baustein bei der städtebaulichen Entwicklung und Umnutzung des Quartiers Gstad. Das südlich des Bahnhofs und zwischen Bahn- und Tramgeleise gelegene, ursprünglich überwiegend industriell genutzte Teilgebiet des Gstad erfährt in den nächsten Jahren massgebliche strukturelle Veränderungen. Das Gstad Ost ist neben dem Dreispitzareal das wichtigste Entwicklungsgebiet für hochwertige, urbane Mischnutzungen für die Gemeinde Münchenstein. Insbesondere soll dort Wohnen ermöglicht werden. Das vanBaerle-Areal stellt dabei mit seinem Entwicklungspotential einen bedeutenden Baustein für die Entwicklung des Gstad Ost dar.¹

Gemäss aktuellem Planungsstand (20.08.2020) sind auf dem vanBaerle-Areal 415 Wohnungen mit ca. 35'400 m² Hauptnutzfläche vorgesehen, was rund 95 % der total angestrebten Hauptnutzfläche von ca. 37'000 m² entspricht. Die übrigen 5% resp. ca. 1'600 m² sind für quartierdienliche Nutzungen, Detailhandel, Gastronomie und Kleingewerbe vorgesehen.

1.3 Grundlagen

Neben den aktuellen Planungsunterlagen des Projektteams dienen die nachfolgend aufgeführten Dokumente als Grundlage für die Bearbeitung des Mobilitätsgutachtens.

- Verkehrserhebungen Basel-Landschaft. [URL = <https://www.baselland.ch/politik-und-behorden/direktionen/bau-und-umweltschutzdirektion/tiefbauamt/kennzahlen-/verkehrserhebungen/>.]
- Bundesamt für Verkehr BAV: Faktenblatt Ausbauschritt 2035: Projekte und Nutzen. Stand 31. Oktober 2018. [URL: https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/verkehrstraeger/eisenbahn/ausbauprogramme_bahninfrastruktur/ausbauschritt-2035.html].

¹ Aus «vanBaerle-Areal Münchenstein, Bericht des Beurteilungsgremiums, Studienauftrag Phase Design»

- Beschlussprotokoll der Kantonalen Arealbaukommission (ABK), Liestal, 8. Oktober 2018.
- Gemeinden Aesch, Arlesheim, Birsfelden, Dornach, Münchenstein, Pfeffingen, Reinach (2015): Raumkonzept Birsstadt 2035.
- Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft / Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn (2012) Gesamtverkehrskonzept Birseck.
- Agglo Basel (2016): Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation. Teil 1 – Hauptbericht.
- Glaser, Saxer, Keller AG (2016): Verkehrsgutachten. Münchenstein, Quartierplanung Nachbar Parzelle 799.
- Rudolf Keller & Partner AG (2016): Münchenstein, A18 Reinach-Nord, Überprüfung Stauverdachtsstelle, Bestimmung Verkehrsqualität.
- Arbeitsgemeinschaft synergo und Planungsbüro Jud (2014): Mobilitätskonzepte für effiziente Areale. MIPA – Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen.
- Bundesamt für Statistik / Bundesamt für Raumentwicklung (2017): Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Neuchâtel und Bern.
- Bundesamt für Strassen ASTRA (2017): VSS-Forschungsprojekt 2013/103, Verkehrsaufkommen von Wohnnutzungen.
- Verordnung über die Erstellung von Parkplätzen für Personenwagen, Kanton Basel-Stadt § 14 (Stand 20. Januar 2013).
- VSS SN 640 022 (1999). Leistungsfähigkeit, Verkehrsqualität, Belastbarkeit. Knoten ohne Lichtsignalanlage.
- VSS SN 640 065 Leichter Zweiradverkehr, Abstellanlagen, Bedarfsermittlung.
- VSS SN 640 283 Parkieren, Verkehrsaufkommen von Parkieranlagen von Nicht-Wohnnutzungen.

2 Standortanalyse und Erschliessung

2.1 Standortanalyse

Das vanBaerle-Areal ist Zeuge einer regional bedeutungsvollen Industriegeschichte und dient noch heute hauptsächlich vanBaerle als Produktions-, Verkaufs- und Dienstleistungsstandort. Neben der industriellen und gewerblichen Gebäudesubstanz enthält das Areal verschiedene, wenig möblierte Freiflächen und Parkplatzareale, welche das Potenzial und den attraktiven Rahmen für unterschiedliche Wohn- und Arbeitsformen bilden.

Nördlich des vanBaerle-Areals befinden sich aus der industriellen Geschichte heraus entstandenen Arbeitersiedlungen mit Mehrfamilienhäusern, die zum Teil noch aus der Gründerzeit stammen. Südlich an das vanBaerle-Areal angrenzend liegt das Walzwerk-Areal, dessen (klein-)gewerbliche Nutzungen mit Gastronomie-, Event-, Kunst- und Atelierbetrieben sowie mit sozialen Einrichtungen ergänzt werden. Im Osten liegt der durch einen markanten Geländesprung von Gstad Ost getrennte historische Dorfkern Münchensteins. Westlich der SBB-Stammlinie Basel – Delémont befindet sich der in der Industriezone verbleibende Teil des Gebiets Gstad.²

² Aus «vanBaerle-Areal Münchenstein, Bericht des Beurteilungsgremiums, Studienauftrag Phase Design».

Naherholungsgebiete

In unmittelbarer Nähe zum vanBaerle-Areal liegt der Natur- und Naherholungsraum Birspark Landschaft. Aufgrund der Bahngleise ist der Birsraum vom Planungsgebiet aktuell nur mit einem grösseren Umweg über den Bahnhof Münchenstein oder via Unterführung Industriestrasse erreichbar.

Eine Querungsmöglichkeit der Bahnlinie für Fussgänger am öffentlichen Platz würde die Zugänglichkeit zur Birs stark verbessern (vgl. Abbildung 4) und den attraktiven Naherholungsraum für die Bewohner aus Gstad und aus dem Dorf besser erschliessen. Der Birsraum wäre dann zu Fuss in 5 Minuten zu erreichen (200 Meter Fussweg).

Einkauf, Schule, Kultur und Sport

Die Lage bzgl. Einkaufsmöglichkeiten und Versorgung ist aktuell nicht ideal. Dies wird jedoch im Rahmen des Projekts durch die Ansiedlung von Detailhandel, Kleingewerbe, quartierdienlichen Nutzungen und Gastronomie deutlich verbessert. Das nächstgelegene Primarschulhaus Löffelmatt kann mit einem ca. 10-minütigen Fussweg von rund 600 Metern erreicht werden.

Während das alte Dorfzentrum mit Dorfplatz und einigen Gastronomiebetrieben innerhalb von 10 Minuten zu Fuss erreicht werden kann, ist der Ortsteil «Neumünchenstein» auf der westlichen Seite von Birs, Autobahn und Bahngleisen rund 2 Kilometer entfernt (ca. 30 Minuten zu Fuss oder Buslinie 58). Dort befindet sich unter anderem das Einkaufszentrum «Gartenstadt Münchenstein».

2.2 Erschliessung

In den nachfolgenden Kapiteln wird die aktuelle Situation des vanBaerle-Areals in Münchenstein bzgl. öV-Erreichbarkeit (öffentlicher Verkehr), MIV-Erschliessung (Motorisierter Individualverkehr) und Erschliessung mit dem Velo und für Fussgänger erläutert und untersucht. Ebenfalls berücksichtigt werden geplante Veränderungen des Mobilitätsangebots, sofern sie nicht Bestandteil der Arealentwicklung sind. Die arealbezogenen Mobilitätsmassnahmen im Sinne des Mobilitätskonzeptes werden in Kapitel 5 erläutert.

2.2.1 MIV

Das vanBaerle-Areal wird über die Schützenmattstrasse erschlossen. Die Einfahrten zu den projektierten Tiefgaragen befinden sich an der Schützenmattstrasse und an der neuen Erschliessungsstrasse zwischen vanBaerle-Areal und Walzwerk-Areal.

Das vanBaerle-Areal ist mit dem nahe gelegenen Autobahnanschluss Reinach-Nord (ca. 1 Kilometer entfernt) sehr gut für den motorisierten Individualverkehr erschlossen. Die A18 dient entsprechend als wichtigste übergeordnete Erschliessungsstrecke. Weitere wichtige Zufahrtsrouten sind die Baselstrass/Hauptstrasse, die Heiligholzstrasse sowie die Talstrasse.

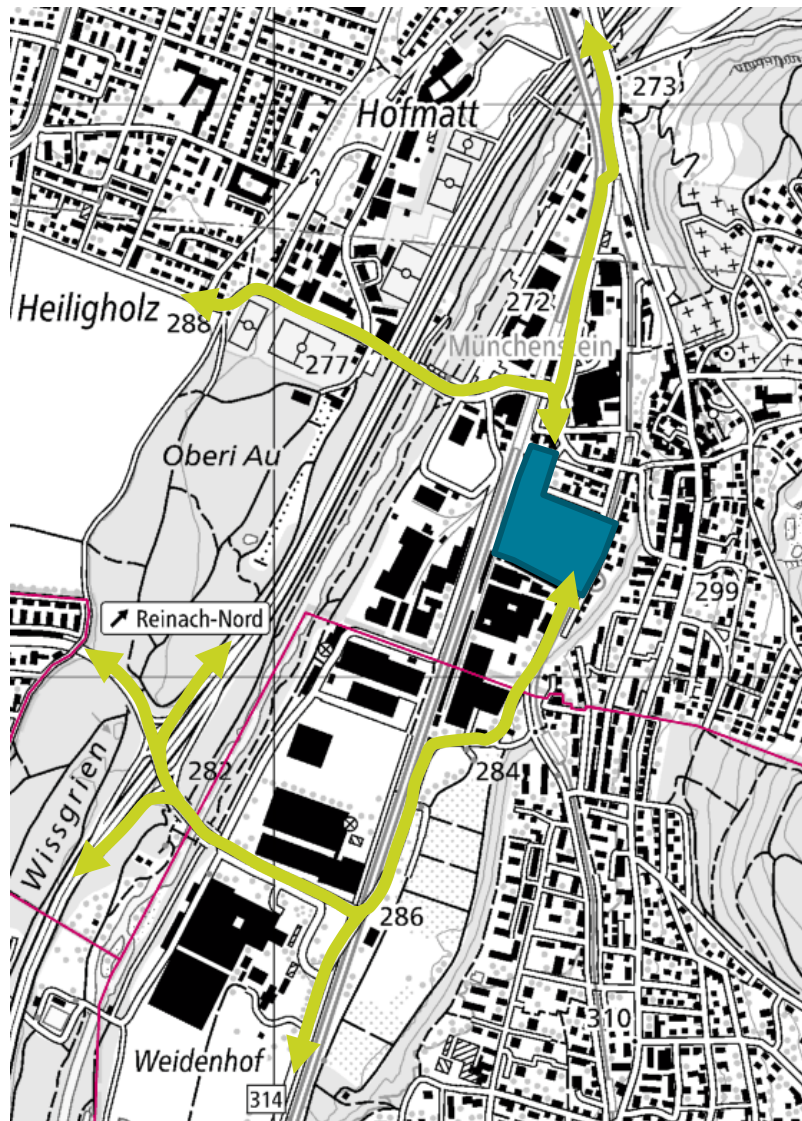


Abbildung 1: Situation Erschliessung MIV

Entlang der umliegenden Quartierstrassen des vanBaerle Areals (Blauenstrasse und Mittlere Gstadtstrasse) bestehen öffentliche Parkplätze (gemäss Anhang zum Parkierungsreglement Münchenstein befindet sich das Gebiet Gstad aktuell nicht im Geltungsbereich des Reglements). Zudem befinden sich am Bahnhof Münchenstein 37 bewirtschaftete P+Rail Parkplätze (24h zahlungspflichtig).

Am Bahnhof Münchenstein befindet sich zudem ein Mobilitätsstandort mit einem Combi.

2.2.2 Öffentlicher Verkehr

Das vanBaerle-Areal wird durch die S-Bahnlinie S3, die Tramlinie 10 sowie die Buslinien 58 und 63 der BLT sehr gut erschlossen. Es liegt zudem im Einzugsbereich mehrerer Haltestellen

und befindet sich in der öV-Gütekategorie B. Der Bahnhof Basel SBB ist mit der S-Bahn innerhalb von 10 Minuten und mit der Tramlinie 10 innerhalb von 20 Minuten zu erreichen. Dort kann auf den nationalen und internationalen Fernverkehr umgestiegen werden.

Die nächstgelegene Anbindung an das öV-Netz erfolgt über die rund 200 Meter entfernt liegende Tramhaltestelle Münchenstein Dorf. Die S-Bahn- und Bushaltestelle Münchenstein Bahnhof ermöglicht in 250 Meter Entfernung die Anbindung an den regionalen Bahnverkehr (S3), sowie an die Buslinien 58 und 63. Derzeit wird vom Kanton eine Verschiebung des Bahnhofs um ca. «eine Bahnhofslänge» nach Süden geprüft. Hierdurch würde sich die Distanz zwischen Areal und Bahnhof zusätzlich verkleinern.

Die Haltestellen Brown-Boveri und Friedhof stellen in der näheren Umgebung alternative Anbindungsmöglichkeiten an die Tramlinie 10 beziehungsweise die Buslinie 58 dar.

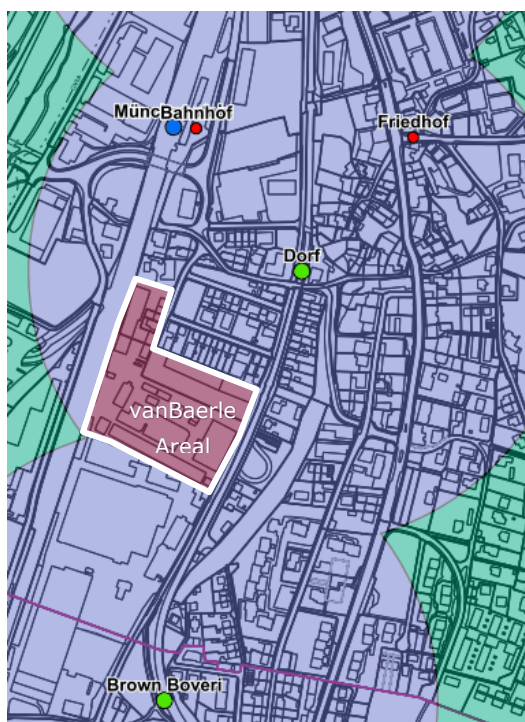


Abbildung 2: öV Güteklassen
(blau: öV-Gütekategorie B, grün: öV-Gütekategorie C)

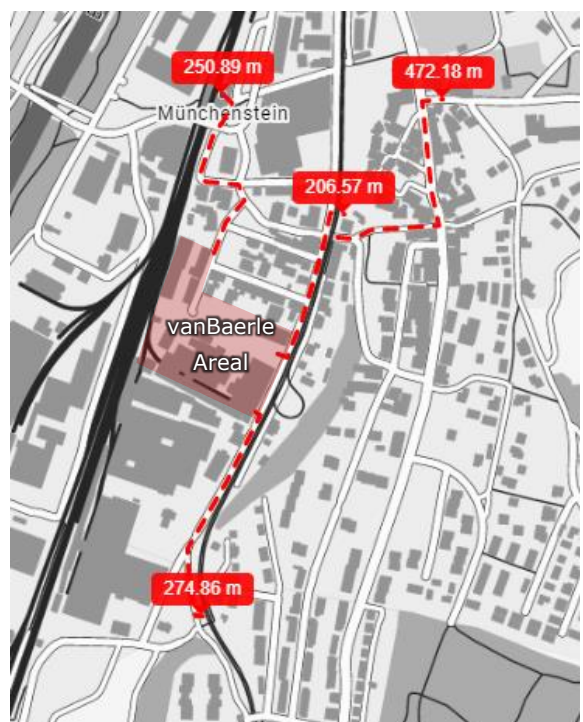


Abbildung 3: Fusswege zu den nächstgelegenen Haltestellen

Haltestelle	Entfernung	Linien
Münchenstein Dorf	ca. 200 m	Tramlinie 10
Münchenstein Bahnhof	ca. 250 m	S3, Buslinien 58, 63
Brown-Boveri	ca. 270 m	Tramlinie 10
Münchenstein Friedhof	ca. 470 m	Ortsbuslinie 58

Tabelle 1: Übersicht Haltestellen mit Linien und Entfernung

Kursfrequenzen

Die an den Haltestellen Münchenstein Dorf und Münchenstein Bahnhof verkehrenden Linien werden zu Spitzenzeiten von 16 Kurspaaren bedient. Dies ergibt für das vanBaerle-Areal eine

durchschnittliche Kursfrequenz von 3.75 Minuten in beide Hauptlastrichtungen innerhalb eines Umkreises von 350 Metern.

Richtung Basel/Muttenz				
		Münchenstein Dorf	Münchenstein Bahnhof	
		BLT – 10 Tram	SBB – S3	BLT – 58 Bus BLT – 63 Bus
07:00	5			
07:05		6		
07:10	13			
07:15		15	17	
07:20	20			
07:25	28			27
07:30	35	34		
07:35				
07:40	43	43		
07:45	50		47	
07:50				
07:55	58			57
Kurse / h	8	4	2	2

Gesamtanzahl Kurse	Kursfrequenz

Richtung Aesch/Dornach				
		Münchenstein Dorf	Münchenstein Bahnhof	
		BLT – 10 Tram	SBB – S3	BLT – 58 Bus BLT – 63 Bus
17:00	4			
17:05			9	
17:10	12	11		
17:15	19			
17:20		21		
17:25	27			26
17:30				
17:35	34		39	
17:40	42	43		
17:45				
17:50	49	53		
17:55	57			56
Kurse / h	8	4	2	2

Gesamtanzahl Kurse	Kursfrequenz

Tabelle 2: Herleitung Kursfrequenzen für nächstgelegene Haltestellen (gemäss Fahrplan 2020³)

Weitere Verbesserungen der Erschliessung

Der im QP vermerkte mögliche Bahnübergang würde für das vanBaerle-Areal die Bushaltestelle Aliothstrasse als alternative Anbindung an die Buslinie 63 erschliessen. Im Kontext der Arealentwicklung Up-Town wird es im Bereich der Aliothstrasse zu einer generellen Aufwertung kommen, wodurch der Fussweg zur dortigen Bushaltestelle zusätzlich an Attraktivität gewinnen wird.

Im Rahmen des STEP Ausbaus schritt 2035 ist zwischen Basel SBB und Aesch eine Taktverdichtung der S-Bahn zum Viertelstundentakt vorgesehen.⁴ Nach Auskunft des Kantons kann ab dem Jahr 2028 die S3 voraussichtlich mit einem 15 Min. anstelle des heutigen 30 Min.-Takts verkehren.

³abgerufen am 21.08.2020

⁴ Bundesamt für Verkehr BAV: Faktenblatt Ausbaus schritt 2035: Projekte und Nutzen. Stand 31. Oktober 2018. [URL: https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/verkehrstraeger/eisenbahn/ausbauprogramme_bahninfrastruktur/ausbauschi tt-2035.html].

2.2.3 Veloverkehr

Die Tramstrasse ist Bestandteil des kantonalen Radroutennetzes und gewährleistet somit eine gute Anbindung an lokale, regionale und nationale Radrouten. Zudem befindet sich die Gemeinde Münchenstein innerhalb des Pick-e-Bike Velo-Verleihgebietes, ein innovatives free-floating System für kurze Wege und für die Kombination mit dem öV.

Zukünftig ist vor allem auf lokaler Ebene eine Verbesserung des Radroutennetzes zu erwarten. So ist entlang der Talstrasse ein neuer Radweg geplant.⁵

2.2.4 Fussverkehr

Der Quartierplan sieht vor, die *Erschliessungsflächen Langsamverkehr* ausserhalb der Fahrbahnen fussgängerfreundlich und weitgehend autoverkehrs frei zu gestalten. Sie dienen der Arealdurchwegung, der Gebäudeerschliessung und als attraktive Aufenthalts- und Begegnungsflächen. Eine effektive und konsequente Förderung des Fuss- und Veloverkehrs auf und um das Areal setzt aber eine optimierte Ausgestaltung der Fusswege in der näheren Umgebung des Areals voraus. Von besonderer Bedeutung sind die zukünftigen Fussgänger Routen zwischen Areal und öV-Haltestellen wie auch die Durchgänge zum benachbarten Walzwerk-Areal. Die beiden Haupteerschliessungsstrassen, die Schützenmatt- und die Tramstrasse, verfügen beide über Trottoirs, die Erschliessung des Areals für den Fussverkehr ist hinsichtlich des Komforts aber noch verbesserungswürdig:

Eine durchgehend fussgängerfreundliche Wegführung zu den Haltestellen Münchenstein Dorf und Münchenstein Bahnhof ist zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht gegeben. Auf der Route zur Haltestelle Münchenstein Bahnhof fehlt entlang des Abschnitts Stationsweg ein geeigneter Fussweg. Zudem ist das Trottoir über weite Strecken der Schützenmattstrasse besonders schmal (< 1.50 m). Hier sind seitens der Gemeinde Massnahmen geplant, welche 2021-2022 umgesetzt werden sollen. Diese umfassen nebst dem Ausbau der Velo- und Fusswege das Realisieren eines Platzes im Bereich der Kreuzung Schützenmattstrasse / Schössligasse / Bahnhof.

Auf der Route zur Haltestelle Münchenstein Dorf verfügt die Kreuzung Tramstrasse / Schössligasse / Lehenrain zurzeit über keine geeignete Fussgängerüberquerung. Von der Gemeinde sind verschiedene Massnahmen zur Optimierung dieses Bereiches vorgesehen. Beim Bahnübergang sind Anpassungen zur verbesserten Übersicht geplant. Im Rahmen des Generellen Entwässerungsplans (GEP) Baumgartenweg – Lehenrain – Tramsstrasse konnte die Fuss- und Velowegsituation bereits optimiert werden.

Weitere Ausbauprojekte sind ab 2023 im Bereich Münchenstein Bahnhof im Zusammenhang mit dem Neubau der Parzelle 799, sowie ab 2025 an der Aliothstrasse im Kontext der Arealentwicklung Up-Town Basel zu erwarten. Für letzteren ist auch die geplante Gleisquerung (Über- oder Unterführung) von Bedeutung. Die geplante Gleisquerung wird durch die Gemeinde Münchenstein als Projektträgerin veranlasst und befindet sich aktuell (Stand August 2020) in der Phase «Machbarkeitsstudie». Halter AG wird im Rahmen des Quartierplans die entsprechenden Dienstbarkeiten für eine solche Gleisquerung zu Gunsten der Einwohnergemeinde einräumen.

⁵ Gemäss Rückmeldung des Kantons hat dieses Projekt noch keine Rechtssicherheit

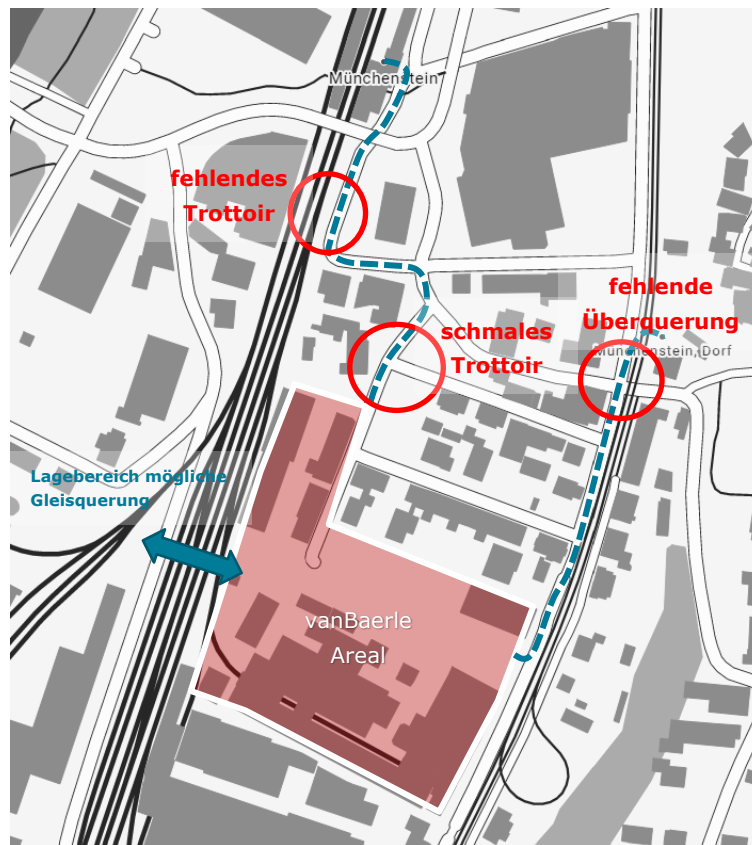


Abbildung 4: Fusswegsituation um das vanBaerle-Areal

Eine Aufwertung und Verbesserung der Fusswegverbindungen liegen in der Verantwortung der Gemeinde Münchenstein. Im Rahmen der Planungsvereinbarung vom 30.05.2017 zwischen Halter AG und der Gemeinde verpflichtet sich die Gemeinde zur Aufwertung und Erneuerung der Schützenmattstrasse (zumindest bis Schlössligasse), zur Aufwertung und Erneuerung des Verkehrsknotens Bahnhofstrasse – Schützenmattstrasse – Schlössligasse sowie zur Aufwertung und Erneuerung der Bahnhofstrasse. In zweiter Priorität verpflichtet sich die Gemeinde zudem zu einer Aufwertung und Erneuerung der Verbindung vanBaerle-Areal / Inneres Gstad mit dem Bahnhof Münchenstein und zu einer Aufwertung und Erneuerung der Grün-, Frei- und Erschliessungsflächen Inneres Gstad, sofern sich diese im Gemeindeeigentum verbinden.

Es ist somit davon auszugehen, dass die aktuell noch nicht optimalen Fusswegverbindungen im Umfeld des vanBaerle-Areals in naher Zukunft aufgewertet und verbessert werden.

2.3 Zwischenfazit Standortanalyse und Erschliessung

Das vanBaerle-Areal ist sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen und kann sicher mit dem Velo und zu Fuss erreicht werden. Für eine erhöhte Sicherheit insbesondere der Fussgänger gibt es Verbesserungspotential, das von der Gemeinde bereits erkannt ist und mit bestehenden und zukünftigen Projekten umgesetzt wird bzw. werden soll.

In Summe über die oben aufgeführten Standortfaktoren bietet die Lage des vanBaerle-Areals gute Voraussetzungen für eine Reduktion des Parkplatzangebots.

3 Projektfaktoren

3.1 Wohnungsmix und Zielgruppen gemäss Richtprojekt

Auf dem vanBaerle-Areal wird zukünftig primär eine Wohnnutzung (ca. 95%) mit einzelnen anderweitigen quartierdienlichen Nutzungen angestrebt. So sind nebst Wohnungen Flächen für Kleingewerbe (Baufeld B1), Detailhandel (Baufeld A1) und Gastronomie (Baufeld A3) geplant. Für die Parkplatzberechnung und die Verkehrserzeugung (siehe hierzu Verkehrsgutachten) wurden alle geplanten Nutzungen berücksichtigt.

Gemäss aktuellem Planungsstand (Stand 20.08.2020) sind auf dem vanBaerle-Areal 415 Wohnungen geplant. Dies entspricht rund 95% der angestrebten Hauptnutzfläche (ca. 35'400 m²). Die übrigen 5% sind für quartierdienliche Nutzungen (z. B. Kita), Detailhandel, Gastronomie und Kleingewerbe vorgesehen.

Wohnungstyp	Anzahl
1.5-Zimmer-Wohnungen	39 Stk.
2.5-Zimmer-Wohnungen	77 Stk.
3.5-Zimmer-Wohnungen	128 Stk.
4.5-Zimmer-Wohnungen	113 Stk.
5.5-Zimmer-Wohnungen	49 Stk.
Clusterwohnungen	3 Stk.
Atelierwohnen	6 Stk.
Total Wohnungen	415 Stk.

Tabelle 3: Wohnungsangebot vanBaerle-Areal (aktueller Planungsstand 20.08.2020)

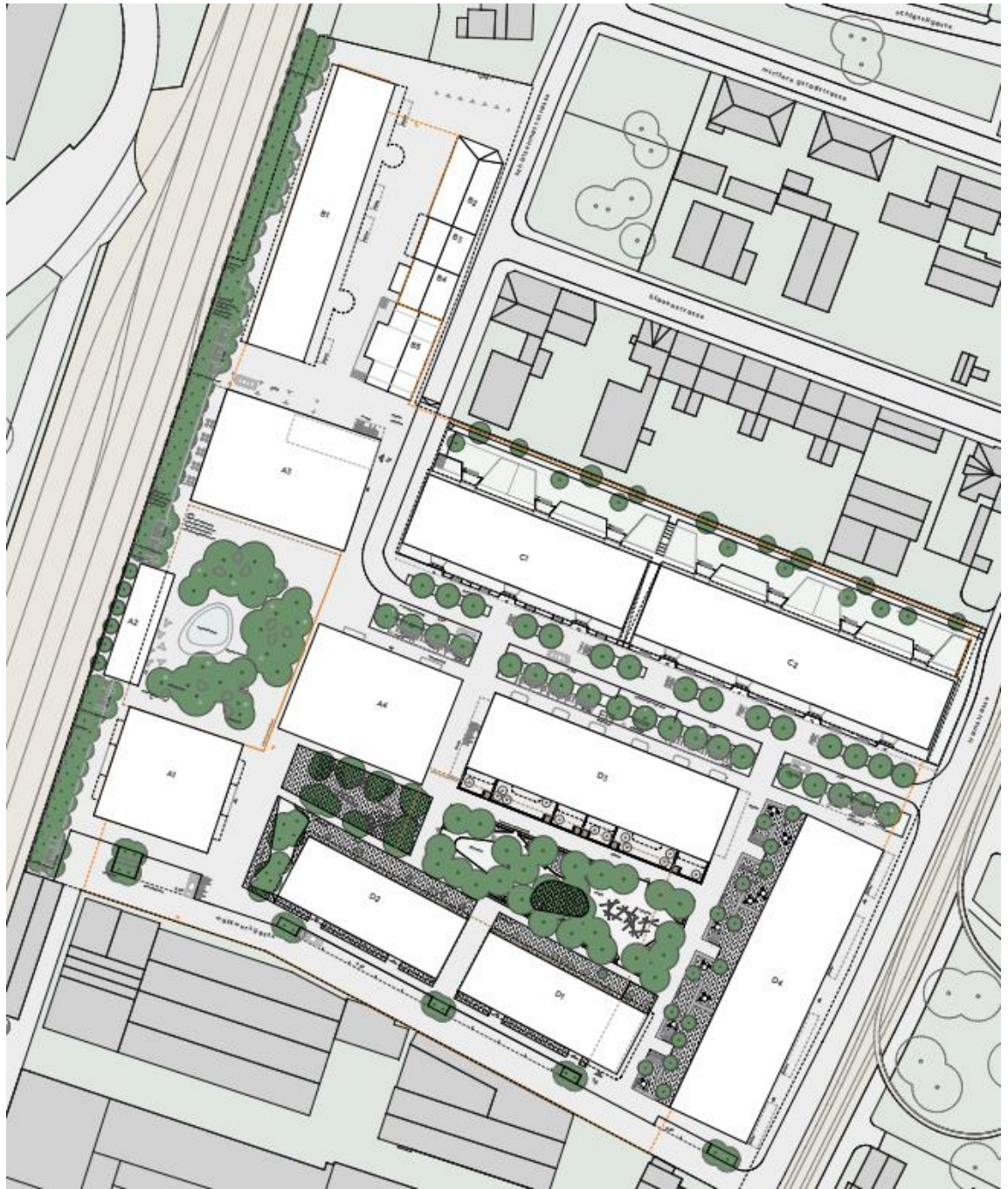


Abbildung 5: Situationsplan, Stand 20.08.2020

Das Richtprojekt geht von einem Wohnungsmix aus Stockwerkeigentum, Anlageobjekt (Mietwohnungen) und Genossenschaftswohnungen aus. Zielgruppen sind Familien, Ein- und Zweipersonenhaushalte wie auch studentisches Wohnen und Wohnen für Ältere.

3.2 Feinerschliessung und Durchwegung

Das vanBaerle Areal wird über die Schützenmattstrasse, Tramstrasse und Walzwerksgasse erschlossen. Mit der geplanten Gleisquerung ist zudem eine weitere Erschliessung für den Fussgängerverkehr im Westen des Areals geplant. Die arealinterne Feinerschliessung erfolgt entlang der Schützenmattstrasse über eine geplante Begegnungszone sowie über Fusswegverbindungen im inneren des Areals. Im Westen des Areals führt zudem eine öffentliche Fuss- und Radwegverbindung.

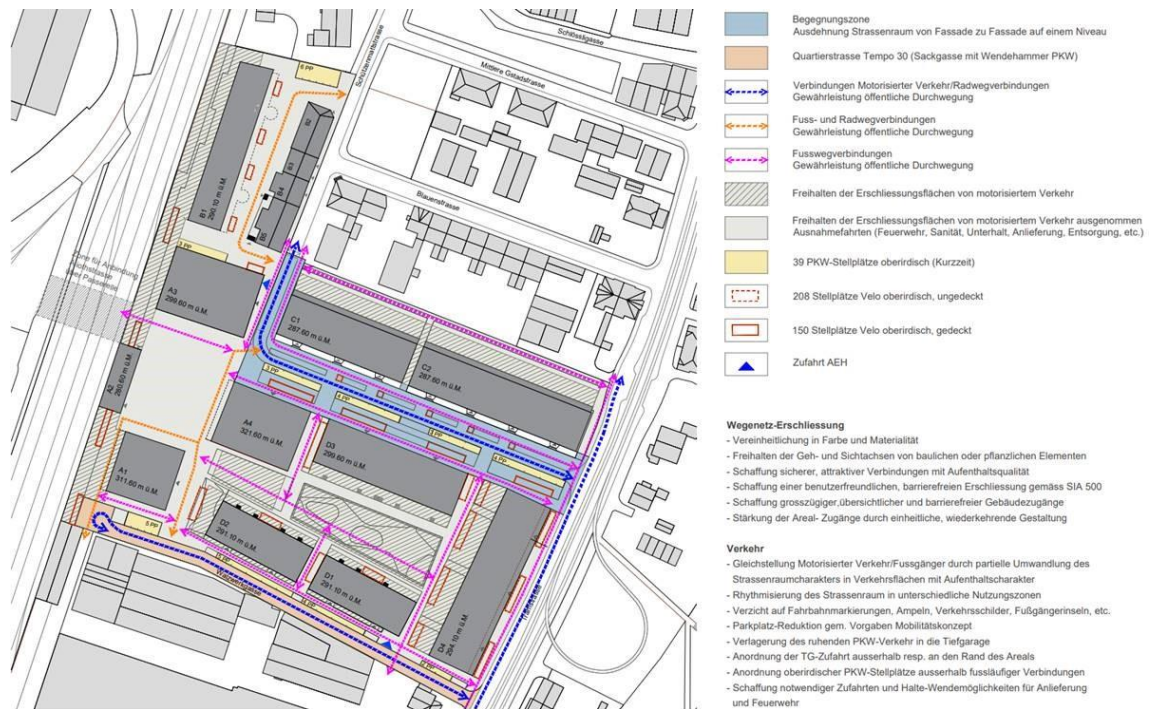


Abbildung 6: Feinerschliessung vanBaerle-Areal (Stand 20.08.2020)

3.3 Ergänzende Infrastrukturen auf dem vanBaerle-Areal

Im Rahmen der Arealentwicklung sind folgende quaterdienliche Nutzungen und unterstützende Massnahmen der Freiraumgestaltung für das vanBaerle-Areal vorgesehen:

- Kindertagesstätte
- Lebensmittelladen für die nähere Quartiersversorgung
- Quartierläden (z. B. Bäckerei, Velomechaniker, Buchladen)
- Attraktive Aussenraumgestaltung mit Aufenthaltsqualität und Spielangebot

4 Berechnung des Parkplatzbedarfs

4.1 Begründung der Parkplatzreduktion

Ein verdichtetes und urbanes Wohnareal, wie es das vanBaerle-Areal in Zukunft sein wird, generiert Verkehr, der sich auf die Umgebung, vor allem aber auf die Gestaltung des Areals auswirkt. Ein wesentliches Ziel der Quartierplanung des vanBaerle-Areals ist es, dem Mobilitätsanspruch der ArealnutzerInnen wirtschaftlich sowie sozial- und umweltverträglich nachzukommen sowie diese optimal in die Umgebung des Areals einzubinden. Beim vanBaerle-Areal sprechen in diesem Kontext verschiedene Faktoren für eine Reduktion der Pflicht-Parkplätze gemäss RBV BL (Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz Kanton Basel-Landschaft).

Bauliche Rahmenbedingungen

Der gesetzlich vorgeschriebene Grundbedarf an Parkplätzen lässt sich baulich nicht im Einklang mit den planerischen Anforderungen an die Arealentwicklung umsetzen. Um den Grundbedarf an Parkplätzen zu erfüllen, müssten für das gesamte Areal über 500 Parkplätze zur Verfügung stehen. Dies entspricht einer flächendeckenden und zum Teil mehrstöckigen Unterkellerung des Areals. Gemäss dem Beschlussprotokoll der Arealbaukommission (ABK), sind aber «der Quartierplatz Baufeld A und der Hof Baufeld D unbedingt von Unterkellerung freizuhalten, damit ein Baumbestand mit grossen Wuchsformen sichergestellt ist.»⁶ Somit fallen bereits zwei grössere Bereiche für eine Autoeinstellhalle weg. Zudem steht aufgrund des höheren Grundwasserspiegels (267.45-269.26 m.ü.M.) eine mehrstöckige Unterkellerung auf dem ganzen Areal ausser Frage.

Kommunale und übergeordnete Planungsziele

Verkehrstechnisch kann das vanBaerle-Areal nicht isoliert von den umliegenden Potentialen und Vorhaben betrachtet werden. Gerade die Umstrukturierung eines alten Industrieareals zu einem verdichteten Mischnutzungsareal mit städtischem Charakter, wie dies auf dem vanBaerle-Areal vorgesehen ist, führt zu einer deutlichen Verkehrszunahme und -verlagerung. Modellrechnungen im Gesamtverkehrskonzept Birseck (2012) haben aufgezeigt, dass das lokale Strassennetz nicht in der Lage sein wird, den durch die anstehenden Arealumstrukturierungen in den verschiedenen Entwicklungsgebieten der Birsstadt zusätzlich induzierten Verkehr im Sinne der Gemeinden zu bewältigen.⁷

Um die Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen, wird in den kommenden Jahren eine Verschiebung des Modal-Split zugunsten des öV, Fuss- und Veloverkehrs notwendig sein. Das Raumkonzept Birsstadt 2035 sieht in der Reduktion des Parkraumangebots im Siedlungsraum einen konkreten Ansatz, um den vom MIV ausgehenden Verkehrsbelastungen entgegen zu wirken. Gerade in dieser Hinsicht bietet das vanBaerle-Areal aufgrund seiner Lage grosse Potentiale, die bei einer guten Abstimmung der Quartierplanung mit den Massnahmen und Zielen auf kommunaler Ebene ausgeschöpft werden können.

⁶ Auszug aus dem Beschlussprotokoll der Kantonalen Arealbaukommission (ABK), Liestal, 8. Oktober 2018.

⁷ Gemeinden Aesch, Arlesheim, Birsfelden, Dornach, Münchenstein, Pfeffingen, Reinach (2015): Raumkonzept Birsstadt 2035, S. 18.

Mobilitätskonzepte für effiziente Areale

Im Zentrum der Quartiersentwicklung auf dem vanBaerle-Areal steht das Konzept des MIPA (Energie Schweiz - Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen) für effiziente Areale. Effiziente Areale sind Areale, «die sowohl in der Entwicklung als auch im Betrieb möglichst ressourcenschonend, wirtschaftlich und sozialverträglich sind.» Im Bereich der Mobilität soll Effizienz erreicht werden, indem das MIV-Verkehrsaufkommen reduziert wird und die Verkehrsmittelwahl der BewohnerInnen zugunsten von öV, Fuss- und Veloverkehr ausfällt. Die Infrastruktur auf dem Areal ist diesbezüglich nebst der Lage und dem Mobilitätsmanagement ein wichtiger Einflussfaktor.⁸

Für das vanBaerle-Areal ist für die Erschliessung durch öV, Fuss- und Veloverkehr eine günstige Lage gegeben (siehe Kapitel 2.2.2, 2.2.3 und 2.2.4). Verschiedene Massnahmen seitens der Gemeinde auf den umliegenden Strassen werden dies in Zukunft weiter optimieren. Auf der Ebene der Infrastruktur kann das reduzierte Parkplatzangebot auf dem Areal durch griffige Massnahmen im Mobilitätsmanagement aufgefangen werden, um dem Mobilitätsanspruch der NutzerInnen gerecht zu werden. Zusätzlich kann hierdurch die Verkehrsmittelwahl zugunsten des öV, Fuss- und Veloverkehrs beeinflusst werden.⁹

Fazit

Im Kontext der kommunalen und übergeordneten Planungsziele, sowie dem Konzept des (mobilitäts-)effizienten Areals, scheint eine Bereitstellung des Grundbedarfs an Parkplätzen nicht sinnvoll und eher kontraproduktiv. Zudem steht der bauliche Aufwand, die Anzahl Parkplätze zur Verfügung zu stellen in keinem Verhältnis zum städtebaulichen Ertrag.

4.2 Analogieschluss

Eine Analyse der Gegebenheiten und Potentiale des Areals im Sinne eines Analogieschlusses zum Vorgehen gemäss § 106 des Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG) verdeutlicht, inwiefern die Rahmenbedingungen des vanBaerle-Areals, eine effiziente Arealgestaltung begünstigen und zum Erreichen der kommunalen und übergeordneten Planungsziele der Birsstadt beitragen können.

Als Basis für die gesamte Parkplatzberechnung gilt § 106 RBG. In § 70 sowie in den dazugehörigen Anhängen der Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz sind die Eckwerte für die Berechnung des Grundbedarfs für Autoparkplätze und die Reduktionsfaktoren festgelegt.

Mit dem Inkrafttreten der neuen Regelung des § 70 2^{bis} RBV besteht neu die Möglichkeit, aufgrund eines Verkehrs- und Mobilitätsgutachtens auch für Wohneinheiten die gesetzlich geregelten Grundwerte für die Berechnung des Parkplatzbedarfs herabzusetzen. Bis anhin war dies nur für gewerbliche Nutzungen möglich. Diese Regelung gilt ausschliesslich für Stammparkplätze. Im Sinne eines Analogieschlusses, scheint es daher sinnvoll, die Reduktionsfaktoren R1 und R2 auch für die Berechnung der notwendigen Stamm-Parkplätze der Wohnnutzung anzuwenden.

⁸ Arbeitsgemeinschaft synergo und Planungsbüro Jud (2014): Mobilitätskonzepte für effiziente Areale. MIPA – Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen.

⁹ ebd.

Aufgrund der aktuellen gesetzlichen Grundlage kann von den 0.3 Besucherparkplätzen pro Wohneinheit nicht abgewichen werden. Eine Mehrfachnutzung zwischen Besucherparkplätzen und anderen Nutzungsarten mit verschiedenen Tagesganglinien ist hingegen denkbar¹⁰ und für das vanBaerle-Areal angestrebt.

4.3 Parkplatzbedarf

Der Parkplatzbedarf wird im Folgenden gestützt auf die kantonale Wegleitung «Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas» berechnet. Dieses Mobilitätsgutachten richtet sich zudem nach der neuen Regelung zur Reduktion von Stammparkplätzen für Wohnnutzungen mit dem Ziel, eine Herabsetzung der Pflichtparkplätze für Wohnbauten auf dem vanBaerle-Areal zu erwirken.

Nutzungsart	Reduktion für Autoparkplätze am Zielort		
	Reduktion infolge ÖV-Erschliessung R1		Übrige Reduktion R2
Wohnbauten	Keine, mit Ausnahme in Ortskernzonen auf begründeten Antrag des Gemeinderates		keine
Dienstleistungen			Für folgende Kriterien können Reduktionen geltend gemacht werden: 1. Umweltvorbelastung 2. Politische und planerische Leitbilder 3. Vorhandene öffentliche Autoparkplätze in akzeptabler Nähe 4. Mehrfachnutzung 5. Gebäudenutzung, die einen hohen Veloanteil erwarten lässt Der maximale Reduktionsfaktor für alle Kriterien beträgt 0.6.
Schalterbetriebe Übrige	Kursfolge in Min. während Spitzenstunden	Fusswege zur nächsten Haltestelle	
Industrie / Gewerbe Klein- und Mittelbetriebe Grossbetriebe		weniger als 350 m mehr als 350 m	
Verkaufsgeschäfte	Mehr als 20 Minuten	0.8 1.0	
Wenig kundenintensiv (Buchhandlung, Bijouterie etc.)	13 – 20 Minuten	0.7 0.9	
Kundenintensiv Laden bis 500 m² VF	7 – 12 Minuten	0.6 0.8	
Supermarkt bis 1'000 m² VF Einkaufszentr. ≥ 1'000 m² VF	6 Minuten und weniger	0.5 0.7	
Restaurant Andere			

Quelle: Kanton BL – Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) – Stand 1. Januar 2019

Abbildung 7: Reduktionsfaktoren für Autoparkplätze

4.3.1 Reduktionsfaktoren

Reduktionsfaktor infolge öV-Erschliessung R1

Der erste Reduktionsfaktor (R1) berücksichtigt die Erschliessung durch die öffentlichen Verkehrsmittel.

Das vanBaerle-Areal liegt in Gehdistanz von zwei gut bedienten öV-Haltestellen. Die Haltestelle Münchenstein Bahnhof wird durch die S-Bahn S3 sowie die Buslinien 58 und 63 bedient und die Haltestelle Münchenstein Dorf durch die Tramlinie 10. Die Kursfrequenz beträgt unter Berücksichtigung beider Haltestellen zu Stosszeiten 3.75 Minuten. In Zukunft ist eine weitere Verdichtung der Kursfrequenz zu erwarten. Seitens der Gemeinde sind in den

¹⁰ Gemäss M. Schaffer, Tiefbauamt Baselland, Fachaustausch vom 27.03.2019.

kommenden Jahren mehrere Massnahmen geplant, die zu einer optimalen Erschliessung dieser öV-Haltestellen für den Fussverkehr führen.

Aufgrund der guten Erschliessung des Areals durch die öffentlichen Verkehrsmittel kann von einem Reduktionsfaktor R1 von 0.5 ausgegangen werden.

Reduktionsfaktor R2

Der Reduktionsfaktor R2 ist ein Sammelfaktor und ergibt sich aus den Bereichen Umweltverträglichkeit, politische Leitbilder, vorhandene Parkplätze, Mehrfachnutzung sowie Zweiraderschliessung. Für das vanBaerle-Areal gelten für die verschiedenen Bereiche folgende Erkenntnisse:

Reduktionsfaktor R2	Erste Analyse für Quartierplan	
Umweltbelastung In hierfür besonders empfindlichen Zonen (z.B. Kerngebieten) können Reduktionen der Autoparkplätze durch die Gemeinde oder den Kanton vorgeschrieben werden.	Münchenstein ist aufgrund seiner Lage bereits heute grösseren Verkehrsbelastungen ausgesetzt. Die erwartete Zunahme von Einwohnern und Arbeitsplätzen (vgl. Raumkonzept Birsstadt) wird zu stärkeren Belastungen führen. Eine Reduktion der Parkplätze ist im Sinne der Gemeinde, da weniger Parkplätze zu einer geringeren Verkehrsbelastung führen.	
Politische und planerische Leitbilder Sehen politische Leitbilder oder Zielsetzungen eine bewusste Verminderung des Verkehrs vor, so können ebenfalls Reduktionen vorgeschrieben werden.	Im Raumkonzept Birsstadt 2035 wird das Thema Verkehr stark thematisiert. Es wird eine Verschiebung des Modal-Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs sowie der kombinierten Mobilität angestrebt. Um die Voraussetzungen für eine Verschiebung des Modal-Splits zu ermöglichen, sollen entsprechende Infrastrukturen und Vernetzungen ausgebaut werden. Konkrete Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements umfassen die Reduktion des Parkraumangebots im Siedlungsraum, die Parkraumbewirtschaftung sowie weiche Massnahmen (informieren und sensibilisieren). Weiter sollen allgemein die Ortskerne vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Im Gesamtverkehrskonzept Birseck (2012) wird vorgesehen, die Belastung des Strassennetzes zu verringern, indem die Verkehrsmittelwahl des Arbeitspendlerverkehrs zugunsten des öV und des LV verändert wird. Das aktuelle Strassennetz ist gemäss Modellrechnungen nicht in der Lage, den durch die neu entwickelten Areale zusätzlich induzierten Verkehr zu bewältigen. Im Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation werden Massnahmen im Bereich des Parkraummanagements als Teilstrategie aufgeführt, um den Verkehr nachhaltig auszubauen.	

Reduktionsfaktor R2	Erste Analyse für Quartierplan	
Vorhandene öffentliche Parkplätze in akzeptabler Nähe Stehen in unmittelbarer Umgebung genügend und dauerhaft öffentliche Parkplätze zur Verfügung, können Reduktionen erlaubt werden.	Kann für QP vanBaerle nicht geltend gemacht werden. Beim Bahnhof Münchenstein ist ein öffentlicher Parkplatz mit 37 gebührenpflichtigen Parkplätzen. Weiter befinden sich entlang der Blauenstrasse einige Parkplätze.	
Mehrfachnutzung Ist eine Mehrfachnutzung möglich, so kann unter Verzicht auf eine feste Parkplatzzuteilung eine Reduktion geltend gemacht werden.	Für die 39 oberirdischen Parkplätze auf dem Areal sind Mehrfachnutzungen vorgesehen.	
Gebäudenutzung, die einen hohen Veloanteil erwarten lässt Bei guter Zweirad-Erschliessung (z.B. kantonale Radroute) oder einer Gebäudenutzung, die einen hohen Velo-/Mofaanteil erwarten lässt (z.B. Velofachgeschäft), können die Auto-Parkplätze reduziert werden.	Das vanBaerle-Areal hat über die Tramstrasse bereits eine gute Anbindung an das kantonale Radroutennetz. Verschiedene geplante Massnahmen seitens der Gemeinde sowie im Rahmen der umliegenden Arealentwicklungen führen zu einer weiteren Verbesserung der Zweirad-Erschliessung in den kommenden Jahren. Massnahmen im QP vanBaerle: • Hohe Anzahl Veloabstellplätze inkl. Ladestationen für e-Bike und Luftpumpen • Zusätzlich Anreize schaffen wie Bike-2-Work, regelmässige Velo-Check, etc.	

Quelle: Kanton BL – Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) – Stand 1. Januar 2019

Gemäss der Analyse oben können für das vanBaerle-Areal 4 der 5 Kriterien, die für eine Reduktion des Grundbedarfs sprechen, als erfüllt gewertet werden. Der Reduktionsfaktor R2 wird aufgrund obiger Analyse auf 0.6 festgelegt.

4.3.2 Ansätze für die Berechnung des Parkplatzbedarfs für Wohnnutzungen

Für das vanBaerle-Areal werden, aufbauend auf den obigen Ausführungen, unterschiedliche Ansätze für die Ermittlung des Parkplatzbedarfs beschrieben:

- Gemäss RBV: 1 Stamm-Parkplatz pro Wohnung
Der Parkplatz-Bedarf basiert auf den derzeit geltenden kantonalen Vorgaben ohne ergänzende Massnahmen. Für das vanBaerle-Areal wird dieser Ansatz aufgrund der günstigen Standort- und Projektfaktoren nicht empfohlen.
- Oberwert: 0.7 Stamm-Parkplätze pro Wohnung
Dieser Wert entspricht einer moderaten Parkplatz-Reduktion und beruft sich auf die aktuellen Beobachtungen des Kantons Basel-Landschaft hinsichtlich Fahrzeugbesitz. Es zeigt sich, dass für das vanBaerle-Areal aufgrund seiner Lage (Raumtyp, öV-Gütekategorie und geplante Bebauungsdichte) mit einem deutlich verminderten Parkplatzbedarf von ca. 0.8 Stamm-Parkplätzen pro Wohnung ausgegangen werden kann. Mit ergänzenden Massnahmen kann dieser verminderte Parkplatz-Bedarf aufrechterhalten und geringfügig weiter reduziert werden. Folgende Massnahmen werden für einen reduzierten PP-Bedarf von 0.7 Parkplätzen pro Wohnung definiert:
 - Angebot von Veloabstellplätzen für Wohnnutzungen und gewerbliche Nutzung gemäss VSS-Norm
 - Einrichtung eines Car-Sharing-Angebots auf dem Areal (z. B. Mobility)
 - Parkraumbewirtschaftung für die Besucherparkplätze

- Unterwert: 0.5 Stamm-Parkplätze pro Wohnung
Dieser Ansatz baut auf den Angaben zur Reduktion auf 0.7 PP pro Wohnung auf und wird durch umfangreiche Massnahmen zur Förderung autoreduzierter Mobilität ergänzt. Es werden folgende Massnahmen definiert (vgl. dazu auch A-Massnahmen in Kapitel 5):
 - Angebot von Veloabstellplätzen für Wohnnutzungen und gewerbliche Nutzung gemäss VSS-Norm
 - Einrichtung eines Car-Sharing-Angebots auf dem Areal
 - Parkraumbewirtschaftung für die Besucherparkplätze
 - Informationen (Flyer / Broschüre) zu den Mobilitätsangeboten
 - Informationen über freie Parkplätze in Echtzeit sowie Reservationssystem für Besucherparkplätze
 - Einrichtung von Parkplätzen für E-Autos, E-Bikes und E-Cargobikes
 - Einrichtung einer Velo-Werkstatt bzw. Velomechaniker auf dem Areal
 - Einrichtung eines Pick-up-Standorts für Heimlieferdienste (Anbieter von Gemüseabos, Online-Shopping, etc.)
 - Mobilitätsverantwortlicher für das ganze Areal
 - Zuzüger-Anlass für neue Anwohner auf dem Areal inkl. öV-Gutschein
- Ausnahme autofreies Wohnen: 0.0 Stamm-Parkplätze pro Wohnung
Wohnbaugenossenschaften erhalten die Möglichkeit, Wohnungen für Bewohner ohne eigenes Auto zu realisieren. Voraussetzung ist, dass die Autofreiheit vertraglich gesichert wird. Dies kann z. B. über die Statuten geregelt werden. Für den gesamten QP-Perimeter soll der Anteil autofrei genutzter Wohnfläche mindestens 20% der total realisierbaren HNF betragen. Bei der Realisierung von autofreiem Wohnen werden mindestens die A-Massnahmen aus Kapitel 5 respektive die zur Einhaltung des Unterwerts von 0.5 Stamm-Parkplätzen pro Wohnung definierten Massnahmen ergriffen.

4.3.3 Berechnung des Parkplatzbedarfs

Die Berechnung des Parkplatzbedarfs für Wohnnutzungen und Nicht-Wohnnutzungen basieren auf dem Verkehrsgutachten. Die Berechnung wurde für den «ungünstigsten, plausiblen Fall» auf Basis der Angaben im QP vorgenommen. Dieser sieht für autofreie Wohnungen 0.0 Stamm-PP pro Wohneinheit und für alle übrigen Wohnungen zwischen 0.5 und 0.7 Stamm-PP pro Wohneinheit vor – dies in Abhängigkeit der Mobilitätsmassnahmen. Für alle Wohneinheiten sind¹¹ 0.3 Besucher-PP pro Wohneinheit zu erstellen. Zudem wird im Rahmen des QP die Anzahl Parkplätze für das Areal auf maximal 352 Parkplätze festgelegt.

Für die Nicht-Wohnnutzungen kommen die oben hergeleiteten Reduktionsfaktoren $R1 = 0.5$ und $R2 = 0.6$ gemäss RBV zur Anwendung.

Für die Wohnnutzungen wird im Sinne der oben gemachten Ausführungen ein Mix aus Oberwert (0.7 Stamm-PP pro Wohnung, 49 % der Wohnungen), Unterwert (0.5 Stamm-PP pro Wohnung, 28 % der Wohnungen) und autofreiem Wohnen (22 % der Wohnungen) angenommen mit dem die maximale Parkplatzzahl von 352 Parkplätzen erreicht wird. Diese Annahmen basieren auf dem ausgearbeiteten Richtprojekt mit total 415 Wohnungen. Gleichzeitig zeigt das Richtprojekt somit bereits den ungünstigsten, plausiblen Fall. Dies, da die durchschnittliche Wohnungsgrösse des Richtprojekts mit 90 m² deutlich tiefer als die

¹¹ gemäss aktueller Rechtslage

durchschnittliche Wohnungsgrösse im Kanton Basel-Landschaft (105 m² im Jahr 2018) liegt und für die realisierbare oberirdische Geschossfläche nach SIA 416 im Rahmen einer Planungsvereinbarung zwischen der Gemeinde Münchenstein und Halter ein Richtwert von 50'000 m² festgelegt wurde. Der gewählte Mix aus Oberwert, Unterwert und autofreiem Wohnen für die Stamm-PP ergibt für die 415 Wohnungen des Richtprojekts einen Parkplatzbedarf entsprechend der maximal zulässigen Parkplatzzahl gemäss QP von 352 Parkplätzen. Sollten im Rahmen der Ausarbeitung des Bauprojekts eine tiefere Anzahl Wohnungen resultieren, so reduziert sich auch die Anzahl notwendiger Parkplätze entsprechend. Die Ergebnisse der Parkplatzberechnung sind in Tabelle 4 dargestellt. Die detaillierte Berechnung befindet sich im Anhang.

Nutzung	Stamm-Parkplätze		Besucherparkplätze		Total	
	Grundbedarf	Reduziert	Grundbedarf	Reduziert	Grundbedarf	Reduziert
Wohnen STWE	205 PP	144 PP	62 PP	62 PP	267 PP	206 PP
Wohnen Miete	118 PP	59 PP	36 PP	36 PP	154 PP	95 PP
Genossenschaftliches Wohnen	92 PP	0 PP	28 PP	28 PP	120 PP	28 PP
Wohnen Total	415 PP	203 PP	126 PP	126 PP	541 PP	329 PP
Dienstleistungen	4 PP	2 PP	3 PP	1 PP	7	3 PP
Industrie/Gewerbe	3 PP	1 PP	1 PP	1 PP	4	2 PP
Verkaufsgeschäfte	3 PP	1 PP	16 PP	5 PP	19	6 PP
Restaurant	4 PP	2 PP	33 PP	10 PP	37	12 PP
Total	429 PP	209 PP	179 PP	143 PP	608 PP	352 PP

Tabelle 4: Parkplatzbedarf vanBaerle-Areal Münchenstein gemäss Richtprojekt (Stand 20.08.2020)

Im Rahmen des zugehörigen Verkehrsgutachtens wurde die Auswirkung eines veränderten Nutzungsmixes auf die Fahrtenzahl und somit auch auf die Anzahl Parkplätze geprüft. Bei beiden Alternativszenarien wurde der Anteil quartierdienlicher Nutzungen (mit Ausnahme der Gastronomie) vervierfacht. Bei Szenario «A1 Büro» wurde zudem die Büronutzung im Baufeld A1 auf Kosten der Wohnnutzung auf 4441.5 m² erhöht. Analog wurde im Szenario «A4 Büronutzung» die Büronutzung im Baufeld A4 auf Kosten der Wohnnutzung auf 6589.5 m² erhöht. Die nachfolgende Tabelle stellt den Parkplatzbedarf der Hauptvariante und der Alternativszenarien einander gegenüber.

Nutzung	Richtprojekt	Szenario «A1 Büro»	Szenario «A4 Büro»
Wohnen Total	329	249	233
Gewebe / Dienstleistung	23	70	85
Total	352	319	318

Tabelle 5: Vergleich Anzahl Parkplätze für Alternativszenarien A1 und A4

Im Rahmen der alternativen Nutzungsszenarien ist die Anzahl Pflichtparkplätze geringer als bei der Variante Richtprojekt. Für das Mobilitätsgutachten wird somit das Richtprojekt als massgebende Variante betrachtet.

4.4 Lage der Parkplätze

Von den 133 Besucherparkplätzen werden 39 Parkplätze oberirdisch angeordnet. Davon befindet sich die Mehrheit (30) entlang der Erschliessungsstrasse südlich der Baufelder C1 und C2 und der Erschliessungsstrasse zwischen vanBaerle-Areal und Walzwerk-Areal. Weitere Parkplätze befinden sich nördlich der Baufelder A3 und B2 (3 beziehungsweise 6 Parkplätze).

Sämtliche Stammplätze sowie die restlichen Besucherparkplätze befinden sich in der unterirdischen Einstellhalle (rund 320 Parkplätze, wovon sieben Parkplätze gemäss den Anforderungen für hindernisfreies Bauen als Behindertenparkplätze ausgestaltet werden müssen). Die Einfahrten befinden sich an der Schützenmattstrasse und an der neuen Erschliessungsstrasse zwischen vanBaerle-Areal und Walzwerk-Areal.

4.5 Velo- und Mofaabstellplätze

Der Bedarf an Velo- und Mofaabstellplätzen wird in der Gemeinde Münchenstein nach VSS-Norm 40 065 berechnet. Für Wohnnutzungen wird pro Zimmer ein Veloabstellplatz vorgeschrieben. Bei 1'310 Zimmern ergibt dies somit eine Anzahl von 1'310 Veloabstellplätzen. Davon sind 393 (30%) Kurzzeitparkplätze und 917 (70%) Langzeitparkplätze. Für die Gewerbebetriebe werden zusätzlich 45 Kurz- und 6 Langzeitparkplätze benötigt.¹²

Im Quartierplan sind auf dem Areal mehrere Flächen mit Kapazitäten von jeweils 4-35 Velos ausgewiesen. Diese bieten im Total Platz für 300 – 400 oberirdische Abstellplätze. Um die Anzahl und die Lage der Abstellplätze auf den effektiven Bedarf abstimmen zu können, wird eine etappenweise Realisierung vorgeschlagen. So können bei einer geringeren Nachfrage, ursprünglich für Veloabstellplätze vorgesehene Flächen anderen Nutzungen zugewiesen werden.

Gedeckte Abstellplätze werden nur dort angebracht, wo die Dächer in andere Volumen (z. B. Bäume) integriert werden können. Insgesamt können somit entlang der Erschliessungsstrasse südlich des Baufeldes C und am äusseren westlichen Rand des Areals entlang der Bahngleise rund 200 gedeckte Veloabstellplätze errichtet werden. Ungedeckte Abstellplätze befinden sich im Gewerbehof zwischen den Baufeldern B1 und B2 beziehungsweise B3, direkt vor dem Baufeld C, im Hof zwischen den Baufeldern D1-D4 sowie entlang der Tramstrasse entlang dem östlichen Rand des Areals. Die Abstellplätze sind allesamt von den Erschliessungsflächen aus gut erreichbar.¹³

Die weiteren gemäss Norm benötigten Abstellplätze, werden in eigens eingerichteten Veloräumen und einem eigenen Veloparking angeordnet.¹⁴

¹² Gemäss aktuellem Planungsstand August 2020.

¹³ Gemäss aktuellem Planungsstand August 2020.

¹⁴ Gemäss aktuellem Planungsstand August 2020.

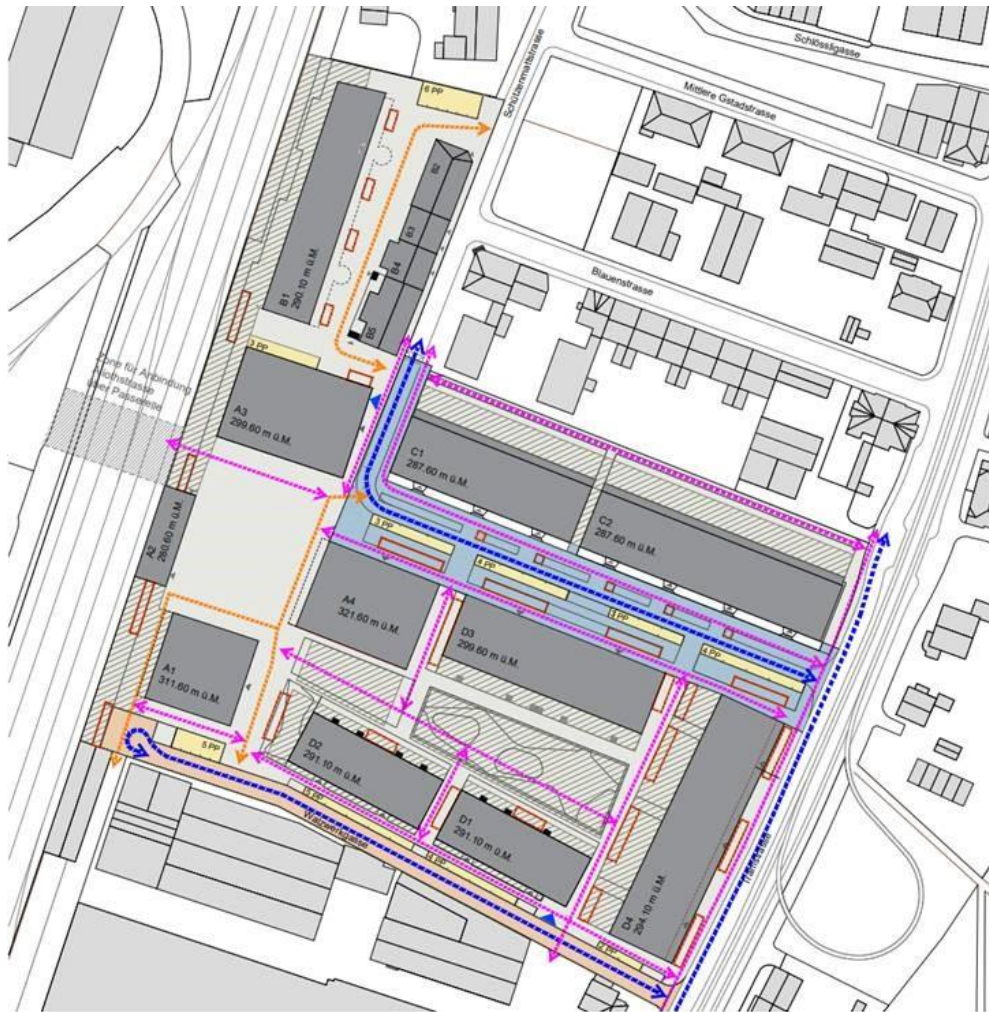


Abbildung 8: Abstellflächen für Velo- und Mofa (rot) sowie Autos (gelb). Stand August 2020.

5 Massnahmen des Mobilitätskonzepts

Nachfolgend werden die verschiedenen Mobilitätsmassnahmen beschrieben, die zur Erreichung eines tiefen MIV-Anteils und somit zur Sicherstellung des deutlich reduzierten Parkplatz-Bedarfs getroffen werden sollen. Sie sind in die fünf Bereiche *Informieren*, *Unterstützen*, *Gemeinsam*, *Regulieren* und *Organisation* gruppiert.

Die einzelnen Massnahmen werden wiederum nach den Kategorien A (hoch), B (mittel) und C (tief) priorisiert. Massnahmen der Priorität A werden in jedem Fall umgesetzt – infrastrukturelle A-Massnahmen mit der Umsetzung des Bauprojekts, betriebliche A-Massnahmen bei Inbetriebnahme des Gebäudes. Sollten diese Massnahmen nicht die gewünschte Wirksamkeit haben, so können schrittweise Massnahmen der Prioritätsstufen B und C eingeführt werden. Das Vorgehen hierzu wird in Kapitel 6 erläutert. Bei einer etappierten Realisierung gilt ein analoges Vorgehen. Bauliche A-Massnahmen, die nur an einer Stelle realisiert werden (z. B. Velowerkstatt oder Lieferzentrale), sind im Rahmen der 1. Etappe umzusetzen.

Einige Massnahmen werden zudem Bestandteil des QP-Reglements. Diese sind in der entsprechenden Spalte mit dem Verweis QP-R gekennzeichnet.

Informieren

Statische Informationen & Broschüren zu Fusswegen, Leihfahrrädern, öV-Angebot	Informationen rund um Mobilität und zu den verfügbaren Verkehrsmitteln werden als Flyer oder Broschüren an Neuzuzüger abgegeben und/oder an Anschlagstafeln an prominenten Stellen aufgehängt. Dies dient vor allem der Sensibilisierung und Informierung über alternative Mobilitätsformen zum Auto.	A	QP-R
öV-Abfahrtsmonitore	An zentralen Stellen des Areals können Abfahrtsmonitore mit den nächsten Abfahrtszeiten der nahegelegenen Haltestellen angebracht werden. Die aktuelle Verkehrslage kann in Echtzeit mitberücksichtigt werden und über Verspätungen und Ausfälle kann frühzeitig informiert werden. Der Fussweg zu den entsprechenden Haltestellen kann ebenfalls berücksichtigt werden.	B	
Freie PP (Echtzeit)	Informationen über freie Parkplätze auf dem Areal werden in Echtzeit auf Anzeigetafeln und/oder im Internet übermittelt. (→ online Reservation von Besucherparkplätzen in der Einstellhalle, Zusätzliche Verminderung des Parksuchverkehrs)	A	QP-R

Unterstützen

Parkplätze für E-Autos	Die Verbreitung von Elektrofahrzeugen kann gefördert werden, indem eine im Bauprojekt zu definierende Anzahl von Parkplätzen Elektroautos vorbehalten und mit Ladesäulen ausgestattet wird. Attraktive Standorte auf dem Areal können die Wirkung verstärken. Hierbei wird das Konzept eLadeinfrastruktur der Energie-Region Birsstadt berücksichtigt.	A	QP-R
Ausreichende Anzahl Veloabstellplätze	Es werden ausreichende Veloabstellplätze (gemäss VSS-Norm) zur Verfügung gestellt.	A	QP-R

Unterstützen

Sehr gut ausgestattete Velo PP	Attraktive Veloabstellplätze mit Wetterschutz, Umziehmöglichkeiten, Beleuchtung und Abschiessvorrichtungen können die Attraktivität des Areals für den Veloverkehr steigern.	A	QP-R
Veloräume	Veloräume ermöglichen eine sichere und wettergeschützte Abstellmöglichkeit für Velos, die auch für Langzeitveloparking sehr geeignet sind. Durch eine geschickte Platzierung an den Hauptzutrittspunkten des Areals sowie deren Ausstattung mit Pumpstationen kann die Attraktivität zusätzlich gesteigert werden.	A	QP-R
Velowerkstatt/Velomechaniker	In einer quartierseigenen Velowerkstatt können Unterhaltsarbeiten selbstständig durchgeführt werden (Sharing-Prinzip) oder von einem Velomechaniker angeboten werden. (→ z.B. kombiniert mit Veloverleih)	A	QP-R
E-Bike Stationen	Ladestationen sind für eine Verbreitung von E-Bikes unumgänglich. Eine geschickte Platzierung kann zusätzlich die Signalwirkung verstärken. Der geplante Schnellverkehrsweg für Velos entlang der Birs macht das E-Bike als Verkehrsmittel zur Erschliessung des vanBaerle-Areals besonders interessant.	A	QP-R
Sitzmöglichkeiten entlang Fusswegen (v.a. auf Gemeindeebene)	Ein flächendeckendes Angebot von Sitzflächen entlang der Fusswege schafft entlang der Route Rastmöglichkeiten (z.B. für ältere Personen) und steigert die Wirkung des Fussweges als Erholungs-, Freizeit- und Begegnungsraum.	B	
Autonomer Shuttle	Ein autonomer Shuttle Service, welcher das vanBaerle-Areal mit den naheliegenden öV-Haltestellen Münchenstein Dorf und Münchenstein Bahnhof verbindet, könnte in Zukunft eine noch effizientere Erschliessung des Areals mit dem öffentlichen Verkehrsnetz ermöglichen. Das vanBaerle-Areal wäre somit auch für ältere und gehbehinderte Personen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar.	C	

Gemeinsam

Mitfahr-Börse	Für die Schweiz existieren bereits mehrere Angebote und Portale für Mitfahrgelegenheiten (HitchHike, blablacar, karzoo). Es könnte nach Möglichkeit auch eine quartiersinterne Lösung erarbeitet werden (z.B. für den Berufspendlerverkehr aus dem Quartier).	B	
Poolfahrzeuge	Durch die Verfügbarkeit von Poolfahrzeugen im Quartier werden eigene Fahrzeuge weniger gebraucht. Poolfahrzeuge können auch über einen Carsharing Anbieter wie Mobility bezogen werden und die Mitgliedschaft bereits im Mietverhältnis enthalten sein. Von einem Mobility Standort auf dem Areal können auch die umliegenden Quartiere profitieren. Zurzeit gibt es von Mobility in der näheren Umgebung nur einen Combi am Bahnhof Münchenstein. Weitere Fahrzeuggrössen sowie E-Autos als Poolfahrzeuge können eine zusätzliche Wirkung haben.	A	QP-R

	Free-Floating-Systeme wie Mobility-Go (vormals Catch-a-Car) können für das Quartier auch von Interesse sein. Münchenstein liegt zurzeit aber noch ausserhalb der erschlossenen Zone.		
Lieferzentrale	Eine Lieferzentrale für regionale Anbieter (Anbietern von Gemüseabos etc.) wird zentral bereitgestellt. Die Lieferzentrale kann auch von weiteren Anbietern genutzt werden (Online-Shopping Anbieter wie Coop@home, LeShop oder Zalando), womit der Anteil Zweitzustellungen durch Paketdienste reduziert wird und Fahrten zur Poststelle eingespart werden können.	A	QP-R

Regulieren

Coworking / Homeoffice Zone	Coworking Angebote ermöglichen eine flexiblere Gestaltung der Arbeitszeit für Bewohner des Quartiers. Dies kann zu einer zeitlichen Umverteilung des Berufspendlerverkehrs und zu einer Reduktion des Verkehrs zu Stosszeiten führen. Hierdurch bietet sich auch die Möglichkeit, weitere kleine und innovative Gewerbebezüge aus der Umgebung im Areal anzusiedeln. Gut ausgestattete (WLAN, Kaffeemaschine, Schreibtische etc.) Homeoffice Zonen werden auf dem Areal eingeplant.	B	
Parkraumbewirtschaftung	Besucher-Parkplätze werden nicht kostenlos zur Verfügung gestellt, sondern unterstehen einer Parkraumbewirtschaftung, die über das gesamte Areal hinweg koordiniert ist.	A	QP-R

Organisieren

Ansprechpersonen/Mobilitäts-verantwortliche	Eine designierte Ansprechperson steht den Bewohnern und Gewerbebetrieben für Fragen und Anliegen rund um das Thema Mobilität zur Verfügung.	A	QP-R
Neumieteanlass inkl. öV-Gutschein für Neumieteter	An Neumieteanlässen können Fragen rund um die Mobilität thematisiert werden und die Zuzügler mit den verschiedenen Mobilitätsangeboten im und um das Quartier herum vertraut gemacht werden. Durch das Verteilen von Gutscheinen können Anreize für die Benutzung der vielseitigen Angebote geschaffen werden.	A	QP-R

6 Finanzierung, Sicherstellung und Kontrolle des Mobilitätskonzepts

6.1 Finanzierung

Die Erschliessungsstrassen innerhalb des vanBaerle-Areals bleiben auch nach der Realisierung des Projekts in privater Hand. Dies ermöglicht es, nicht nur die Gebühren aus der Vermietung und Benützung der Tiefgaragenparkplätze, sondern auch diejenigen der oberirdischen Parkplatzbewirtschaftung zur Finanzierung von Mobilitätsmassnahmen zu verwenden. So können Massnahmen zur Förderung der Nutzung des öffentlichen Verkehrs, des Velos bzw. der Fortbewegung zu Fuss umgesetzt werden, ohne hohe Kosten ausserhalb des Themenfelds der Mobilität zu erzeugen.

6.2 Dauerhafte Sicherstellung des reduzierten Parkplatzbedarfs

Damit der reduzierte Bedarf der Autoabstellplätze eingehalten werden kann, werden die in Kapitel 4 dargelegten Mobilitätsmassnahmen der Prioritätsstufe A in jedem Fall eingeführt. Gleichzeitig muss sichergestellt werden, dass die Anzahl Parkplätze ausreichend ist und es nicht zu Fremdparkierung ausserhalb gekennzeichneteter Parkflächen resp. ausserhalb des Areals kommt.

Es wird davon ausgegangen, dass die vorgeschlagenen Mobilitätsmassnahmen der Prioritätsstufe A in Kombination mit marktüblichen Parkplatzgebühren für Anwohner, Besucher und Angestellte ausreichend sind, um den reduzierten Parkplatzbedarf sicherzustellen. Sollte dies nicht der Fall sein und wird dies im Rahmen der Kontrollen durch die Gemeinde festgestellt (vgl. Kapitel 6.3), sieht sich die Eigentümerschaft verpflichtet, die bestehenden Massnahmen noch attraktiver zu gestalten resp. weitere Massnahmen der Prioritätsstufen B und C einzuführen. Allenfalls besteht auch die Möglichkeit, Einschränkungen bzgl. Parkierung und Autobesitz zu verschärfen bzw. einzuführen.

Gleichzeitig muss festgehalten werden, dass ein arealbezogenes Mobilitätskonzept nur dann seine volle Wirksamkeit entfalten kann, wenn auch auf Gemeindeebene ein Bewirtschaftungskonzept für die Parkierung auf Allmendflächen besteht.

Gemäss aktuellem Planungsstand ist für das Gstad (noch) keine Parkraumbewirtschaftung vorgesehen. Sollte sich zeigen, dass das vanBaerle-Areal Fremdparkierung im Quartier (aber ausserhalb des Areals) nach sich zieht, wird die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung für das Gstad empfohlen. Ist dies noch nicht ausreichend, um die Fremdparkierung zu verhindern, so kann eine weitere Sanktionierung darin bestehen, dass Bewohner des vanBaerle-Areals keine Anwohnerparkkarten für das Quartier beziehen dürfen.

Zudem kann die Eigentümerschaft Massnahmen ergreifen, um die Parkplatzvergabe stärker zu regulieren. Übersteigt die Parkplatz-Nachfrage wider Erwarten das Angebot, so werden Vergabekriterien für die Parkplätze eingeführt (z. B. maximal ein Parkplatz pro Wohneinheit, Mobilitätseinschränkung, öV-Reisezeit zum Arbeitsweg > 45 Minuten oder Familien mit zwei oder mehr Kindern).

Die im Rahmen des Mobilitätsgutachtens vorgeschlagenen und im Rahmen des Verkehrsgutachtens verkehrstechnisch überprüften Parkplatzraten pro Wohnung (0.5 bzw. 0.7 Stamm- und 0.3 Besucher-PP für Standardwohnungen und 0.0 Stamm- und 0.3 Besucher-PP für genossenschaftlichen Wohnungsbau) werden für den Quartierplan übernommen und festgelegt.

6.3 Kontrolle des Mobilitätskonzepts

Grundsätzlich ist für das gesamte vanBaerle-Areal eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung vorgesehen. Diese umfasst sowohl oberirdische Parkplätze wie auch die Tiefgaragenplätze. Anwohner erhalten keine Bewilligung für die oberirdischen Parkplätze. Parkplätze in der Tiefgarage werden den jeweiligen Nutzern klar zugewiesen wobei auch Möglichkeiten des Parkplatz-Pooling zwischen Anwohnern und Arbeitnehmern in Betracht gezogen werden (fixe Parkplätze für Dauermieter, Reservation und Parkplatzzuweisung für Besucher von Anwohnern, Parkbereich für Besucher von Läden und Dienstleistungsbetrieben). Auf dem gesamten Areal werden keine gratis Parkplätze zur Verfügung gestellt.

Die Kontrolle der Einhaltung des Mobilitätskonzepts resp. der Massnahmen erfolgt mittels eines jährlichen Reportings an die Gemeinde. Dieses enthält mindestens die folgenden Elemente:

- Übersicht der geplanten und umgesetzten Massnahmen
- Statistische Auswertung der verschiedenen Mobilitätsmassnahmen (wie häufig genutzt / kontaktiert, wie stark besucht, Auslastung)
- Ein- und Ausfahrtsdaten der Tiefgarage
- Auslastung der Tiefgarage bzw. Anzahl fix vermieteter Parkplätze
- Auslastung der oberirdischen Parkplätze (abgeleitet aus Parkuhren oder mittels sporadischer Erhebung)
- Auslastung der Veloabstellplätze (abgeleitet aus Erhebung)
- Umfrage zur Zufriedenheit von Anwohnern und Angestellten zum Thema Mobilität sowie zum Mobilitätsverhalten (ca. alle drei Jahre)

Gewisse Mobilitätsmassnahmen benötigen länger als ein Jahr um ihre Wirkung voll entfalten zu können. Es kann deshalb kontraproduktiv sein, nach jedem Jahresreporting Änderungen in den Massnahmen vorzunehmen. Das jährliche Reporting soll deshalb ca. alle drei Jahre ergänzt werden mit einem bilateralen Austausch zwischen der Gemeinde und den Arealbetreibern (oder der mobilitätsverantwortlichen Person). Im Rahmen des Austauschs wird basierend auf den vorliegenden Reportings eine Wirkungskontrolle diskutiert. Zeigt sich, dass die zur Verfügung gestellten Parkplätze nicht ausreichen bzw. lässt die Wirkungskontrolle darauf schliessen, dass viel Fremdparkierung stattfindet, so werden die bereits in Angriff genommenen Massnahmen um Massnahmen der Prioritätsstufen B und C ergänzt bzw. bestehende Massnahmen verstärkt (Attraktivitätssteigerung bzw. verschärfte Regulierung).

Rapp Trans AG



Anne-Kathrin Bodenbender
Stv. Leiterin Verkehrsplanung



Yves Gasser
Leiter Verkehrsplanung

Basel, 4. Dezember 2020 / BAK

Anhang

Detaillierte Berechnung des Parkplatzbedarfs vanBaerle-Areal Münchenstein

Nutzungsart	Unterkategorie	Schätzwert		BGF	Kennwert	PP-Faktor und PP-Bedarf				Reduktionsfaktoren		Anzahl Parkplätze (aufgerundet)		
		Vorgabe	gewählt	m ²		Stammpplatz		Besucherplatz		R1	R2	Stamm	Besucher	Gesamt
						gem. ²	gem. ²	gem. ²	gem. ²					
theoretische Berechnungsvarianten für Wohnnutzung														
Wohnbauten	415 Wohnungen				415.0 Whg.	1.0 PP	415.0 PP	0.3 PP	124.5 PP	nicht anwendbar		415	125	540
gemäss RBV		-	-											
Wohnbauten	415 Wohnungen				323.0 Whg.	0.7 PP	226.1 PP	0.3 PP	96.9 PP	nicht anwendbar		227	97	324
Oberwert	davon 92 WBG Wohnungen	-	-		92.0 Whg.	0.0 PP	0.0 PP	0.3 PP	27.6 PP			0	28	28
							226.1 PP		124.5 PP					352
Wohnbauten	415 Wohnungen				323.0 Whg.	0.5 PP	161.5 PP	0.3 PP	96.9 PP	nicht anwendbar		162	97	259
Unterwert	davon 92 WBG Wohnungen	-	-		92.0 Whg.	0.0 PP	0.0 PP	0.3 PP	27.6 PP			0	28	28
							161.5 PP		124.5 PP					287
Nutzungsart	Unterkategorie	Schätzwert		BGF	Kennwert	PP-Faktor und PP-(Grund-)Bedarf				Reduktionsfaktoren		Anzahl Parkplätze (aufgerundet)		
		Vorgabe	gewählt	m ²		Stammpplatz		Besucherplatz		R1	R2	Stamm	Besucher	Gesamt
						gem. ²	gem. ²	gem. ²	gem. ²					
Berechnung gemäss Richtprojekt														
Wohnbauten	STWEG (205 Wohnungen)				205.0 Whg.	0.7 PP	143.5 PP	0.3 PP	61.5 PP	nicht anwendbar		144	62	206
gemäss Richtprojekt	Anlage (118 Wohnungen)	-	-		118.0 Whg.	0.5 PP	59.0 PP	0.3 PP	35.4 PP			59	36	95
	WBG (92 Wohnungen)				92.0 Whg.	0.0 PP	0.0 PP	0.3 PP	27.6 PP			0	28	28
							202.5 PP		124.5 PP			203	126	329
Dienstleistungen	Schalterbetriebe	1 AP/30m ²	30	311.5	10.4 AP	0.4 PP	4.2 PP	0.3 PP	3.1 PP	0.5	0.6	2	1	3
	übrige, Büros		30		0.0 AP	0.4 PP	0.0 PP	0.2 PP	0.0 PP			0	0	0
Industrie/Gewerbe	Klein-, Mittelbetriebe ¹	1 AP/60-200m ²	60	471.0	7.9 AP	0.4 PP	3.1 PP	0.1 PP	0.8 PP			1	1	2
	Grossbetriebe		60		0.0 AP	Verkehrsgutachten								
Verkaufsgeschäfte	wenig kundenintensiv		50		0.0 AP	0.4 PP	0.0 PP	0.0 PP	0.0 PP			0	0	0
	kundenintensiv: Laden bis 500m ²	1 AP/50m ²	0.7	385.0	269.5 m ² VKF	0.4 PP	3.1 PP	0.1 PP	16.2 PP			1	5	6
	Supermarkt bis 1000m ² VKF	VKF = 0.7*BGF	0.7		0.0 m ² VKF	0.4 PP	0.0 PP	0.1 PP	0.0 PP			0	0	0
	Einkaufszentrum über 1000m ²		0.7		0.0 m ² VKF	Verkehrsgutachten								
Restaurant		1 AP/50 m ²	50	439.0	8.8 AP	0.4 P/AP	3.5 PP		0 PP			2	0	12
		1 Sitzplatz/2-4 m ² BGF	4	438.0	109.5 SP			0.3 P/SP	32.9 PP			0	10	
Total Parkplätze gemäss Richtprojekt												209	143	352

¹ Niedriger Wert: Produktion, hoher Wert: Lager

² Reduktionsfaktoren gemäss Wegleitung des Kantons BL