



Balintra AG

Hochhaus am Birsstegweg: Mobilitätsgutachten

1.4

21.11.2022

Änderungsnachweis

Version	Datum	Status/Änderung/Bemerkung	Name
0.1	13. August 2020	Entwurf	M. Hoser
0.6	05. Januar 2021	Vorauswahl Massnahmen	A. Luisoni
0.9	17. Februar 2021	Erstellung Gesamtbericht	M. Hoser A. Luisoni
1.0	19. Februar 2021	Finalisierung z.H. Auftraggeberschaft	A. Bodenbender
1.1	15. März 2021	Anpassung Reduktionsfaktor Wohnen	M. Hoser A. Bodenbender
1.2	21. Juli 2021	Anpassung und Finalisierung nach Abstimmung mit Kanton	A. Luisoni A. Bodenbender
1.3	12. November 2021	Anpassung und Finalisierung nach Abstimmung mit Gemeinde	M. Hoser A. Luisoni
1.4	21. November 2022	Anpassung Parkplatzzahlen an RBV-Revision	S. Lauper A. Bodenbender

Verteiler dieser Version

Firma	Name	Anzahl/Form
Christ & Gantenbein	Daniel Monheim	1/PDF
Stierli + Ruggli	Ralph Christen Malaika Heusner	1/PDF

Projektleitung und Sachbearbeitung

Name	E-Mail	Telefon
Anne-Kathrin Bodenbender	anne-kathrin.bodenbender@rapp.ch	058 595 78 92
Artur Luisoni	artur.luisoni@rapp.ch	058 595 78 59
Michael Hoser	michael.hoser@rapp.ch	058 595 79 15
Severin Lauper	severin.lauper@rapp.ch	058 595 78 36

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Auftrag	1
1.1	Grundlagen	1
2	Standortanalyse	2
2.1	Siedlungsstruktur	2
2.2	Nutzungen im Umfeld	2
2.3	Anbindung an den öffentlichen Verkehr	3
2.4	Erschliessung und Angebote für den Langsamverkehr	3
2.4.1	Fussverkehr	3
2.4.2	Veloverkehr	4
2.5	Weitere Mobilitätsangebote	5
2.6	Zwischenfazit Standortanalyse	5
3	Projektfaktoren	6
3.1	Nutzungskonzept Hochhaus am Birsstegweg	6
3.2	Zielgruppen der Wohnsiedlung	6
3.3	Infrastruktur / Erschliessung Fuss- und Veloverkehr	6
3.4	Zwischenfazit Projektfaktoren	7
4	Berechnung des Parkplatzbedarfs	8
4.1	Gesetzliche Grundlagen	8
4.2	Berechnung des Parkplatzbedarfs für den motorisierten Individualverkehr	8
4.2.1	Nutzungsarten	8
4.2.2	Reduktionsfaktor Wohnen	9
4.2.3	Reduktionsfaktor infolge öV-Erschliessung R1	10
4.2.4	Reduktionsfaktor R2	10
4.2.5	Berechnung Anzahl Parkplätze gemäss RBV-Revision	11
4.2.6	Berechnung Anzahl Parkplätze mit Mobilitätskonzept	11
4.3	Abstellplätze für den Veloverkehr	12
4.3.1	Berechnung der Anzahl Veloabstellplätze (VAP)	12
4.3.2	Verortung und Qualität der Veloabstellplätze	12
5	Mobilitätsmassnahmen	14
5.1	Übersicht der Massnahmen des Mobilitätskonzepts	14
5.2	Ausgewählte Massnahmen zur Umsetzung	16
6	Controlling des Mobilitätskonzepts	21
	Anhang: Parkplatzberechnung detailliert	23

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Nutzungsarten Hochhaus am Birsstegweg	8
Tabelle 2:	Berechnung der Anzahl Parkplätze für das Areal Birssteghochhaus gemäss RBV-Revision	11
Tabelle 3:	Berechnung der Anzahl Parkplätze für das Areal Birssteghochhaus gemäss Quartierplan-Reglement	11

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Nutzungen in unmittelbarer Nähe des geplanten Hochhauses am Birsstegweg..	2
Abbildung 2: öV-Gütekategorie des Hochhauses am Birsstegweg	3
Abbildung 3: Tempo 30-Zone	4
Abbildung 4: Radrouten entlang des geplanten Hochhauses am Birsstegweg	4
Abbildung 5: Wohnungsschlüssel Verteilung (Stand 13. 11. 2020).....	6
Abbildung 6: Erschliessung der Veloabstellplätze im Areal (Stand 24.01.2021)	7
Abbildung 7: Reduktionsfaktoren Auto-PP (RBV Basel-Landschaft, Stand 01.03.2022)	9

1 Ausgangslage und Auftrag

Das Hochhaus am Birsstegweg – ein städtisches Wohn- und Geschäftshaus – leistet einen Beitrag an die Weiterentwicklung von Birsfelden als urbane Ortschaft. Auf der einen Seite des Gebäudes in Richtung Birs werden Strassen und Grünflächen das Zentrum Birsfeldens aufwerten, auf der dem Ortskern zugewandten Seite bringen Geschäftsflächen neue Angebote und Belebung in die Gemeinde. Die entstehenden Wohnungen in unmittelbarer Nähe zur Birs ziehen neue Anwohner*innen an. Das Gebäude kommt an einem historisch wichtigen Knotenpunkt zu liegen: der Kreuzung von Haupt- und Schulstrasse. Im Süden verbindet der Birssteg das Gebäude mit dem Lehenmattquartier der Stadt Basel. Das geplante Hochhaus verleiht dem Zentrum Birsfeldens zusätzliches urbanes Flair sowie einen von weit her sichtbaren Orientierungspunkt.

Im Rahmen eines Quartierplanverfahrens wird die nächste Projektstufe für das Hochhaus am Birsstegweg erarbeitet. Das vorliegende Mobilitätsgutachten analysiert die verkehrlichen und mobilitätsbezogenen Aspekte des Projekts und des Standorts des Hochhauses. Es wird insbesondere aufgezeigt, inwiefern eine Reduktion der Pflichtparkplätze für Motorfahrzeuge – im Rahmen der rechtlichen Vorgaben – möglich ist. Weiter enthält das Gutachten eine Darlegung der geplanten Veloabstellplätze und der zu ergreifenden Mobilitätsmassnahmen zur Erschliessung des Neubauprojekts mit allen Verkehrsmitteln, wobei der Fokus auf der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs (öV) liegt.

Gemäss aktuellem Planungsstand¹ sind 116 Wohnungen, Verkaufsflächen im Erdgeschoss sowie Büroflächen in den ersten drei Obergeschossen geplant. Die erarbeiteten Massnahmen zielen dabei auf eine optimale Erreichbarkeit dieser Nutzungen.

1.1 Grundlagen

Als Basis für das hier vorgeschlagene Vorgehen dienen die von S+B Baumanagement am 16.08.2018 zugestellten Unterlagen sowie die Inhalte der verschiedenen Fachplanersitzungen. Neben den aktuellen Planungsunterlagen des Projektteams dienen die nachfolgend aufgeführten Dokumente als Grundlage für die Bearbeitung des Mobilitätskonzepts.

- Geoview BL: <https://geoview.bl.ch/>
- Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) (Stand 01.07.2022)
- VSS 40 065: Leichter Zweiradverkehr, Abstellanlagen, Bedarfsermittlung (2019).
- Handbuch Veloparkierung (Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb), (ASTRA 2008).
- Leitfaden für Mobilitätsgutachten (Energie-Region Birsstadt, Ausgabe Juli 2020).
- Raumbeobachtung – Analyse des Fahrzeugbestandes im Kanton Basel-Landschaft (2019).
- Gemeinde Birsfelden: Leitbild- und Legislaturziele 2016-2020.
- Gemeinde Birsfelden: Leitfaden für flankierende Massnahmen zur PP-Reduktion bei Quartierplanungen, Bereich Wohnen (Version 08/2021).

¹ Stand 14.06.2021

2 Standortanalyse

2.1 Siedlungsstruktur

Das Areal des Hochhauses am Birsstegweg ist heute im Zonenplan der Gemeinde Birsfelden als Wohnzone W3 definiert. Angrenzend finden sich die Wohn- und Geschäftszonen im Gemeindezentrum sowie weitere Wohnzonen (W3) und eine Zone für öffentliche Werke und Anlagen.

Gemäss der Studie „Raumbeobachtung – Analyse des Fahrzeugbestandes im Kanton Basel-Landschaft“ aus dem Jahr 2019 ist im Kanton Basel-Landschaft ein durchschnittlicher Wert von 0.95 Motorfahrzeugen pro Wohnung im inneren Korridor zu beobachten, in welchem das Hochhaus am Birsstegweg liegt. Wird dieser Wert weiter ausdifferenziert und mit der öV-Gütekategorie kombiniert (das Hochhaus am Birsstegweg liegt in der Gütekategorie B, vgl. dazu Kapitel 2.3), so ergibt sich gemäss Studie ein Wert von ca. 0.85 Fahrzeugen pro Wohnung. Dies deutet auf einen gegenüber den kantonalen Vorgaben verminderten Parkplatzbedarf pro Wohnung (normalerweise 1 Stamm-Parkplatz pro Wohneinheit) hin.

2.2 Nutzungen im Umfeld

Der Standort des Areals profitiert von einer guten Lage mitten im Dorfkern von Birsfelden. Direkt neben dem Hochhaus am Birsstegweg befinden sich eine Denner-, eine Coop-, eine Post-Filiale sowie eine Filiale der Basellandschaftlichen Kantonalbank. Weitere Nutzungen (Arzt- und Gesundheitspraxen, Gastronomie, Bäckerei etc.) befinden sich an der anliegenden Schulstrasse und somit in naher Umgebung. Der Kindergarten und das Kirchmattschulhaus sind zu Fuss in rund fünf bis zehn Minuten erreichbar. Beim Schulhaus befinden sich zudem eine Kindertagesstätte und ein Hallenbad. Die Sekundarschule befindet sich etwas weiter nördlich in ebenfalls zumutbarer Gehdistanz.

Ca. 2 km entfernt befindet sich der St. Jakob-Park mit weiteren Einkaufsmöglichkeiten sowie dem Gartenbad St. Jakob. Beides ist entlang der Birs zu Fuss oder mit dem Velo gut erreichbar. Das südliche Birsufer ist ein Grünstreifen, der z. B. für Spaziergänge oder Naherholung genutzt werden kann.

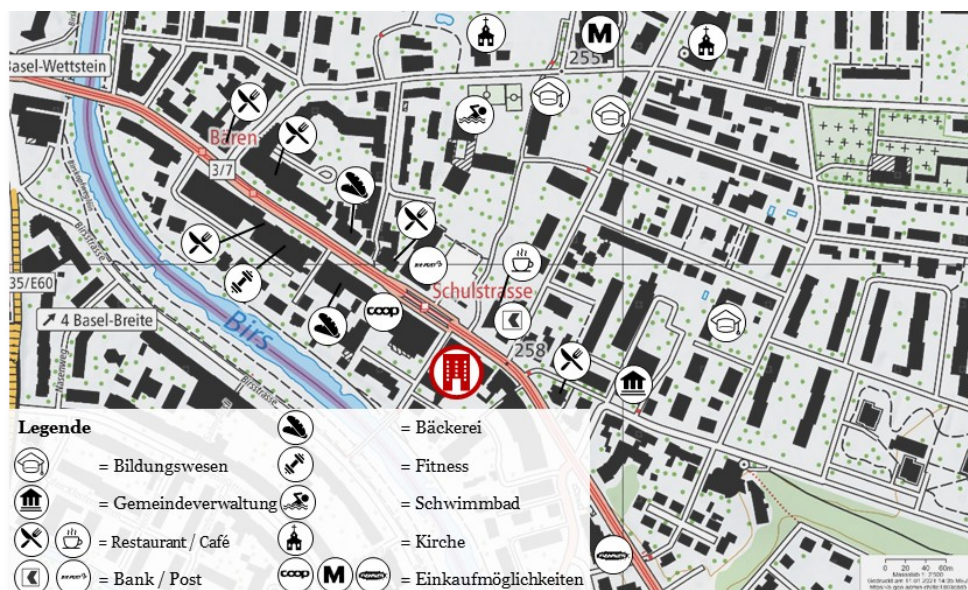


Abbildung 1: Nutzungen in unmittelbarer Nähe des geplanten Hochhauses am Birsstegweg

2.3 Anbindung an den öffentlichen Verkehr

Der Planungsperimeter befindet sich, wie in der folgenden Abbildung ersichtlich, vollumfänglich in der öV-Güteklasse «B», was einer guten öV-Erschliessung entspricht.

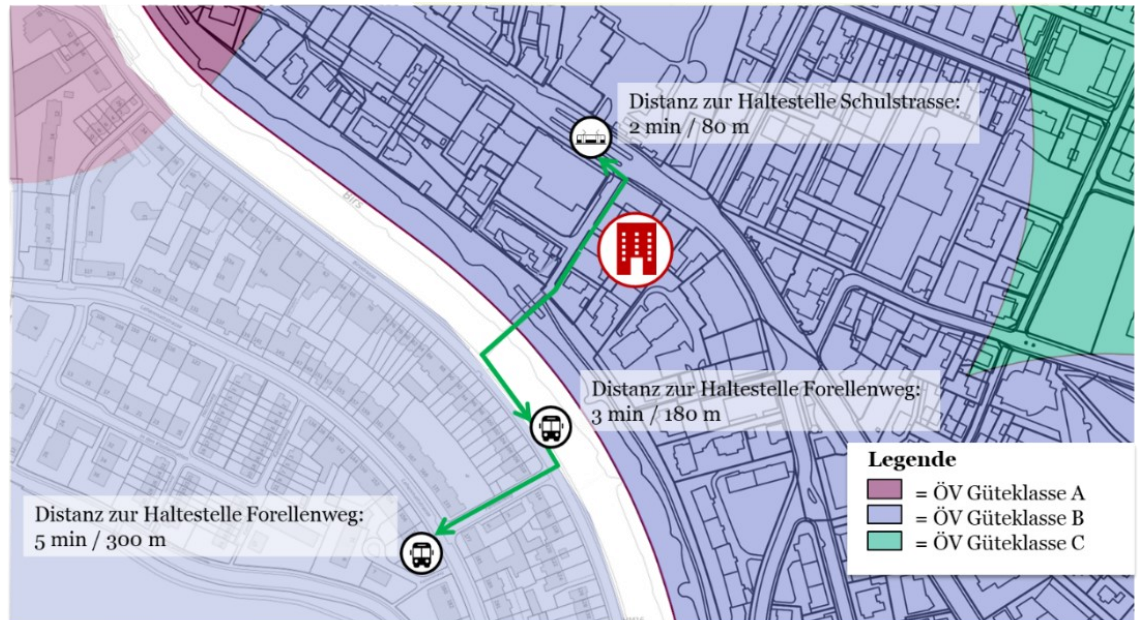


Abbildung 2: öV-Güteklasse des Hochhauses am Birsstegweg

Die Tramhaltestelle Birsfelden, Schulstrasse befindet sich in unmittelbarer Nähe. Diese wird im 7.5 Minuten Takt von der Tramlinien 3 bedient und ermöglicht ein schnelles Erreichen der Basler Innenstadt. Die Tramlinie 3 bietet zudem eine Direktverbindung zum Bahnhof Saint-Louis.

In ca. 200m Fussdistanz (Fahrtrichtung Badischer Bahnhof) beziehungsweise 300m (Fahrtrichtung Dreispitz) befinden sich die BVB-Bushaltestellen Forellenweg; diese liegen im Kanton Basel-Stadt auf der gegenüberliegenden Seite der Birs. Die Buslinie 36 bedient, ebenfalls im 7.5 Minuten Takt, den äusseren Ring Basels. Alle öV-Haltestellen sind zu Fuss sehr gut erreichbar.

2.4 Erschliessung und Angebote für den Langsamverkehr

2.4.1 Fussverkehr

Entlang der Birs verläuft ein Fussweg, der vom Wohnhaus direkt ans Naherholungsgebiet Birköpfli führt. Birsaufwärts führt der Weg zum St. Jakob-Stadion und weiter in die Brüglinger Ebene (Merian-Gärten, Grün-80).

Wie in Abbildung 3 auf der folgenden Seite ersichtlich befindet sich der grösste Bereich der Umgebung in einer Tempo 30 Zone. Eine Ausnahme bildet der Abschnitt zwischen Birs und Hauptstrasse inklusive des Birsstegwegs.

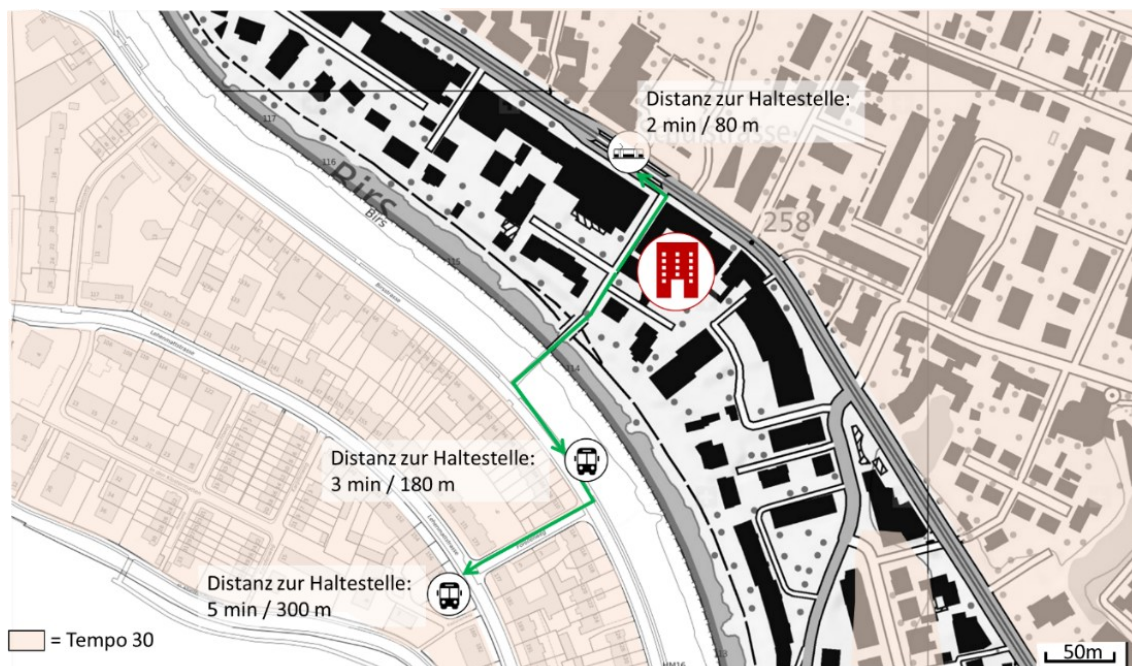


Abbildung 3: Tempo 30-Zone

2.4.2 Veloverkehr

Ans Veloverkehrsnetz ist der Standort sehr gut angebunden. Einerseits führt der kantonale Radweg des Kantons Basel-Landschaft auf der nördlich gelegenen Hauptstrasse direkt am Hochhaus vorbei. Über den Birssteg kann das Radwegnetz des Kantons Basel-Stadt direkt erreicht werden. Die beiden Anbindungen bieten eine gute Erreichbarkeit der Kernstadt, der Nachbargemeinden und auch des nahegelegenen Auslands.

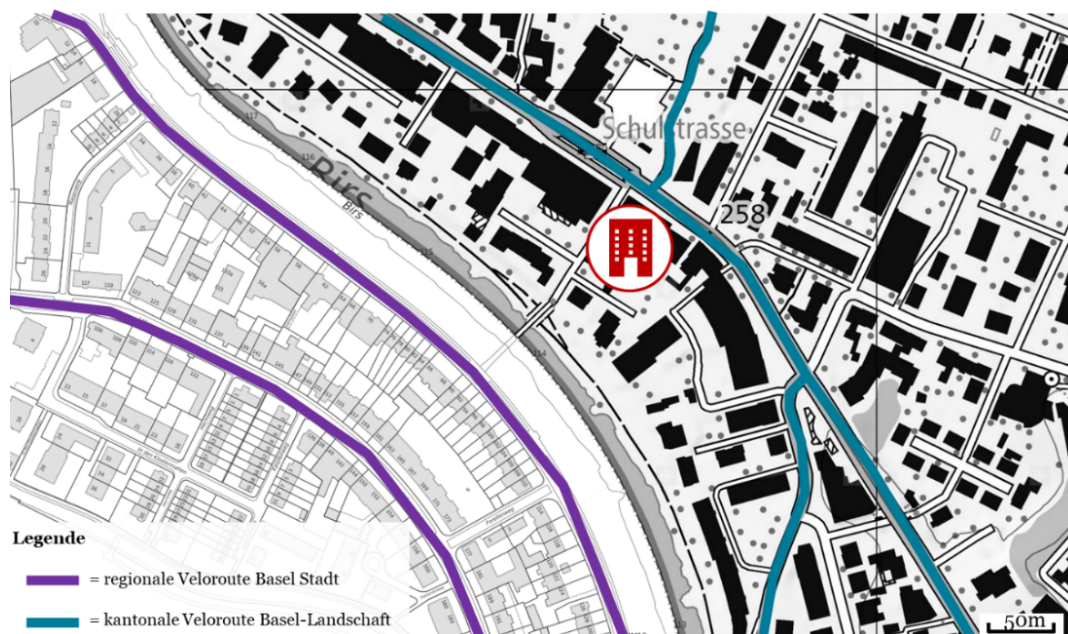


Abbildung 4: Radrouten entlang des geplanten Hochhauses am Birsstegweg

2.5 Weitere Mobilitätsangebote

Zurzeit befinden sich in Birsfelden zwei Mobility Standorte mit total drei Fahrzeugen. Ein Standort befindet sich heute schon am geplanten Standort des Hochhauses am Birsstegweg (1 Combi, 1 Kleintransporter). Der zweite Standort befindet sich an der Hofstrasse 1'500 m entfernt vom Hochhaus und zu Fuss ebenfalls gut erreichbar.

Weiter bietet das E-Bike-Sharing-System Pick-e-Bike auf der gegenüberliegenden Seite der Birs E-Bikes zum Verleih an, eine Erweiterung auf Birsfelden ist angedacht. An der Poststelle Birsfelden (3 Minuten zu Fuss) ist ein Lastenvelo von Carvelo2Go-stationiert.

2.6 Zwischenfazit Standortanalyse

Das Areal ist sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen (ÖV-Güteklasse B) und sicher zu Fuss und mit dem Velo erreichbar. Umliegende Nutzungen und die Lage im Zentrum fördern kurze Wege. Das Angebot für den täglichen Bedarf ist im Quartier zu Fuss oder mit dem Velo erreichbar. Die Mobility-Standorte und das Angebot von Pick-e-Bike ergänzen das vorhandene Mobilitätsangebot zusätzlich. Gesamthaft bietet der Standort des Hochhauses am Birsstegweg damit sehr gute Voraussetzungen für ein reduziertes Parkplatzangebot.

3 Projektfaktoren

3.1 Nutzungskonzept Hochhaus am Birsstegweg

Die Planung des Hochhauses am Birsstegweg sieht hauptsächlich Wohnnutzung vor, die in den drei unteren Stockwerken mit Verkaufsgeschäften und Büronutzungen ergänzt wird. Mit der Erstellung des Hochhauses wird eine stark verdichtete Nutzung angestrebt, was einem entsprechend hohen Ausnutzungsgrad entspricht, die Mischnutzung trägt zudem zur Reduktion und Verkürzung von Wegen bei.

3.2 Zielgruppen der Wohnsiedlung

Gemäss aktuellem Planungsstand sind leicht mehr wie 65% der Wohnungen als 3.5- und 4.5-Zimmer-Wohnungen geplant, die Familien und Paare ansprechen. Die 48 übrigen Wohnungen verteilen sich auf 1.5- und 2.5-Zimmer-Wohnungen.

● 10 %	10 %	● 1.5 Zimmer Wohnungen à 49 m ²	12 Stk.
● 22 %	6 %	● 2.5 Zimmer Wohnungen à 48 m ²	7 Stk.
	16 %	● 2.5 Zimmer Wohnungen à 66 m ²	19 Stk.
● 42 %	42 %	● 3.5 Zimmer Wohnungen à 90 m ²	48 Stk.
● 26 %	21 %	● 4.5 Zimmer Wohnungen à 107 m ²	24 Stk.
	5 %	● 4.5 Zimmer Wohnungen à 116 m ²	6 Stk.
			116 Stk.

Abbildung 5: Wohnungsschlüssel Verteilung (Stand 13. 11. 2020)

Laut der bereits erwähnten Analyse des Fahrzeugbestandes im Kanton Basel-Landschaft hat die Wohnungsgrösse nach Zimmern einen grossen Einfluss auf die durchschnittliche Anzahl Fahrzeuge pro Haushalt. Die durchschnittliche Anzahl Fahrzeuge bei einer 1.5-Zimmer-Wohnung im urbanen Gebiet (innerer Korridor) liegt bei ungefähr 0.6 Fahrzeugen; bei 2.5-Zimmer-Wohnungen liegt sie bei rund 0.7 Fahrzeugen; bei einer 3.5-Zimmer-Wohnung bei rund 0.8 Fahrzeugen und bei 4.5-Zimmer-Wohnungen bei rund 1 Fahrzeug.

Unter Berücksichtigung des geplanten Wohnungsmix mit 116 Wohnungen und unterschiedlicher Zimmeranzahl (Abbildung 5) resultiert allein auf Basis des durchschnittlichen Fahrzeugbestandes eine zu erwartende Fahrzeuganzahl von rund 86 Fahrzeugen und damit ein Verhältnis von durchschnittlich rund 0.81 Fahrzeugen pro Wohnung.

3.3 Infrastruktur / Erschliessung Fuss- und Veloverkehr

Das Hochhaus am Birsstegweg schenkt der Infrastruktur und Feinerschliessung des Fuss- und des Veloverkehrs hohe Aufmerksamkeit. Es sind 328 normale Veloabstellplätze geplant. Für Spezial- und Poolvelos sind zusätzlich zehn bis zwölf Abstellplätze vorgesehen. Damit den Velos die Zufahrt zu den Abstellplätzen erleichtert wird, sind diese weitgehend direkt fahrend erreichbar, für Abstellplätze im Untergeschoss ist ein Velolift geplant. Mit diesen Massnahmen ist das Hochhaus für den Veloverkehr mit attraktiven Zugangsmöglichkeiten versehen. In der folgenden Abbildung ist die Erschliessung schematisch ersichtlich.

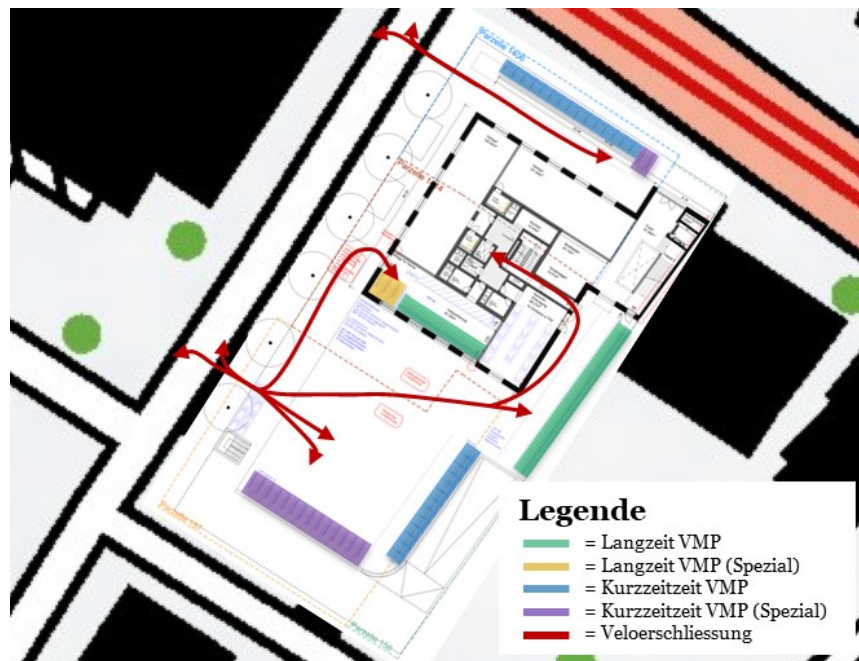


Abbildung 6: Erschliessung der Veloabstellplätze im Areal (Stand 24.01.2021)

3.4 Zwischenfazit Projektfaktoren

Der angestrebte Wohnungsmix mit eher kleineren Wohnungsgrössen, hoher Dichte und ergänzenden Nutzungen bietet gute Voraussetzungen für ein reduziertes Parkplatzangebot. Gestützt wird dies auch durch ausreichende und hochwertige Veloinfrastruktur sowie die durchdachte Erschliessung und gute Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr.

Die Mobilitätsmassnahmen des Mobilitätskonzepts stellen sicher, dass die Potentiale im Bereich Infrastrukturmassnahmen ausgeschöpft werden und dass die autoreduzierte Nutzung auch im Betrieb funktioniert.

4 Berechnung des Parkplatzbedarfs

4.1 Gesetzliche Grundlagen

Im Kanton Basel-Landschaft gilt bei der Erstellung von Wohnbauten eine Parkplatzpflicht: Pro Wohnung müssen 1.3 Abstellplätze für Motorfahrzeuge errichtet werden. Mit geeigneten, in einem Mobilitätskonzept aufzuzeigenden Massnahmen ist es möglich, die Anzahl Parkplätze im Rahmen eines Quartierplanverfahrens zu reduzieren.

Der Parkplatzbedarf wird im Folgenden gestützt auf die Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) des Kanton Basel-Landschaft berechnet. Massgeblich ist dabei § 70, «Anzahl der Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas.» Mittels eines Verkehrs- und Mobilitätsgutachtens für Wohneinheiten kann die Mindestzahl der Abstellplätze für Motorfahrzeuge unabhängig herabgesetzt oder Höchstwerte festgelegt werden. Mit der neuen RBV-Revision (Stand Juli 2022) dürfen seit 2022 bei Wohnnutzungen auch Abstellplätze für Besuchende reduziert werden.

Für eine Reduktion sind im Kanton Basel-Landschaft folgende Kriterien zu beachten:

- Eine gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr wird vorausgesetzt.
- Es müssen genügend Abstellplätze für Zweiräder vorgesehen sein.
- Die Umsetzung des zur Parkplatzreduktion führenden Nutzungskonzepts ist in den Quartierplanvorschriften sicherzustellen.

Die Parkplatzberechnung für Autos sowie die Berechnung der Anzahl Veloabstellplätze stützen sich auf die Nutzungsangaben (Bruttogeschossflächen, Wohnungsmix) gemäss Besprechungen mit den Architekten (Stand Januar 2021).

4.2 Berechnung des Parkplatzbedarfs für den motorisierten Individualverkehr

Der Parkplatzbedarf wird für Wohnnutzungen über die Anzahl Wohnungen und für die übrigen Nutzungen über die Bruttogeschossfläche (BGF) berechnet.

Die Reduktion des Parkplatzbedarfs für die Wohnnutzungen wird über die Projekt- und Standortfaktoren (vgl. Kapitel 2 und 3) weiter unten hergeleitet und begründet.

Auf die übrigen Nutzungen werden die Reduktionsfaktoren R1 (öV-Erschliessungsqualität) und R2 (übrige Faktoren) angewandt.

4.2.1 Nutzungsarten

Im Hochhaus am Birsstegweg sind neben 116 Wohnungen Büronutzungen und Verkaufsflächen vorgesehen. In der folgenden Tabelle 1 sind die entsprechenden Flächen und die Anzahl Wohnungen, die für die Berechnung des Parkplatzbedarfs relevant sind, ersichtlich.

Tabelle 1: Nutzungsarten Hochhaus am Birsstegweg

Nutzungsart	Anzahl / BGF
Wohnungen	116 Stück
Verkauf	210 m ²
Dienstleistungen	1'320 m ²

4.2.2 Reduktionsfaktor Wohnen

Für das Hochhaus am Birsstegweg ergibt sich bei Übertragung des durchschnittlichen Fahrzeugbestands pro Wohnung ein auf 0.81 Stamm-Parkplätze pro Wohnung reduzierter Parkplatzbedarf. Laut der revidierten RBV ist der Reduktionsfaktor bei der Wohnnutzung von der ÖV-Güteklasse des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) abhängig. Das Hochhaus am Birsstegweg liegt in der Klasse B (gute Erschliessung, vgl. Kapitel 2.3), was einem Reduktionsfaktor von 0.7 für Stamm- und Besucher-Parkplätze entspricht (vgl. Abbildung 7).

Weitergehende Reduktionen sind laut der RBV für Wohnnutzungen in Ortskernen auf begründeten Antrag des Gemeinderats möglich. Argumente für eine weitergehende Reduktion wurden in den Kapiteln Standortanalyse und Projektfaktoren (Kapitel 2 und 3) aufgezeigt. Für die Wohnnutzung wird eine weitere Parkplatz-Reduktion angestrebt. Der anzustrebende Reduktionsfaktor kann als Kombination aus der Reduktion aufgrund der ÖV-Güteklasse und einer Reduktion in Kombination mit erforderlichen Mobilitätsmassnahmen (siehe Kapitel 5) verstanden werden. Folgende Faktoren werden zugrunde gelegt:

- Maximal 0.3 Stamm-Parkplätze pro Wohnung (entspricht einem Reduktionsfaktor von 0.3)
- Maximal 0.1 Besucher-Parkplätze pro Wohnung (entspricht einem Reduktionsfaktor von 0.34)

Nutzungsart	Reduktion für Autoparkplätze am Zielort																					
Wohnbauten	<table><tr><th colspan="5">Güteklasse¹ des öffentlichen Verkehrs</th></tr><tr><th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th><th>keine</th></tr><tr><td>0.6</td><td>0.7</td><td>0.8</td><td>0.9</td><td>1</td></tr></table>					Güteklasse ¹ des öffentlichen Verkehrs					A	B	C	D	keine	0.6	0.7	0.8	0.9	1		
	Güteklasse ¹ des öffentlichen Verkehrs																					
A	B	C	D	keine																		
0.6	0.7	0.8	0.9	1																		
Weitergehende Reduktionen sind in Ortskernen auf begründeten Antrag des Gemeinderats möglich.																						
	Reduktion infolge ÖV-Erschliessung R1			Übrige Reduktion R2																		
Dienstleistungen Schalterbetriebe Übrige Industrie / Gewerbe Klein- und Mittelbetriebe Grossbetriebe Verkaufsgeschäfte Wenig kundenintensiv (Buchhandlung, Bijouterie etc.) Kundenintensiv Laden bis 500 m ² VF Supermarkt bis 1'000 m ² VF Einkaufszentr. ≥ 1'000 m ² VF Restaurant Andere	<table><tr><th rowspan="2">Kursfolge in Min. während Spitzenstunden</th><th colspan="2">Fusswege zur nächsten Haltestelle</th></tr><tr><th>weniger als 350 m</th><th>mehr als 350 m</th></tr><tr><td>Mehr als 20 Minuten</td><td>0.8</td><td>1.0</td></tr><tr><td>13 – 20 Minuten</td><td>0.7</td><td>0.9</td></tr><tr><td>7 – 12 Minuten</td><td>0.6</td><td>0.8</td></tr><tr><td>6 Minuten und weniger</td><td>0.5</td><td>0.7</td></tr></table>			Kursfolge in Min. während Spitzenstunden	Fusswege zur nächsten Haltestelle		weniger als 350 m	mehr als 350 m	Mehr als 20 Minuten	0.8	1.0	13 – 20 Minuten	0.7	0.9	7 – 12 Minuten	0.6	0.8	6 Minuten und weniger	0.5	0.7	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.	
Kursfolge in Min. während Spitzenstunden	Fusswege zur nächsten Haltestelle																					
	weniger als 350 m	mehr als 350 m																				
Mehr als 20 Minuten	0.8	1.0																				
13 – 20 Minuten	0.7	0.9																				
7 – 12 Minuten	0.6	0.8																				
6 Minuten und weniger	0.5	0.7																				

Abbildung 7: Reduktionsfaktoren Auto-PP (RBV Basel-Landschaft, Stand 01.03.2022)

4.2.3 Reduktionsfaktor infolge öV-Erschliessung R1

Der erste Reduktionsfaktor (R1) berücksichtigt die Erschliessung durch die öffentlichen Verkehrsmittel. Das Hochhaus am Birsstegweg liegt in Gehdistanz von zwei gut bedienten öV-Haltestellen, vgl. Kapitel 2.3.

Die Kursfrequenz beträgt unter Berücksichtigung beider Haltestellen zu Stosszeiten 3.75 Minuten, womit gemäss Abbildung 7 der grösstmögliche Reduktionsfaktor **R1 = 0.5** zugrunde gelegt werden darf.

Bei der Berechnung der Kursfolge wurde pro Linie jeweils nur eine Richtung verwendet, da die Hauptlastrichtung zumindest bei der Tramlinie 3 in Richtung Basel-Stadt liegen dürfte. Bereits so wird die maximale Reduktion bei R1 nachgewiesen.

4.2.4 Reduktionsfaktor R2

Der Reduktionsfaktor R2 ist ein Sammelfaktor und ergibt sich aus den Bereichen Umweltverträglichkeit, politischen Leitbilder, vorhandene öffentliche Parkplätze, Mehrfachnutzungen sowie Zweiraderschliessung. Für das Hochhaus am Birsstegweg wurden die einzelnen Punkte analysiert. Die Ergebnisse sind nachfolgend dargelegt:

- Umweltbelastung (**erfüllt**)
Die direkt am Grundstück anliegende Schulstrasse hat gemäss GeoView BL bereits heute eine sehr hohe Verkehrs- sowie Lärmbelastung. Das Kriterium wird damit als erfüllt angesehen.
- Politische und Planerische Leitbilder (**erfüllt**)
Birsfelden setzt sich ein für eine Erhöhung des Angebots im öffentlichen Verkehr, im Langsamverkehr und bei modernen Mobilitätsformen. (vgl. Leitbild und Legislaturziele 2016-2020).
- Vorhandene öffentliche Parkplätze (**nicht erfüllt**)
In der Umgebung befinden sich einige Parkplätze. Diese sind bereits sehr gut ausgelastet (Dorfzentrum) oder befinden sich auf dem Kantonsgebiet Basel-Stadt (blaue Zone Forellenweg). Aufgrund der mangelhaften und unvorhersehbaren Anzahl an freien Parkplätzen wird dieses Kriterium als nicht erfüllt angesehen.
- Mehrfachnutzung (**erfüllt**)
Die Mischnutzung ermöglicht aufgrund der unterschiedlichen Nutzungsarten innerhalb der gewerblichen Nutzungen eine Mehrfachnutzung der Parkplätze – die Parkplätze der Gewerbenutzungen werden nicht den einzelnen Nutzungen zugesprochen, sondern gemeinsam genutzt (Pooling).
- Gebäudenutzung mit hohem Veloanteil (**erfüllt**)
Die gute Erschliessung, das ausreichende Angebot an Veloabstellplätzen und die hohe Qualität der Veloinfrastruktur stützt einen hohen Anteil Veloverkehr.

Die Analyse ergibt, dass insgesamt 4 von 5 Kriterien erfüllt werden. Damit wird ein Reduktionsfaktor **R2 = 0.68** festgelegt (Berechnung mit gleicher Gewichtung jedes Teilfaktors).

4.2.5 Berechnung Anzahl Parkplätze gemäss RBV-Revision

Mit den Reduktionsfaktoren gemäss RBV-Revision vom Juli 2022 ($R_1 = 0.5$ und $R_2 = 0.68$ für Gewerbenutzungen und Reduktionsfaktor 0.7 für Wohnnutzung) wird der Parkplatzbedarf für das Hochhaus am Birsstegweg wie folgt ausgewiesen:

Tabelle 2: Berechnung der Anzahl Parkplätze für das Areal Birssteghochhaus gemäss RBV-Revision

Nutzung	Stamm-Parkplätze		Besucherparkplätze		Total	
	Grundbedarf	Reduziert	Grundbedarf	Reduziert	Grundbedarf	Reduziert
Wohnen	116	81	35	25	151	106
Weitere Nutzungen	20	7	13	4	33	11
• Dienstleistungen	18	6	9	3	27	9
• Verkaufsgeschäfte	2	1	4	1	6	2
Total	136	88	48	29	184	117

Als Grundbedarf wird ein Bedarf an 184 Parkplätzen berechnet. Gemäss RBV können die Parkplätze aufgrund der öV-Erschliessung und weiterer Kriterien ohne weiterreichende Mobilitätsmassnahmen auf 117 Parkplätze reduziert werden. Durch die Mehrfachnutzung der Besucherparkplätze Wohnen und der Besucherparkplätze der Büro- und Verkaufsnutzung, ist eine weitere Reduktion auf 113 Parkplätze möglich. Eine detaillierte Auswertung kann dem Anhang entnommen werden.

4.2.6 Berechnung Anzahl Parkplätze mit Mobilitätskonzept

Gemäss Angaben in Kapitel 4.2.2 sollen die Parkplätze gegenüber der RBV für die Wohnnutzungen deutlich reduziert werden. Zudem sollen gemäss QP-Reglement vom 19. Oktober 2022 maximal 60 Parkplätze erstellt werden.

Der Parkplatzbedarf für das Hochhaus am Birsstegweg setzt sich somit wie folgt zusammen:

Tabelle 3: Berechnung der Anzahl Parkplätze für das Areal Birssteghochhaus gemäss Quartierplan-Reglement

Nutzung	Stamm-Parkplätze		Besucherparkplätze		Total	
	Grundbedarf	Reduziert	Grundbedarf	Reduziert	Grundbedarf	Reduziert
Wohnen	116	35	35	12	151	47
Weitere Nutzungen	20	7	13	4	33	11
• Dienstleistungen	18	6	9	3	27	9
• Verkaufsgeschäfte	2	1	4	1	6	2
Total	136	42	48	16	184	58

Wiederum beläuft sich der Grundbedarf auf 184 Parkplätze. Die Reduktion gegenüber der RBV von 117 auf 58 Parkplätze geht weiter als der zu erwartende Parkplatz-Bedarf gemäss Fahrzeugbestand. Diese Reduktion kann aus fachlicher Sicht durch die günstigen Standort- und Projektfaktoren sowie durch zusätzliche Mobilitätsmassnahmen (vgl. Kapitel 0) begründet werden. Da auch die Besucherparkplätze Wohnen deutlich reduziert werden (von 35 auf 12), wird von einer Mehrfachnutzung der Besucherparkplätze abgesehen. Insgesamt liegt die Berechnung leicht unter dem im Quartierplan-Reglement ausgewiesenen Maximum von 60 Parkplätzen. Die 60 Parkplätze werden daher als schlechtester plausibler Fall verstanden.

Der nach Nutzung berechnete Bedarf an zu erstellenden Parkplätzen liegt bei 58 und leicht unter dem Maximum von 60 Parkplätzen des QP-Reglement. Die Parkplätze sowie zusätzliche fünf Parkplätze für Car-Sharing-Fahrzeuge können in der Einstellhalle des Hochhauses nachgewiesen werden. Um die Erreichbarkeit trotz deutlicher Reduktion zu gewährleisten, sind weitreichende Mobilitätsmassnahmen notwendig.

4.3 Abstellplätze für den Veloverkehr

4.3.1 Berechnung der Anzahl Veloabstellplätze (VAP)

Für die Berechnung der Veloabstellplätze orientiert sich die Quartierplanung am Leitfaden «PP-Reduktion bei Quartierplanungen der Gemeinde Birsfelden». Als Kennwert für Veloabstellplätze wird darin bei 0.3 Stammparkplätzen pro Wohnung ein VAP pro Zimmer definiert. Für die 328 Zimmer werden entsprechend 328 Veloabstellplätze angeboten.² Die Anforderungen an diese Abstellplätze werden in Anlehnung an die VSS Normen 40 066 bzw. 40 056 umgesetzt.

Weiter sollen gemäss Leitfaden pro 100 Wohnungen 4 zusätzliche Abstellplätze für Velos mit Sondergrössen und 4 Abstellplätze für Poolfahrzeuge eingeplant werden. Für das Hochhaus am Birsstegweg werden 10-12 Abstellplätze für Velos mit Sondergrössen und Pool-Velos angeboten. Dies ergibt im Total 338-340 Veloabstellplätze für das gesamte Projekt.

Veloabstellplätze

Normale VAP: 328 VAP

Vorgabe Leitfaden: Anzahl VAP = Anzahl Zimmer

Spezialabstellplätze: 10-12 VAP mit Sondergrössen

Vorgabe Leitfaden: 4 VAP/100 Wohnungen für Velo-Sondergrössen

4 VAP/100 Wohnungen für Poolfahrzeuge (Spezial-/Lastenvelo/E-Roller/E-Velo)

Insgesamt: 338-340 Veloabstellplätze

(bei 340 VAP: 238 Langzeit- und 102 Kurzzeitplätze)

4.3.2 Verortung und Qualität der Veloabstellplätze

Bezüglich Verortung und Qualität orientiert sich die Planung an der VSS Norm 40 065 «Parkieren; Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkieranlagen»: Rund 70 % der Veloabstellplätze sind für Langzeit- und rund 30 % für Kurzzeitparkierung vorzusehen. Die Langzeitparkieranlagen werden überdacht und abschliessbar gestaltet für einen hohen Komfort- und Sicherheitsstandard. Die Spezialabstellplätze werden für die Parkierung von Spezialfahrzeugen (bspw. Lastenfahräder, Anhänger, Tandems, Liegeräder) ohne Abstellsystem erstellt. Weiter sind auch Reparaturstationen inkl. Velopumpen an den verschiedenen Abstellorten vorgesehen.

² Die Vorgaben wurden an der Sitzung mit der Gemeinde Birsfelden vom 01. November 2021 präzisiert: Bei Wohnungen mit halben Zimmern wird das halbe Zimmer nicht angerechnet.

Geplant sind gesamthaft 338-340 Veloabstellplätze. Es werden damit rund 21 % mehr Abstellplätze erstellt als gemäss kantonaler Wegleitung für alle Nutzungen empfohlen werden. Die Aufteilung der Kurz- und Langzeitstellplätze sowie deren Ausstattung erfolgt orientiert an Norm und Leitfaden. Es werden etwas mehr Abstellplätze für Spezialvelos angeboten, im Aussenraum wird dadurch Flexibilität gewährleistet, um auf veränderte Bedürfnisse und die Nachfrage der verschiedenen Nutzungen reagieren zu können. Die Aufteilung zwischen normalen Velos und Spezialvelos kann auf Basis des Monitorings angepasst werden.

5 Mobilitätsmassnahmen

Um den Betrieb auch bei reduziertem Parkraumangebot zu gewährleisten, steht für das Hochhaus am Birsstegweg ein Set an Mobilitätsmassnahmen bereit, die es den Bewohner*innen ermöglichen, auch ohne Auto ihre Mobilitätsbedürfnisse zu erfüllen.

In diesem Kapitel werden die Massnahmen und Ideen aufgezeigt, die den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr fördern. Diese Massnahmen werden in zwei Kategorien priorisiert. Massnahmen der Priorität 1 werden von Anfang an (d. h. mit Inbetriebnahme der jeweiligen Nutzung) umgesetzt. Massnahmen der Priorität 2 können als weitere Auswahl dienen, sollten Nachbesserungen nötig werden.

5.1 Übersicht der Massnahmen des Mobilitätskonzepts

Die Mobilitätsmassnahmen sind in die fünf Bereiche *Informieren*, *Unterstützen*, *Gemeinsam*, *Regulieren* und *Organisieren* gruppiert.

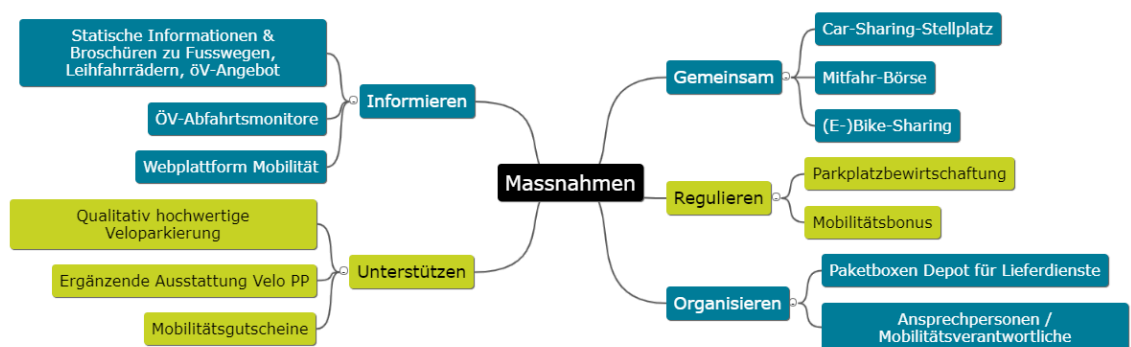


Abbildung: Übersicht Massnahmen Mobilitätskonzept

Massnahme	Beschreibung	Priorität
Statische Informationen & Broschüren zu Fusswegen, Leihfahrrädern, öV-Angebot (Informieren)	Informationen rund um Mobilität und zu den verfügbaren Verkehrsmitteln und Mobilitätsangeboten in der Umgebung sowie auf dem Gelände werden als Flyer oder Broschüren an Neuzuzüger*innen abgegeben und / oder an Anschlagstafeln an prominenten Stellen aufgehängt. Dies dient vor allem der Sensibilisierung und Information über alternative Mobilitätsformen zum Auto.	1
Qualitativ hochwertige Veloparkierung (Unterstützen)	Die vorhandenen Veloabstellplätze entsprechen den folgenden Qualitätsmerkmalen: - Die Plätze werden witterungsgeschützt (Kurzzeit-Stellplätze) und überdacht bzw. in Veloräumen (Langzeit-Stellplätze) angeboten - Alle Abstellplätze sind möglichst direkt erreichbar - (Kurz-/Langzeit-PP sind fahrend, Dauerparking über einen eigenen Lift zugänglich) - Veloräume im Erdgeschoss und in den Untergeschossen bieten eine sichere und witterungsgeschützte Abstellmöglichkeit für Langzeit- und Dauerparkierung. Ein Teil der Abstellplätze steht für Spezialvelos (Anhänger, Lastenvelos etc.) zur Verfügung (freie Flächen ohne Abstellsysteme).	1

Massnahme	Beschreibung	Priorität
Ergänzende Ausstattung Velo PP (Unterstützen)	Die Abstellplätze werden ergänzt durch unterstützende Angebote - Velopumpe, idealerweise mit Druckluft, sowie einfaches Velowerkzeug stehen den Bewohner*innen und Angestellten zur freien Benützung zur Verfügung. - Lademöglichkeiten für E-Bikes erhöhen die Attraktivität von langsamen und schnellen E-Bikes. Garderoben und Duschen für die Geschäftsnutzungen sind für die Mitarbeitenden vorhanden, damit werden die ganzjährige Velonutzung, aber auch Sport über Mittag unterstützt.	1
Car-Sharing-Stellplatz (Gemeinsam)	Bereits jetzt besteht am Standort des Hochhauses am Birsstegweg ein Angebot von Mobility mit zwei Car-Sharing-Stellplätzen. Dieses Angebot ist weiterzubetreiben, es sind fünf Car-Sharing-Stellplätze eingeplant.	1
Parkplatzbewirtschaftung (Regulieren)	Die Parkplätze werden zu marktüblichen Tarifen vermietet – dies widerspiegelt die Erstellungskosten der Parkplätze und trägt zur Kostenwahrheit des Autos gegenüber den anderen Verkehrsmitteln bei.	1
Paketboxen / Depot für Lieferdienste (Organisieren)	Mit abschliessbaren Paketboxen können Pakete auch bei Abwesenheit der Adressaten sicher übergeben werden. Ein Empfangsdepot für Gemüseabos, Online-Shopping Anbieter wie Coop@home, LeShop etc. erfüllt die gleiche Funktion für Lieferdienste – diese können Waren einfach und sicher ausliefern. Beide Massnahmen erhöhen die Erstzustellungsquote stark und reduzieren Zustell- oder Abholfahrten. Der Zugang für Lieferdienste / Post ist in der Erschliessung zu berücksichtigen (Anlieferungsbereich).	1
Mobilitätsbonus (Regulieren)	Als Teil des Mietverhältnisses erhalten die Mieter einen Mobilitätsbonus wählen. Der Mobilitätsbonus kann z.B. ein TNW-U-Abo, ein RailCheck-Guthaben oder Mobility-Abo sein.	1
Mobilitätsgutscheine (Unterstützen)	Mittels Gutscheinen für Mobilitätsangebote erhalten alle Neumieter*innen einen Anreiz für die Benutzung der vielseitigen Angebote im Bereich des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs sowie von Sharing Angeboten. Dies kann in Form von öV-Gutscheinen, Gutscheinen für Velowerkstätten in der Nähe, Gratisminuten für Sharing-Anbieter etc. umgesetzt werden. Zur Förderung kurzer Wege können auch Gutscheine für die umliegenden Einkaufs- und Dienstleistungsgeschäfte verteilt werden.	1
Ansprechpersonen / Mobilitätsverantwortliche (Organisieren)	Eine designierte Ansprechperson bei der Liegenschaftsverwaltung steht den Bewohner*innen und Geschäften für Fragen und Anliegen rund um das Thema Mobilität zur Verfügung.	1
öV-Abfahrtsmonitore (Informieren)	An zentralen Stellen des Gebäudes, z. B. bei den Eingangsbereichen der Geschäftsnutzungen, 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. Diese Massnahme eignet sich insbesondere für geschäftliche Nutzungen.	2
Webplattform Mobilität	Mit einer Webplattform / Webapp können Informationen und Anregungen bezüglich Mobilität gebündelt zur Verfügung	2

Massnahme	Beschreibung	Priorität
(Informieren)	gestellt werden. Mögliche Nutzungen wären: Sharingangebote direkt buchen, Informationen über Verkehrsmeldungen und öV-Abfahrtszeiten, Anmerkungen für Verbesserungen bezüglich des Areals und Mobilität, integrierte Mitfahrbörse etc. Der Umfang der Webplattform kann variieren und auch über die Mobilität hinausgehen (Living-App).	
Mitfahr-Börse (Gemeinsam)	Angebote und Portale für Mitfahrgelegenheiten existieren bereits (blablacar, karzoo, HitchHike). Es könnte auch eine quartiersinterne Lösung erarbeitet werden (z. B. für den Berufspendlerverkehr im Zentrum Birsfelden). Die Portale können z. B. auch in der Mobilitätsapp verlinkt werden.	2
(E-)Bike-Sharing (Gemeinsam)	Bike-Sharing wird am Hochhaus am Birsstegweg gefördert, in dem ein Bike-Sharing-Standort bestehender Anbieter auf dem Areal angeboten wird (Teil der Veloabstellplätze). Das Verkaufsgeschäft kann als Kontaktstelle für Carvelo2Go geprüft werden, das Bike kann intern, aber auch durch das umliegende Quartier genutzt werden.	2

5.2 Ausgewählte Massnahmen zur Umsetzung

Die in Kapitel 5.1 eingefärbten Massnahmen der Priorität 1 werden nachfolgend genauer beschrieben.

Statische Informationen & Broschüren zu Fusswegen, Leihfahrrädern, öV-Angebot		Informieren
Beschreibung	Informationen über die Erreichbarkeit des Areals mit dem MIV, öV und mit dem Langsamverkehr sowie Informationen über die Mobilitätsangebote (Mobilitätsmassnahmen, öV-Angebot, Veloparking-Infos etc.) werden in einem Dossier festgehalten. Das Dossier kann ergänzt werden mit Velostadtplänen, öV-Gutscheinen und Fahrplänen etc.	
Wirkung	Mittel	Mittlere Wirkung, gute Information als Grundvoraussetzung für eine Veränderung des Verkehrsverhaltens. Der Einzug oder Anstellungsbeginn ist ein wichtiges Entscheidungszeitfenster für Verhaltensänderungen.
Kosten	Gering – Mittel	Geringe bis mittlere Kosten für das Zusammentragen der Informationen sowie für die Implementierung auf der Website bzw. den Druck der Flyer / Broschüre.
Messbarkeit / Monitoring	• Umsetzung kann belegt werden • Befragung der Bewohner*innen / Angestellten	

Qualitativ hochwertige Veloparkierung und ergänzende Ausstattung für Veloabstellplätze		Unterstützen
Beschreibung	Durch die kantonalen Radrouten ist das Hochhaus am Birsstegweg bereits gut für den Veloverkehr erschlossen. Das Festlegen von Mindeststandards (Anzahl und Ausgestaltung der Abstellplätze) sowie das Sichern der Fläche ist Bestandteil der Planung. An sinnvollen Orten sind für Beschäftigte Langzeit- und für Besucher Kurzzeitabstellplätze vorhanden. Durch eine Überdachung und Anschliessmöglichkeiten werden die Abstellplätze besonders attraktiv und qualitativ hochstehend ausgestaltet. Bei den Abstellplätzen werden Velopumpen und für E-Bikes Lademöglichkeiten bereitgestellt. Zudem stehen den Nutzenden (der Büroräumlichkeiten) Umzieh- und Duschmöglichkeiten zur Verfügung.	
Wirkung	Mittel	Eine qualitativ hochstehende und sinnvoll angeordnete Infrastruktur für den Veloverkehr steigert die Attraktivität des Velos als Alltagstransportmittel für Beschäftigte und Besucher*innen.
Kosten	Tief-Mittel	Kosten stehen in Abhängigkeit der definierten Standards. Die Abstellplätze und auch Signalisations- und Markierungsmassnahmen werden bereits in der Bauphase erstellt.
Messbarkeit / Monitoring	- Erfassung von Nutzung, Auslastung der Veloabstellplätze pro Zeiteinheit durch punktuelle Zählungen - Umfragen zur Velonutzung im Gebäude	

Car-Sharing-Stellplätze		Gemeinsam
Beschreibung	Bereits jetzt besteht gleich beim zukünftigen Standort des Hochhauses am Birsstegweg ein Angebot von Mobility mit zwei Car-Sharing-Stellplätzen. Dieser solle zukünftig weiter an einem gut erreichbaren Standort gleich beim Hochhaus am Birsstegweg zur Verfügung stehen. Das Angebot solle in Abhängigkeit der Nachfrage ausgebaut oder angepasst werden (andere Fahrzeugkategorien, E-Fahrzeuge).	
Wirkung	Mittel-Hoch	Mit einem Sharing Angebot direkt bei der Wohnung verzichtet eine gewisse Anzahl Mieter*innen auf ein Fahrzeug, da sie es im Normalfall nur in Sondersituationen benötigen.
Kosten	Niedrig-Mittel	Die Kosten können bei reger Nutzung weitgehend gedeckt werden (Rückvergütung durch hohe Auslastung).
Messbarkeit / Monitoring	Nutzungsstatistiken	

Parkplatzbewirtschaftung		Regulieren
Beschreibung	Die Parkplatzbewirtschaftung kann die Anzahl benötigter Parkplätze beeinflussen und sollte deshalb gut geplant werden. Die Parkplätze sollen mindestens auf Höhe des Marktniveaus vermietet werden, auch die Besucherparkplätze sollen auf eine Bewirtschaftung geprüft werden.	
Wirkung	Hoch	Bei der Parkplatzbewirtschaftung sind die Kosten der ausschlaggebende Faktor für die Mieter*innen. Je höher die Kosten, desto tiefer die Nachfrage.
Kosten	Niedrig	Bei der Parkplatzbewirtschaftung entstehen wenig Kosten (Zufahrtskontrolle), die Parkplätze sollen über die Zeit kostenneutral vermietet werden können.
Messbarkeit / Monitoring	- Auslastung Parkfelder - Anzahl Anwohnende mit Parkkarte - Umfragen - Einnahmen durch Parkplatzbewirtschaftung	

Paketboxen, Depot für Lieferdienste		Organisieren
Beschreibung	Mit Paketboxen oder einer Depotstelle für Lieferdienste wird ein Ort für die Warenabgabe definiert. Dies reduziert den Lieferverkehr und auch Einkaufsfahrten. Anbieter von Gemüseabos, Online-Shopping Anbieter wie Coop@home, LeShop, aber auch die Post können ihre Lieferungen einfach und sicher ausliefern. Die entsprechenden Angebote müssen für die Lieferdienste erreichbar sein (Zufahrtsmöglichkeiten), initial ist auch eine Abstimmung mit den Lieferdiensten und der lokalen Postzustellung zu empfehlen.	
Wirkung	Mittel	Die Erstzustellrate erhöht sich durch die sichere Zustellmöglichkeit auch wenn die Empfänger nicht zuhause sind.
Kosten	Niedrig	Die Kosten können bei einfacher Umsetzung gering gehalten werden.
Messbarkeit / Monitoring	- Befragungen - Statistik zur Nutzung der Paketboxen	

Mobilitätsbonus		Regulieren
Beschreibung	Das Areal ist gut durch den öV erschlossen. Als Teil des Mietverhältnisses erhalten die Mieter daher die Möglichkeit anstelle eines Parkplatzes einen Mobilitätsbonus zu wählen. Der Mobilitätsbonus kann z.B. ein TNW-U-Abo, ein RailCheck-Guthaben oder Mobility-Abo sein. Der Bonus kann mit Einnahmen aus der Parkplatzbewirtschaftung alimentiert werden. Die genaue Umsetzung und die Höhe der Beiträge werden im Verlauf der weiteren Projektierung festgelegt.	
Wirkung	Mittel	Der Mobilitätsbonus gilt als finanzieller «Pull-Faktor», um die Mieter*innen weg vom persönlichen Autobesitz zu locken.
Kosten	Mittel – Gross	Die Kosten sind von der Höhe des Mobilitätsbonus abhängig.
Messbarkeit / Monitoring	- Anzahl Anwohnende die sich für einen Mobilitätsbonus entscheiden - Umfragen	

Mobilitätsgutscheine		Unterstützen
Beschreibung	Mittels Gutscheine für Mobilitätsangebote erhalten alle Neumieter*innen einen Anreiz für die Benutzung der vielseitigen Angebote im Bereich des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs sowie von Sharing Angeboten. Dies kann in Form von öV-Gutscheinen, Gutscheinen für Velowerkstätten in der Nähe, Gratisminuten für Sharing-Anbieter etc. umgesetzt werden. Zur Förderung kurzer Wege können auch Gutscheine für die umliegenden Einkaufs- und Dienstleistungsgeschäfte verteilt werden.	
Wirkung	Tief – mittel	Mobilitätsgutscheine können als ergänzende Massnahmen neuzugezogenen Mieter*innen nahegelegene Angebote schmackhaft machen. Langfristig ist die Wirkung als gering einzuschätzen.
Kosten	Gering	Die Kosten sind von den Gutscheinen und deren Höhe abhängig. Werden die Gutscheine nur einmalig an die Neumieter*innen verteilt, so sind die Kosten im Betrieb gering.
Messbarkeit / Monitoring	- Anteile eingelöster Mobilitätsgutscheine - Umfragen	

Ansprechpersonen / Mobilitätsverantwortliche		Organisieren
Beschreibung	Eine designierte Ansprechperson bei der Liegenschaftsverwaltung steht den Bewohner*innen und Geschäften für Fragen und Anliegen rund um das Thema Mobilität zur Verfügung. Weiter kann der Aufgabenbereich der Person auf die Bewirtschaftung des Mobilitätskonzepts, d.h. das Monitoring und die Weiterentwicklung von Massnahmen, ausgeweitet werden.	
Wirkung	Tief – Mittel	Eine Koordination und die anhaltende Umsetzung von Mobilitätsmassnahmen werden gewährleistet. Durch fortlaufendes Monitoring werden die Mobilitätsmassnahmen weiterentwickelt. Über Informations- und Kommunikationsmassnahmen kann die Massnahme einen wichtigen Beitrag zum Standortmarketing leisten.
Kosten	Gering	Geringe Kosten, da nur ein geringer Zusatzaufwand für Liegenschaftsverwaltung.
Messbarkeit / Monitoring	Befragung der Bewohner*innen / Ansprechperson	

6 Controlling des Mobilitätskonzepts

Mit den ergriffenen Mobilitätsmassnahmen und den zu Beginn des Mobilitätskonzepts aufgezeigten Standort- und Projektfaktoren wird davon ausgegangen, dass die angebotene Anzahl an Parkplätzen grundsätzlich ausreicht. Die Sicherstellung dieses Ziels wird mit einem Controlling erreicht.

Dadurch können die eingeführten Massnahmen sowie die beschriebenen Ziele bezüglich Umsetzung und Zielerreichung überprüft werden. Die Verantwortung liegt dabei bei der Eigentümerin. Das Controlling kann auch von der mobilitätsverantwortlichen Person – beispielsweise innerhalb der Liegenschaftsverwaltung – durchgeführt werden.

Das Controlling erfolgt regelmässig und die Ergebnisse werden jeweils in Form eines kurzen Berichts an die Gemeinde Birsfelden abgegeben. Vorgesehen ist ein erstes Controlling ½-1 Jahr nach Inbetriebnahme des Gebäudes, ein zweites Controlling ein Jahr später, danach kann im Zweijahresrhythmus fortgesetzt werden.

Der Kurzbericht enthält mindestens die folgenden Elemente:

- Übersicht der geplanten und umgesetzten Massnahmen,
- Statistische Auswertung der verschiedenen Mobilitätsmassnahmen und -angebote (wie häufig genutzt, wie stark besucht),
- Ein- und Ausfahrtsdaten der Tiefgarage,
- Auslastung der Tiefgarage bzw. Anzahl fix vermieteter Parkplätze nach Nutzung,
- Auslastung der Veloabstellplätze (abgeleitet aus Erhebung) sowie
- Umfrage zur Zufriedenheit von Anwohner*innen und Angestellten zum Thema Mobilität sowie zum Mobilitätsverhalten

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 der Eigentümerin (bzw. der mobilitätsverantwortlichen Person), um Anpassungen abzustimmen.

Die Pflicht zur Durchführung des Controllings und der Umsetzung der Mobilitätsmassnahmen in Abhängigkeit des Reduktionsfaktors Wohnen (gemäss Kapitel 4.2.2) wird in den Quartierplanvorschriften (Vertrag oder QP-Reglement) festgehalten.

Bereits in der Erarbeitung des vorliegenden Gutachtens hat eine Abstimmung mit der Gemeinde stattgefunden. Es ist im weiteren Verlauf des Quartierplanverfahrens vorgesehen, diesen Dialog aufrecht zu erhalten, insbesondere um die Details des Controlling-Prozesses zu vereinbaren.

Falls das Controlling aufzeigt, dass die Zielvorgaben mehrmals hintereinander nicht eingehalten werden, werden in Absprache mit der Gemeinde Anpassungen oder Verbesserungen der Mobilitätsmassnahmen (Attraktivitätssteigerung bzw. verschärfte Regulierung, Ersatz unwirksamer Massnahmen) vorgenommen. Dazu können noch nicht umgesetzte Mobilitätsmassnahmen der Prioritätsstufe 2 eingeführt werden oder bestehende Massnahmen in ihrer Attraktivität gesteigert bzw. verschärft werden.

Rapp Trans AG



Artur Luisoni
Fachverantwortlicher Mobilitätsberatung



Anne-Kathrin Bodenbender
Fachverantwortliche Verkehrsplanung

Basel, 21. November 2022/ 2061.235 / BAK

Anhang: Parkplatzberechnung detailliert

Nutzungsart	Unterkategorie	Schätzwert		BGF	Kennwert	PP-Faktor und PP-Bedarf				Reduktionsfaktoren		Anzahl PP (gerundet gemäss PP-Berechnungsformular)		
		Vorgabe	gewählt	m²		Stammpplatz	Besucherplatz	R1 gem. ²	R2 gem. ²	Stamm	Besucher	Gesamt		
theoretische Berechnungsvarianten für Wohnnutzung														
Wohnbauten gemäss RBV	116 Wohnungen	-	-		116.0 Whg.	1.0 PP	116.0 PP	0.3 PP	34.8 PP	0.7		81	25	106
Wohnbauten gemäss Quartierplan- Reglement	116 Wohnungen	-	-		116.0 Whg.	0.3 PP	34.8 PP	0.1 PP	11.6 PP	nicht anwendbar		35	12	47
Nutzungsart	Unterkategorie	Schätzwert		BGF	Kennwert	PP-Faktor und PP-(Grund-)Bedarf				Reduktionsfaktoren		Anzahl PP (gerundet gemäss PP-Berechnungsformular)		
		Vorgabe	gewählt	m²		Stammpplatz	Besucherplatz	R1 gem. ²	R2 gem. ²	Stamm	Besucher	Gesamt		
Berechnung gemäss Vorprojekt														
Wohnbauten gemäss Quartierplan- Reglement	116 Wohnungen	-	-		116.0 Whg.	0.3 PP	34.8 PP	0.1 PP	11.6	nicht anwendbar		35	12	47
Dienstleistungen	Schalterbetriebe	1 AP/30m²	30		0.0 AP	0.4 PP	0.0 PP	0.3 PP	0.0 PP	0.5	0.68			
	übrige, Büros		30	1320.0	44.0 AP	0.4 PP	17.6 PP	0.2 PP	8.8 PP			6	3	9
Industrie /Gewerbe	Klein-, Mittelbetriebe¹	1 AP/60-200m²	60		0.0 AP	0.4 PP	0.0 PP	0.1 PP	0.0 PP					
	Grossbetriebe		60		0.0 AP	Verkehrsgutachten								
Verkaufs- geschäfte	wenig kundenintensiv	1 AP/50m² VKF = 0.7*BGF	50	210.0	4.2 AP	0.4 PP	1.7 PP	0.03 PP	4.4 PP			1	1	2
	kundenintensiv: Laden bis 500m²		0.7		0.0 m2 VKF	0.4 PP	0.0 PP	0.06 PP	0.0 PP					
	Supermarkt bis 1000m2 VKF		0.7		0.0 m2 VKF	0.4 PP	0.0 PP	0.08 PP	0.0 PP					
	Einkaufszentrum über 1000m2		0.7		0.0 m2 VKF	Verkehrsgutachten								
Restaurant		1 AP/50 m²	50		0.0 AP	0.4 P/AP	0.0 PP		0 PP					
		1 Sitzplatz/2-4 m² BGF	4		0.0 SP			0.3 P/SP	0.0 PP					
Total Parkplätze gemäss Vorprojekt und Quartierplan-Reglement												42	16	58