TIERSTEIN AG

GEMEINDE BIRSFELDEN

Quartierplan Prisma Verkehrsgutachten & Mobilitätskon-zept

19. November 2025

BALLMER + PARTNER AG

dipl. Ingenieure ETH/SIA/SVI
Distelbergstrasse 22, 5000 Aarau
Tel 062 825 26 30
www.ballmer-partner.ch

Auftraggeber	Tierstein AG Hauptstrasse 41 5070 Frick Lukas Fuchs, Martin Schnetzler
Bearbeitung	Ballmer + Partner AG dipl. Ingenieure ETH/SVI/SIA Distelbergstrasse 22 5000 Aarau Christian Kuhn, dipl. Bau- und Wirtschaftsing. FH Lukas Kleiner, BSc FHO Raumplanung
Version	Schlussbericht

Inhaltsverzeichnis

1.	**Ausgangslage**	**3**
2.	**Grundlagen**	**4**
2.1	Verwendete Dokumente und Unterlagen	4
2.2	Nutzungen heute	4
2.3	Richtprojekt Herzog & de Meuron	5
3.	**Erschliessung**	**6**
3.1	Öffentlicher Verkehr	6
3.2	Konzept Fuss- und Radverkehr	6
3.3	Motorisierter Individualverkehr MIV	10
3.4	Anlieferung Coop	10
3.5	Zufahrt Feuerwehr	10
3.6	Vorfahrt Wohnheim	11
4.	**Mobilitätskonzept**	**11**
4.1	Analyse Standort	11
4.2	Nutzungskonzept	11
4.3	Mobilitätsmassnahmen	12
5.	**Parkplatzbedarf**	**14**
5.1	Bestehende Situation	14
5.2	Berechnung Parkfeldbedarf PW	15
5.3	Berechnung Abstellplatz Velo	17
6.	**Verkehrsaufkommen**	**17**
6.1	Bestehende Situation	17
6.2	Restverkehr	17
6.3	Induzierter Verkehr QP Birsstegweg	18
6.4	Induzierter Verkehr QP Prisma	19
6.5	Verkehrsprognose	19
6.6	Verkehrsaufkommen Hauptstrasse	20
6.7	Verkehrsregime Hauptstrasse	20
6.8	Zukünftiges Verkehrsregime Birsstegweg	20
7.	**Leistungsfähigkeit Anschluss an Hauptstrasse**	**21**
7.1	Leistungsfähigkeit heute (Z0)	21
7.2	Leistungsfähigkeit mit beiden Quartierplänen Birssteg und Prisma (Z1) ohne neue Ortsdurchfahrt durch Birsfelden	21
7.3	Leistungsfähigkeit mit beiden Quartierplänen Birssteg und Prisma (Z1) und der neuen Ortsdurchfahrt durch Birsfelden	22
8.	**Leistungsfähigkeit öffentlicher Verkehr**	**23**
8.1	Abschätzung Verkehrsaufkommen	23
9.	**Zusammenfassung und Beurteilung**	**24**

Anhänge

Anhang 1	Übersicht Konzept Fuss- und Radverkehr
Anhang 2	Parkfeldbedarf PW
Anhang 3	Leistungsfähigkeit heute (Z0)
	Leistungsfähigkeit in Zukunft (Z1), ohne neue Ortsdurchfahrt
	Leistungsfähigkeit in Zukunft (Z1)
Anhang 4	Verkehrsaufkommen ÖV

1. Ausgangslage

Die Parzelle Nr. 625 ist im Eigentum der Tierstein AG. Darauf befindet sich eine Liegenschaft mit einem Coop, zwei Praxen, 21 Wohnungen und einer Einstellhalle. Diese Liegenschaft ist zwar intakt, aber nicht mehr in zeitgemässen Zustand. Daher besteht grosser Erneuerungs- und Sanierungsbedarf. Coop hat Bedarf nach verbesserten betrieblichen Abläufen und Arbeitshygiene. Die Parzelle Nr. 154, wo der Verein «Haus Birsstegweg» ein Wohnheim führt, wurde im Verlauf des Workshopverfahrens in den Betrachtungsperimeter für den Quartierplan integriert und ist ebenfalls Bestandteil der Planung. Die beiden Parzellen befinden sich an zentraler Lage im Ortszentrum. Die Zielsetzungen und Anforderungen sind im Planungsbericht festgehalten. Das erarbeitete Richtprojekt liefert die Grundlagen für die Ausarbeitung eines Quartierplans, welcher von der Bevölkerung unterstützt wird, politisch tragbar ist und vor allem eine Planungssicherheit gewährleistet.

Abbildung 1: Übersicht Parzellen, Quelle: GeoView BL

2. Grundlagen

2.1 Verwendete Dokumente und Unterlagen

- Programm Workshopverfahren Birsplatz, Jermann Ingenieure+ Geometer AG, 17.7.2023
- Protokolle und Dokumente aus dem Workshopverfahren
- Raumplanungs- und Baugesetz (RBG), Kanton Basel-Landschaft vom 8. Januar 1998 (Stand 1. Januar 2024)
- Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV), Kanton Basel-Landschaft vom 27. Oktober 1998 (Stand 1. Januar 2024)
- Wegleitung Kanton BL, Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas, November 2004
- Leitfaden für flankierende Massnahmen zur PP-Reduktion bei Quartierplanungen, Bereich Wohnen, Gemeinde Birsfelden, Version 08/2021
- Div. VSS-Normen
- Verkehrserhebungen Kanton BL
- Bauprojekt Neue Ortsdurchfahrt Birsfelden, Situation 1:500, Plannummer 1032.149-104, Rapp AG, 8.3.2023
- Richtprojekt HdM, April 2025
- Nutzungskonzept, Tierstein AG, 13.9.2024
- Verkehrsgutachten «Hochhaus am Birsstegweg», Bericht-Nr. 2061.235, Rapp AG, 8.9.2023

2.2 Nutzungen heute

Bereits heute besteht auf dem Quartierplangebiet ein Coop-Laden mit ca. 1'500 m^2 inkl. Lager und Büro. Zusätzlich gibt es 21 Wohnungen und 2 Praxen. Bei diesem Gebäudekomplex besteht grosser Erneuerungs- und Sanierungsbedarf in Bezug auf Energie und Wohnhygiene. Auch seitens Coop sind Verbesserungen hinsichtlich Betriebsabläufen und Arbeitshygiene erforderlich.

Das Wohnheim ist heute in einem separaten Gebäude an der Birs angesiedelt und bietet 12 behindertengerechte Einzelzimmer, 6 Wohnungen sowie Gemeinschaftsräume und Atelier.

2.3 Richtprojekt Herzog & de Meuron

Das Architekturbüro Herzog & de Meuron (HdM) wurde beauftragt das Richtprojekt auszuarbeiten. Es sind die nachfolgenden Nutzungen vorgesehen.

Nutzung	**Bezeichnung**	**Anzahl**
Wohnen	Wohnturm (151 Wohnungen) Hauptstrasse (12 Wohnungen)	95x 2-Zimmer-Wohnungen 50x 3-Zimmer-Wohnungen 18x 4-Zimmer-Wohnungen Total: 163 Wohnungen
	Wohnheim	18 Studios/Wohnungen
Verkauf	Coop	1600 m^2 Nutzfläche
Einstellhalle		128 Parkfelder

Tabelle 1: Übersicht Nutzungen

3. Erschliessung

3.1 Öffentlicher Verkehr

Der Planungsperimeter ist aus der Sicht des öffentlichen Verkehrs mit der nah gelegenen Haltestelle Birsfelden Schulstrasse sehr gut erschlossen. Die Tramlinie 3 fährt im 7.5-Min-Takt und stellt die Verbindung zum Bahnhof Basel SBB und zur Innenstadt sicher.

Auf der gegenüberliegenden Seite der Birs befindet sich die Haltestelle Forellenweg der Buslinie 36, welche ebenfalls im 7.5-Min-Takt fährt. Diese Haltestelle liegt je nach Fahrrichtung in einer Distanz von 200 m bzw. 300 m und liegt damit in guter erreichbarer Fussdistanz.

Der Planungsperimeter liegt somit gemäss ARE in der ÖV-Güteklasse B.

Abbildung 2: ÖV-Linien, -Haltestellen und -Güteklassen, Quelle: GeoView BL

3.2 Konzept Fuss- und Radverkehr

3.2.1 Ausgangslage

Der Birsstegweg dient der Erschliessung der Parkierung für den Coop, die Wohnnutzungen, das Wohnheim sowie der Anlieferung für den Coop. Zusammen mit der seitlichen Parkierung ist der Birsstegweg heute stark auf den Individualverkehr ausgerichtet. Für den Fuss- und Radverkehr besteht zudem eine Verbindung zum Birssteg.

3.2.2 Ziele und Handlungsbedarf

Mit den beiden Quartierplänen Birsstegweg und Prisma will die Gemeinde Birsfelden das Wohnangebot ausbauen, das Zentrum städtebaulich aufwerten und durch die Modernisierung an zukünftige Bedürfnisse anpassen. Insbesondere soll die Freiraumgestaltung und die Verkehrssituation den hohen Ansprüchen an die zentrale Lage im Ortszentrum gerecht werden. Die wichtigsten Zielsetzungen im Zusammenhang mit der zukünftigen Gestaltung des Birsstegweges sind:

- Stärkung der Vernetzung zwischen Birsraum und Zentrumsplatz
- Schaffung von Aufenthalts- und Freiraumqualitäten (neben Wohn- und Geschäftsgebäuden auch ein Restaurationsbetrieb, ein Kultursaal und ein öffentlicher Platz an der Birs)
- Stärkung der Zentrumsfunktion
- Bereicherung des Stadtbildes von Birsfelden

3.2.3 Umsetzung

Um die oben genannten Ziele zu erreichen, muss der Birsstegweg «langsamer und grüner» werden. Konkret bedeutet dies, dass ein ausreichender Strassenraum zur Verfügung stehen muss, um die Erschliessungen für Anlieferung, Feuerwehr und Parkierung sicher zu stellen und gleichzeitig eine sichere Fuss- und Radverbindung gewähren zu können. Zwischen den Gebäuden Birsstegweg und Prisma soll der Strassenraum geöffnet werden und viel Grünfläche gestaltet werden. Es sind drei Konfliktbereiche auszumachen, welche im Anhang 1 als rote Kreise dargestellt sind. Es handelt sich einerseits um den Knotenbereich zur Hauptstrasse, aber auch um den Bereich, wo der Birsstegweg rechtwinklig abbiegt und um den Bereich vor der Anlieferung und der Zufahrt in die Einstellhalle.

Um die Wichtigkeit der Vernetzung zwischen Zentrumsplatz und der Birs zu verdeutlichen, muss dem Fuss- und Radverkehr eine sichere und gute Qualität des Verkehrsraums zu Verfügung stehen. So wird entlang des Prismas ein Fussgängerbereich geschaffen, der vom übrigen Strassenbereich abgetrennt ist.

Fussverkehr
Die Fussverbindung zu den ÖV-Haltestellen sind sicher mit Gehwegen ausgerüstet. Entlang der Birs befindet sich beidseitig ein Fussweg. Auf der Westseite verläuft der Dreiland-Wanderweg (Route-Nr. 67).

Radverkehr
Auch für Velofahrende ist das Quartierplangebiet gut erschlossen. Die kantonale Radroute wird auf der Hauptstrasse geführt (West-Ost-Verbindung). Via Schulstrasse ist die Verbindung Richtung Norden sichergestellt und über den Birsstegweg besteht ein Anschluss an das Radnetz der Stadt Basel, jedoch nur Richtung Nordosten (siehe Abbildung 3).

Ein wichtiger Aspekt ist die Anbindung an das Radnetz auf der Hauptstrasse in beiden Richtungen. Richtung Muttenz ist das Einbiegen problemlos möglich. Richtung Basel-Stadt dagegen müssen Hauptstrasse und Tramgeleise überquert werden. Mit dem Verkehrsaufkommen

von gut 11'000 Fahrzeugen pro Tag (siehe Kap. 6.2) ist es schwierig, ausreichende Zeitlücken zu finden, um die Strasse sicher zu queren. Grundsätzlich stehen sowohl in der heutigen Situation sowie im geplanten Projekt der neuen Ortsdurchfahrt folgende drei Varianten zur Verfügung:

- Bei der Ausfahrt aus dem Birsstegweg direkt nach links Richtung Basel abbiegen (nicht vorgesehene bzw. unerlaubte Möglichkeit)
- Aus dem Birsstegweg nach rechts abbiegen, um im Bereich der Schulstrasse wenden (im geplanten Projekt wenden im Kreisel)
- Eine Radwegführung parallel zum neuen Fussgängerstreifen

Velofahrende suchen gerne den direkten Weg und meiden Umwegfahrten. So gesehen wäre die Wunschlinie direkt nach links abbiegen zu können. Sowohl in der aktuellen Situation wie auch im geplanten Projekt fehlt diese Möglichkeit. Die beiden anderen Möglichkeiten sind bei Radfahrenden eher unbeliebt. Beim Wendemanöver im Bereich der Schulstrasse müssen neben der schwierigen Verkehrssituation auch noch spitzwinklig Geleise überquert werden, was insbesondere bei Nässe Gefahren birgt. Zudem muss ein Umweg in Kauf genommen werden, was häufiges Nichtbeachten zur Folge hätte. Die einzige sinnvolle Lösung wäre eine Velofurt parallel zum Fussgängerstreifen. Falls die Hauptstrasse umgestaltet und eine Velofurt ins Projekt aufgenommen werden könnte, wäre dies die beste Lösung. Andernfalls bleibt als einzige Lösung ein Wendemanöver auf der Höhe der Schulstrasse. Eine Übersicht des Konzeptes ist im Anhang 1 zu finden.

Abbildung 3: Radrouten im Bereich des Birsstegweges (Quelle: Veloplan Stadt Basel, Geoportal Basel Stadt)

3.2.4 Fazit

Ausserhalb der erforderlichen Verkehrsfläche der Birsstegweges wird der Strassenraum geöffnet und mit Grünfläche ausgestaltet. So können die Konfliktbereiche, welche mit roten Kreisen markiert sind, entschärft werden. Es ist keine Parkierung von Fahrzeugen im Bereich des Birsstegweges vorgesehen. Für Velos dagegen werden Abstellflächen geplant. Die Einführung einer Begegnungszone ist daher gut denkbar.

Falls möglich Integration einer Velofurt zur Querung der Hauptstrasse in das geplante Projekt des Kantons.

Konzeptplan

Abbildung 4: Konzeptplan

Normquerschnitt

Abbildung 5: Normquerschnitt

3.3 Motorisierter Individualverkehr MIV

Der Birsstegweg dient als Zufahrt für die Wohnungen in den Gebäuden der Quartierpläne Birsstegweg und Prisma, die angeschlossenen bestehenden Nutzungen sowie zur Parkierung des Coop's. So ist eine direkte Anbindung an die Hauptstrasse (Kantonsstrasse) vorhanden und damit auch das übergeordnete Netz der Autobahnen. Die Anbindung an die Hauptstrasse ist sowohl im aktuellen Zustand wie auch beim geplanten Projekt für eine neue Ortsdurchfahrt sichergestellt. Es wurde ein erforderlicher Strassenfläche ausgeschieden. Ausserhalb der erforderlichen Verkehrsflächen wird der Strassenraum geöffnet und mit Grünfläche und Fusswegverbindungen ausgestaltet. Es ist keine Parkierung von Fahrzeugen im Bereich des Birsstegweges vorgesehen. Für Velos dagegen sind Abstellflächen geplant. Für sämtliche Motorfahrzeuge wurden die massgebenden Fahrkurven im heutigen und im zukünftigen Zustand mit dem geplanten Projekt der neuen Ortsdurchfahrt mit BGK (Betriebs- und Gestaltungskonzept) der Hauptstrasse konstruiert, welche in den Plänen der Fontana Landschaftsarchitektur dargestellt sind (Plan-Nr. 373_102 Situationsplan projektiert).

3.4 Anlieferung Coop

Analog zum MIV erfolgt auch die Anlieferung für den Coop über den Birsstegweg. Es ist mit 3 - 5 Anlieferungen pro Tag zu rechnen, welche jedoch nicht in den verkehrlich massgebenden Abendspitzenstunden stattfinden werden.

3.5 Zufahrt Feuerwehr

Für die Feuerwehr sind drei Aufstellflächen erforderlich. Zwei davon sind Aufstellflächen für Hubrettungsfahrzeuge jeweils an der Hauptstrasse und südlich des Hochhauses. Die Zufahrt

für die Löschfahrzeug-Aufstellfläche südlich des Prismas erfolgt über die Hauptstrasse bzw. den Birsstegweg.

3.6 Vorfahrt Wohnheim

Von Süden her ist ein Zugang zum Wohnheim vorgesehen. Vor diesem Eingangsbereich wird eine Vorfahrt markiert (markiertes Parkverbot ausgenommen Vorfahrt für Personentransporte und Ambulanz, Markierung 6.23).

4. Mobilitätskonzept

Für die Berechnung der Anzahl Parkfelder und der Festlegung der Mobilitätsmassnahmen sind folgende Randbedingungen einzuhalten:

- Die Coop-Filiale benötigt in Abhängigkeit der Verkaufsfläche genügend Parkplätze. Die Anzahl ist im Rahmen eines Verkehrsgutachtens zu ermitteln.
- Für Parkplätze des Wohnraumangebotes soll aufgrund der guten ÖV-Erschliessung ein hoher Reduktionsfaktor (0.07 bis 0.29 Stamm-PP/Wohnung; «autofrei») angewendet werden. Im Workshopverfahren hat sich herausgestellt, dass unter Einhaltung der Randbedingungen Der Parkplatzberechnung kann entnommen werden, dass der Reduktionsfaktor 0.16 beträgt (siehe Anhang 2 und Kapitel 5.2).
- Es ist auf eine ausreichende Anzahl an Ladestationen für E-Fahrzeuge (Autos, Velos) zu achten.
- Die Integration von öffentlich zugänglichen Veloabstellplätzen gemäss SIA ist auf dem Areal zu gewährleisten.
- Der jeweils aktuelle Stand der Umgestaltung der Hauptstrasse (Kantonsstrasse) ist bei der Erschliessung zu berücksichtigen.

4.1 Analyse Standort

Das Areal befindet sich im Dorfzentrum von Birsfelden und damit in einer guten und zentralen Lage. Einkaufsmöglichkeiten befinden sich auf dem Areal selbst oder zusammen mit weiter Nutzungen für den Alltag in unmittelbarer Nähe. Schule und Kindergarten sind in wenigen Minuten erreichbar. Das Areal befindet sich in der ÖV-Güteklasse B und ist für sämtliche Verkehrsmittel gut erschlossen, insbesondere auch für den Fuss- und Radverkehr (siehe Kapitel 3.1). Die Voraussetzungen für ein reduziertes Parkplatzangebot, wie es von der Gemeinde für den Quartierplan Prisma gefordert wurde, sind gegeben.

4.2 Nutzungskonzept

Die vorgesehene Bebauung sieht 163 Wohnungen mit folgendem Wohnungsmix vor:

- 95 2-Zimmer-Wohnungen
- 50 3-Zimmer-Wohnungen

- 18 4-Zimmer-Wohnungen

Dazu kommt ein Wohnheim mit 18 Wohneinheiten (12 Studios, 6 Wohnungen).

Zusätzlich soll ein neuer Coop entstehen mit 1'600 m^2 Nutzfläche, ein Pavillonbau als Frontzugang oder Lounge für den Coop mit 399 m^2, einen Kulturraum mit 224 m^2 sowie ein Restaurant oder eine Ladenfläche mit 155 m^2. Angebote für den täglichen Einkauf, Restaurant und Kulturangebote sind auf dem Areal vereint. Dies ermöglicht kurze Wege und reduziert im Alltag erforderliche Fahrten.

4.3 Mobilitätsmassnahmen

Für die Parkplätze der Wohnungen ist aufgrund der guten ÖV-Erschliessung ein Reduktionsfaktor von 0.07 – 0.29 Stammparkfelder je Wohnung angewendet. Die Berechnungen weisen für den QP Prisma einen Faktor von 0.16 aus. Daraus ergeben sich nach dem Leitfaden der Gemeinde folgende flankierende Massnahmen:

- 1 Veloparkplatz pro Zimmer
- 70% der Veloabstellplätze müssen ein hohe Lagequalität aufweisen (zielnah, ebenerdig allenfalls über eine Rampe von optimal 6%, max. 10% erreichbar, verkehrssicher, barrierefrei, komfortabel, gedeckt)
- 6 Veloabstellplätze für Velo-Sondergrössen (Veloanhänger, Lastenvelo zusätzlich zum Grundbedarf) pro 100 Wohnungen
- Veloservicestationen (mindestens 2 Reparatur-Infrastrukturen pro 100 Veloabstellplätze)
- Bediente Reparatur-Infrastruktur inkl. Pumpstation an 0.5 Tagen pro Woche je 100 Veloabstellplätze
- Pool an Velos (Spezial, Lastenvelo, E-Roller, E-Bike), 6 Fahrzeuge je 100 Wohnungen
- Car-sharing auf dem Perimeter, 6 Fahrzeuge je 100 Wohnungen
- Lieferdepot für Lieferdienste
- Parkplatzbewirtschaftung der Besucherparkplätze
- Bereitstellung von Informationen über Mobilitätsangebote
- Controlling: 3 Monate nach Vollvermietung (exkl. struktureller Leerstand) beginnt das Controlling. Nach weiteren zwei Jahren wird das Controlling wiederholt. Dabei wird untersucht, ob das reduzierte PW-PP-Angebot und die Mobilitätsmassnahmen das Mobilitätsbedürfnis der Bewohnerschaft abdecken. Dabei werden allfällige Erfahrungen/Rückmeldungen seitens der Anwohner/Behörden im Rahmen einer Umfrage mitberücksichtigt.
- Monitoring: Als Grundlage des Controllings ist durch die Grundeigentümerschaft / BaurechtsnehmerInnen ein Monitoring durchzuführen. Im Rahmen des Monitorings sind folgende Themen abzuhandeln: Ausweisung des Parkplatzbedarfs und Zuteilung der Stammplätze bei Wohnnutzungen, Auslastung der Parkmöglichkeiten für Besucher, Auslastung der Velo-/Mofaabstellplätze, Nutzung der Sharingangebote,

Befragung zur Verkehrsmittelwahl, Deckung der Mobilitätsbedürfnisse der Arealnutzer, Anzahl der Ausnahmebewilligungen, Allgemeine Erfahrungen aus dem Betrieb.

- Zielverfehlung: Die Zielvorgaben gelten als „nicht eingehalten“, wenn der Bedarf an Stamm-PP das Angebot um mehr als 5% übersteigt, oder bei anderen Indikatoren massgebende Abweichungen festzustellen sind.
- Rückfallebene: Sollte durch das Controlling eine Zielverfehlung festgestellt werden, sind geeignete Massnahmen aufzuzeigen und umzusetzen, bis das Ziel dieses Leitfadens im Rahmen des jeweiligen QP sichergestellt werden konnte.

5. Parkplatzbedarf

5.1 Bestehende Situation

Auf den beiden Parzellen Nr. 625 und Nr. 154 werden sämtliche oberirdischen Parkfelder aufgehoben. Die heute bestehenden Verbindungen zum oberirdischen Parkplatz auf Parzelle Nr. 724 und der Anschluss via die heutige Einstellhalle an die Einstellhalle unter Parzelle Nr. 724 müssen auch zukünftig bestehen bleiben.

Abbildung 6: Übersicht mit Parzellennummern, Quelle: GeoView BL

5.2 Berechnung Parkfeldbedarf PW

Basis für die Berechnung des Parkfeldbedarfs ist §70 der Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV, Stand 1.3.2025). Darin ist auch geregelt, dass im Rahmen von Quartierplänen die Gemeinde aufgrund eines Verkehrs- und Mobilitätsgutachtens die Mindestzahl von Parkfeldern bei Wohnnutzungen herabsetzen oder auch Höchstwerte definieren kann, unabhängig von Anhang 1. Dazu gelten folgende Kriterien:

- Gute Erreichbarkeit durch den ÖV
- Genügend Abstellplätze für Velos sind vorhanden.
- Die Umsetzung des zur Parkplatzreduktion führenden Nutzungskonzeptes im Quartierplan ist sichergestellt.

Die Gemeinde Birsfelden hat für die Parkplatzreduktion bei Quartierplanungen einen Leitfaden verfasst (Version 08/2021). Für den QP Prisma wurde für Wohnnutzungen ein Wert zwischen 0.09 und 0.29 Parkfelder pro Wohnung vorgeschrieben. Im QP Prisma ist gemäss Richtprojekt ein Wert von 0.16 Parkfeldern pro Wohnung vorgesehen. Unter Einhaltungen der Randbedingungen (u.a. geringer Fussabdruck zur Ermöglichung erdgebundener Pflanzungen, hoher Grundwasserspiegel, Verkehrsaufkommen) zeigte sich im Workshopverfahren, dass die Erstellung von 128 Parkfelder möglich ist. Diese konnte mehrheitlich normgerecht angeordnet werden.

Die Berechnungen im Anhang 2 weisen diese 128 Parkfelder aus, die sich wie folgt aufteilen:

- Verkauf mit 69.6 Parkfelder
- Wohnen mit 52.4 Parkfelder
- Wohnheim mit 5.8 Parkfelder (Bestand heute 3 Parkfelder)
- Restauration mit 0.6 Parkfelder, die Anzahl Parkfelder wird aufgrund von Mehrfachnutzung reduziert. Es wurden lediglich die Arbeitsplätze berücksichtigt. Es wird davon ausgegangen, dass ein Einkauf mit einem Besuch im Restaurant kombiniert wird. Bei der Nutzung des Kulturraums wird davon ausgegangen, dass keine zusätzlichen Parkfelder benötigt werden. Viele Anlässe finden ausserhalb der Öffnungszeiten vom Coop statt oder werden vor oder nach einem Einkauf besucht.

In einem ersten Schritt wurde der Parkfeldbedarf für die Verkaufsnutzung nach den oben erwähnten Vorgaben ermittelt. Für die Verkaufsnutzungen (Coop kundenintensiv und Eingangsbereich mit einem Kiosk o.ä. wenig kundenintensiv) wurde für den Reduktionsfaktor R1 infolge der guten ÖV-Anbindung ein Wert von 0.5 eingesetzt. Das Tram 3 fährt je Richtung im 7.5 Minuten-Takt dazu fährt auch der Bus 36 am Forellenweg ebenfalls in beiden Richtungen im 7.5 Minuten-Takt. Die Distanz zu den beiden Haltestellen Forellenweg betragen ca. 200 m und 300 m. Damit ist Kursfolge unter 6 Minuten und die Distanzen unter 350 m. Die Voraussetzungen für R1=0.5 ist damit gegeben. Der Reduktionsfaktor 2 wurde bei 1.0 belassen (keine Reduktion). Für den kleinen vorgesehenen Restaurationsteil wurde lediglich für das Personal eine Berechnung durchgeführt. Es wird davon ausgegangen, dass infolge

Mehrfachnutzungen keine Parkfelder für den ausschliesslichen Restaurantbesuch erforderlich sind.

Die verbleibenden Parkfelder werden den Wohnungen zugewiesen. Dies ergibt eine Parkfeldreduktion auf 0.16 Parkfeld je Wohnung und liegt damit innerhalb des vorgegebenen Bereichs.

Abbildung 7: Grundriss UG03 (H&dM)

5.3 Berechnung Abstellplatz Velo

Die Berechnungen ergeben insgesamt 461 bis 479 Veloabstellplätzen, die sich wie folgt aufteilen:

- Wohnen: mit 412 Abstellplätze zuzüglich je 10 Abstellplätze für Velo-Sondergrössen und Pool-Velos, total 432 Abstellplätze. 289 Veloabstellplätze müssen eine hohe Lagequalität aufweisen (70% des Grundbedarfs Wohnen sind ebenerdig und zielnah erreichbar).
- Wohnheim: für die Bewohner:innen werden keine Veloabstellplätze eingerechnet, für das Personal sind 2 Abstellplätze vorgesehen
- Übrige Nutzungen: 27 bis 45 Abstellplätze

Es wird empfohlen, 463 Veloabstellplätze zu erstellen, 434 für das Wohnen und das Wohnheim sowie 29 für die übrigen Nutzungen, davon 20 in unmittelbarer Nähe zu den Eingängen von Coop, den Geschäften und Restaurants.

6. Verkehrsaufkommen

6.1 Bestehende Situation

Auf dem Birsstegweg fehlt eine Verkehrserhebung für den aktuellen Zustand. Das heutige Verkehrsaufkommen wird basierend auf den vorhandenen Parkierungsmöglichkeiten berechnet. Aktuel bestehen 130 Parkfelder auf dem Perimeter des QP Prisma. Daraus ergibt sich, ein Verkehrsaufkommen von ca. 809 Fahrten pro Tag.

Nutzung	Angebot PF Standort-Typ B		Fahrten/Tag			Fahrten massgebende Stunde			
			pro PF			Ein %	Aus %	Ein	Aus
V1 Verkauf Lebensmittel	37.0	-	14.3	529	-	10%	11%	53	58
G Gewerbe übrige	-	-	5.2	-	-	8%	8%	0	0
D Dienstleistung intensiv / übrige	3.0	-	3.3	10	-	4%	17%	0	2
W Wohnen	90.0	-	3.0	270	-	10%	6%	27	16
	130							80	76
Total Fahrten				809	-			156	

Einfahrt von Basel her	100%	80	
Einfahrt von Osten	0%	-	
Ausfahrt nach Osten	100%		76
Ausfahrt nach Basel	0%		-

6.2 Restverkehr

Bei der Umsetzung des QP Prisma fallen einige Parkfelder weg. Die privaten Parkfelder auf den Parzellen 580, 581, 1057 und 724 oberirdisch und teilweise unterirdisch bleiben

bestehen. Die Parkgarage der UBS wird aktuell aber auch zukünftig über die Parkgarage der Liegenschaft auf Parzelle 625 erschlossen.

Nutzung	Angebot PF Standort-Typ B		Fahrten/Tag			Fahrten massgebende Stunde			
			pro PF	Fahrten	Fahrten	Ein %	Aus %	Ein	Aus
V1 Verkauf Lebensmittel	-	-	14.3	-	-	10%	11%	0	0
G Gewerbe übrige	-	-	5.2	-	-	8%	8%	0	0
D Dienstleistung intensiv / übrige	-	-	3.3	-	-	4%	17%	0	0
W Wohnen	37.0	-	3.0	111	-	10%	6%	11	7
	37							11	7
Total Fahrten				**111**	-			**18**	

Einfahrt von Basel her	100%	**11**	
Einfahrt von Osten	0%	-	
Ausfahrt nach Osten	100%		**7**
Ausfahrt nach Basel	0%		-

6.3 Induzierter Verkehr QP Birsstegweg

Die Verkehrszahlen für den Birsstegweg wurden dem Verkehrsgutachten «Hochhaus am Birsstegweg» (Rapp, 2023, Seite 10 Tab. 5 und Seite 11 Abb. 4) entnommen. Auf Seite 11 in Abb. 4 ist zudem die Verteilung der zusätzlichen Zu- und Wegfahrten festgehalten, mit 7 Einfahrten aus Richtung Basel und 5 Ausfahrten in Richtung Birsfelden Hafen.

Tabelle 5: Berechnung zusätzliches MIV-Verkehrsaufkommen

Nutzungsart	**Anzahl PP**	**SVP DWV**	**Fahrten DWV**	**SVP DTV**	**Fahrten DTV**	**Fahrten MSP (7-8)**	**Fahrten ASP (17-18)**
Wohnen	58 PP	2.5	145	2.5	145	11	15
Abzug Bestand	-23 PP		-58		-58	-5	-6
Zusätzlich Wohnen	**35 PP**		**87**		**87**	**6**	**9**
Dienstleistungen	5 PP		16		12	3	3
Mitarbeitende	*3 PP*	*2.5*	*8*	1.8	*6*		
Besucher	*2 PP*	*4.0*	*8*	2.9	*6*		
Abzug Bestand	-3 PP		*-12*		-9	-2	-2
Zusätzlich Dienstleistungen	**2 PP**		***4***		**3**	**1**	**1**
Verkauf	**2 PP**		**13**		**11**	**2**	**2**
Mitarbeitende	*1 PP*	2.5	*3*	2.1	*2*		
Besucher	*1 PP*	10.0	*10*	8.5	*9*		
Verkehrsaufkommen Birssteghochhaus	***65***		***174***		***168***	***16***	***20***
Zusätzliches Verkehrsaufkommen	**39**		**104**		**101**	**9**	**12**

6.4 Induzierter Verkehr QP Prisma

Fallen die heutigen Nutzungen auf den Parzellen der Quartierplanung Birsstegweg und der Quartierplanung Prisma weg, ergibt sich ein Restverkehr. Neu kommt der induzierte Verkehr der beiden Projekte Birsstegweg und Prisma dazu.

Nutzung	Angebot PF Standort-Typ B		Fahrten/Tag			Fahrten massgebende Stunde			
			pro PF	Min Fahrten	Max Fahrten	Ein %	Aus %	Ein	Aus
V1 Verkauf Lebensmittel	71.6	-	14.3	1'024	-	10%	11%	102	113
G Gewerbe übrige	-	-	5.2	-	-	8%	8%	0	0
D Dienstleistung intensiv / übrige	0.7	-	3.3	2	-	4%	17%	0	0
W Wohnen	55.8	-	3.0	167	-	10%	6%	17	10
	128							119	123
Total Fahrten				**1'194**	-			**242**	

Einfahrt von Basel her	100%	**119**	
Einfahrt von Osten	0%	-	
Ausfahrt nach Osten	100%		**123**
Ausfahrt nach Basel	0%		-

6.5 Verkehrsprognose

Damit eine Verkehrsprognose für Birsstegweg nach der Umsetzung der Quartierpläne Birsstegweg und Prisma berechnet werden.

			Induzierter Verkehr		
	Verkehr heute	Restverkehr	Birsstegweg	Prisma	total
DTV	809	111	101	1194	1406
Einfahrt massg. Std.	80	11	7	119	137
Ausfahrt massg. Std.	76	7	5	123	135

Tabelle 2: Verkehrszahlen

6.6 Verkehrsaufkommen Hauptstrasse

In unmittelbarer Nähe zum Quartierplanareal Prisma befindet sich die Zählstelle 0701. Es liegen Werte aus dem Jahr 2023 vor, inkl. Stundenwerte je Richtung (DTV und DWV und tageweise). Der DTV beträgt 11’241 Fahrzeugen pro Tag. Der Anteil Schwerverkehr wurde nicht erhoben. Die am meisten belastete Stunde ist zwischen 16.00 – 17.00 Uhr mit 1'104 Fahrzeugen.

6.7 Verkehrsregime Hauptstrasse

Aktuelle Situation:

Die Einfahrt von der Hauptstrasse her in den Birsstegweg ist von beiden Seiten möglich. Von Osten her ist eine Linksabbiegespur vorhanden mit einer Länge von ca. 45 m, was für 7 - 9 Fahrzeuge ausreicht. Die Nutzung dieser Spur ist jedoch kombiniert mit den Tramgeleisen, was deren Benützung einschränkt. Die Ausfahrt aus dem Birsstegweg ist nur nach rechts Richtung südosten möglich.

Situation mit Umsetzung der geplanten neuen Ortsdurchfahrt:

Für die Hauptstrasse wurde ein BGK (Betriebs- und Gestaltungskonzept) ausgearbeitet. Dieses BGK sieht vor, dass für den Birsstegweg zukünftig das Konzept rechts-rechts gelten soll. Die Einfahrt in den Birsstegweg ist nur noch aus nordwestlicher Richtung möglich, die Ausfahrt nur Richtung Südosten.

6.8 Zukünftiges Verkehrsregime Birsstegweg

Der Birsstegweg stellt ein wichtiges Element der grünen Achse vom Rhein bis zur Birs dar. Er soll einerseits eine kleine Allee sein und entlang des Prismas einen sicheren Fussgängerbereich haben. Weiter wird geprüft, ob eine Begegnungszone eingeführt werden soll mit entsprechender Signalisierung. Der erforderliche Verkehrsraum für Anlieferung Coop, Feuerwehr usw. wird sichergestellt, die verbleibenden Flächen sollen als Aufenthalts- und Bewegungsraum vor allem für Fussgänger:innen dienen. Der Anschluss an die Hauptstrasse erfolgt gemäss Bauprojekt «Neue Ortsdurchfahrt Birsfelden» als Gehwegüberfahrt.

Für die Umsetzung einer Begegnungszone wäre kein Gutachten erforderlich, die Signalisation jedoch müsste offiziell verfügt werden.

7. Leistungsfähigkeit Anschluss an Hauptstrasse

7.1 Leistungsfähigkeit heute (Z0)

Die aktuellen Verkehrszahlen auf der Hauptstrasse (Zählstelle 0701) zeigen, dass die Stunde zwischen 16.00 und 17.00 Uhr am meisten Verkehr aufweist. Für die Berechnung der Leistungsfähigkeit wird daher diese massgebende Stunde berücksichtigt. Weiter wurde der Verkehr auf der Linksabbiegespur in der Hauptstrasse erhöht, um dem Umstand Rechnung zu tragen, dass die Durchfahrt nur möglich ist, wenn kein Tram fährt. Pro Stunde sind 16 Trams unterwegs und benötigen ca. eine Minute für die Durchfahrt. Folglich muss das Verkehrsaufkommen einer Stunde in 44 Minuten durchfahren, was einer Erhöhung um 36% gleichkommt. Die Berechnungen im Anhang 3 zeigen, dass der Knoten sehr gut funktioniert und eine Verkehrsqualitätsstufe von A aufweist.

Abbildung 8: Verkehrsströme Anschluss Birsstegweg im Zustand Z0

7.2 Leistungsfähigkeit mit beiden Quartierplänen Birssteg und Prisma (Z1) ohne neue Ortsdurchfahrt durch Birsfelden

Für den Zustand Z1 wird folglich der neu zu erwartende Verkehr aus den beiden Quartierplänen Birsstegweg und Prisma dazugezählt. Im Kapitel 6.2 ist dargestellt, welcher Verkehr wegfällt, welcher bestehen bleibt und welcher neu dazukommt. Um die allgemeine Verkehrssteigerung abzubilden, wird zum aktuellen Verkehr 10% dazugezählt.

Die Knotenbeziehung bleiben gleich, wie im Zustand Z0. Die Berechnungen zeigen, dass der Knoten unter diesen Annahmen gut funktioniert und eine Verkehrsqualitätsstufe von A aufweist (siehe Anhang 3).

Abbildung 9: Verkehrsströme Anschluss Birsstegweg im Zustand Z1, ohne neue Ortsdurchfahrt

7.3 Leistungsfähigkeit mit beiden Quartierplänen Birssteg und Prisma (Z1) und der neuen Ortsdurchfahrt durch Birsfelden

Für den Zustand Z1 wird folglich der neu zu erwartende Verkehr aus den beiden Quartierplänen Birsstegweg und Prisma dazugezählt. Im Kapitel 6.2 ist dargestellt, welcher Verkehr wegfällt, welcher bestehen bleibt und welcher neu dazukommt. Um die allgemeine Verkehrssteigerung abzubilden, wird zum aktuellen Verkehr 10% dazugezählt.

Der Tramverkehr beeinträchtigt zukünftig den Verkehrsablauf nicht mehr, da die Linksabbieger wegfallen. Aus den Berechnungen kann entnommen werden, dass die Verkehrsqualität auf Stufe A bleibt. Aus dem Birsstegweg ausfahrende Fahrzeuge haben lediglich wenige Sekunden Wartezeit (Berechnungen siehe Anhang 3).

Abbildung 10: Verkehrsströme Anschluss Birsstegweg im Zustand Z1

8. Leistungsfähigkeit öffentlicher Verkehr

8.1 Abschätzung Verkehrsaufkommen

Gemäss Kap. 6.4 erzeugt der QP Prisma rund 400 zusätzliche Motorfahrzeugfahrten pro Werktag (verkehrlich ungünstigster plausiblen Fall). Unter Berücksichtigung der Modal-Split-Anteile gemäss Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation (Birsfelden ist Teil der «Agglomeration Basel») und dem Stadtentwicklungskonzept der Gemeinde Birsfelden vom 15.10.2015 werden rund 1.5 – 2-Mal so viele Wege mit dem MIV absolviert wie mit dem ÖV. Somit kann von max. 266 zusätzlichen ÖV-Fahrten pro Werktag ausgegangen werden.

Der Kanton BL hat ein Berechnungsverfahren entwickelt, bei welchem die Zusatzbelastung infolge von Quartierplanungen über den Tag ins Verhältnis gesetzt wird zur vorhandenen Linienbelastung im IST-Zustand (DWV-Werte 2023/2024). Damit kann der prozentuale Anstieg der Linienbelastung ermittelt werden. Die zusätzlichen Ein- und Aussteiger infolge von Quartierplanungen werden dabei jeweils analog zu den heutigen Ein-/Aussteigerzahlen auf die beiden Richtungen einer Linie verteilt. Nur wenn die Linienbelastung infolge von Quartierplanungen im Tagesverkehr um mehr als 10% zunimmt, ist die ÖV-Situation im Detail zu analysieren.

Für den QP Prisma ist das ÖV-Angebot der Tramlinie 3 ab Haltestelle «Schulstrasse» massgebend. Es wird angenommen, dass 75% der ÖV-Fahrten über die Tramlinie 3 abgewickelt werden (200 Fahrten/Tag). Die beiden nächstgelegenen Bushaltestellen «Birsfelden, Kirchmatt» (Buslinien 80 und 81; von/nach Basel Aeschenplatz) und «Basel, Forellenweg» (Buslinien 36 und 46; von/nach Basel Badischer Bahnhof) spielen eine untergeordnete Rolle (70

Fahrten/Tag). Aufgrund der vorhandenen Belastungszahlen wurden 50 Zusatzfahrten auf die Linie 36 und 20 auf die Linie 46 gerechnet.

Gemäss den Berechnungsresultaten im Anhang 4 liegt die Belastungszunahme bei der Linie 3 zwischen 1.2% bis 4.1%, bei den Linien 36/46 bei max. 1.5%.

Die Zusatzbelastung durch den QP ist nur auf der Tramlinie 3 von/nach Basel erwähnenswert, aber immer noch klar unterhalb der Grenze von 10%. Die Haltestelle «Schulstrasse» liegt eher am Anfang bzw. Ende der Tramlinie 3, weshalb die Belegung hier gering ist und die zusätzlichen ÖV-Fahrten mehr ins Gewicht fallen. Bei allen anderen Linien bzw. Beziehungen fällt die Zusatzbelastung sehr gering aus. Es sind daher keine weiteren Detailabklärungen notwendig.

9. Zusammenfassung und Beurteilung

Nachfolgend sind die wichtigsten Punkte zusammengefasst:

- Die Parkplatzberechnung weist 128 Parkfelder aus. Mehr als die Hälfte davon sind für die Verkaufsnutzung durch den Coop und die Restauration vorgesehen (71 Parkfelder). Die übrigen Parkfelder sind für die Wohnnutzungen eingeplant.
- Das Wohnheim verfügt über ein reserviertes Parkfeld für Personentransporte oder Notfahrzeuge mit einem separaten, von den öffentlichen Bereichen abgewendeten, Zugang.
- Es entstehen neu 464 Veloabstellplätze und es wird eine gute Infrastruktur für Radfahrende zur Verfügung gestellt (Abstellplätze für Sondergrössen, Reparaturstellen, Pumpstationen, Velopool).
- Die Verkehrsbelastung auf der Hauptstrasse (Kantonsstrasse) beträgt aktuell ca. 11'250 Fahrzeuge pro Tag (DTV). Berechnungen zeigen, dass heute auf dem Birsstegweg täglich ca. 809 Fahrzeuge verkehren. Zukünftig wird sich die Anzahl Fahrten auf 1’295 Fahrzeuge pro Tag erhöhen (nach der Umsetzung der beiden Quartierpläne Birsplatz und Prisma).
- Die Leistungsberechnungen für den Knoten Birsstegweg/Hauptstrasse zeigen, dass das erhöhte Verkehrsaufkommen ohne Probleme abgewickelt werden kann.
- Der Zusatzverkehr kann vom ÖV und den Strassen ohne Probleme aufgenommen werden.
- Die Befahrbarkeit wurde mittels Fahrkurven geprüft (Anlieferung, Feuerwehr)
- Mit der separaten Führung der zu Fuss gehenden wird den schwächeren Verkehrsteilnehmenden Rechnung getragen.
- Die Erschliessung funktioniert in der aktuellen Situation wie auch nach der Realisierung der allfälligen neuen Gestaltung der Hauptstrasse.

Anhang 1 Übersicht Konzept Fuss- und Radverkehr

Birsfelden
Quartierplan Prisma

Konzept Fuss- und Radverkehr mit bestehender Hauptstrasse

Legende

- Richtungen Fussverkehr
- Fussverkehrsfläche
- Veloabstellfläche
- Richtungen Radverkehr
- Richtungen MIV
- Richtungen Anlieferung
- Aufstellflächen Feuerwehr

BALLMER + PARTNER AG

23056\ ... \Konzept Fuss- und Radverkehrcdr
CK 01.07.2025

Birsfelden
Quartierplan Prisma

Konzept Fuss- und Radverkehr mit Gestaltung Hauptstrasse

Legende

- Richtungen Fussverkehr
- Fussverkehrsfläche
- Veloabstellfläche
- Richtungen Radverkehr
- Richtungen MIV
- Richtungen Anlieferung
- Aufstellflächen Feuerwehr
- Konflikbereiche

BP
BALLMER + PARTNER AG

23056\ ... \Konzept Fuss- und Radverkehr_mit BGK.cdr
CK 18.11.2025

Anhang 2 Parkfeldbedarf PW

Parkplatzberechnung Birsplatz, Birsfelden

B+P AG, 17.1.24, CK/lkl

Nutzung	Anz. Wohnungen/Flächen				Schätzwerte				Grundbedarf								Reduktionsfaktoren		Reduzierter PP-Bedarf		Total
					Ansatz		Anzahl		Stammplatz				Besucherplatz				Stammplatz	Besucherplatz	Stammplatz	Besucherplatz	
									spez. Bedarf		Anzahl		spez. Bedarf		Anzahl						
Wohnen	163	Wohnungen							1	PP/Whg.	163.0	PP	0.3	PP/Whg.	49	PP	0.16	0.1	26.1	16.3	42.4
		Poolparkfelder für Carsharing																			10.0
																					52.4
Wohnheim	18	Wohnungen							1	PP/Whg.	18.0	PP	0.3	PP/Whg.	5	PP	0.16	0.6	2.9	2.9	5.8
(in Anlehnung an die VSS-Norm, reduziert mit den Faktoren Kt. BL)																					**5.8**
									Stammplatz				Besucherplatz				R1	R2	Stammplatz	Besucherplatz	
Dienstleistung									spez. Bedarf		Anzahl		spez. Bedarf		Anzahl						
Schalterbetriebe		m2 BGF			30	m2/AP	0	AP	0.4	PP/AP	0	PP	0.3	PP/AP	0	PP	1.0	1.0	0.0	0.0	0.0
Übrige/Büros		m2 BGF			30	m2/AP	0	AP	0.4	PP/AP	0	PP	0.2	PP/AP	0	PP	0.5	1.0	0.0	0.0	0.0
																					0.0
									Stammplatz				Besucherplatz				R1	R2	Stammplatz	Besucherplatz	
Verkauf									spez. Bedarf		Anzahl		spez. Bedarf		Anzahl						
wenig kundenintensiv (Kiosk, Lounge, Eingang)	399	m2 BGF	100	m2 VF	50	m2 BGF/AP	7.98	AP	0.4	PP/AP	3.192	PP	0.03	PP/m2 VF	3	PP	0.5	1.0	1.6	1.5	3.1
kundenintensiv, Laden bis 500 m2		m2 BGF		m2 VF	50	m2 BGF/AP	0	AP	0.1	PP/AP	0	PP	0.06	PP/m2 VF	0	PP	0.5	1.0	0.0	0.0	0.0
kundenintensiv, Supermarkt bis 1000 m2		m2 BGF	1600	m2 VF	50	m2 BGF/AP	*12*	AP	0.4	PP/AP	4.8	PP	0.08	PP/m2 VF	128	PP	0.5	1.0	2.4	64.0	66.4
Einkaufszentrum über 1000 m2		m2 BGF	0	m2 VF	50	m2 BGF/AP	0	AP	VG			PP	VG			PP	0.5	1.0	0.0	0.0	0.0
Lagerfläche (VSS 40 281)	177	m2 BGF							0.1	PP/100 m2	0.177	PP	0.01	PP/100 m2	0.0177	PP	0.5	1.0	0.09	0.02	0.1
																					69.6
									Stammplatz				Besucherplatz				R1	R2	Stammplatz	Besucherplatz	
									spez. Bedarf		Anzahl		spez. Bedarf		Anzahl						
Restaurant	155	m2 BGF			50	m2 BGF/AP	3.1	AP	0.4	PP/AP	1.2	PP					0.5	1.0	0.6		0.6
					4	m2/SP	38.75	SP					0.3	PP/SP	11.625	PP	0.5	1.0		5.8	0.0
																					0.6
gesamter Parkplatzbedarf																					**128**

Mitnahmeeffekt: Reduktion der Parkplatz infolge Mehrfachnutzungen, z.B. Einkauf + Besuch des Restaurants, nur AP berücksichtigt

Anhang 3 Leistungsfähigkeit heute (Z0)

Kap mit Birsplatz

Birsstegweg

16 - 17 Uhr Uhr

Datei : BIRSPLATZ HEUTE.kob

Ergebnis nach VSS SN 640 022

Strom - Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	G-i [PWE/h]	L-i [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	373										
3	↳	44										
Misch-H		417					1800	2 + 3	2.6	1	1	A
4	↰	0	7.2	3.9	1018	299	281		0.0	0	0	A
6	↱	84	6.5	3.1	359	799	799		5.0	0	1	A
Misch-N		84					799	4+6	5.0	0	1	A
8	←	664										
7	↲	60	5.8	2.5	379	982	982		3.9	0	0	A
Misch-H		664					1800	8	3.1	2	3	A

Rechtseinbieger (Strom 6) hat einen oder mehrere zusätzliche Aufstellplätze. Dies weicht von der VSS640 022 ab.

QSV-gesamt

A

Leistungsfähigkeit in Zukunft (Z1), ohne neue Ortsdurchfahrt

Kap mit Birsplatz

Birsstegweg

17-18 Uhr

Datei : BIRSPLATZ Z1 OHNE BGK.kob

Ergebnis nach VSS SN 640 022

Strom - Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	G-i [PWE/h]	L-i [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2		373										
3		53										
Misch-H		426					1800	2 + 3	2.6	1	1	A
4		0	7.2	3.9	1145	264	236		0.0	0	0	A
6		128	6.5	3.1	400	760	760		5.6	1	1	A
Misch-N		128					760	4+6	5.6	1	1	A
8		646										
7		99	5.8	2.5	426	930	930		4.3	0	1	A
Misch-H		646					1800	8	3.1	2	3	A

Rechtseinbieger (Strom 6) hat einen oder mehrere zusätzliche Aufstellplätze. Dies weicht von der VSS640 022 ab.

QSV-gesamt

A

Leistungsfähigkeit in Zukunft (Z1)

Kap mit Birsplatz

Birsstegweg

17-18 Uhr

Datei : BIRSPLATZ Z1.kob

Ergebnis nach VSS SN 640 022

Strom - Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	G-i [PWE/h]	L-i [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2		410										
3		139										
Misch-H		549					1800	2 + 3	2.8	1	2	A
4		0	7.2	3.9	1082	281	281		0.0	0	0	A
6		141	6.5	3.1	436	728	728		6.1	1	1	A
Misch-N		141					728	4+6	6.1	1	1	A
8		711										
7		0	5.8	2.5	499	856	856		0.0	0	0	A
Misch-H		711					1800	7 + 8	3.3	2	3	A

Rechtseinbieger (Strom 6) hat einen oder mehrere zusätzliche Aufstellplätze. Dies weicht von der VSS640 022 ab.

QSV-gesamt

A

Anhang 4 Verkehrsaufkommen ÖV

Belastung öV Ist (DWV)

Linie: Tram 3
Haltestelle: Schulstrasse
Jahr: 2024

Belastung öV mit QP

Neu generierte Fahrten: 200

Belastung öV Ist (DWV)

Linie: Bus 36
Haltestelle: Forellenweg
Jahr: 2023

Belastung öV mit QP

Neu generierte Fahrten: 50

Belastung öV Ist (DWV)

Linie: Bus 46
Haltestelle: Forellenweg
Jahr: 2023

Belastung öV mit QP

Neu generierte Fahrten: 20