

Beraten.  
Planen.  
Steuern.



Quartierplan Lehengasse West  
**Mobilitätsgutachten**

1.2  
10. Januar 2023  
Bericht-Nr. 2061.287

## Änderungsnachweis

Version	Datum	Status/Änderung/Bemerkung	Name
0.8	22.04.2022	Entwurf	N. Mikhael C. Heath A. Luisoni
1.0	31.05.2022	Grundfassung	N. Mikhael C. Heath A. Luisoni
1.1	31.05.2022	Controlling-Periodizität	A. Luisoni
1.2	10.01.2023	Einarbeitung Rückmeldungen kantonale Vorprüfung	A. Luisoni

## Verteiler dieser Version

Firma	Name	Anzahl/Form
Basler Wohngenossenschaft	Silvan Wunderlin	1/PDF
Alban Rüdüsühli	Rüdüsühli Architekten AG BSA SIA	1/PDF
Noémie Augustin Ralph Christen	Stierli + Ruggli Ingenieure + Raumplaner AG	1/PDF
Benjamin Kobler Andreas Berger	Gemeindeverwaltung Münchenstein	1/PDF

## Projektleitung und Sachbearbeitung

Name	E-Mail	Telefon
Artur Luisoni	artur.luisoni@rapp.ch	058 595 78 59
Christopher Heath	christopher.heath@rapp.ch	058 595 76 09
Nabil Mikhael	nabil.mikhael@rapp.ch	058 595 78 98
Anne-Kathrin Bodenbender	anne-kathrin.bodenbender@rapp.ch	058 595 78 92

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>3</b>
1.1	Grundlagen	3
<b>2</b>	<b>Standortanalyse</b>	<b>4</b>
2.1	Siedlungsstruktur	4
2.2	Nutzungen im Umfeld	4
2.3	Erschliessung	4
2.4	Zwischenfazit Standortanalyse	7
<b>3</b>	<b>Projektfaktoren</b>	<b>8</b>
3.1	Nutzungskonzept	8
3.2	Erschliessung und Infrastrukturen	9
3.3	Zwischenfazit Projektfaktoren	10
<b>4</b>	<b>Berechnung des Parkplatzbedarfs</b>	<b>11</b>
4.1	Rechtliche Grundlagen	11
4.2	Parkplatzberechnung	11
4.3	Berechnung der Anzahl Veloabstellplätze	13
<b>5</b>	<b>Mobilitätsmassnahmen</b>	<b>15</b>
5.1	Ausführlicher Beschrieb Mobilitätsmassnahmen Priorität 1	16
5.2	Kurzbeschrieb Mobilitätsmassnahmen Priorität 2	17
<b>6</b>	<b>Controlling</b>	<b>19</b>
	<b>Anhang: Parkplatzberechnung detailliert</b>	<b>20</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: ÖV-Erschliessung QP-Perimeter (Projektstandort orange) .....	5
Abbildung 2: Kantonales Velonetz in blau (Projektstandort orange) .....	6
Abbildung 3: Fahrzeuge pro Zimmerzahl im inneren Korridor (Quelle: Raumbeobachtung BL)8	
Abbildung 4: Situationsplan Projekt Kapla [Planstand 24.03.2022] .....	10
Abbildung 5: Reduktionsfaktoren Auto-PP (RBV Basel-Landschaft, Stand 01.03.2022) .....	12

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Wohnungsmix .....	8
Tabelle 2: Durchschnittlicher Fahrzeugbestand gem. Wohnungsmix [Planstand 24.03.2022].9	
Tabelle 3: Parkplatzangebot im Ist-Zustand.....	11
Tabelle 4: Grundbedarf Parkplätze Bestand und Quartierplan.....	13
Tabelle 5: Reduzierter Parkplatzbedarf Quartierplan .....	13
Tabelle 6: Zimmeranzahl.....	13
Tabelle 7: Etappierte Realisierung .....	14

## 1 Ausgangslage

Die bestehende Wohnüberbauung an der Lehengasse 32 in Münchenstein wurde Anfang der Siebzigerjahre im Rahmen der Gesamtüberbauung «Bündten-Seyis» erstellt. Aus den Parzellen 904 und 909 der Basler Wohngenossenschaft (BWG) wird nun der Quartierplan (QP) «Lehengasse West» erstellt.

Auf den Parzellen des zukünftigen Quartierplans stehen im Bestand zwei achtgeschossige Wohnblöcke, vier viergeschossige Mehrfamilienhäuser, eine unterirdische Einstellhalle und ein Kindergarten. Der Kindergarten wird rückgebaut und die Parzelle mit einem zusätzlichen zehngeschossigen Wohngebäude (Siegerprojekt «KAPLA» des Architekturwettbewerbs) mit 18 Wohnungen verdichtet. Der Wohnungsmix des Neubaus sieht jeweils neun 2-Zimmer- und 4.5 Zimmer-Wohnungen vor. Im Total sind damit 78 Wohnungen geplant.

Für die neuen Wohnungen soll auf Basis von § 70 Abs. 2<sup>bis</sup> der Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) der Bedarf an Parkplätzen reduziert werden. Das vorliegende Mobilitätsgutachten ist Bestandteil der Quartierplanung und zeigt auf, welche lenkenden Mobilitätsmassnahmen für eine Reduktion der Parkplätze notwendig sind.

### 1.1 Grundlagen

Neben den aktuellen Plangrundlagen zum Bauprojekt dienen die nachfolgend aufgeführten Dokumente als Grundlage für die Bearbeitung des Mobilitätskonzepts:

- VSS 40 065: Leichter Zweiradverkehr, Abstellanlagen, Bedarfsermittlung (2019);
- Wegleitung Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas Amt für Raumplanung Kanton Basel-Landschaft (2004);
- Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft (2022): Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV)
- Raubeobachtung – Analyse des Fahrzeugbestandes im Kanton Basel-Landschaft (2019);
- Geoview BL: <https://geoview.bl.ch/>
- Grundlagenpläne Rüdüsühli Architekten [Planstand 24.03.2022];

## **2 Standortanalyse**

### **2.1 Siedlungsstruktur**

Der Projektstandort Lehengasse 32 befindet sich in Münchenstein an der südlichen Grenze zu Arlesheim (in ca. 160 m Entfernung). Der kantonale Richtplan Basel-Landschaft kategorisiert die Gemeinden Münchenstein und Arlesheim als Raumtyp «Innerer Korridor».

Gemäss der Studie «Raumbeobachtung – Analyse des Fahrzeugbestandes im Kanton Basel-Landschaft» aus dem Jahr 2019 wird im Kanton Basel-Landschaft ein durchschnittlicher Wert von 0.95 Motorfahrzeugen pro Wohnung in diesem «inneren Korridor» beobachtet. Wird dieser Wert weiter ausdifferenziert und mit der Güteklasse des öffentlichen Verkehrs (ÖV) kombiniert, so ergibt sich gemäss der Studie ein Wert von ca. 0.85 Fahrzeugen pro Wohnung. Dies deutet auf einen gegenüber den aktuell geltenden kantonalen Vorgaben verminderten Parkplatzbedarf pro Wohnung auf Basis des Standorts hin.

### **2.2 Nutzungen im Umfeld**

Der Projektstandort profitiert von seiner guten Lage im Siedlungsraum. Allerdings ist die trennende Wirkung der Tram- und Bahnlinien sowie die Erreichbarkeit zu Fuss für den täglichen Bedarf nicht optimal. Das alte Ortszentrum von Münchenstein mit Dorfplatz und einigen Gastronomiebetrieben ist ca. 400 Meter entfernt und innerhalb von rund 5 Gehminuten erreichbar. Der wichtigste Versorgungsbereich zum täglichen Bedarf liegt im Ortskern von Arlesheim in 1.4 km Wegdistanz. Hier befinden sich die nächsten Einkaufsmöglichkeiten (Coop- und Migrosfilialen) sowie weitere relevante Nutzungen wie beispielsweise Arztpraxen, Apotheken und Bankfilialen. Der Ortskern von Arlesheim kann mit dem Velo in 5 min oder in 10 min Reisezeit mit dem ÖV von der nächsten Haltestelle Brown Boveri erreicht werden. Für den Fussverkehr aus dem Quartier ist die Distanz von 1.4 km nicht geeignet, da sie für die tägliche Nutzung zu gross ist. Im Bereich Bildung kann das nächstgelegene Primarschulhaus Löffelmatt in knapp 600 m Wegdistanz gut zu Fuss oder mit dem Velo erreicht werden.

Der Ortsteil «Neumünchenstein» auf der westlichen Seite von Birs, Autobahn und Bahngleisen ist rund 2 Kilometer (Wegdistanz) entfernt. Dort befindet sich unter anderem das Einkaufszentrum «Gartenstadt Münchenstein». Der nahegelegene Natur- und Naherholungsraum Birspark kann in 1 km Wegdistanz erreicht werden. Aufgrund der Bahngleise ist der Birsraum vom Projektstandort aktuell nur nördlich über den Lehenrain erreichbar. In 300 m Wegdistanz – und damit näher gelegen – ist das weitläufige Naturschutzgebiet Steinbruch Arlesheim.

### **2.3 Erschliessung**

#### **2.3.1 Öffentlicher Verkehr (öV)**

Der Planungsperimeter liegt vollumfänglich in der ARE-ÖV-Güteklasse B (Gute Erschliessung). Der nächste Zugangspunkt zum ÖV ist die Tramhaltestelle Brown Boveri in Arlesheim in 250 m Wegdistanz entfernt. Derzeit gibt es auch noch einen etwas kürzeren Schleichweg für Zufussgehende via Kreuzmattweg. Die Tramlinie 10 verkehrt zwischen Rodersdorf Station und Dornach Bahnhof im 7.5-Minutentakt. Richtung Rodersdorf kann der Bahnhof SBB innerhalb von 15 Minuten erreicht werden. Von dort aus kann auf den nationalen und internationalen Fernverkehr sowie den regionalen Bahnverkehr umgestiegen



werden. Der Bahnhof Dornach ist innerhalb von 8 Minuten erreichbar. Hier verkehrt die S3 zwischen Olten und Porrentruy. Die Haltestelle Brown Boveri wird mit der heutigen Anbindung zu den Morgen- und Abendspitzen (7-8 Uhr, 17-18 Uhr) von 8 Kurspaaren bedient. Die gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr gemäss § 22a RBV ist damit erfüllt.

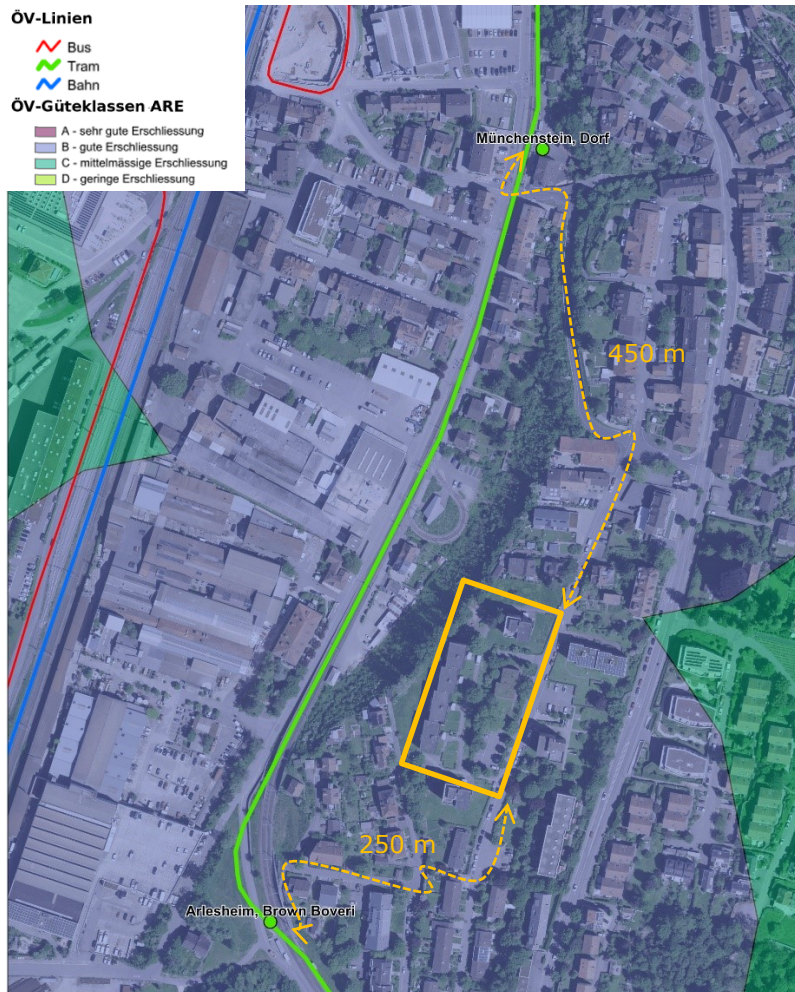


Abbildung 1: ÖV-Erschliessung QP-Perimeter (Projektstandort orange)

### 2.3.2 Veloverkehr

An der nahegelegenen Tramhaltestelle Brown Boveri kann an die nationalen Schweiz-Mobil Velorouten 23.01 (Basel-Delémont) und 97.01 (Dreiland-Radweg) entlang der Tramstrasse angeschlossen werden. Auf dieser Verbindung bestehen bedeutende Pendlerbeziehungen in den Agglomerationsraum von Basel. Die Führung auf der untergeordneten Quartiersammelstrasse im Mischverkehr bei Tempo 30 unterstützt als velofreundliche Infrastruktur die Velonutzung. Auch auf der parallelen Hauptstrasse/Baslerstrasse kann an eine kantonale Nord-Süd Route angeschlossen werden. Diese Verbindung ist allerdings weniger attraktiv, da für den Veloverkehr auf der MIV-belasteten Kantonsstrasse mit Tempo 50 eine Veloinfrastruktur fehlt. Hier besteht Verbesserungspotenzial.

Um auch die Durchlässigkeit von Osten nach Westen zu verbessern, wird aktuell eine neue Verbindung zwischen Reinach und Dornach/Arlesheim mit einer abgetrennten Linienführung abseits der verkehrsbelasteten Bruggstrasse vom Kanton projektiert.<sup>1</sup>



Abbildung 2: Kantonales Velonetz in blau (Projektstandort orange)

### 2.3.3 Fussverkehr

Mit Ausnahme der angrenzenden Kantonsstrasse Hauptstrasse befindet sich der grösste Bereich der Umgebung in einer Tempo 30-Zone. Es liegt damit eine fussgängerfreundliche Grundinfrastruktur zum Beispiel auf dem Weg zur nächsten Tramhaltestelle Brown Boveri vor. Auf der Lehengasse wird für den Fussverkehr ein einseitiges, westliches Trottoir bereitgestellt, welches mit 2 m ausreichend dimensioniert ist. An der Schössligasse in Höhe des Bahnhofs Münchenstein (ca. 450 m Wegdistanz entfernt) kann an das kantonale Wandernetz auf der Route Münchenstein Bahnhof - Frenkendorf bzw. Dornach-Arlesheim angeschlossen werden.

Bereits erwähnt wurde die trennende Wirkung von Tram- und Bahnlinie sowie die allgemeine Erreichbarkeit zu Fuss für den täglichen Bedarf, welche aktuell nicht optimal ist. Auch die Querungsmöglichkeiten entlang der Hauptstrassen besitzen Verbesserungspotenzial.

---

<sup>1</sup> <https://www.baselland.ch/politik-und-behorden/direktionen/bau-und-umweltschutzdirektion/tiefbauamt/projekte/kantonale-radrouen/radroute-reinach-basel>

### **2.3.4 Motorisierter Individualverkehr**

Der Projektstandort liegt in unmittelbarer Nähe zur kantonalen Hauptstrasse Nr. 273 (Basel-Arlesheim-Aesch-Ettingen), auf der das Zentrum von Basel-Stadt in 5 km direkt erreicht werden kann. Bei den ca. 3 km entfernten Anschlüssen Muttenz oder Reinach Süd kann an die Nationalstrasse H18 angeschlossen werden. In der Lehengasse und den angrenzenden Quartierstrassen finden sich im Strassenraum gebührenfreie Parkplätze (weiss markiert).

### **2.3.5 Weitere Mobilitätsangebote**

Bereits zum heutigen Zeitpunkt befinden sich die zwei Mobility-Standorte Münchenstein Bahnhof und Arlesheim Mattweg mit je einem Fahrzeug innerhalb von 700 m Wegdistanz. Zudem befindet sich die Gemeinde Münchenstein innerhalb des Betriebsgebietes des Bikesharing-Anbieters Pick-e-Bike mit einem free-floating System zur Nutzung von E-Bikes.

## **2.4 Zwischenfazit Standortanalyse**

Das Grundstück Lehengasse ist gut mit dem öffentlichen Verkehr (Gütekategorie B) erschlossen und durch die nahe gelegene Tramhaltestelle Brown Boveri mit den wichtigsten Quell- und Zielorten vernetzt. Die gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr gemäss § 22a RBV ist damit erfüllt.

Viele Nutzergruppen (Pendlerverkehr, Einkauf) können heute die Wege in akzeptierter Distanz mit dem Velo (und teilweise zu Fuss) bewerkstelligen. Für den Fussverkehr ist die trennende Wirkung der Bahnlinie sowie die allgemeine Erreichbarkeit für den täglichen Bedarf nicht optimal und besitzt Verbesserungspotenzial. Gleiches gilt für die Veloinfrastruktur auf der kantonalen Radroute entlang der Hauptstrasse.

Dennoch setzen die vorhandenen Mobility- und Bikesharing-Standorte sowie die gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr Anreize für eine Mobilität ohne eigenes Auto.

In Summe über die oben aufgeführten Standortfaktoren bietet der Standort des QP Lehengasse die notwendigen Voraussetzungen dafür, den Minimalbedarf an Parkplätzen moderat zu reduzieren.



### 3 Projektfaktoren

#### 3.1 Nutzungskonzept

Für das Projekt KAPLA ist eine reine Wohnnutzung mit 18 neuen Wohnungen vorgesehen. Der Bestand besteht aus 60 Wohnungen.

Tabelle 1: Wohnungsmix

	2-Zimmer	3-Zimmer	3.5-Zimmer	4.5-Zimmer	Total
Bestand		16	44		60
KAPLA	9			9	18
<b>Summe</b>	<b>9</b>	<b>16</b>	<b>44</b>	<b>9</b>	<b>78</b>

Im Bestand verfügen die vorhandenen 60 Wohnungen über total 53 Parkplätze, was einem Verhältnis von 0.88 Parkplätzen entspricht.

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 im «inneren Korridor» (siehe Abbildung 3). Unter Berücksichtigung des geplanten Wohnungsmix resultiert allein auf Basis des durchschnittlichen Fahrzeugbestands eine zu erwartende maximale Fahrzeuganzahl von rund 62 Fahrzeugen für die Bewohnerschaft und damit ein Verhältnis von durchschnittlich rund 0.8 Fahrzeugen pro Wohnung (siehe Tabelle 2).

Fahrzeuge pro Zimmerzahl nach Raumtyp

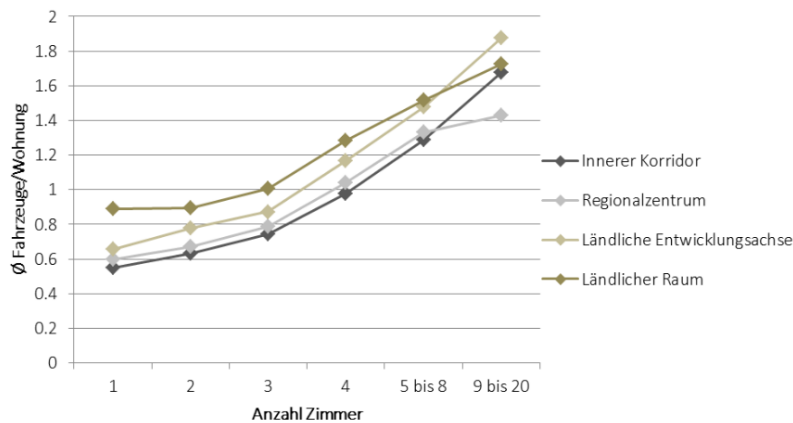


Abbildung 3: Fahrzeuge pro Zimmerzahl im inneren Korridor (Quelle: Raumbbeobachtung BL)

Tabelle 2: Durchschnittlicher Fahrzeugbestand gem. Wohnungsmix [Planstand 24.03.2022]

<b>Wohnungsmix</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Durchschnittlicher Fahrzeugbestand</b>	<b>Gesamter Fahrzeugbestand</b>
4.5 Zimmer	9	1	9
3.5 Zimmer	44	0.8	35.2
3 Zimmer	16	0.75	12
2 Zimmer	9	0.65	5.85
<b>Total</b>	<b>78</b>	<b>0.8</b>	<b>62</b>

### 3.2 Erschliessung und Infrastrukturen

Der Quartierplan sieht vor, die Arealflächen im Aussenraum autoverkehrs-frei zu gestalten. Sie dienen der Arealdurchwegung, der Gebäudeerschliessung für Fuss- und Veloverkehr und als attraktive Aufenthalts- sowie Begegnungsflächen. Die MIV-Parkplätze für die Bewohnerschaft und Besucher/-innen werden in der bereits bestehenden Tiefgarage angeordnet, die über die Lehengasse zugänglich ist und erweitert wird. Das Richtprojekt sieht oberirdische Parkfelder an der Strasse für Besucher/-innen vor.

Die Veloabstellplätze aussen verteilen sich um die Gebäudeeingänge herum oder sind an den Hauptdurchgängen zu diesen in einer Distanz von maximal 30 m platziert. Abschliessbare, oberirdische Anlagen auf dem Zentrumsplatz ergänzen das Angebot für eine geeignete Langzeitparkierung. Für Kinderwagen wird im Neubau ein zusätzlicher Raum bereitgestellt, der auch für Kindervelos genutzt werden kann. Im Neubau ist ein Post- / Depotraum für Lieferdienste vorgesehen. Die betriebliche Umsetzung dieses Raumes wird im Rahmen der Mobilitätsmassnahmen näher erläutert (siehe Kapitel 5).

Im Quartierplanperimeter sind gemäss aktuellem Planstand weitere areal- und quartierdienliche Nutzungen vorgesehen:

- Grillplatz
- Kinderspiel- und Liegewiese
- Zentrumsplatz mit Sitzmöglichkeiten
- Gemeinschaftsraum



## 4 Berechnung des Parkplatzbedarfs

### 4.1 Rechtliche Grundlagen

Im Kanton Basel-Landschaft gilt bei der Erstellung von Wohnbauten eine Parkplatzpflicht. Die Berechnung der Parkplätze erfolgt gemäss RBV Art. 70. Der Grundbedarf für Regelbauweise setzt sich demnach aus 1 Stamm- und 0.3 Besucher/-innenparkplätzen pro Wohneinheit zusammen. Die Reduktion des Parkplatzbedarfs für die Wohnnutzungen wird seit 1.3.2022 neu über die Güteklasse der ÖV-Erschliessung begründet. Im Rahmen von Quartierplänen kann gemäss RBV Art. 70 2<sup>bis</sup> das Parkplatzangebot aufgrund eines Verkehrs- und Mobilitätsgutachtens weiter reduziert werden. Dazu werden die Projekt- und Standortfaktoren (vgl. Kapitel 2 und 3) beigezogen und weitere Mobilitätsmassnahmen umgesetzt. Für eine weitere Reduktion nach Art. 70 2<sup>bis</sup> RBV gelten die folgenden Kriterien:

- Eine gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr muss gegeben sein.
- Genügend Abstellplätze für Zweiräder sind vorzusehen.
- Die Umsetzung des zur Parkplatzreduktion führenden Nutzungskonzepts ist in den Quartierplanvorschriften (Reglement, Quartierplanvertrag) sicherzustellen.

Die Parkplatzberechnung für Autos sowie die Berechnung der Anzahl Veloabstellplätze stützen sich auf die Nutzungsangaben (Bruttogeschossflächen, Wohnungsmix) gemäss Besprechungen mit den Architekten (Planstand 24.03.2022).

### 4.2 Parkplatzberechnung

#### 4.2.1 Ist-Zustand

Aktuell verfügt der QP-Perimeter über 53 Parkplätze, wovon sich 36 in der Tiefgarage befinden. 17 Parkplätze befinden sich auf einem oberirdischen Parkplatz neben dem ehemaligen Kindergarten (ohne Besucher/-innenparkplätze). Die Parkplätze werden heute alle als Stamm-Parkplätze genutzt. Aktuell sind die bestehenden Parkplätze nicht ganz ausgelastet.

Tabelle 3: Parkplatzangebot im Ist-Zustand

	PP/Whg	Total PP	davon in Eigennutzung	PP/Whg in Eigennutzung
Bestand	0.88	53	41	0.68

Insgesamt sind 41 Parkplätze durch die bestehende Nutzung im zukünftigen QP-Perimeter genutzt (Eigennutzung). Die übrigen Parkplätze sind teilweise fremdvermietet und eine geringe Anzahl ist ungenutzt. Die BWG rechnet gegenüber dem Bestand mit einem zunehmenden Anteil an Familienwohnungen und damit auch mit einer erhöhten Parkplatznachfrage innerhalb des Quartierplans. Im Bestand sind zudem 14 Abstellplätze für Motorräder vorhanden, die weiterhin bestehen bleiben.



## 4.2.2 Mit Quartierplan

### Parkplatzreduktion gemäss Anhang 1 RBV

Die Reduktion für Autoparkplätze bei Wohnbauten wird seit dem 1.3.2022 in Abhängigkeit der Güteklasse des öffentlichen Verkehrs<sup>2</sup> berechnet. Der Projektstandort QP Lehengasse weist die Güteklasse B auf, womit sowohl die Stammparkplätze als auch die Besucher/-innen-parkplätze mit dem Faktor 0.7 reduziert werden dürfen (siehe Abbildung 5).

Nutzungsart	Reduktion für Autoparkplätze am Zielort																			
Wohnbauten	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="5">Güteklasse<sup>1</sup> des öffentlichen Verkehrs</th> </tr> <tr> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> <th>D</th> <th>keine</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0.6</td> <td>0.7</td> <td>0.8</td> <td>0.9</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table>			Güteklasse <sup>1</sup> des öffentlichen Verkehrs					A	B	C	D	keine	0.6	0.7	0.8	0.9	1		
	Güteklasse <sup>1</sup> 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 OV-Erschliessung R1	Übrige Reduktion R2																		
<b>Dienstleistungen</b> Schalterbetriebe Übrige  <b>Industrie / Gewerbe</b> Klein- und Mittelbetriebe Grossbetriebe  <b>Verkaufsgeschäfte</b> Wenig kundenintensiv (Buchhandlung, Bijouterie etc.)  Kundenintensiv Laden bis 500 m <sup>2</sup> VF Supermarkt bis 1'000 m <sup>2</sup> VF Einkaufszentr. ≥ 1'000 m <sup>2</sup> VF  <b>Restaurant</b>  <b>Andere</b>	<table border="1"> <thead> <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> </thead> <tbody> <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> </tbody> </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 5: Reduktionsfaktoren Auto-PP (RBV Basel-Landschaft, Stand 01.03.2022)

Mit diesem Reduktionsfaktor ergibt sich basierend auf dem Siegerprojekt des Wettbewerbs eine Mindestzahl von 71 Parkplätzen im Total und 0.91 Parkplätzen pro Wohnung:

$$PP \text{ Grundbedarf} * \text{Anzahl Wohnungen} * \text{Reduktionsfaktor} = 1.3 * 78 * 0.7 = 70.98$$

Gemäss Anhang 1 RBV ist damit für den Quartierplan ein gegenüber dem Bestand von 53 Parkplätzen ein um 18 Parkplätze höheres Parkplatzangebot von 71 Parkplätzen nachzuweisen. Die Anzahl der Parkplätze pro Wohnung kommt damit minimal höher zu liegen als im Bestand (0.91 PP/Whg gegenüber 0.88 PP/Whg heute).

### Parkplatzangebot

Für den Quartierplan ist ein tieferer Reduktionsfaktor von 0.6 vorgesehen, womit sich die Parkplätze auf 61 reduzieren würden. Die 15 neu geschaffenen Besucher/-innen parkplätze werden allen Wohnungen des QP-Areals als neues Angebot zur Verfügung stehen.

Der reduzierte Parkplatzbedarf von insgesamt 0.78 Parkplätzen pro Wohnung ist in Tabelle 5 ausgewiesen. Er basiert auf dem Projekt KAPLA mit folgenden Eckwerten:

- Bestandsbauten mit je 16 3- und 44 3.5-Zimmer-Wohnungen
- Hochhaus KAPLA mit je 9 2- und 9 4.5-Zimmer Wohnungen

<sup>2</sup> Güteklasse des öffentlichen Verkehrs: <https://geoview.bl.ch/>

Tabelle 4: Grundbedarf Parkplätze Bestand und Quartierplan

<b>Grundbedarf</b>			
	Stamm-PP (1 PP/Wohnung)	Besucher/-innen-PP (0.3 PP/Wohnung)	Total PP
<i>Bestand</i>	60	18	78
<i>KAPLA</i>	18	5.4	23.4
<b>Quartierplan</b>	<b>78</b>	<b>23.4</b>	<b>102</b>

Tabelle 5: Reduzierter Parkplatzbedarf Quartierplan

	<b>Reduktion nach Art. 70.1/Anhang 1 RBV</b>	<b>Reduktion nach Art. 70.2<sup>bis</sup> RBV</b>
Reduktionsfaktor Stammparkplätze	0.7	0.6
Reduktionsfaktor Besucher/-innen-PP	0.7	0.6
Anzahl Stamm-PP pro Wohnung	0.7	0.6
Anzahl Besucher/-innen-PP pro	0.21	0.18
Anzahl Stamm-PP	54.6	46.8
Anzahl Besucher/-innen-PP	16.38	14.04
<b>Anzahl PP Quartierplan</b>	<b>71</b>	<b>61</b>

Insgesamt ist im zukünftigen QP ein reduziertes Parkraumangebot mit einem Reduktionsfaktor von 0.6 vorgesehen, was minimal 61 Parkplätzen entspricht (46 Stamm- und 15 Besucher/-innenparkplätze). Die Sicherstellung des über Art. 70.1 RBV hinaus reduzierten Parkplatzangebots wird in Kapitel 5 weiter ausgeführt.

### 4.3 Berechnung der Anzahl Veloabstellplätze

Für den QP Lehengasse West wird in Abstimmung mit der Gemeinde Münchenstein pro Zimmer ein Veloabstellplatz (VAP) vorgesehen (gemäss VSS 40 065). Daraus ergibt sich insgesamt ein Bedarf an 261 Veloabstellplätzen, davon sind 78 als Kurzzeit- und 183 als Langzeitabstellplätze auszugestalten. Für den Bestand wird ein Angebot von 120 Veloabstellplätzen geschätzt, welche in den Bestandsbauten angeboten werden.

Tabelle 6: Zimmeranzahl

	<b>2-Zimmer</b>	<b>3-Zimmer</b>	<b>3.5-Zimmer</b>	<b>4.5-Zimmer</b>	<b>Total</b>
<i>Bestand</i>		16	44		<b>202</b>
<i>KAPLA</i>	9			9	<b>58.5</b>
Zimmeranzahl / Anzahl VAP	18	48	154	40.5	<b>261</b>

Es ist für die Umsetzung eine etappierte Realisierung geplant, die in der VSS-Norm bei ungewisser Nachfrage vorgesehen ist.

In einem ersten Schritt werden zwei Drittel der 261 Veloabstellplätze (entspricht 174 VAP) umgesetzt. Im zweiten Schritt wird das restliche Drittel (87 Veloabstellplätze) umgesetzt.

Tabelle 7: Etappierte Realisierung

<b>Etappen</b>	<b>Anzahl VAP</b>	<b>Kurzzeit</b>	<b>Langzeit</b>
1. Etappe	174	52	122
2. Etappe	87	26	61
Gesamt	261	78	183

Abzüglich der im Bestand angebotenen 120 Veloabstellplätze reduziert sich der neu zu erstellende Bedarf in Etappe 1 auf zusätzliche 54 Veloabstellplätze. Der Flächenbedarf für die restlichen 87 Veloabstellplätze ist in der Planung zu berücksichtigen, sodass bei erhöhter Nachfrage in Zukunft Flächen kurzfristig erweitert werden können.

Bezüglich Verortung und Qualität orientiert sich die Planung an den VSS-Normen 40 065 bzw. 40 066. Die VAP sind in gedeckte Langzeit- (70 %) und ungedeckte Kurzzeitparkplätze (30 %) aufgeteilt. Die Kurzzeitparkplätze sind offene, ebenerdige Anlagen, die für eine Parkierungsdauer von bis zu 2 Stunden nahe am Gebäudeeingang (maximal 30 m) vorgesehen sind. Bei den Kurzzeitparkplätzen werden Parkierungssysteme wie Veloständer mit seitlicher Halterung oder Velobügel verwendet, bei denen der Velorahmen mit angeschlossen werden kann.

Die gedeckten Langzeit-Abstellplätze sind überdachte Anlagen und sind für den Neubau auf dem Zentrumsplatz platziert. Für Spezialvelos, wie Velos mit Anhänger, Cargo-Bikes, die häufig nicht in die gängigen Parkierungssysteme passen, werden mittels Bodenmarkierung gekennzeichnete Freiflächen vorgesehen. Alternativ eignen sich dazu auch Anlehnbügel, da ein solches Parkierungssystem sehr flexibel eingesetzt werden kann. Für Kinderverlos und Kinderwagen ist im Neubau ein separater Raum auf Erdgeschossniveau geplant.

Für das geplante Projekt und den Bestand sind gesamthaft 261 Veloabstellplätze zu erstellen. Das entspricht der Vorgabe nach VSS 40 065. Die Umsetzung erfolgt in zwei Etappen, der Bedarf zur Umsetzung der zweiten Etappe wird im Rahmen des Controllings erhoben, die für die zweite Etappe notwendigen Flächen sind im Aussenraumkonzept auszuweisen.

Ziel ist eine quantitativ und qualitativ zufriedenstellende Veloinfrastruktur. Die Aufteilung der Kurz- und Langzeitstellplätze sowie deren Ausgestaltung orientiert sich an der VSS-Norm 40 066.

## 5 Mobilitätsmassnahmen

Um den Betrieb der Wohnnutzung auch zu gewährleisten, wenn die Parkplatzzahl mit dem vorgesehenen Reduktionsfaktor 0.6 stärker reduziert wird als es nur über die ÖV-Gütekategorie möglich wäre, werden die Projekt- und Standortfaktoren durch Mobilitätsmassnahmen ergänzt. Diese unterstützen die Bewohnerschaft darin, die Nutzung des (eigenen) Autos zu reduzieren. Die Massnahmen sind verschiedenen Handlungsfeldern zugeordnet, die in ihrem Zusammenspiel zu einer autoreduzierten Mobilitätskultur in der Wohnsiedlung beitragen.

Massnahmen der Priorität 1 werden von Anfang an (d. h. nach Erstvermietung des Projekts KAPLA) umgesetzt und verbindlich ins Quartierplan-Reglement aufgenommen. Massnahmen der Priorität 2 können als weitere Auswahl dienen, sollten Nachbesserungen nötig werden (siehe Kapitel 6 Controlling).

### Massnahmen der Priorität 1 (Umsetzung ab Inbetriebnahme)

#### Handlungsfeld Organisation

- Depot für Lieferdienste / Paketboxen im Quartierplan-Areal

#### Handlungsfeld Aktive Mobilität

- Qualitativ hochwertige Veloabstellplätze

#### Handlungsfeld Motorisierter Individualverkehr

- Bewirtschaftung der Stammparkplätze

### Massnahmen der Priorität 2 (Rückfallebene)

#### Handlungsfeld Kommunikation

- Repaircafé/Veloreparaturtag

#### Handlungsfeld Organisation

- Ansprechperson Mobilität
- Mobilitätsgutscheine

#### Handlungsfeld Aktive Mobilität

- Cargo-Bike Verleihstation auf dem Quartierplan-Areal
- Erhöhung der Anzahl Veloabstellplätze (etappierte Umsetzung)



## 5.1 Ausführlicher Beschrieb Mobilitätsmassnahmen Priorität 1

Handlungsfeld Organisation <b>Depot für Lieferdienste / Paketboxen im Quartierplan-Areal</b>	Priorität 1
<b>Massnahmenbeschrieb</b> Mit einer Depotstelle, die eine sichere Waren- und Sendungsabgabe auch bei Abwesenheit der Adressaten ermöglicht, wird der Lieferverkehr reduziert (höhere Erstzustellungsquote). Es ist vorgesehen im neuen Gebäude einen entsprechenden Raum zur Verfügung zu stellen. Anbieter von Gemüseabos, Online-Shopping Anbieter wie Coop@home, aber auch die Post können ihre Lieferungen für die Überbauung dort sicher ausliefern. Der Postraum muss für die Lieferdienste gut erreichbar sein, initial ist auch eine Abstimmung mit den Lieferdiensten und der lokalen Postzustellung zu empfehlen.	
<b>Wirkung</b> Die Erstzustellrate erhöht sich durch die sichere Unterbringung der Lieferung, auch wenn die Empfangspersonen nicht zuhause sind.	
<b>Kosten</b> Die Kosten können bei einfacher Umsetzung im Bauprojekt integriert und im Betrieb geringgehalten werden.	
<b>Messbarkeit / Monitoring</b> Die Nutzung kann durch Statistiken zur Nutzung der Paketboxen (im Falle eines externen Anbieters) und/oder durch Befragungen in der Wohnsiedlung überprüft werden.	
Handlungsfeld Aktive Mobilität <b>Qualitativ hochwertige Veloabstellplätze</b>	Priorität 1
<b>Massnahmenbeschrieb</b> An sinnvollen Orten sind für die Bewohnerschaft Langzeit- und für Besucher/-innen Kurzzeitabstellplätze vorhanden. Die vorhandenen Veloabstellplätze entsprechen den folgenden Qualitätsmerkmalen. <ul style="list-style-type: none"><li>• Alle Abstellplätze sind möglichst direkt und fahrend erreichbar</li><li>• Die Bestandsbauten werden mit eingangsnahen Kurzzeitplätzen ergänzt</li><li>• Ein Teil der Abstellplätze steht für Spezialvelos (Anhänger, Lastenvelos etc.) zur Verfügung (freie Flächen ohne Abstellsysteme)</li><li>• Benutzerfreundliche Parkierungssysteme wie Anlehnbügel oder Veloständer mit seitlicher Halterung, bei denen der Velorahmen anschliessbar ist, stellen eine Benutzung in der Praxis sicher.</li></ul> Ergänzend können Angebote wie eine Velopumpe (idealerweise mit Druckluft) und einfaches Velowerkzeug die Bewohnerschaft dabei unterstützen, ihre Velos instand zu halten und aktiv zu nutzen.	

<p><b>Wirkung</b></p> <p>Eine qualitativ hochstehende und sinnvoll angeordnete Infrastruktur für den Veloverkehr ist ein wichtiges Grundelement, um das eine hohe Attraktivität des Velos als Alltagstransportmittel für die Bewohnerschaft und Besucher/-innen sicherzustellen.</p>	
<p><b>Kosten</b></p> <p>Da die Abstellplätze bereits mit der Bauphase als Teil des Bauprojekts erstellt werden, fallen während des Betriebs nur geringe Wartungskosten an.</p>	
<p><b>Messbarkeit / Monitoring</b></p> <p>Die Nutzung kann durch periodische Zählungen an den Veloabstellplätzen überprüft (Erfassung der Auslastung) oder im Rahmen einer Umfrage bei den Anwohnenden erfragt werden. Sollte sich zeigen, dass die initial errichtete Anzahl nicht ausreicht, kann die Anzahl der Veloabstellplätze in der zweiten Etappe erhöht werden.</p>	
Handlungsfeld Motorisierter Individualverkehr	Priorität 1
<p><b>Bewirtschaftung der Stammparkplätze</b></p>	
<p><b>Massnahmenbeschrieb</b></p> <p>Die Parkplätze werden an die Mieterschaft auf Höhe des Marktniveaus vermietet. Damit wird Kostenwahrheit im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln angestrebt.</p>	
<p><b>Wirkung</b></p> <p>Marktübliche Parkplatzpreise sind ein ausschlaggebender Faktor für die Anschaffung und Parkierung eines eigenen Fahrzeugs in der Wohnsiedlung.</p>	
<p><b>Kosten</b></p> <p>Für die Parkplatzbewirtschaftung entstehen geringfügige Implementierungs- und Verwaltungskosten. Relevanter sind die dadurch erzielten Einnahmen, mit denen sich im besten Fall die übrigen Mobilitätsmassnahmen finanzieren lassen.</p>	
<p><b>Messbarkeit / Monitoring</b></p> <p>Die Umsetzung kann über die Auslastung der Parkfelder (Anzahl vermietete Parkplätze) überprüft werden.</p>	

## 5.2 Kurzbeschrieb Mobilitätsmassnahmen Priorität 2

Zeigt sich im Verlauf des Controllings, dass die Zielvorgaben des Mobilitätskonzepts nicht eingehalten werden können, stehen als Rückfallebene Massnahmen der Priorität 2 zur Verfügung. Die folgende Auflistung ist als Vorschlag anzusehen und nicht abschliessend:

- Mobilitätsgutschein**

Mittels Gutscheinen für Mobilitätsangebote erhalten alle Neumieter/-innen einen Anreiz für die Benutzung der vorhandenen 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 in Betracht gezogen werden.

- **Mobilitätsberatung/Ansprechperson**  
Eine designierte Ansprechperson/Beratungsstelle steht den Anwohnenden für Fragen und Anliegen rund um das Thema Mobilität zur Verfügung. Die Kontaktangaben werden über verschiedene Kommunikationskanäle (Anschlagstafel, wenn vorhanden App etc.) beworben werden.
- **Repaircafé/Veloreparaturtag**  
Durch die Organisation von Veloreparaturtagen (ca. 1x jährlich) können kleinere Reparaturen und ein allgemeiner Service durch eine Fachperson vor Ort erledigt werden. Eine kostengünstige Alternative ist die Organisation von Repaircafés, bei denen sich die Bewohnerschaft gegenseitig unterstützt.
- **Cargo-Bike-Sharing auf dem Quartierplan-Areal**  
Der Bedarf an privaten Lastenvelos/Cargo-Bikes wird reduziert, wenn ein geteiltes Cargo-Bike an einer Verleihstation auf dem Quartierplan Areal angeboten wird. Akku und Schlüssel werden in einem Wandgehäuse gelagert und können mit einem automatisch generierten Code geöffnet werden. Das Cargo-Bike kann ausschliesslich für Anwohnende genutzt werden, kann aber auch dem umliegenden Quartier zur Verfügung gestellt werden.
- **Erhöhung der Anzahl Veloabstellplätze**  
Sollte das Controlling aufzeigen, dass die initial vorgesehenen Veloabstellplätze nicht ausreichen, wird die Anzahl Veloabstellplätze bedarfsgerecht erhöht bis maximal 1 Abstellplatz pro Zimmer vorhanden ist.

## 6 Controlling

Mit den im Mobilitätsgutachten aufgezeigten Standort- und Projektfaktoren kann davon ausgegangen werden, dass die angebotene Anzahl an Parkplätzen für den QP Lehengasse West ausreichen wird. Die Sicherstellung wird durch die zusätzlichen Mobilitätsmassnahmen erreicht und durch ein Controlling überwacht, das im Bedarfsfall in Anpassungen an den Mobilitätsmassnahmen resultiert.

Die Verantwortung für die Durchführung des Controllings liegt bei der Eigentümerin (BWG). Das Controlling kann im Falle einer externen Liegenschaftsverwaltung auch an diese (mobilitätsverantwortliche Person) übertragen werden.

Das Controlling erfolgt regelmässig und die Ergebnisse werden jeweils in Form eines kurzen Berichts an die Gemeinde Münchenstein abgegeben.

Der Kurzbericht enthält mindestens die folgenden Elemente:

- Übersicht der geplanten und umgesetzten Massnahmen
- Qualitative Auswertung Mobilitätsmassnahmen und -angebote (wie häufig genutzt, Rückmeldungen aus der Überbauung)
- Auslastung der Tiefgarage: Anzahl fix vermieteter Parkplätze an einem Stichtag
- Auslastung der Veloabstellplätze: Erhebung an einem Stichtag
- Einschätzung der Zufriedenheit der Bewohnerschaft zum Thema Mobilität sowie zum Mobilitätsverhalten und den Angeboten im Areal

Der erste Bericht ist 2 Jahre nach Inbetriebnahme des Neubaus in Baubereich C zu erstellen, danach wird die Periodizität der weiteren Berichterstattung in Absprache mit dem Gemeinderat festgelegt. Die Pflicht zur Durchführung des Controllings und der Umsetzung der Mobilitätsmassnahmen der ersten Priorität wird im Quartierplan-Vertrag festgehalten.

Falls das Controlling aufzeigt, dass das Parkplatzangebot nicht ausreicht oder wenn eine massgebliche Überschreitung des prognostizierten Fahrtenaufkommens bzw. grössere Verkehrsprobleme im Umfeld des Areals (Parkierung, Suchverkehr) festgestellt werden, die einen nachvollziehbaren Bezug zur Quartierplanung haben, werden in Absprache mit dem Gemeinderat weitere Massnahmen zur Reduktion des Fahrtenaufkommens definiert. Dazu können noch nicht umgesetzte Mobilitätsmassnahmen der Prioritätsstufe 2 eingeführt werden, bestehende Massnahmen in ihrer Attraktivität gesteigert bzw. in ihrer Verbindlichkeit gestärkt werden oder auch zusätzliche Massnahmen hinzugefügt werden.



Artur Luisoni  
Fachverantwortlicher  
Mobilitätsberatung



Anne-Kathrin Bodenbender  
Fachverantwortliche Verkehrsplanung

Basel, 10. Januar 2023 / MNa



**Anhang: Parkplatzberechnung detailliert**

Nutzungsart	Unterkategorie	Kennwert	Grundbedarf (PP-Faktor und -Bedarf)					Reduktion nach RBV Art. 70.1 (PP-Faktor und -Bedarf)					Reduktion nach RBV Art. 70.2 (PP-Faktor und -Bedarf)				
			Stammparkplatz		Besucherparkplatz		<b>Gesamt gerundet</b>	Stammparkplatz		Besucherparkplatz		<b>Gesamt gerundet</b>	Stammparkplatz		Besucherparkplatz		<b>Gesamt gerundet</b>
Wohnbauten	Wohnungen	78.0 Whg.	1.0 PP	78.0 PP	0.3 PP	23.4 PP	<b>102.0 PP</b>	0.7 PP	54.6 PP	0.7 PP	16.4 PP	<b>71.0 PP</b>	0.6 PP	46.8 PP	0.6 PP	14.0 PP	<b>61.0 PP</b>