

Areale Hagnau Ost und Hagnau West
Quartierplanung

Bericht Kooperatives Verfahren

Konzept Mobilität (Version 2.4)

Bericht Kooperatives Verfahren – Konzept Mobilität

Inhalt

Inhalt

1 Strategie Verkehr

- 1.1 Öffentlicher Verkehr
- 1.2 Veloverkehr
 - Übergeordnetes Velonetz
 - Vorgeschlagene Massnahmen
- 1.3 Fussverkehr
- 1.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
 - Bestehendes Strassennetz
 - Vorgeschlagene Massnahmen

2 Verkehrsbelastungen MIV

- 2.1 Anzahl Parkplätze - Grundbedarf
- 2.2 Anzahl Parkplätze – Mindestbedarf (Faktor R1)
- 2.3 Anzahl Parkplätze – Mindestbedarf (Faktor R2)
- 2.4 Verkehrserzeugung (DTV, Abendspitzenstunde)
- 2.5 Verkehrsverteilung (Abendspitzenstunde)
- 2.6 Verkehrsplan (mit Mehrzweckstreifen – Hagnaustrasse)

3 Terminplanung

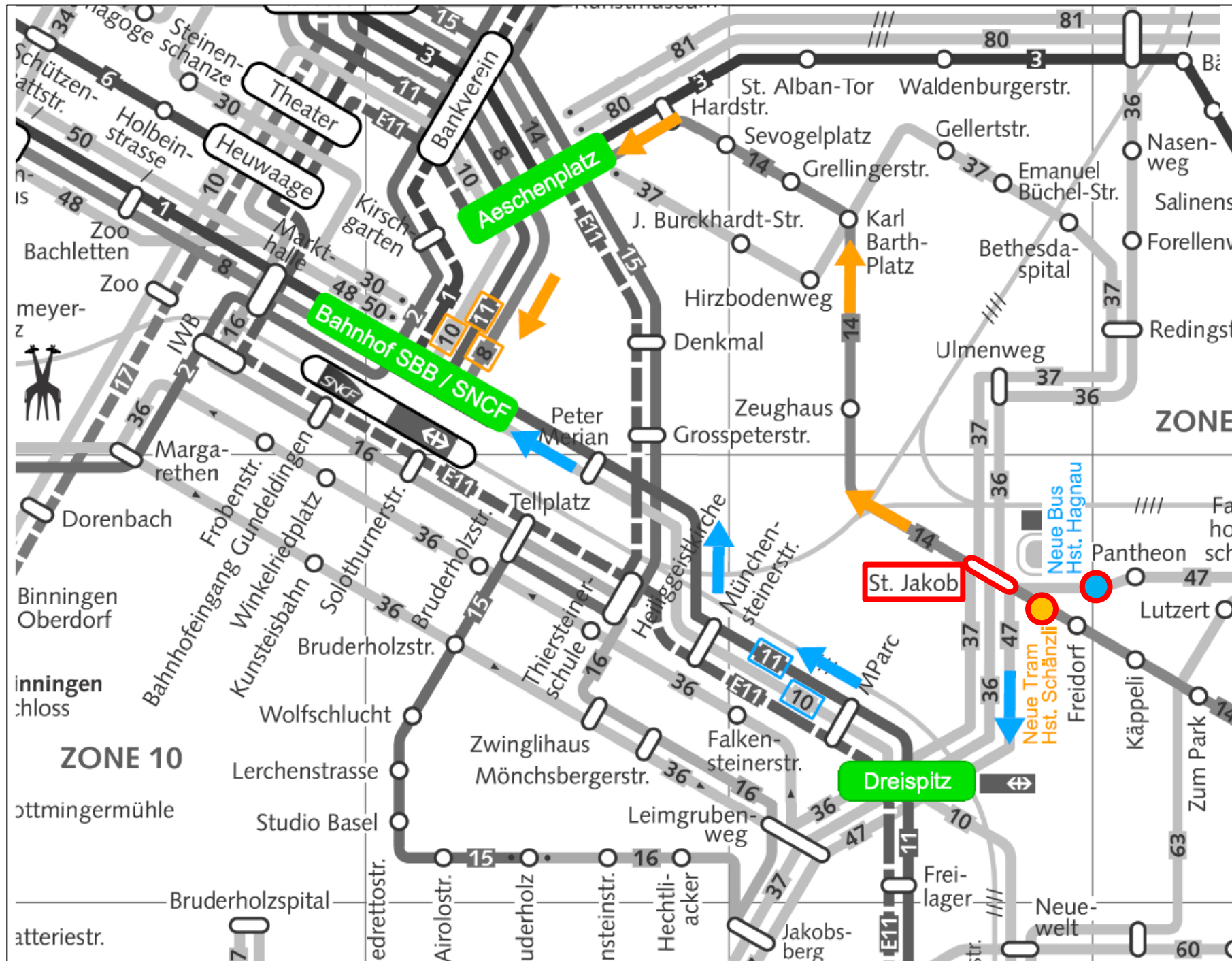
- 3.1 Projektschnittstellen

4 Baustellenverkehr

- 4.1 Prognose Lastwagenverkehr

Bericht Kooperatives Verfahren – Konzept Mobilität

Strategie Verkehr: 1.1 Öffentlicher Verkehr



Bestehendes ÖV-Netz:

- Tramlinien:
 - Tram 14: Haltestelle St. Jakob (Distanz: ca. 450m); Takt: 7.5 min.
- Buslinien:
 - Buslinie 47: Haltestelle St. Jakob (Distanz: ca. 550m); Takt: 15 min
 - Buslinie 36: Haltestelle St. Jakob (Distanz: ca. 550m); Takt: 7.5 min
 - Buslinie 37: Haltestelle St. Jakob (Distanz: ca. 550m); Takt: 15 min.

Vorgeschlagene ÖV-Massnahmen:

- Tramlinien:
 - Tram 14: Reaktivierung Haltestelle Schänzli; Takt 7.5 min.
- Buslinien:
 - Buslinie 47: Neue Haltestelle Hagnaustrasse; Takt: 15 min.

Zielsetzung ÖV-Massnahmen:

- Optimale ÖV-Erschliessung:
 - Fusswegdistanz Haltestelle Tram / Bus: möglichst kurz
 - Kursfolge: 6 Min / Takt.
- Sicherstellen eines guten Modal-Split.
- Gute Anbindung Stadtzentrum / Bahnhof:
 - Anbindung Innenstadt: ca. 10 Minuten (ohne Umsteigen)
 - Bahnhof SBB: ca. 12 Minuten (1x Umsteigen).

Vorabklärungen ÖV-Massnahmen:

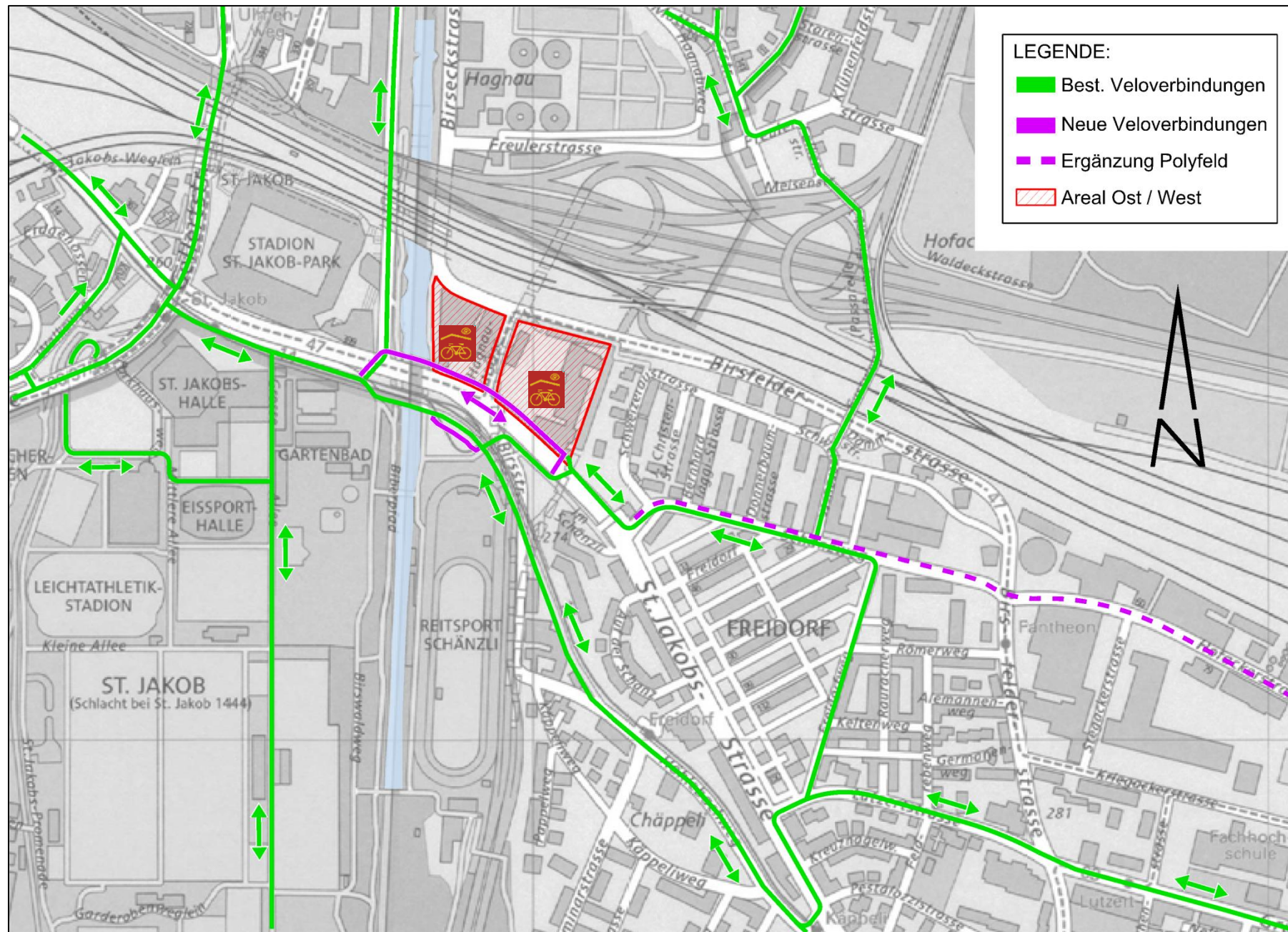
- Eine zusätzliche Haltestelle Buslinie 47 wurde vom Kanton Basel-Landschaft bereits konzeptionell angedacht:
 - Antrag kann im Rahmen der QP-Vernehmlassung erfolgen
 - Vorlaufzeit (ohne bauliche Massnahmen) ca. 1 Jahr.
- Eine Reaktivierung der Tramhaltestelle Schänzli wird von beiden Kantonen, aufgrund der Nähe zur Haltestelle St. Jakob, nicht unterstützt.
 - Ergebnisse siehe separater Factsheet Tramhaltestelle Schänzli Abklärungen mit Kanton und Transportunternehmungen.

Fazit:

- Mit der Einrichtung einer neuen Bushaltestelle in der Hagnaustrasse kann eine gute ÖV-Erschliessung für die Areale Hagnau Ost und West erreicht werden.

Bericht Kooperatives Verfahren – Konzept Mobilität

Strategie Verkehr: 1.2 Veloverkehr – Übergeordnetes Velonetz



Bestehendes Velonetz:

- Schweizeraustrasse / Schanzweg / Freidorfweg / Lutzerstrasse.
- Höhlebachweg / St. Jakobs-Strasse.

Vorgeschlagene Velomassnahmen:

- Neue Veloverbindung entlang St. Jakobs-Strasse:
 - Veloverbindung in Fahrtrichtung City / Muttenz
- Einrichten von Velo-/Mofa-Abstellplätzen auf dem Areal
 - Gemäss RBG, Wegleitung ARP: 1'200 – 1'400 PP.

Zielsetzung Velomassnahmen:

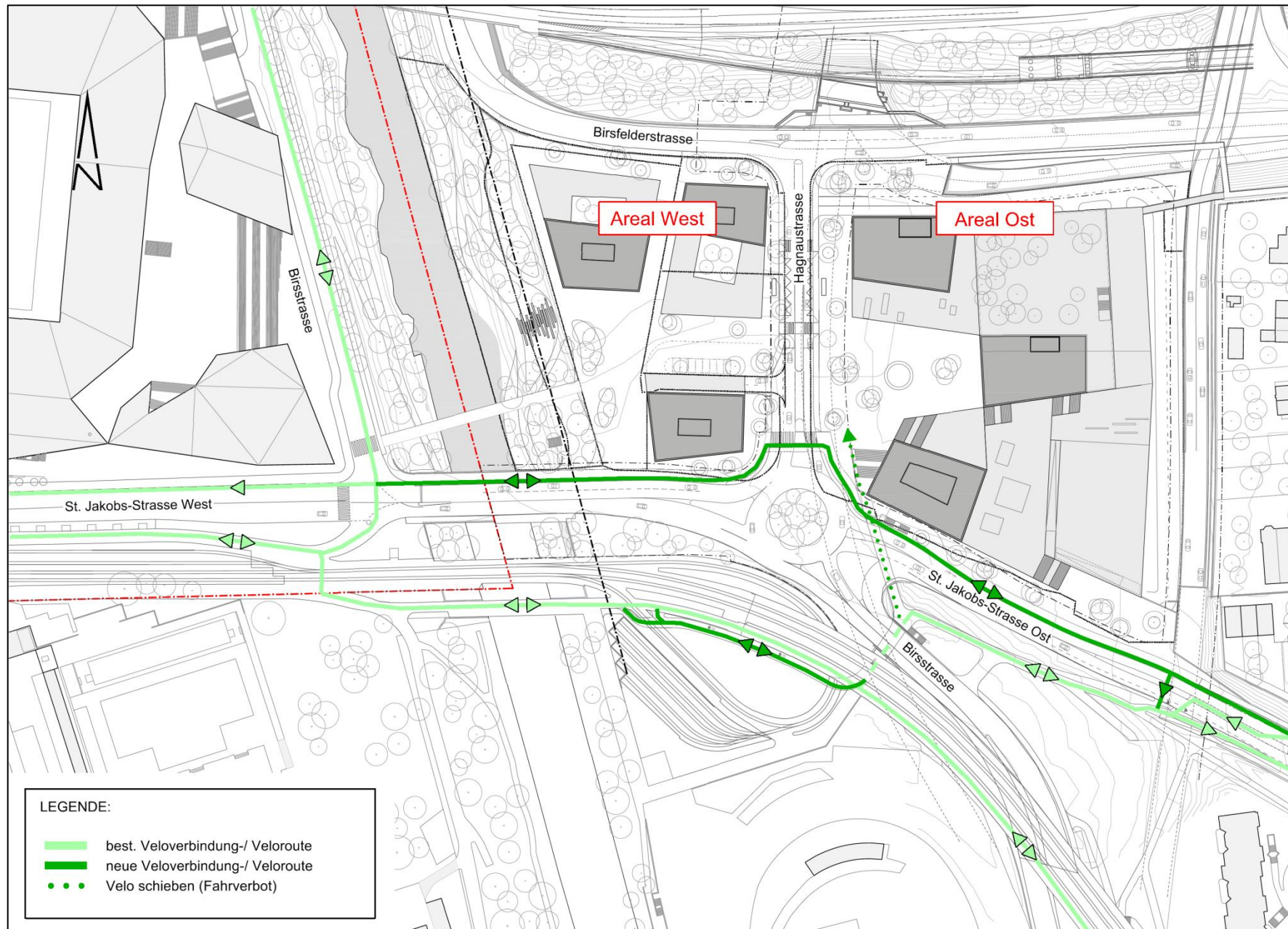
- Optimale Veloerschliessung Areal.
- Gute Anbindung an das übergeordnete Velonetz
 - Zusätzliche Anbindung des Veloverkehrs Polyfeld möglich.
- Sichere Veloverbindung abseits der verkehrsreichen Strassen
 - Insbesondere neuer Kreisel St. Jakobs-Strasse.
- Günstige Verhältnisse für Velonutzung schaffen
 - Anzahl PP, komfortable und sichere Anordnung.
- Förderung eines guten Modal-Splits.

Fazit:

- Mit der Umsetzung der vorgeschlagenen Velomassnahmen wird eine optimale und sichere Verkehrsanbindung an das übergeordnete Velonetz sichergestellt. Mit der grosszügigen Anordnung von Velo-abstellplätzen auf dem Areal wird zudem die Nutzung des Velos gefördert.

Bericht Kooperatives Verfahren – Konzept Mobilität

Strategie Verkehr: 1.2 Veloverkehr – Vorgeschlagene Massnahmen



Vorgeschlagene Velomassnahmen:

- Neue Veloverbindung entlang nördlich St. Jakobs-Strasse zwischen Birsbrücke bis über Areal West und Ost. (Mischverkehrstreifen in beide Richtungen)
- Neue Veloverbindung Tramschlaufe Schänzli bis Unterführung Birsstrasse (in beide Richtungen)

Zielsetzung Velomassnahmen:

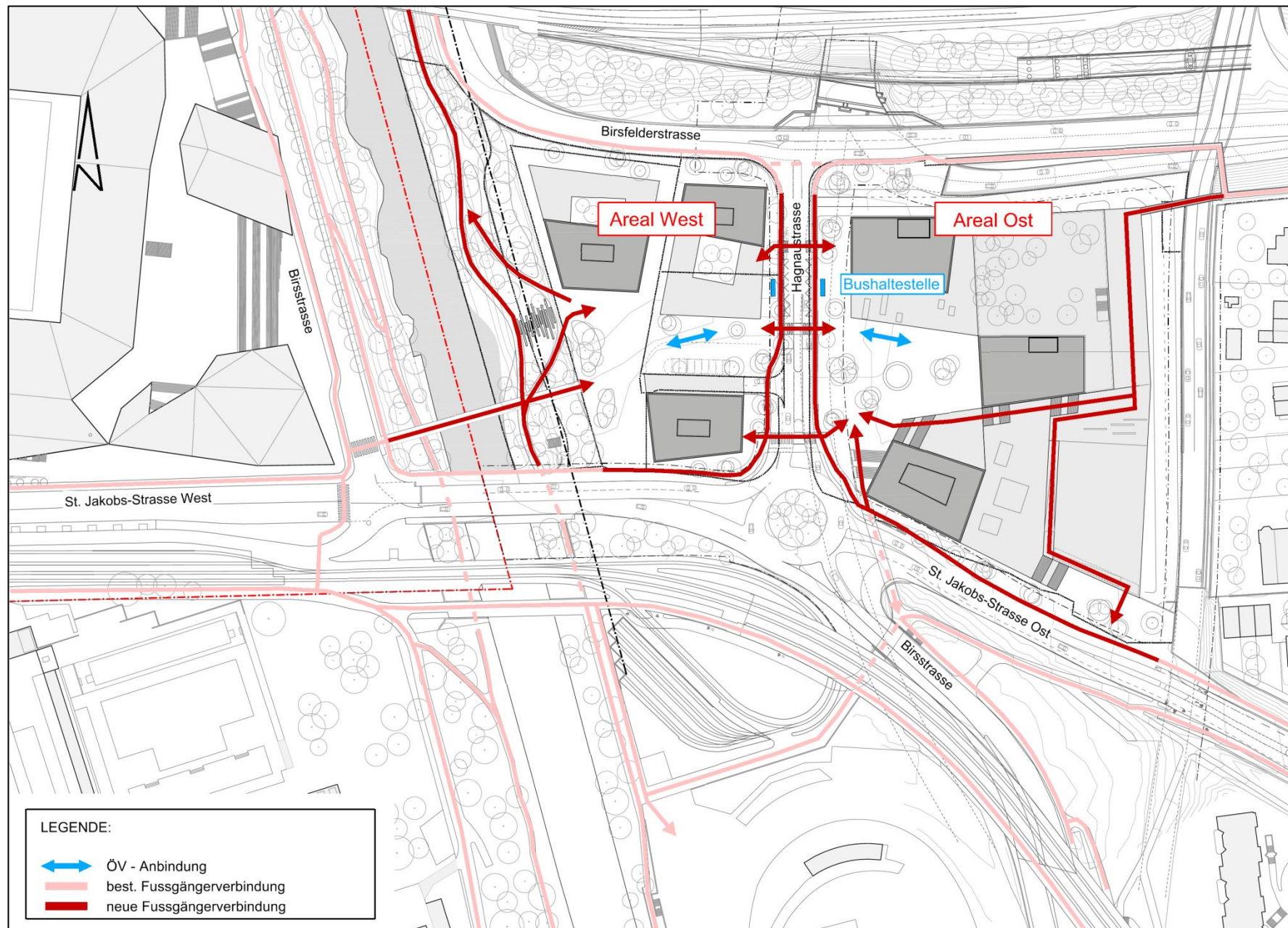
- Direkte, ebenerdige Anbindung der Areale West und Ost

Ausblick:

Machbarkeitsstudien

- Birsbrücke
- Unterführung St. Jakobs-Strasse – Schänzli
- Überführung H18 – Schweizerau
- Birsuferweg – Schänzli
- Hagnaustrasse
- Schänzli (Tramschlaufe)

Bericht Kooperatives Verfahren – Konzept Mobilität Strategie Verkehr: 1.3 Fussverkehr



Bestehendes Fusswegnetz:

- Trottoirverbindungen entlang der Kantonsstrassen.
- Bestehende Strassenunterführung Hagnaustrasse – Birsstrasse.
- Wanderwege entlang der Birs.

Vorgeschlagene Fusswegmassnahmen:

- Fussgängerbindung Freizeit (Naherholung):
 - Direkte Anbindung an die bestehenden Wanderwege über Areal West.
- Fussgängerbindung Versorgung (Einkauf):
 - Direkte Verbindung entlang der St. Jakobs-Strasse.
 - Alternative neuer Fussgänger – Steg (Birsbrücke)
 - Unterführung St. Jakobs-Strasse – Schänzli
 - Überführung H18 - Schweizerau
- Fussgängeranbindung ÖV:
 - Bushaltestelle direkt in der Hagnaustrasse

Zielsetzung Fusswegmassnahmen:

- Anbieten von kurzen, direkten und sicheren Fusswegverbindungen.
- Anbieten von niveaugleichen Fusswegverbindungen.
- Gute Anbindung an das Naherholungsgebiet.
- Sichere Anbindung der ÖV-Haltestellen.

Fazit:

- Mit den geplanten Massnahmen können in alle Richtungen attraktive, direkte und sichere Fusswegverbindungen geschaffen werden.

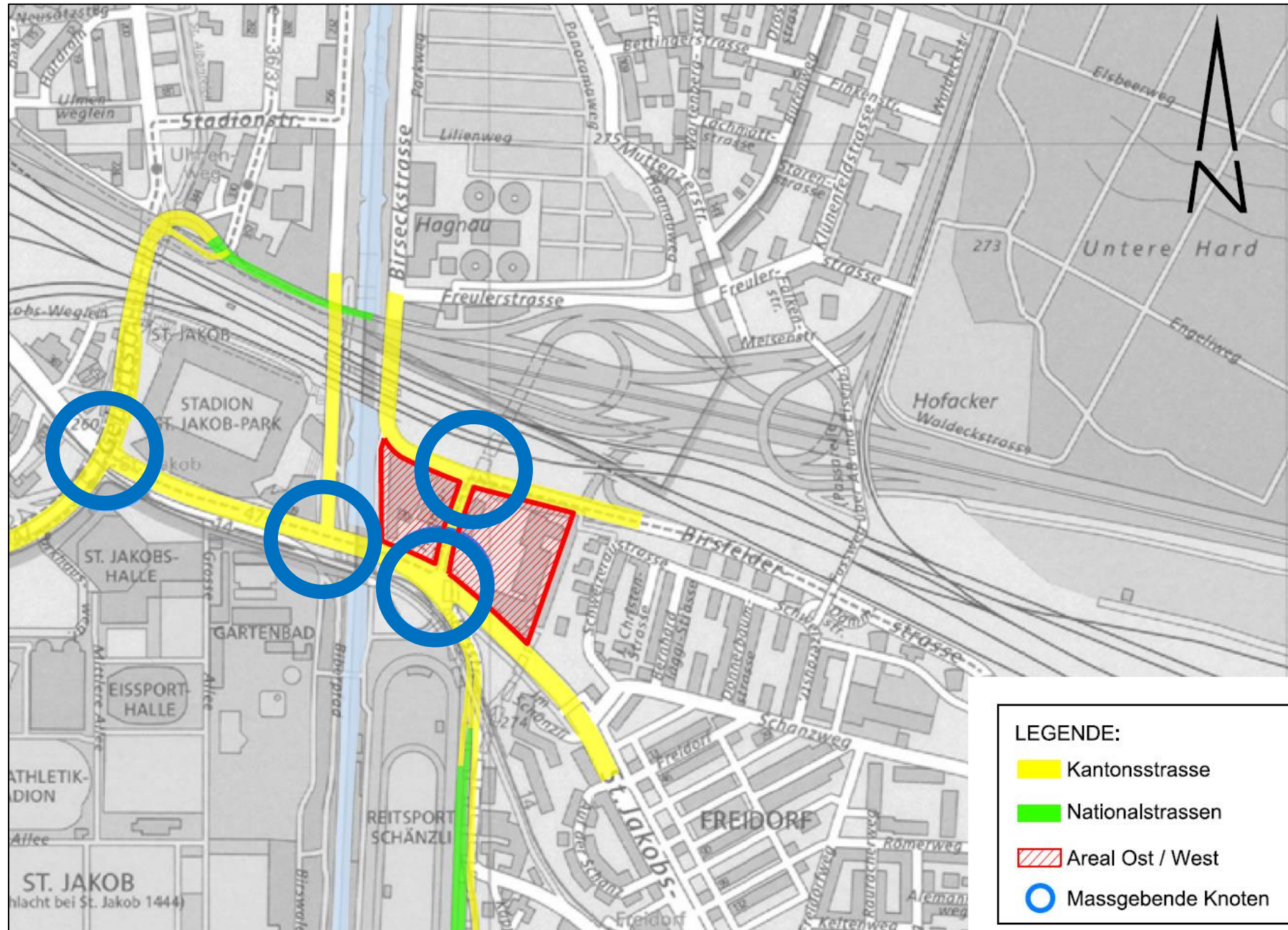
Ausblick:

Machbarkeitsstudien

- Birsbrücke
- Unterführung St. Jakobs-Strasse – Schänzli
- Überführung H18 – Schweizerau
- Birsuferweg – Schänzli
- Hagnaustrasse
- Schänzli (Tramschlaufe)

Bericht Kooperatives Verfahren – Konzept Mobilität

Strategie Verkehr: 1.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV) – Bestehendes Strassennetz



Bestehendes Strassennetz:

- Hochleistungsstrassen:
 - H18, Anschluss Muttenz Nord
 - A2, Anschluss Basel-St. Jakob.
- Kantonsstrassen:
 - St. Jakobs-Strasse
 - Hagnaustrasse
 - Birsfelderstrasse
 - Birsstrasse
 - Gellertstrasse

Massgebende Knotenpunkte:

- Knoten Hagnaustrasse / St. Jakobs-Strasse
- Knoten Hagnaustrasse / Birsfelderstrasse
- Knoten St. Jakobs-Strasse / Birsstrasse
- Knoten St. Jakobs-Strasse / Gellertstrasse

Verkehrszahlen mit Abbiegebeziehungen vorhanden (RK&P).

Beurteilung Strassennetz:

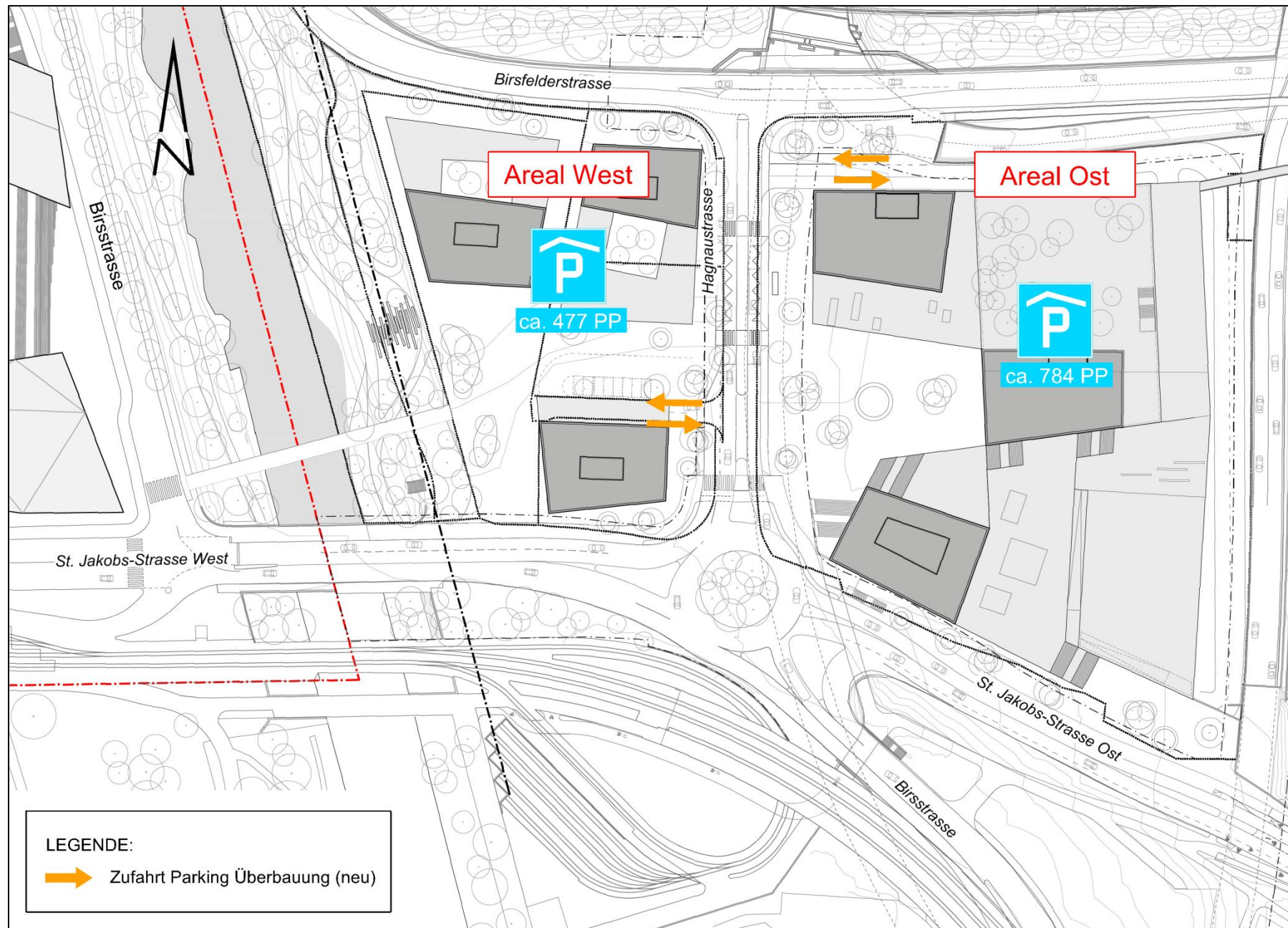
- Hohe Verkehrsbelastungen während den Spitzenstunden.
- Geplanter Kreislauf beim Anschluss H18, Anschluss Muttenz Nord.
- Schleichverkehr bei Stau auf Hochleistungsstrassen
 - Stau A2: St. Jakobs-Strasse
 - Stau H18: Hagnaustrasse, Birseckstrasse.

LEGENDE:

- Kantonsstrasse
- Nationalstrassen
- Areal Ost / West
- Massgebende Knoten

Bericht Kooperatives Verfahren – Konzept Mobilität

Strategie Verkehr: 1.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV) – Vorgeschlagene Massnahmen



Vorgeschlagene MIV-Massnahmen:

- Bau von 2 neuen Parkhäusern:
 - Anschluss an Hagnastrasse
 - Total 1'260 PP (Herleitung siehe nachfolgende Kapitel).
- Umgestaltung Hagnastrasse:
 - Leistungsfähiger Anschluss an die beiden Anschlussknoten Kreis St. Jakobs-Strasse und Birsfelderstrasse
 - Aufwertung Hagnastrasse für Langsamverkehr.

Zielsetzung MIV-Massnahmen:

- Erfüllung der Anforderungen an Pflichtparkplätzen.
- Sichere und direkte Anbindung an übergeordnetes Strassennetz.
- Berücksichtigung des neuen Kreisels St. Jakobs-Strasse.
- Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des angrenzenden Strassennetzes.

Fazit:

- Die bisherigen Berechnungen der Parkplatzanzahl basiert auf den Anforderungen an Pflichtparkplätzen gemäss Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) des Kantons Basel-Landschaft. In Abstimmung mit der Gemeinde wird jedoch geprüft welche Möglichkeiten bestehen die Anzahl Pflichtparkplätze weiter zu reduzieren.

Ausblick:

- Berücksichtigung Resultat aus Leistungsberechnungen.
- Überprüfung ob eine weitere Reduktion der Pflichtparkplätze möglich wird.

Bericht Kooperatives Verfahren – Konzept Mobilität

Verkehrsbelastungen MIV: 2.1 Anzahl Parkplätze - Grundbedarf

Areal Ost											
Nutzung	Kenndaten				Stammplätze		Besucherparkplätze		Total PP		
	Stamm	Wert S	Besucher	Wert B	Faktor	PP	Faktor	PP	Brutto		
Wohnen	Wohnungen (W)	378	Wohnungen (W)	378	pro W	1.0	378	pro W	0.3	113.4	491.4
Dienstleistungen	Arbeitsplätze (A)	180	Arbeitsplätze (A)	180	pro A	0.4	72	pro A	0.2	36	108
Verkaufsgeschäfte	Arbeitsplätze (A)	10	Fläche (VF)	1370	pro A	0.4	4	pro VF	0.06	82.2	86.2
Restaurant	Arbeitsplätze (A)	5	Sitzplätze (S)	275	pro A	0.4	2	pro S	0.3	82.5	84.5
Kino	Arbeitsplätze (A)	25	Sitzplätze (S)	1375	pro A	0.4	10	pro S	0.2	275	285
Fitness	Arbeitsplätze (A)	10	Besucher (B)	60	pro A	0.4	4	pro B	0.2	12	16
Bowling	Arbeitsplätze (A)	10	Besucher (B)	30	pro A	0.4	4	pro B	0.2	6	10
Gesamttotal Ost											1081.1
Areal West											
Nutzung	Kenndaten				Stammplätze		Besucherparkplätze		Total PP		
	Stamm	Wert S	Besucher	Wert B	Faktor	PP	Faktor	PP	Brutto		
Wohnen	Wohnungen (W)	245	Wohnungen (W)	245	pro W	1	245	pro W	0.3	73.5	318.5
Dienstleistungen	Arbeitsplätze (A)	535	Arbeitsplätze (A)	535	pro A	0.4	214	pro A	0.2	107	321
Verkaufsgeschäfte	Arbeitsplätze (A)	0	Fläche (VF)	0	pro A	0.4	0	pro VF	0.06	0	0
Restaurant	Arbeitsplätze (A)	0	Sitzplätze (S)	0	pro A	0.4	0	pro S	0.3	0	0
Kino	Arbeitsplätze (A)	0	Sitzplätze (S)	0	pro A	0.4	0	pro S	0.2	0	0
Fitness	Arbeitsplätze (A)	0	Besucher (B)	0	pro A	0.4	0	pro B	0.2	0	0
Bowling	Arbeitsplätze (A)	0	Besucher (B)	0	pro A	0.4	0	pro B	0.2	0	0
Gesamttotal Ost											639.5
Gesamttotal											1720.6

Grundbedarf an Abstellplätzen nach Raumplanungs- und Baugesetz (RBG):

- Nutzungen Areal Ost im Detail ausgearbeitet. Annahmen:
 - Wohnbereich: 378 Wohnungen
 - Dienstleistungen / Büros: 180 Arbeitsplätze
 - Verkaufsgeschäfte: 1'370 m2 Verkaufsfläche
 - Restaurant: 275 Sitzplätze
 - Kino: 1'375 Sitzplätze
 - Fitnessstudio: 10 Arbeitsplätze
 - Bowlinganlage: 10 Arbeitsplätze
- Nutzung Areal West mit groben Angaben. Annahmen:
 - Wohnbereich: 245 Wohnungen
 - Dienstleistungen / Büros: 535 Arbeitsplätze.

Bericht Kooperatives Verfahren – Konzept Mobilität

Verkehrsbelastungen MIV: 2.2 Anzahl Parkplätze – Mindestbedarf (Faktor R1)

Reduktionsfaktor R1 (aufgrund guter Erschliessung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln)

Reduktionsfaktoren zur Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge am Zielort		
Reduktion aufgrund guter Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehrsmittel R1	Reduktion in besonderen Fällen R2	
Keine, mit Ausnahme in Ortskernzonen auf begründeten Antrag des Gemeinderates		
Kursfolge in Min. während Spitzen-Stunde	Fusswegedistanz zur Haltestelle	Für folgende Kriterien können Reduktionen geltend gemacht werden:
	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
		Der maximale Reduktionsfaktor für alle Kriterien beträgt:
		0.6

Variante "Kein ÖV-Ausbau":

- Haltestellendistanz für bestehende Bus und Tramhaltestellen > 350m.
- Taktfrequenz: 7-12 Minuten.
- Reduktionsfaktor gewählt: 0.8.
- Reduktionsfaktor darf nicht auf Wohnbauten angewendet werden.

Areal Ost				
Nutzung	Total PP	Reduktionsfaktor		Total PP
	<i>Brutto</i>	<i>R1</i>	<i>R2</i>	<i>Netto</i>
Wohnen	491.4	1	1	492
Dienstleistungen	108	0.8	1	87
Verkaufsgeschäfte	86.2	0.8	1	69
Restaurant	84.5	0.8	1	68
Kino	285	0.8	1	228
Fitness	16	0.8	1	13
Bowling	10	0.8	1	8
Gesamttotal Ost	1081.1			965
Areal West				
Nutzung	Total PP	Reduktionsfaktor		Total PP
	<i>Brutto</i>	<i>R1</i>	<i>R2</i>	<i>Netto</i>
Wohnen	318.5	1	1	319
Dienstleistungen	321	0.8	1	257
Verkaufsgeschäfte	0	0.8	1	0
Restaurant	0	0.8	1	0
Kino	0	0.8	1	0
Fitness	0	0.8	1	0
Bowling	0	0.8	1	0
Gesamttotal Ost	639.5			576
Gesamttotal	1720.6			1541

Variante "Ausbau Bus":

- Haltestellendistanz Bus < 350m; Haltedistanz Tram > 350m.
- Taktfrequenz Bus: 13-20 Minuten.
- Reduktionsfaktor gewählt: 0.7.
- Reduktionsfaktor darf nicht auf Wohnbauten angewendet werden.

Areal Ost				
Nutzung	Total PP	Reduktionsfaktor		Total PP
	<i>Brutto</i>	<i>R1</i>	<i>R2</i>	<i>Netto</i>
Wohnen	491.4	1	1	492
Dienstleistungen	108	0.7	1	76
Verkaufsgeschäfte	86.2	0.7	1	61
Restaurant	84.5	0.7	1	60
Kino	285	0.7	1	200
Fitness	16	0.7	1	12
Bowling	10	0.7	1	7
Gesamttotal Ost	1081.1			908
Areal West				
Nutzung	Total PP	Reduktionsfaktor		Total PP
	<i>Brutto</i>	<i>R1</i>	<i>R2</i>	<i>Netto</i>
Wohnen	318.5	1	1	319
Dienstleistungen	321	0.7	1	225
Verkaufsgeschäfte	0			0
Restaurant	0			0
Kino	0			0
Fitness	0			0
Bowling	0			0
Gesamttotal Ost	639.5			544
Gesamttotal	1720.6			1452

Variante "ÖV-Optimal":

- Haltestellendistanz Bus und Tram < 350m.
- Taktfrequenz: 6 Minuten.
- Reduktionsfaktor gewählt: 0.5.
- Reduktionsfaktor darf nicht auf Wohnbauten angewendet werden.

Areal Ost				
Nutzung	Total PP	Reduktionsfaktor		Total PP
	<i>Brutto</i>	<i>R1</i>	<i>R2</i>	<i>Netto</i>
Wohnen	491.4	1	1	492
Dienstleistungen	108	0.5	1	54
Verkaufsgeschäfte	86.2	0.5	1	44
Restaurant	84.5	0.5	1	43
Kino	285	0.5	1	143
Fitness	16	0.5	1	8
Bowling	10	0.5	1	5
Gesamttotal Ost	1081.1			789
Areal West				
Nutzung	Total PP	Reduktionsfaktor		Total PP
	<i>Brutto</i>	<i>R1</i>	<i>R2</i>	<i>Netto</i>
Wohnen	318.5	1	1	319
Dienstleistungen	321	0.5	1	161
Verkaufsgeschäfte	0			0
Restaurant	0			0
Kino	0			0
Fitness	0			0
Bowling	0			0
Gesamttotal Ost	639.5			480
Gesamttotal	1720.6			1269

Bericht Kooperatives Verfahren – Konzept Mobilität

Verkehrsbelastungen MIV: 2.3 Anzahl Parkplätze – Mindestbedarf (Faktor R2)

RBG §70 Abs. 2: In besonderen Fällen kann die Baubewilligungsbehörde nach Anhören des Gemeinderates die Zahl der vorgeschriebenen Parkplätze herabsetzen

Reduktionsfaktoren zur Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge am Zielort			
Reduktion aufgrund guter Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehrsmittel R1			Reduktion in besonderen Fällen R2
Keine, mit Ausnahme in Ortskernzonen auf begründeten Antrag des Gemeinderates			keine
			<p>Für folgende Kriterien können Reduktionen geltend gemacht werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Umweltvorbelastung 2. Politische und planerische Leitbilder 3. Vorhandene, öffentliche Parkplätze in akzeptabler Nähe 4. Mehrfachnutzung 5. Gebäudenutzung, die einen hohen Veloanteil erwarten lässt <p>Der maximale Reduktionsfaktor für alle Kriterien beträgt: 0.6</p>
Kursfolge in Min. während Spitzen-Stunde	Fusswegedistanz zur 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	

Reduktion R2 in besonderen Fällen:

- **Gewählter Reduktionsfaktor R2 = 0.7:**
Begründung:
 - Weitere Öffentliche PP in der Nähe
 - Mehrfachnutzung PP möglich
 - Hohe ÖV-/Velonutzung wird angestrebt.
- Reduktionsfaktor darf nicht auf Wohnbauten angewendet werden.

Areal Ost			
Nutzung	Reduktionsfaktor		Total PP
	<i>R1</i>	<i>R2</i>	
Wohnen	1	1	492
Dienstleistungen	0.7	0.7	53
Verkaufsgeschäfte	0.7	0.7	43
Restaurant	0.7	0.7	42
Kino	0.7	0.7	140
Fitness	0.7	0.7	8
Bowling	0.7	0.7	5
Gesamttotal Ost			783

Areal West			
Nutzung	Reduktionsfaktor		Total PP
	<i>R1</i>	<i>R2</i>	
Wohnen	1	1	319
Dienstleistungen	0.7	0.7	158
Verkaufsgeschäfte	0.7	0.7	0
Restaurant	0.7	0.7	0
Kino	0.7	0.7	0
Fitness	0.7	0.7	0
Bowling	0.7	0.7	0
Gesamttotal Ost			477
Gesamttotal			1260

Bericht Kooperatives Verfahren – Konzept Mobilität

Verkehrsbelastungen MIV: 2.4 Verkehrserzeugung (DTV, Abendspitzenstunde)

Areal Ost														
Nutzung	Variante	Total PP			SVP (Fahrt/PP/Tag)		Zusatzverkehr (DTV)		AS (Stamm)		AS (Besucher)		Zusatzverkehr (AS)	
		Stamm	Besucher	Total	Stamm	Besucher	Stamm	Besucher	EIN	AUS	EIN	AUS	EIN	AUS
Wohnen	Faktor R1/R2=1	378	114	492	2.5	2.5	945	285.0	40%	20%	20%	20%	174	99
Dienstleistungen	Faktor R1/R2=0.7	36	18	54	2.5	4.0	90	72.0	10%	25%	10%	25%	6	14
Verkaufgeschäfte	Faktor R1/R2=0.7	2	41	43	2.5	10.0	5	410.0	10%	10%	60%	60%	25	25
Restaurant	Faktor R1/R2=0.7	1	41	42	2.5	8.0	3	328.0	10%	10%	60%	60%	25	25
Kino	Faktor R1/R2=0.7	5	135	140	2.5	5.0	13	675.0	25%	10%	10%	10%	15	14
Fitness	Faktor R1/R2=0.7	2	6	8	2.5	4.0	5	24.0	10%	10%	60%	60%	4	4
Bowling	Faktor R1/R2=0.7	2	3	5	2.5	4.0	5	12.0	10%	10%	25%	25%	1	1
Gesamttotal Ost				784				2'871					250	182
Areal West														
Nutzung	Variante	Total PP			SVP (Fahrt/PP/Tag)		Zusatzverkehr (DTV)		AS (Stamm)		AS (Besucher)		Zusatzverkehr (AS)	
		Stamm	Besucher	Total	Stamm	Besucher	Stamm	Besucher	EIN	AUS	EIN	AUS	EIN	AUS
Wohnen	Faktor R1/R2=1	245	74	319	2.5	2.5	613	185.0	40%	20%	20%	20%	113	64
Dienstleistungen	Faktor R1/R2=0.7	105	53	158	2.5	4.0	263	212.0	10%	25%	10%	25%	16	40
Verkaufgeschäfte	Faktor R1/R2=0.7	0	0	0			0	0.0						
Restaurant	Faktor R1/R2=0.7	0	0	0			0	0.0						
Kino	Faktor R1/R2=0.7	0	0	0			0	0.0						
Fitness	Faktor R1/R2=0.7	0	0	0			0	0.0						
Bowling	Faktor R1/R2=0.7	0	0	0			0	0.0						
Gesamttotal Ost				477				1'272					129	104
Gesamttotal				1'261				4'143					379	286
Bestehende Nutzung														
Nutzung	IST-Zustand	Total PP			SVP (Fahrt/PP/Tag)		Zusatzverkehr (DTV)		AS (Stamm)		AS (Besucher)		Zusatzverkehr (AS)	
		Stamm	Besucher	Total	Stamm	Besucher	Stamm	Besucher	EIN	AUS	EIN	AUS	EIN	AUS
Verkauf	Annahme	30	50	80	2.5	4.0	75	200.0	10%	10%	60%	60%	33	33
Lager	Annahme	30	55	85	2.5	2.6	75	143.0	10%	25%	10%	25%	9	22
Gesamttotal IST				165				493					42	55
Gesamttotal NETTO				1'096				3'650					337	231

Berechnung spezifisches Verkehrspotential (SVP):

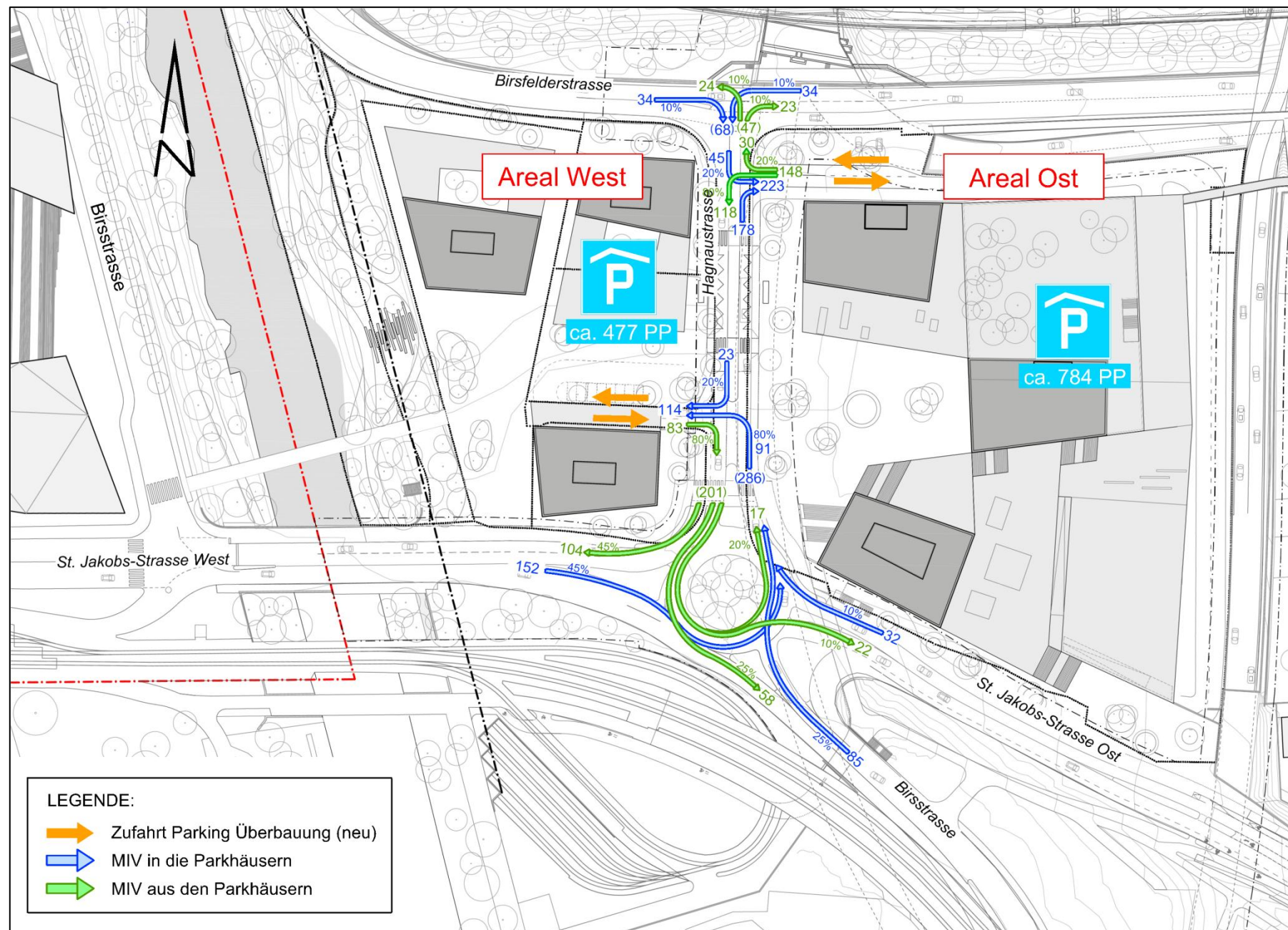
- Berechnung durchgeführt für Variante Ausbau Bus (R1=0.7).
- Reduktionsfaktor R2=0.7 (excl. Wohnungen).
- SVP-Werte (Anzahl generierte Fahrten pro Parkplatz und Tag) gemäss Parkplatzverordnung BS gewählt.
- SVP der bestehenden PP abgezogen.

Berechnung Zusatzverkehr Abendspitzenstunde (AS):

- Berechnung durchgeführt für Variante Ausbau Bus (R1=0.7).
- Reduktionsfaktor R2=0.7 (excl. Wohnungen).
- Je Nutzungsart Annahme der prozentualen Belegung der PP während der Abendspitzenstunde.
- Abgeschätzter Verkehr der bestehenden PP abgezogen.

Bericht Kooperatives Verfahren – Konzept Mobilität

Verkehrsbelastungen MIV: 2.5 Verkehrsverteilung (Abendspitzenstunde)



Annahmen für Verkehrsverteilung:

- Abschätzung Mehrverkehr gemäss Kapitel 2.4
- 80% des Verkehrs wird über den Kreisel St. Jakob-Strasse abgewickelt (20% des Verkehrs wird die Birsfelderstrasse nutzen).
- Aus dem Parkhaus West wird nur ein Rechtsabbieger zugelassen (Verkehr in Richtung Birsfelderstrasse hat die Möglichkeit im angrenzenden Kreisel zu wenden)
- Am Kreisel wird der Grossteil des Verkehrs über die St. Jakobs-Strasse West abgewickelt.

Ergebnisse Knotenüberprüfung Zufahrt Areal Ost:

- Der an der Zufahrt anfallende Verkehr (Zu- und Wegfahrt) kann durch die neue Einmündung bewältigt werden
 - VQS Hagnaustrasse: B
 - VQS Ausfahrt Parking: D
- Die Staulängen an der Parkingausfahrt betragen bis zu 24 m. Es steht ausreichend Stauraum zur Verfügung.

Ergebnisse Knotenüberprüfung Zufahrt Areal West:

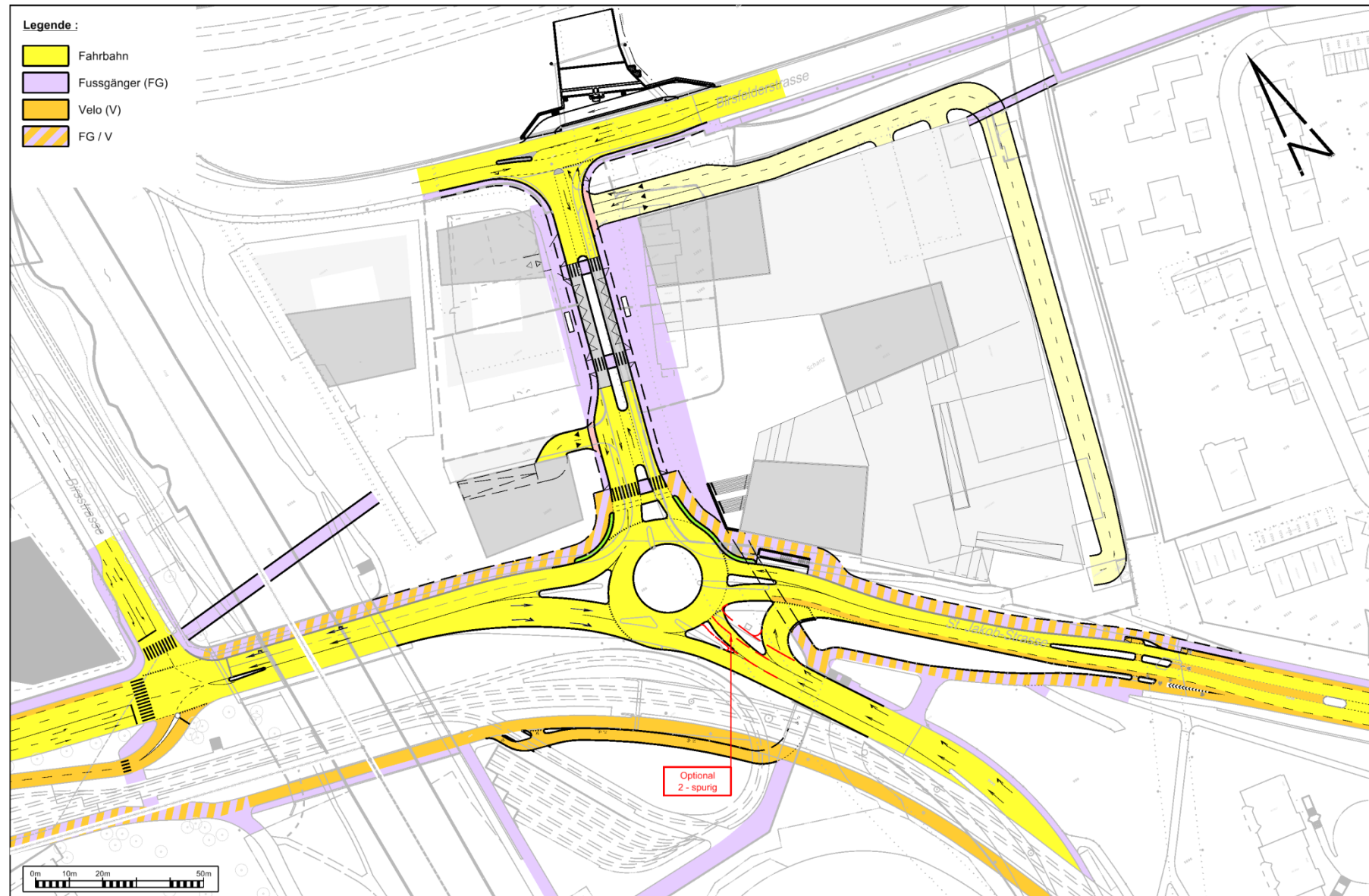
- Der an der Zufahrt anfallende Verkehr (Zu- und Wegfahrt) kann durch die neue Einmündung bewältigt werden
 - VQS Hagnaustrasse: C
 - VQS Ausfahrt Parking: D
- Die Staulängen an der Parkingausfahrt betragen bis zu 12 m. Es steht ausreichend Stauraum zur Verfügung.

Ergebnisse:

- **Leistungsüberprüfung Gesamtsystem**
- siehe separater Bericht RK&P zu Simulation VISSIM

Bericht Kooperatives Verfahren – Konzept Mobilität

Verkehrslastungen MIV: 2.6 Verkehrsplan (mit Mehrzweckstreifen – Hagnaustrasse)



Berücksichtigte Verkehrsinfrastruktur:

- Neues Kreiselpunktprojekt ASTRA realisiert.
- Hagnaustrasse mit mittigem Mehrzweckstreifen (Breite 3.0m)
- 2-streifige Zufahrt Hagnaustrasse zum geplanten Kreiselpunkt
- Bushaltestelle Hagnaustrasse als Bahnhofshaltestelle
- Zusätzliche Abbiegespur an der Birsfelderstrasse
- Ausfahrt aus Parking West nur in Richtung Kreiselpunkt zulässig

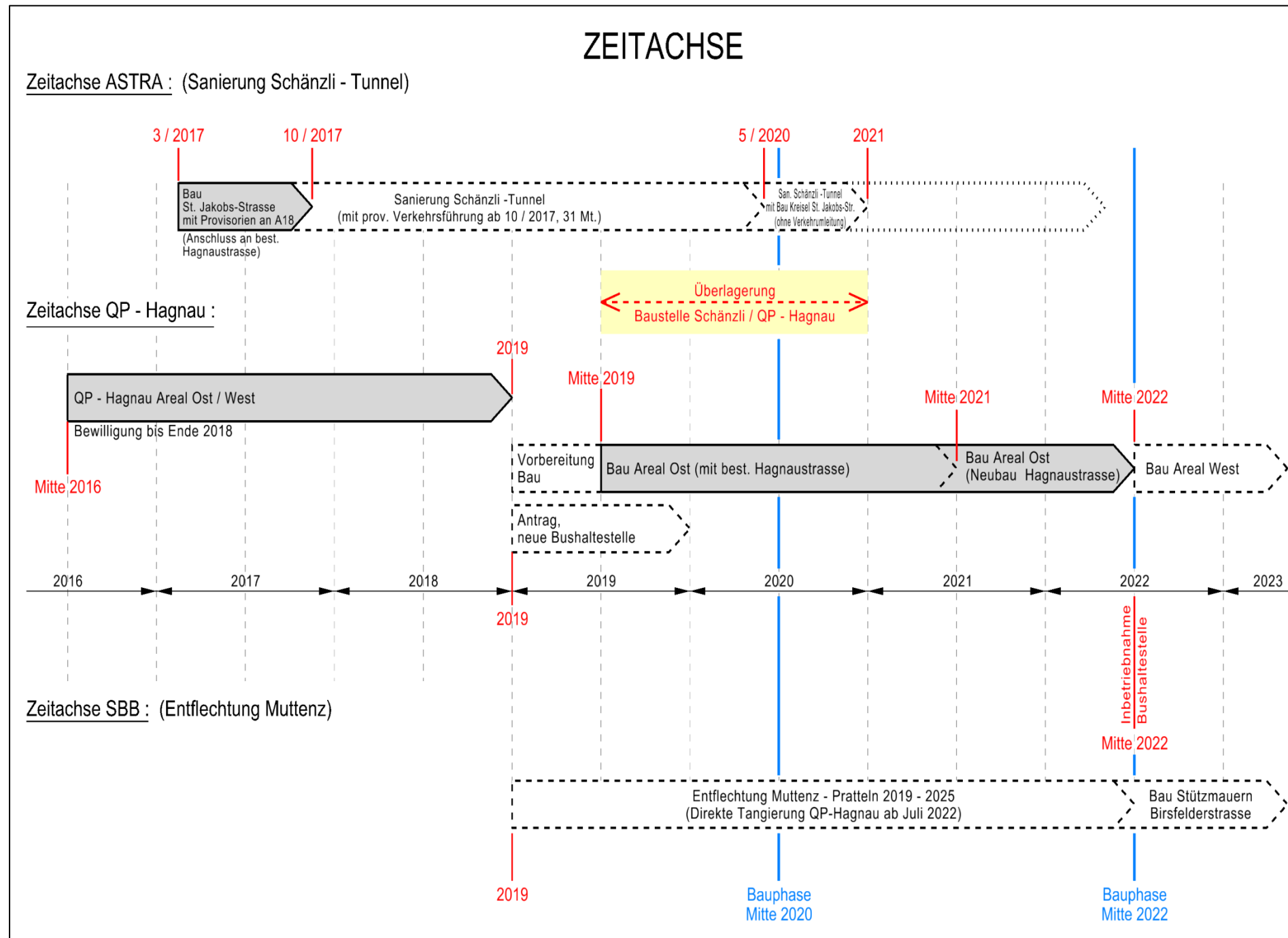
Fazit:

- Die gewählte Gestaltung der Hagnaustrasse erfüllt die Anforderungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer wie Fussgänger, Velo, Öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr an die Strasse. Die ausreichende Leistungsfähigkeit der Hagnaustrasse und der beiden Anschlussknoten konnte mit der Verkehrssimulation nachgewiesen werden.

Ausblick:

- Festsetzung Ausführungsstandart Bushaltestelle Hagnaustrasse
- Festsetzung 2-streifige Ausfahrt aus dem Areal Ost

Bericht Kooperatives Verfahren – Konzept Mobilität Terminplanung: 3.1 Projektschnittstellen



Sanierung Tunnel Schänzli:

- Provisorien St. Jakobs-Strasse: 2017
- Sanierung Tunnel (mit Verkehrsumleitung): 2017 – 2020
- Sanierung Tunnel (ohne Verkehrsumleitung) mit Bau Kreisel: 2020 – 2022

Zeitachse QP –Hagnau (Annahmen):

- Bewilligung QP: Ende 2018
- Bau Areal Ost: 2019 – 2022
- Umgestaltung Hagnaustrasse: 2021 – 2022
- Baubeginn Areal West: ab 2022

Zeitachse für ÖV-Massnahmen:

- Antrag im Rahmen Vernehmlassung (Spätestens mit Bewilligung).
- Bau Bushaltestelle im Rahmen Umgestaltung Hagnaustrasse.

Entflechtung Muttentz SBB:

- Bau Stützmauern Birsfelderstrasse (Tangierung Birsfelderstrasse mit LSA) Jul. – Dez. 2022
- Sanierung Birsfelderstrasse Jan. – Mrz. 2024

Kritische Schnittstellen:

- Mitte 2020 Bau Kreisel mit Anschluss an best. Hagnaustrasse unter Berücksichtigung neue Hagnaustrasse 2021
- Mitte 2022 Hagnaustrasse umgebaut vor Bau Stützmauern SBB

Fazit:

- Die gleichzeitige Realisierung der verschiedenen Grossprojekte ist möglich, bedingt terminlich aber eine enge Koordination und Abstimmung mit ASTRA und SBB.

Bericht Kooperatives Verfahren – Konzept Mobilität
Baustellenverkehr: 4.1 Prognose Baustellenverkehr

BAUVERKEHR

Areal Ost (Annahme Bauzeit ca. 3 Jahre)

- Tiefbau (ca. 1 Jahr)	ca. 63'374 m ³	35 - 45 LKW / Tg.
- Hochbau (ca. 2 Jahre)	ca. 260'799 m ³	25 - 35 LKW / Tg.

Areal West (Annahme Bauzeit ca. 1.75 Jahre)

- Tiefbau (ca. 0.75 Jahr)	ca. 48'375 m ³	30 - 40 LKW / Tg.
- Hochbau (ca. 1 Jahre)	ca. 119'262 m ³	20 - 30 LKW / Tg.

Abschätzung Baustellenverkehr Areal Ost:

- 2019-2022: Überlagerung Baustellenverkehr mit Verkehrsumleitung Schänzlitunnel.

Abschätzung Baustellenverkehr Areal West:

- Annahme Bau ab 2022: Unabhängig von Baustelle Schänzli.
- Schnittstelle zu Baustelle SBB