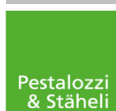

Logis Suisse AG

Quartierplanung Zentrale Pratteln

Mobilitätsgutachten

Basel, 12.06.2020/1931.4/V06



Pestalozzi & Stäheli GmbH
Ingenieurbüro
Umwelt Mobilität Verkehr

Aeschenplatz 2
CH - 4052 Basel
Telefon 061 361 04 04
E-Mail ps@ps-ing.ch

1	Ausgangslage und Auftrag	2
2	Standortanalyse	2
2.3	Anbindung an den öffentlichen Verkehr	3
2.4	Erschliessung und Angebote für den Langsamverkehr	5
2.5	Weitere Mobilitätsangebote	6
2.6	Zwischenfazit Standortanalyse	6
3	Projektfaktoren	7
3.1	Nutzungskonzept Areal „Zentrale Pratteln“	7
3.2	Zielgruppen der Wohnsiedlung	8
3.3	Ergänzende Infrastrukturangebote im Areal „Zentrale Pratteln“	8
3.4	Feinerschliessung	8
3.5	Zwischenfazit Projektfaktoren	8
4	Berechnung des Parkplatzbedarfs	9
4.1	Gesetzliche Grundlagen	9
4.2	Ansätze für die Berechnung des Parkplatz-Bedarf für Wohnnutzungen	9
4.3	Berechnung des Parkplatzbedarfs für den motorisierten Individualverkehr	11
4.4	Parkplätze Berechnung des Abstellplatzbedarfs für den Veloverkehr	12
4.5	Verortung und Qualität der Veloabstellplätze	13
5	Beschreibung der Massnahmen	13
5.1	Quantitativ und qualitativ attraktives Veloabstellangebot	14
5.2	Bewirtschaftung der Besucher-Parkplätze	14
5.3	Sharing-Angebot für Auto	14
5.4	Sharing-Angebot für E-Bikes und Cargo-Bikes	14
5.5	Velowerkstatt vor Ort	14
5.6	Informationen zu Mobilitätsangeboten	14
5.7	Vertragliche Regelung der Autofreiheit	15
6	Controlling und Sicherstellung	15
6.1	Controlling	15
6.2	Sicherstellung	16
7	Anhang	17
7.1	Parkplatzbedarf MIV für Wohnnutzung	18
7.2	Parkplatzbedarf Velo für Wohnnutzung	18

1 Ausgangslage und Auftrag

Seit Anfang 2016 ist die Logis Suisse AG (LSAG) Eigentümerin des ca. 43'000 m² grossen Areals mit dem alten Coop-Verteilzentrum direkt neben dem Bahnhof in Pratteln. Die LSAG will die Zentrale Pratteln als ein attraktives und lebendiges Quartier mit grosser Ausstrahlung entwickeln. Unterschiedliche Wohnnutzungen, Gewerbenutzungen vor allem in den Bestandesbauten sowie eine neue Schulanlage mit Dreifachturnhalle auch für Vereine und grosszügige Aussenräume tragen dazu bei.

Die LSAG beabsichtigt, ca. $\frac{1}{4}$ der neuen Wohnnutzung für das eigene Portfolio zu entwickeln und rund $\frac{3}{4}$ an Basler Wohngenossenschaften abzugeben. Diese sind als Entwicklungspartner bereits im Entwicklungsprozess eingebunden. Für die Bestandesbauten mit Gewerbenutzungen wird ein weiterer passender Bauträger gesucht. Die Schulanlage wird im Besitz der Gemeinde Pratteln sein. Das Areal umfasst die Grundstücke Nr. 823, 689, 699, 1465, 1929, 1930 mit einer Fläche von 43'426 m² und ist heute mit Bürobauten und industriellen Bauten belegt.

Die städtebauliche Konzeption für die Zentrale Pratteln, welche die Voraussetzungen für ein attraktives Quartier im Sinne der Planungsziele bietet und die privaten und öffentlichen Interessen optimal vereint, wurde im Rahmen eines Studienauftrags ermittelt. Basierend auf dem so genannten Richtprojekt werden mit vorliegendem Quartierplan die Voraussetzungen für die Baubewilligung und Realisierung der Zentrale Pratteln geschaffen.

Der Quartierplan „Zentrale Pratteln“ bezweckt eine geordnete, haushälterische und sinnvolle Nutzung des Bodens und soll eine umweltgerechte, wohnhygienisch, architektonisch und städtebaulich sowie erschliessungsmässig gute, der Umgebung angepasste Überbauung gewährleisten.

Pestalozzi & Stäheli wurde von der Logis Suisse AG mit der Ausarbeitung des Mobilitätsgutachtens als Grundlage für den Quartierplan beauftragt. Das vorliegende Mobilitätsgutachten ist Bestandteil der Quartierplanung „Zentrale Pratteln“.

Auf Grundlage der öffentlichen Mitwirkung von Mai bis Juni 2019 und einer Vorabklärung bei den relevanten kantonalen Stellen wurde der Quartierplan im Sommer/Herbst 2019 überarbeitet. Im Rahmen dieser Überarbeitung fanden mehrere Sitzungen mit Vertretern von Gemeinde und Kanton statt.

2 Standortanalyse

2.1 Siedlungsstruktur

Bislang ist das Areal „Zentrale Pratteln“ als Zone mit Quartierplanpflicht Zentrum (ZQP1-Z) definiert. Angrenzend finden sich die Wohn- und Geschäftszonen im Gemeindezentrum und verschiedene Sondernutzungszonen (z.B. „Grüssen“, „Bahnhof“). So ist derzeit das unmittelbar angrenzende Umfeld geprägt durch bestehende Grossgewerbestrukturen und den Bahnhof Pratteln. Mit der hier vorliegenden Quartierplanung ist eine Nutzungsänderung vorgesehen, die darauf abzielt, attraktiven urbanen Wohnraum und Dienstleistungsangebote zu schaffen.

Die Gemeinde Pratteln wird gemäss kantonalem Richtplan mit dem Raumtyp „innerer Korridor“¹ beschrieben. Entsprechend ist eine gute urbane Situation mit vielfältigen infrastrukturellen Angeboten vorhanden.

Gemäss der Studie „Raumbeobachtung – Analyse des Fahrzeugbestandes im Kanton Basel-Landschaft“² aus dem Jahr 2019 ist ein durchschnittlicher Wert von 0.95 Fahrzeuge pro Wohnung im inneren Korridor zu beobachten. Die Studie gibt somit einen Hinweis, dass bereits ein verminderter Parkplatzbedarf verglichen mit der kantonalen Vorgabe von 1 Parkplatz pro Wohneinheit in diesem räumlichen Kontext zugrunde gelegt werden kann. Wird dieser Wert noch weiter ausdifferenziert und der Raumtyp mit der angetroffenen öV-Güteklasse kombiniert, (das Areal „Zentrale Pratteln“ liegt in der Güteklasse A und B, vgl. dazu 2.3), so ergibt sich gemäss der Studie ein Wert von unter 0.80 Fahrzeugen pro Wohnung.

2.2 Einkauf, Schulen, Kultur und Sport

Direkt neben dem Areal „Zentrale Pratteln“ befindet sich im Bahnhof eine COOP-Pronto Filiale und ein Kiosk. Im Jahr 2016 eröffneten Aquila-Bau direkt südlich des Bahnhofs finden sich mehrere Geschäfte und Dienstleistungsangebote (verschiedene Arzt- und Gesundheitspraxen, Gastronomie, Bäckerei etc.). Der Ortskern von Pratteln ist etwa 600 m südlich vom Areal „Zentrale Pratteln“ entfernt und in etwa 10 Min. gut zu Fuss oder mit dem Velo zu erreichen. Dort finden sich das Gemeindezentrum, die Polizei, verschiedene Bildungseinrichtungen und weitere wichtige öffentliche Einrichtungen. Ein weiteres wichtiges Versorgungszentrum mit einem umfangreichen Angebot des täglichen und nicht-täglichen Bedarfs stellt das Einkaufszentrum Grüssen nordwestlich des Areals dar. Es ist in ca. 700 m zu Fuss, mit dem Velo oder mit der Buslinie 82 in 4 Min. zu erreichen.

Die Primarschule liegt direkt angrenzend an das QP-Areal. Die Sekundarschulen sind 500 bis 600 m vom Areal entfernt und gut erreichbar.

Verschiedene Kultur-, Sport- und Freizeitstätten sind ebenfalls im näheren Umfeld angesiedelt (Tennisplätze, Sportplätze im näheren Umfeld (< 500 m), Sport- und Schwimmbad-Komplex Sandgruben (ca. 1 km) sowie KUSPO Pratteln).

2.3 Anbindung an den öffentlichen Verkehr

Das Areal „Zentrale Pratteln“ liegt in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Pratteln sowie im Einzugsgebiet der Tramhaltestelle Bahnhofstrasse und der Bushaltestellen Münchacker und Bahnhof Nord und Süd. Das Areal „Zentrale Pratteln“ gehört im Bereich der geplanten Wohnbauten zur öV-Güteklasse A, teilweise B (s. Abbildung 1).

Gemäss der Studie „Analyse des Fahrzeugbestandes im Kanton Basel-Landschaft“ beträgt der Fahrzeugbestand bei den öV-Güteklassen A und B rund 0.8 Fahrzeuge pro Wohneinheit. Dieses Ergebnis weist darauf hin, dass bereits heute von einem verminderten Parkplatzbedarf ausgegangen werden kann.

¹ Gemäss Kantonalem Richtplan Basel-Landschaft ist die Gemeinde Pratteln mit dem Raumtyp «Innerer Korridor» kategorisiert. In diesen Verdichtungsräumen des inneren Korridors ist stadtnahes Wohnen mit kurzen Wegen möglich. Das Raumkonzept zielt darauf ab, das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum verstärkt in diese Räume zu lenken. Damit verbunden sind das Ziel und zugleich die Herausforderung, durch Siedlungsverdichtung und -erneuerung das Geschossflächenangebot zu erweitern und mit hohen Siedlungs- und Freiraumqualitäten aufzuwerten. In den inneren Korridoren liegen auch die strategischen Arbeitszonen mit den bedeutendsten Umnutzungs- und Erweiterungspotenzialen.

² Basel-Landschaft – Amt für Raumplanung 2019: Raumbeobachtung – Analyse des Fahrzeugbestandes im Kanton Basel-Landschaft

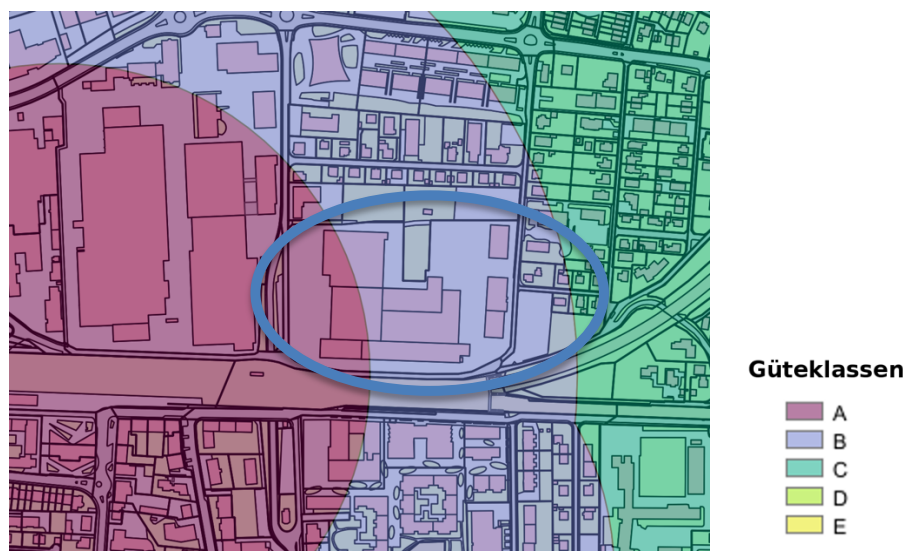


Abbildung 1: ÖV-Güteklassen, Quelle: GeoView BL

Für eine Herabsetzung der Stamm-PP für die Wohnnutzung muss die gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr gemäss § 22a RBV beurteilt werden. Wie in Abb. 2 erkennbar, ist das QP-Areal ab Bahnhof Pratteln sowie der Haltestelle Schlossstrasse (Linie 14) mit einem Fussweg von ca. 300 m erreichbar. Beide Haltestellen weisen zusammen eine Taktfolge deutlich unter 10 Minuten auf. Ebenfalls ist das QP-Areal mit einem Fussweg von ca. 300 m bzw. 350 m ab Haltestelle Münchacker (Linie 80), welche im Halbstundentakt verkehrt, erreichbar. Im Weiteren ist künftig bei einer Verlängerung der Linie 14 nach Salina Raurica eine neue Tramhaltestelle Gallenweg in der SBB-Unterführung geplant, welche an der Südwestecke des Areals liegt. Die gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr gemäss § 22a RBV ist damit gegeben.

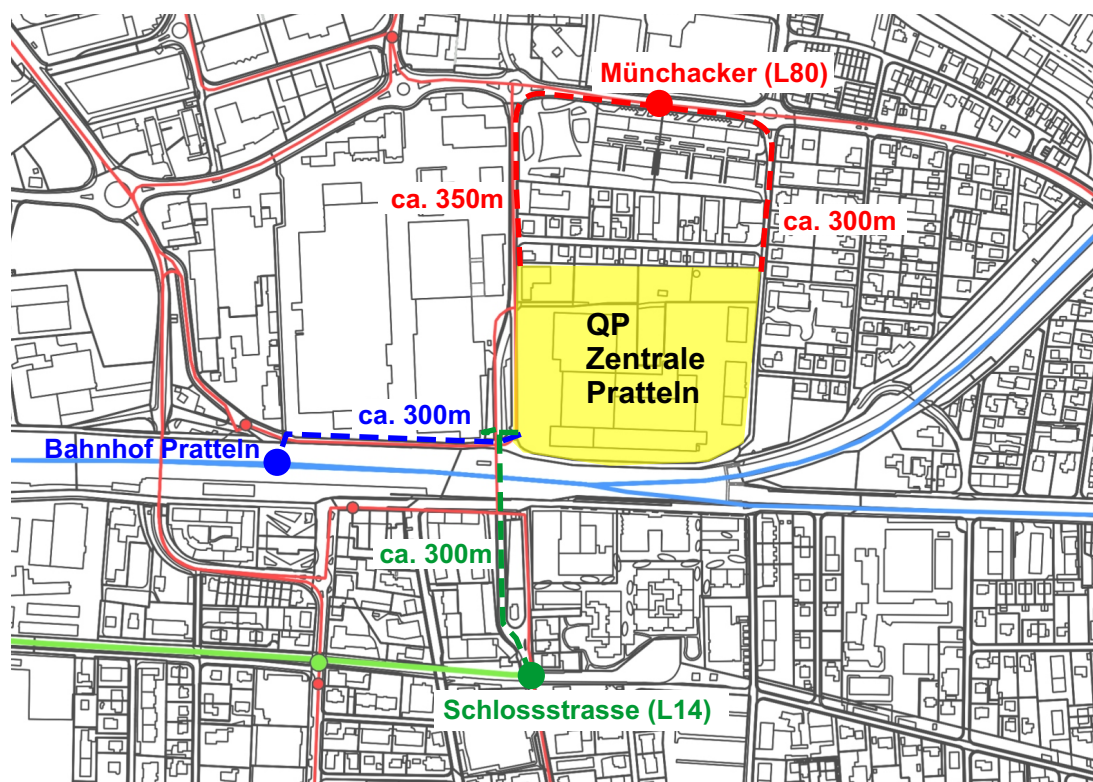


Abbildung 2: Nachweis der öV-Erreichbarkeit gemäss § 22a RBV, Quelle: Verkehrsgutachten, Rudolf Keller & Partner

2.4 Erschliessung und Angebote für den Langsamverkehr

2.4.1 Tempo-30-Zone und Begegnungszone und Langsamverkehrsachse

Das Areal „Zentrale Pratteln“ wird von 3 Seiten von Tempo-30-Zonen bzw. einer Begegnungszone beim Bahnhofsvorplatz umrahmt. Somit ist die unmittelbare Umgebung als sehr geeignet für die Fortbewegung zu Fuss und mit dem Velo einzustufen.



Abbildung 3: Tempo-30-Zonen (rot schraffiert) und Begegnungszone (blau schraffiert) rund um das Areal „Zentrale Pratteln“ (blaue Umrandung), Quelle: GeoView BL

2.4.2 Velowegnetz

Bislang ist das Areal „Zentrale Pratteln“ noch nicht direkt an das kantonale Veloroutennetz angebunden. Allerdings ist die Entfernung zu den Anschlussstellen an das bestehende Radroutennetz mit ca. 500 m gering.

Die Gemeinde Pratteln beabsichtigt, zwischen der kantonalen Radroute auf der Achse Muttenzerstrasse – Oberemattstrasse eine neue Velo-Verbindung ins Grünenareal (und weiter über die Autobahn ins Gebiet Salina Raurica) zu schaffen. Diese verläuft auf der Achse Schloßstrasse – Gallenweg – Kraftwerkstrasse unmittelbar am Areal „Zentrale Pratteln“ vorbei. Erste Massnahmen zur besseren Veloquerung der Hohenrainstrasse sind bei den Knoten Gallenweg und Grünenhölzli bereits realisiert. Im Bereich der SBB- Unterführung Gallenweg sind Massnahmen für den Veloverkehr im Zusammenhang mit der Verlängerung der Tramlinie 14 geplant. Zu erwähnen ist auch, dass im Zusammenhang mit der Planung des WASA-Areals im Bereich des Bahnhofs eine separate Velo-Unterführung der SBB-Gleise (parallel zur Personenunterführung) angedacht ist.

Somit ist die geplante Arealnutzung „Zentrale Pratteln“ sowohl lokal als auch regional gut für den Veloverkehr angebunden.

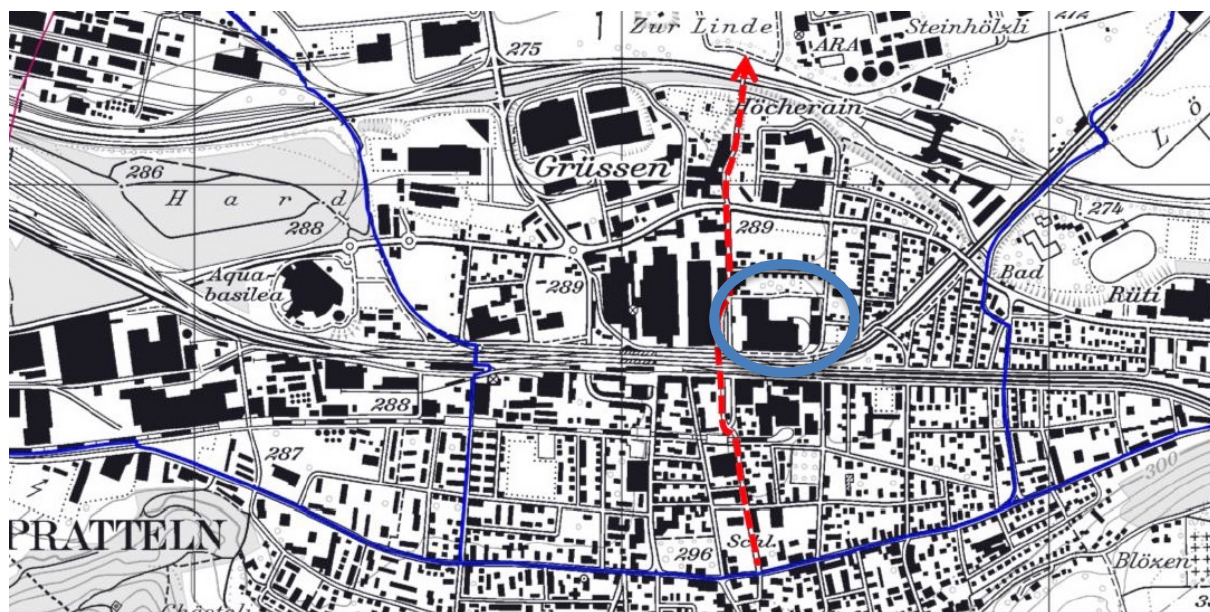


Abbildung 4: Bestehende (durchgezogen blau) und geplante (gestrichelt rot) Velorouten im Umfeld des Areals „Zentrale Pratteln“

2.5 Weitere Mobilitätsangebote

In unmittelbarer Nähe des Areals „Zentrale Pratteln“ am Bahnhof Pratteln bietet Mobility ein Combi-Fahrzeug an. Der Standort befindet sich direkt am Bahnhof bei der P+R Anlage. Darüber hinaus befinden sich am Standort Münchacker in etwa 500 m Entfernung 2 weitere Mobility-Fahrzeuge.

Am Bahnhof Pratteln werden 58 Park+Rail-Parkplätze angeboten. Daneben finden sich mietbare wettergeschützte Veloboxen am direkten Zugang zu den Gleisen.

Für in Pratteln wohnhafte Personen bietet die Gemeinde Pratteln 6 SBB-Tageskarten an.

2.6 Zwischenfazit Standortanalyse

Das Areal ist sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen und sicher zu Fuss und mit dem Velo erreichbar. Das Angebot für den täglichen Bedarf ist in kurzer Distanz vorhanden. Die 2 Mobility-Standorte ergänzen das vorhandene Mobilitätsangebot.

Gesamthaft über die verschiedenen oben aufgeführten Standortfaktoren betrachtet, bietet das Areal „Zentrale Pratteln“ sehr gute Voraussetzungen, um ein reduziertes Parkplatzangebot zu begründen.

3 Projektfaktoren

3.1 Nutzungskonzept Areal „Zentrale Pratteln“

Für das Areal wird eine hochwertige Mischnutzung angestrebt. Zulässig sind Handels- und Dienstleistungsbetriebe aller Art sowie höchstens mässig störende gewerbliche und kulturelle Betriebe und Gastronomie sowie Sportplätze. In einem Grossteil der Baubereiche bzw. Gebäude sind Wohnnutzungen zulässig. Der Wohnanteil bezüglich Bruttogeschossfläche über alle Baubereiche innerhalb des Quartierplan-Perimeters beträgt gesamthaft maximal 80%.

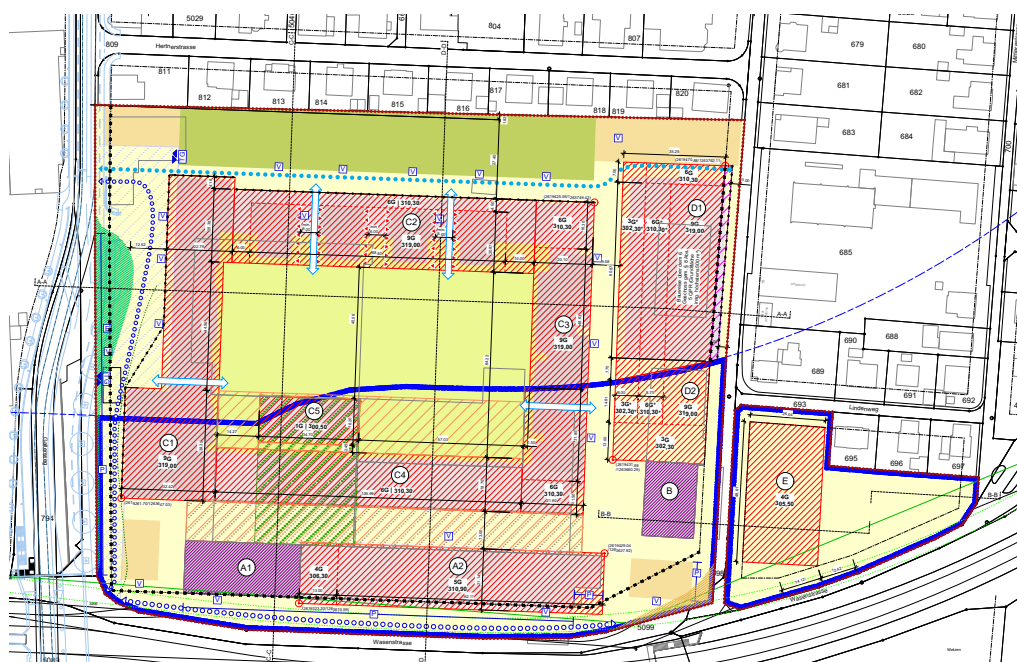


Abbildung 5: Ausschnitt aus dem Quartierplan

Schulen sowie Turn- und Sporthallen sind auf dem Baubereich D entlang der Münchackerstrasse in unmittelbarer Nachbarschaft zur bestehenden Schule beschränkt. Von den beiden Richtprojekt-Varianten mit bzw. ohne Schule ist die Variante ohne Schule betr. Verkehrsaufkommen massgebend, da diese Variante mit rund 90 Wohnungen eine deutlich grössere PP-Zahl sowie ein grösseres Verkehrsaufkommen aufweist. Im Folgenden wird analog zum Verkehrsgutachten die Variante ohne Schule zugrunde gelegt.

Als Grundlage für das Mobilitätsgutachten sind folgende Nutzungen festgelegt worden:

	Baubereiche A+B+C	Baubereich D	Baubereich E	TOTAL
Wohnen [Anzahl Whg.]	500 Whg.	90 Whg.	-	590 Whg
Dienstleistung/Gewerbe (Annahme: Büros) [BGF]	19'245m ²	-	4'000m ²	23'245m ²
Verkauf (nicht kundenintensiv) [BGF]	572m ²	-	-	572m ²

Abbildung 6: Zugrunde gelegte Nutzungszahlen

Die Zahl von 590 Wohnungen basiert auf dem Richtprojekt (Variante ohne Schule). Gemäss diesem sind im Baubereich C 488 Wohnungen und im Baubereich D 84 Wohnungen vorgesehen (vgl. Richtprojekt im Anhang des Planungsberichts). Für einen angemessenen Anordnungsspielraum und im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung werden beide Angaben jeweils grosszügig aufgerundet.

3.2 Zielgruppen der Wohnsiedlung

Das Wohnungsangebot bestimmt massgeblich die Zielgruppe und damit den voraussichtlichen Fahrzeugbesitz. Für die vorliegende Quartierplanung werden folgende Zielgruppen als BewohnerInnen der Wohneinheiten erwartet:

- $\frac{3}{4}$ der Wohnnutzungen soll an Basler Wohngenossenschaften abgegeben werden. Dies entspricht etwa 442 Wohnungen (Gesamtwohnungszahl: 590).
- $\frac{1}{4}$ der Wohnnutzungen verbleibt im Portfolio der Eigentümerin Logis Suisse und wird als Mietwohnungen entwickelt. Dies entspricht etwa 148 Wohnungen (Gesamtwohnungszahl: 590).

Die bereits erwähnte Studie zum Fahrzeugbestand im Kanton Basel-Landschaft hat diesbezüglich folgende Ergebnisse ermittelt:

- Der Fahrzeugverfügbarkeit pro Wohnung nimmt ab, je höher der Ausnutzungsgrad der Wohnzone ist. So beträgt in Wohngebieten W3 und W4 innerhalb der öV-Güteklassen A und B die PW-Verfügbarkeit etwa 0.75 Fz/Whg.

In Bezug auf die geplanten Zielgruppen für das Wohnen im Areal «Zentrale Pratteln» kann aus der Studie abgeleitet werden, dass von einem verminderten PW-Besitz von 0.75 PW/Whg ausgegangen werden kann, und zwar ohne spezifische Massnahmen.

3.3 Ergänzende Infrastrukturangebote im Areal „Zentrale Pratteln“

Im Rahmen der Quartierentwicklung ist vorgesehen, folgende Infrastrukturen in der „Zentrale Pratteln“ einzurichten:

- Kindertagesstätte am Gallenweg
- Lebensmittelladen für die nähere Quartiersversorgung
- Quartierläden (z.B. Café, Kino, Buchladen, Velowerkstatt etc.)
- Überdachte Markt- und Veranstaltungshalle
- Attraktive Aussenraumgestaltung mit Aufenthaltsräumen und Spielangeboten

In den Wohngebäuden sind jeweils folgende ergänzende Räumlichkeiten vorgesehen:

- Bastelräume, Gemeinschaftsräume
- Abstellräume für Velos, Kinderwagen etc.

Diese Angebote unterstützen ein autoreduziertes Leben, da viele wichtige Attraktoren bereits auf dem Areal angeboten werden und somit eine Reise an andere Orte (teilweise) überflüssig machen.

3.4 Feinerschliessung

Im Bereich des Areals „Zentrale Pratteln“ beabsichtigt die Gemeinde, die Wasenstrasse entlang dem Bahn-Trasse zur Langsamverkehrsachse aufgewertet werden. Arealintern sind weitere Verbindungen für Fussgänger und Velofahrer vorgesehen: So öffnet sich das Areal an mehreren Orten dem Bestand und ermöglicht einen unmittelbaren Zutritt an die angrenzenden Nutzungen und Quartiere. Veloabstellplätze sind an allen vier Fronten des Areals und in regelmässigen Abständen vorgesehen. Oberirdische Autoparkplätze orientieren sich an der südlichen Front entlang der Wasenstrasse. Tiefgaragenzufahrten sind an der westlichen Front angeordnet.

3.5 Zwischenfazit Projektfaktoren

Die angestrebte Zielgruppe für das Wohnen sowie das geplante Infrastrukturangebot bieten sehr gute Voraussetzungen, um ein reduziertes Parkplatzangebot zu begründen.

4 Berechnung des Parkplatzbedarfs

4.1 Gesetzliche Grundlagen

Grundlage für die Berechnung des Parkplatzbedarfes bildet die Wegleitung zur Bestimmung der Anzahl Abstellplätze des Kantons BL, gestützt auf das Raumplanungs- und Baugesetz des Kantons BL und die zugehörige Verordnung, welche auf Anfang 2019 angepasst wurde. Neu kann im Rahmen von Quartierplanungen bei guter ÖV-Erschliessung auch bei Wohnnutzungen der Wert für die Stamm-Parkplätze von 1.0 PP/Whg gesenkt werden. Auf den 1.1.2019 ist folgende Anpassung der Verordnung des Raumplanungs- und Baugesetzes (RBV §70) in Kraft getreten:

§70 Absatz 2bis RBV

Im Rahmen von ordentlichen Quartierplänen kann die Gemeinde auf Grund eines Verkehrs- und Mobilitätsgutachtens für Wohneinheiten die Mindestzahl der Abstellplätze für Motorfahrzeuge unabhängig von Anhang 11/2 herabsetzen oder Höchstwerte festlegen. Dabei gelten folgende Kriterien:

- a) Die Abstellplätze für Besucher dürfen nicht reduziert werden;*
- b) Eine gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr muss gegeben sein;*
- c) Genügend Abstellplätze für Zweiräder sind vorzusehen;*
- d) Die Umsetzung des zur Parkplatzreduktion führenden Nutzungskonzepts ist in den Quartierplanvorschriften (Reglement, Quartierplanvertrag) sicherzustellen.*

4.2 Ansätze für die Berechnung des Parkplatz-Bedarf für Wohnnutzungen

Für das Areal „Zentrale Pratteln“ werden im Folgenden unterschiedliche Ansätze für die Ermittlung des Parkplatzbedarfs beschrieben:

- Gemäss RBV: 1 Stamm-Parkplatz/Wohnung
- Oberwert: 0.7 Stamm-Parkplätze/Wohnung
- Unterwert: 0.5 Stamm-Parkplätze/Wohnung
- Ausnahme Alterswohnen: 0.3 Stamm-Parkplätze/Wohnung
- Ausnahme autofreies Wohnen: 0.0 Stamm-Parkplätze/Wohnung

Diese Ansätze basieren auf unten aufgeführten Annahmen und zeichnen sich durch individuelle ergänzende Mobilitäts-Massnahmenbündel aus. Die differenzierte Beschreibung dieser Massnahmen befindet sich in Kapitel 5.

Gemäss RBV – Parkplatz-Bedarf gemäss Anhang 11/2 RBV

Der Parkplatzbedarf basiert auf den derzeit geltenden kantonalen Vorgaben ohne ergänzende Massnahmen.

Oberwert – moderate Parkplatz-Reduktion

Dieser Ansatz beruft sich auf die aktuellen Beobachtungen des Kantons Basel-Landschaft in Bezug auf den voraussichtlichen Fahrzeug-Besitz für das Areal «Zentrale Pratteln» in Abhängigkeit von

- Raumtyp (innerer Korridor)
- öV-Gütekategorie (Klasse A/B)
- geplante Bebauungsdichte

Die Ergebnisse der Studie weisen darauf hin, dass schon jetzt von einem verminderten Parkplatzbedarf von ca. 0.75 PP/Wohnung ausgegangen werden kann im Vergleich zum Standard von 1 PP/Wohnung.

Wie in der neuen Verordnung definiert, kann dies mit einer guten öV-Erreichbarkeit begründet werden, die im Fall „Zentrale Pratteln“ gegeben ist. Ergänzend sind aber weitere Massnahmen notwendig, um den verminderte Parkplatz-Bedarf erfolgreich realisieren zu können. Entsprechend ist das Velo-Abstell-Angebot gemäss Wegleitung des Kantons vorzusehen und um weitere Mobilitätsangebote zu ergänzen.

Entsprechend werden folgende ergänzende Massnahmen für den Parkplatz-Bedarf von 0.7 PP/Wohnung definiert:

- Angebot von Veloabstellplätzen für Wohnnutzung gemäss Wegleitung des Kantons Basel-Landschaft plus ca. 10% (zur Attraktivierung des Angebots)
- Angebot von Veloabstellplätzen für gewerbliche Nutzungen gemäss Wegleitung des Kantons Basel-Landschaft plus ca. 10%
- Einrichtung eines Auto-Sharing-Angebots auf dem Areal (z.B. Mobility oder Sharoon)
- Parkraumbewirtschaftung für die Besucherparkplätze

Unterwert – mittlere Parkplatz-Reduktion

Dieser Ansatz basiert auf den oben ausgeführten Annahmen und wird ergänzt durch einen umfangreicheres Massnahmenbündel zur Unterstützung autoreduzierter Mobilität.

Entsprechend werden folgende ergänzende Massnahmen für den Parkplatz-Bedarf von 0.5 PP/Wohnung definiert:

- Angebot von Veloabstellplätzen für Wohnnutzung gemäss Handbuch ASTRA Veloparkierung³

Richtwert Wohnen	Anzahl Velo-P
Bewohner/innen	1 Velo-P pro Zimmer
Besucher/innen	im Richtwert Bewohner/innen enthalten

Abbildung 7: Richtwert Veloparkierplätze Wohnen gemäss Astra 2008, Handbuch Veloparkierung

- Angebot von Veloabstellplätzen für gewerbliche Nutzung gemäss Wegleitung des Kantons Basel-Landschaft plus ca. 10% (siehe Oberwert)
- Parkraumbewirtschaftung für die Besucherparkplätze (siehe Oberwert)
- Einrichtung eines Auto-Sharing-Angebots auf dem Areal (siehe Oberwert)
- Einrichtung eines Sharing-Angebots für E-Bikes und E-Cargobikes inkl. Ladeinfrastruktur
- Einrichtung einer Velo-Werkstatt
- Informationsmappe zu verschiedenen Mobilitätsangeboten

Ausnahme Alterswohnen

Gemäss der Schweizer Fachstelle Hindernisfreie Architektur ist für altersgerechte Wohnungen 1 PP pro 3 Wohnungen ausreichend. Dies begründet sich einerseits mit der kleinen Wohnungsgrösse und andererseits mit dem geringeren Autobesitz älterer Menschen.

Werden im Baugesuch ausdrücklich Alterswohnungen ausgewiesen, so ist für diese ein Parkplatz-Bedarf von 0.3 PP/Wohnung nachzuweisen. Massnahmen sind nicht erforderlich.

³ Das Handbuch „Veloparkierung“ des Astra gibt Empfehlungen zur Bedarfsermittlung von Veloabstellanlagen ab. Darunter finden sich Berechnungsgrundlagen für Wohnnutzungen, die über die Empfehlungen des Kantons Basel-Landschaft hinaus gehen. Ein umfangreicheres und damit attraktiveres Angebot gemäss ASTRA dient dazu, die Akzeptanz für einen verstärkten Verzicht auf einen Parkplatz zu unterstützen.

Ausnahme autofreies Wohnen

Genossenschaften sollen die Möglichkeit erhalten, Wohnungen für eine urbane Bewohnerschaft ohne eigenes Auto zu realisieren. Voraussetzung dazu ist, dass die Autofreiheit der Bewohner vertraglich gesichert wird. Genossenschaften können dies in den Statuten festhalten. Da so garantiert ist, dass kein Bewohner ein Auto besitzt, müssen keine Stammplätze für diese Wohnungen realisiert werden. Für das gesamte QP-Areal soll die Anzahl autofreier Wohnungen auf 100 begrenzt werden.

4.3 Berechnung des Parkplatzbedarfs für den motorisierten Individualverkehr

Die Berechnung des PP-Bedarfs für die Nicht-Wohnnutzungen basiert auf den Grundlagen gemäss Verkehrsgutachten. Die detaillierte Berechnung für die Wohnnutzung befindet sich im Anhang.

Der Parkplatzbedarf ergibt sich wie folgt (ohne Berücksichtigung von Ausnahmen):

- Gemäss RBV (ohne Reduktion für Wohnbauten): 872 PP
- Oberwert (Reduktion Wohnbauten 0.7 PP/Wohnung): 695 PP
- Unterwert (Reduktion Wohnbauten 0.5 PP/Wohnung): 577 PP

	Stamm PP	Besucher PP	Gesamt PP
Gemäss RBV			
Gebäude A+B+C			730
Dienstleitung und Gewerbe	78	0 (Mehrfachnutzung mit Wohnen)	78
Verkauf	2	0 (Mehrfachnutzung mit Wohnen)	2
Wohnen	500	150	650
Gebäude D			117
Wohnen	90	27	117
Gebäude E			25
Dienstleitung und Gewerbe	16	9	25
Gesamttotal gemäss RBV	686	186	872
Oberwert			
Gebäude A+B+C			580
Dienstleitung und Gewerbe	78	0	78
Verkauf	2	0	2
Wohnen	350	150	500
Gebäude D			90
Wohnen	63	27	90
Gebäude E			25
Dienstleitung und Gewerbe	16	9	25
Gesamttotal Oberwert	509	186	695
Unterwert			
Gebäude A+B+C			480
Dienstleitung und Gewerbe	78	0	78
Verkauf	2	0	2
Wohnen	250	150	400
Gebäude D			72
Wohnen	45	27	72
Gebäude E			25
Dienstleitung und Gewerbe	16	9	25
Gesamttotal Unterwert	391	186	577

Tabelle 1: Berechnung des Parkplatzbedarfs für den MIV

Empfehlung

Im QP-Reglement ist festzuhalten, dass für die Berechnung des Parkplatz-Bedarfs ein Oberwert von 0.7 Stamm-PP/Wohnung und ein Unterwert von 0.5 Stamm-PP/Wohnung gilt. Ausnahmen können für Alterswohnungen und für vertraglich gesicherte autofreie Wohnungen vorgesehen werden.

4.4 Parkplätze Berechnung des Abstellplatzbedarfs für den Veloverkehr

Die Berechnung des Bedarfs für die Nicht-Wohnnutzungen basiert auf den Grundlagen gemäss Verkehrsgutachten. Die detaillierte Berechnung für die Wohnnutzung befindet sich im Anhang.

Hinweis: Die Angebotsermittlung für Abstellplätze von Motorfahrrädern und Mofas ist in der Berechnung für Velos inkludiert.

Der Abstellplatzbedarf ergibt sich wie folgt:

- Gemäss RBV (ohne Reduktion für Wohnbauten): 1'558 VAP
- Oberwert (Reduktion Wohnbauten 0.7 PP/Wohnung): 1'716 VAP
- Unterwert (Reduktion Wohnbauten 0.5 PP/Wohnung): 1'993 VAP
(unter der Annahme, dass eine Wohnung durchschnittlich 3 Zimmer aufweist)

	Stamm PP	Besucher PP	Gesamt PP
Gemäss RBV			
Gebäude A+B+C			1'318
Dienstleitung und Gewerbe	116	42	158
Verkauf	2	8	10
Wohnen	1'000	150	1'150
Gebäude D			207
Wohnen	180	27	207
Gebäude E			33
Dienstleitung und Gewerbe	24	9	33
Gesamttotal gemäss RBV			1'558
Oberwert			
Gebäude A+B+C			1'451
Dienstleitung und Gewerbe	128	46	174
Verkauf	3	9	12
Wohnen	1'100	165	1'265
Gebäude D			228
Wohnen	198	30	228
Gebäude E			37
Dienstleitung und Gewerbe	27	10	37
Gesamttotal Oberwert			1'716
Unterwert			
Gebäude A+B+C			1'686
Dienstleitung und Gewerbe	128	46	174
Verkauf	3	9	12
Wohnen (Annahme 3 Zimmer/Whg)	1'500	(Besucher VAP bereits in Stammplätzen inkl.)	1'500
Gebäude D			270
Wohnen (Annahme 3 Zimmer/Whg)	270	(Besucher VAP bereits in Stammplätzen inkl.)	270
Gebäude E			37
Dienstleitung und Gewerbe	27	10	37
Gesamttotal Unterwert			1993

Tabelle 2: Berechnung des Veloabstellplatz-Bedarfs

Empfehlung

Im QP-Reglement ist festzuhalten, dass für Bewohner und Besucher bei Verwendung des Oberwerts pro Wohnung 2.5 Velo-PP und bei Verwendung des Unterwerts 3.0 Velo-PP zu realisieren sind (inkl. Besucher PP).

4.5 Verortung und Qualität der Veloabstellplätze

Gemäss Handbuch Veloparkierung des Astra sollten rund 70% der Veloabstellplätze für Langzeitparkierung und rund 30% für Kurzzeitparkierung vorgesehen werden. Langzeitparkierungsanlagen sollten möglichst überdacht und abschliessbar sein, um einen hohen Komfort- und Sicherheitsstandard zu gewährleisten. Jeweils 20% davon sollen auch die Parkierung von Spezialfahrzeugen ermöglichen, z.B. Lastenfahrräder, Anhänger, Tandems, Liegeräder.

Aufteilung der Veloparkierung	Langzeitparkplätze (meist abschliessbare Anlage, überdacht)	Kurzzeitparkplätze (offene Anlage, Überdachung erwünscht)
Anteil an Gesamtparkierung	70 %	30 %
davon Anteil Velo-P für Spezialfahrzeuge (ohne Parkiersystem)	20 %	20 %

Abbildung 8: Richtwert Veloparkierplätze Nutzung gemäss Astra 2008, Handbuch Veloparkierung

5 Beschreibung der Massnahmen

Bei einem reduzierten Parkraumangebot haben die Eigentümer ein besonderes Mobilitätsangebot bereitzustellen, damit die Bewohner ohne eigenes Auto ihre Mobilitätsbedürfnisse dennoch möglichst gut befriedigen können.

Massnahme	Oberwert	Unterswert	Autofreies Wohnen
5.1 Veloabstellangebot	2.5 Velo-PP pro Wohnung (inkl. Besucher)	3.0 Velo-PP pro Wohnung (inkl. Besucher)	3.0 Velo-PP pro Wohnung (inkl. Besucher)
5.2 Bewirtschaftung Besucher-PP	Ja	Ja	Ja
5.3 Sharing-Angebot Auto	Ja	Ja	Ja
5.4 Sharing-Angebot E-Bike/Cargobike	–	Ja	Ja
5.5 Velo-Werkstatt	–	Ja	Ja
5.6 Info zu Mobilitätsangeboten	–	Ja	Ja
5.7 Vertragliche Regelung Autofreiheit	–	–	Ja

Tabelle 3: Massnahmen in Abhängigkeit des Berechnungswertes für den Parkplatz-Bedarf

Für Alterswohnungen kann die Parkplatzzahl auf 0.3 PP/Wohnung reduziert werden, ohne dass die oben erwähnten Massnahmen umgesetzt werden müssen.

Die Massnahmen sind in den folgenden Kapiteln mit möglichen Umsetzungsideen beschrieben. Die definitive Ausgestaltung der Massnahmen ist im Rahmen der Baugesuche darzulegen.

Eine regelmässige Berichterstattung gegenüber der Gemeinde Pratteln stellt die Umsetzung der Massnahmen sicher und zeigt deren Wirkung auf (vgl. Kapitel 6). Anhand dieses Controlings kann die Wirksamkeit der Massnahmen überprüft und können allfällige Anpassungen vorgenommen werden.

5.1 Quantitativ und qualitativ attraktives Veloabstellangebot

Damit der Verzicht auf ein eigenes Auto leichter fällt, ist es zielführend, ein umso attraktiveres Veloinfrastrukturangebot bereit zu halten. Von zentraler Wichtigkeit sind dabei der Umfang und die Qualität des Veloabstellangebots. Je mehr Parkplätze für Autos eingespart werden sollen, umso grosszügiger muss das Angebot für Veloabstellplätze sein. Die unter Kapitel 4.4 aufgeführten Bedarfszahlen geben darüber Auskunft.

5.2 Bewirtschaftung der Besucher-Parkplätze

Mit einer monetären Bewirtschaftung der Besucher-PP wird verhindert, dass Bewohner regelmässig über eine längere Zeit ihr Auto auf den Besucher-PP abstellen, anstatt einen Parkplatz für die Bewohner zu mieten.

5.3 Sharing-Angebot für Auto

Schon heute befindet sich direkt neben dem Areal ein Mobility-Standort am Bahnhof Pratteln mit einem Fahrzeug. Es empfiehlt sich aufgrund der geplanten Grösse, dieses Angebot weiter auszubauen, damit für die zukünftigen BewohnerInnen und ArbeitnehmerInnen ein attraktives Sharing-Angebot zur Verfügung steht, das den Besitz eines eigenes Autos überflüssig macht.

- Weitere Mobility-Standorte aufs Areal bringen
- Sharoo-Angebot für Auto auf Areal lancieren z.B. zusammen mit Primeo Energie

5.4 Sharing-Angebot für E-Bikes und Cargo-Bikes

E-Bikes ermöglichen es, auch grössere Entfernungen im Alltag schnell und komfortabel mit dem Velo zurück zu legen, die ansonsten häufig mit dem PW erledigt wurden. Die Anschaffung dieser Velos ist jedoch mit höheren Investitionen verbunden. Entsprechend ist ein Sharing-Angebot zielführend, um den Autobesitz einzudämmen.

Auch Cargo-bikes erleichtern den Verzicht auf ein eigenes Auto massgeblich, da der Transport grösserer Lasten und auch von Kindern einfach und unkompliziert möglich ist.

Umsetzungsmöglichkeiten:

- Variante 1: pick-e-bike nach Pratteln holen, evtl. Areal-internes pick-e-bike Konzept
- Variante 2: eigenes Areal-internes Sharing-Angebot anbieten
- Cargobikes über Primeo energie oder über carvelo2go

5.5 Velowerkstatt vor Ort

Die Einrichtung einer arealinternen Velowerkstatt ermöglicht es den NutzerInnen, kleine Reparaturen oder Wartungsarbeiten selbständig durchführen zu können und vor Ort gute infrastrukturelle Rahmenbedingungen vorzufinden. Die Werkzeuge sind möglichst vor Diebstahl zu sichern (z.B. durch Anbinden).

Zweckdienlich ist eine regelmässige Betreuung der Werkstatt durch den Eigentümer/Betreiber der Siedlung. Aufgrund der Siedlungsgrösse ist zu empfehlen, mehrere Velowerkstätten vorzusehen. Mindestens eine Werkstatt kann ev. durch einen Velohändler betreut werden, der gleichzeitig auch die Vermietung der E-Bikes und E-Cargobikes übernimmt.

5.6 Informationen zu Mobilitätsangeboten

Damit die BewohnerInnen und ArbeitnehmerInnen die vielfältigen Mobilitätsangebote auf und im Umfeld des Areals kennen und nutzen können, ist es von zentraler Bedeutung, dass dies auch kommuniziert wird. Zielführend ist die Nutzung mehrerer Kanäle:

- Umfangreiche Informationssammlung bei Abschluss eines Mietvertrags o.ä.
- Umfangreiche Informationssammlung bei Abschluss eines Arbeitsvertrags
- Informationen auf einer etwaigen Webseite der Wohnsiedlung

5.7 Vertragliche Regelung der Autofreiheit

Genossenschaften können in den Statuten definieren, dass nur Personen ohne Auto Genossenschafter werden können. Ebenso können sie als Bedingung für eine Miete den Beitritt zur Genossenschaft verlangen. Mit diesen Regelungen können sie garantieren, dass die Bewohner ihrer Wohnungen kein Auto besitzen.

Empfehlung

Im QP-Reglement ist festzuhalten, dass die entsprechenden Massnahmen gemäss Tabelle 3 zu realisieren sind. Für Alterswohnungen kann ein Wert von 0.3 PP/Wohnung angewendet werden, ohne dass Massnahmen umzusetzen sind.

6 Controlling und Sicherstellung

Aufgrund der Standortqualität, der geplanten Projektfaktoren sowie den vorgegebenen Massnahmen ist grundsätzlich davon auszugehen, dass der Autobesitz der Bewohner nicht höher ist, als die Anzahl angebotener Parkplätze.

6.1 Controlling

Zweck des Monitorings ist, die Umsetzung und Wirksamkeit der Massnahmen zu überprüfen. Die Eigentümer/Vermieter der Liegenschaften sind verantwortlich für die Erfassung der nachfolgenden relevanten Mobilitätsdaten. Alle 2 Jahre ist ein entsprechender Controlling-Bericht bei der Gemeinde Pratteln einzureichen. Eine Analyse hinsichtlich der Erreichung der vorgegebenen Zielwerte ist vorzulegen.

Controlling-Indikatoren	Messgrösse	Zielvorgabe	Anmerkung
Parkplatz-Bedarf für Bewohner	- Anzahl angemieteter Parkplätze durch Bewohner - Anzahl Anwohner-Parkkarten, eingelöst auf die Adresse des Areals	- Anzahl gemieteter PP + Anzahl Anwohner-PK ist geringer als Anzahl Stamm-PP	- Erfassung durch Eigentümer/Vermieter - Angabe durch Gemeinde Pratteln
Parkplatz-Bedarf für Besucher	- Auslastung der Besucher-PP	- Auslastung nicht regelmässig 100% - kein Wildparkieren auf Areal/im Umfeld	- Erfassung durch Eigentümer/Vermieter
Umgesetzte Massnahmen	- Anzahl umgesetzte Massnahmen - Angaben zur Nutzung der Angebote	- Die notwendigen Massnahmen gemäss Kap. 5 sind umgesetzt - Die Massnahmen werden genutzt - Angebot entspricht dem Bedarf	- Erfassung durch Eigentümer/Vermieter

Tabelle 4: Controlling Mobilitätsgutachten

6.2 Sicherstellung

Die Zielvorgaben gelten als „nicht eingehalten“ wenn der Bedarf an Stamm-PP das Angebot um mehr als 5% übersteigt.⁴

In diesem Fall sind in Absprache mit der Gemeinde die folgenden Massnahmen zu prüfen:

- Je nach Benutzung und Akzeptanz sind die bereits umgesetzten Mobilitätsangebote weiter auszubauen, z. B. wenn eine regelmässige Nicht-Verfügbarkeit von Sharing-Angeboten vorliegt.
- Zusätzliche Mobilitätsangebote einführen, wie z. B. übertragbares U-Abo, übertragbares GA, Mobilitätsgutscheine für autofreie Haushalte (vergünstigte Nutzung von Sharing-Angeboten, Vergünstigungen bei Velohändlern, RekaRail-Gutscheine usw.)
- Genossenschaften bevorzugen bei zukünftigen Mietern solche, die über kein Auto verfügen (ev. Regelung in den Statuten)
- Zusätzliche Stamm-PP erstellen, ev. durch eine Umwidmung von nicht benutzten Veloabstellplätzen

Hinweis:

Die Gemeinde Pratteln verfügt über ein Reglement über die Ersatzabgabe für fehlende Parkplätze aus dem Jahr 2005. Dies beinhaltet die Regelung, dass pro fehlenden Abstellplatz von der Bauherrschaft einmalig eine Ersatzabgabe von CHF 8'000.- erhoben werden kann (Stand 2005). Zusätzlich ist ein Vorkaufsrecht für Parkieranlagen im Besitz der Gemeinde/ im öffentlichen Raum für die Liegenschaftseigentümer vorgesehen, die eine Ersatzabgabe geleistet haben.

Nach Einschätzung der Verfasser dieses Mobilitätsgutachtens erscheint eine Ersatzabgabe als Sicherstellungsmassnahme nicht zweckdienlich.

Empfehlung

Das Controlling und die Sicherstellung sind in einem QP-Vertrag mit der Gemeinde festzuhalten.

⁴ Zusätzlich kann überprüft werden, ob eine grundsätzliche Unzufriedenheit bei der Mieterschaft hinsichtlich Parkraumangebot herrscht. Ebenso ist von Interesse, ob auf den umgebenden Quartierstrassen (Allmend: Parkieren im öffentlichen Raum) eine übermässige Belastung herrscht.

7 Anhang

7.1 Parkplatzbedarf MIV für Wohnnutzung

	Berechnungsgrundlage	Stamm-PP Faktor	Anz Stamm PP	Besucher PP Faktor	Anz Besucher PP	Anz PP gesamt
Wohnen						
<i>Gemäss RBV</i>						
Baubereiche A+B+C	500 Wohneinheiten	1 PP/Wohnung	500	0.3 PP/Besucher	150	650
Baubereich D	90 Wohneinheiten	1 PP/Wohnung	90	0.3 PP/Besucher	27	117
<i>Oberwert</i>						
Baubereiche A+B+C	500 Wohneinheiten	0.7 PP/Wohnung	350	0.3 PP/Besucher	150	500
Baubereich D	90 Wohneinheiten	0.7 PP/Wohnung	63	0.3 PP/Besucher	27	90
<i>Unterwert</i>						
Baubereiche A+B+C	500 Wohneinheiten	0.5 PP/Wohnung	250	0.3 PP/Besucher	150	400
Baubereich D	90 Wohneinheiten	0.5 PP/Wohnung	45	0.3 PP/Besucher	27	72

7.2 Parkplatzbedarf Velo für Wohnnutzung

	Berechnungsgrundlage	Formel Stamm VPA	Anz Stamm PP	Anz Stamm VPA	Formel Besucher VPA	Anz Besucher PP	Anz Besucher VPA	Anz PP gesamt
Wohnen								
<i>Gemäss RBV (gem. Wegleitung BL)</i>								
Baubereiche A+B+C	500 Wohneinheiten	2* GS	500	1'000	1*GB	150	150	1'150
Baubereich D	90 Wohneinheiten	2* GS	90	180	1*GB	27	27	207
<i>Oberwert (gem. Wegleitung BL plus 10%)</i>								
Baubereiche A+B+C	500 Wohneinheiten	(2*GS)+10%	500	1'100	(1*GB)+10%	150	165	1'265
Baubereich D	90 Wohneinheiten	(2*GS)+10%	90	198	(1*GB)+10%	27	30	228
<i>Unterwert (gem. Astra Handbuch Veloparkierung; Annahme: Durchschnittliche Wohnungsgrösse 3 Zimmer)</i>								
Baubereiche A+B+C	500 Wohneinheiten (1500 Zimmer)	Pro Zimmer 1 VAP		1'500	Enthalten in Stamm VPA			1'500
Baubereich D	90 Wohneinheiten (270 Zimmer)	Pro Zimmer 1 VAP		270	Enthalten in Stamm VPA			270