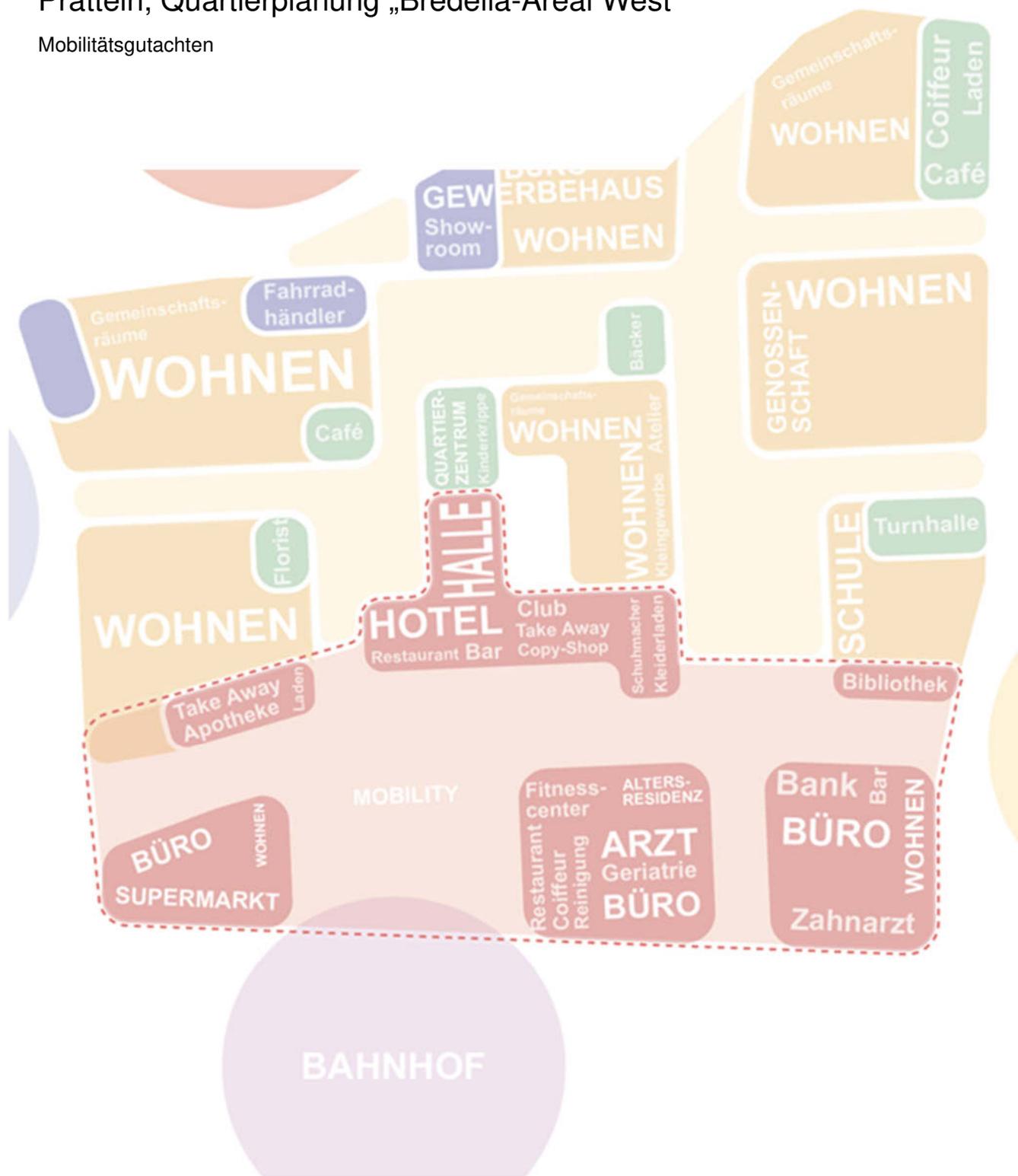




# Pratteln, Quartierplanung „Bredella-Areal West“

Mobilitätsgutachten





# Impressum

Auftraggeber	HRS Real Estate AG Hochbergerstrasse 60c 4057 Basel
Projektleiter	Ariel Arthur Dunkel, Gesamtprojektleitung
Projektnummer	18402
Datei	B_18402_Pratteln, QP Bredella-Areal West_Mobilitätsgutachten_22103_Mitwirkung.docx
Berichtversion	Exemplar Mitwirkung, 31. Oktober 2022
Berichtverfasser	Robert Müller / robert.mueller@kontextplan.ch Larissa Wyss / larissa.wyss@kontextplan.ch Markus Hofstetter / markus.hofstetter@kontextplan.ch



---

# Inhaltsverzeichnis

---

1. Ausgangslage	5
2. Standortanalyse	6
2.1 Siedlungsstruktur	6
2.2 Einkauf, Schulen, Kultur und Sport	6
2.3 Anbindung an den öffentlichen Verkehr	7
2.4 Erschliessung Fuss- und Veloverkehr	9
2.5 Weitere Mobilitätsangebote	10
2.6 Zwischenfazit Standortanalyse	10
<hr/>	
3. Projektfaktoren	11
3.1 Nutzungskonzept / Marktleistungskonzept Bredella-Areal	11
3.2 Zielgruppen Wohnsiedlung	13
3.3 Ergänzende Infrastrukturangebote im Bredella-Areal	13
3.4 Erschliessung Fuss- und Veloverkehr	14
3.5 Zwischenfazit Projektfaktoren	15
<hr/>	
4. Berechnung des Parkplatzbedarfs	16
4.1 Gesetzliche Grundlagen	16
4.2 Ansätze für die Berechnung des Parkplatzbedarfs für Wohnnutzungen	16
4.3 Ermittlung des Parkplatzbedarfs für den motorisierten Verkehr	18
4.4 Besucherparkhaus und Mehrfachnutzung	23
4.5 Ermittlung des Abstellplatzbedarfs für den Veloverkehr	25
4.6 Verortung und Qualität der Veloabstellplätze	28
<hr/>	
5. Beschreibung der Mobilitätsmassnahmen	30
5.1 Quantitativ und qualitatives Veloabstellangebot	30
5.2 Bewirtschaftung der Parkplätze	30
5.3 Massnahmen mit Verbundeffekt	31
5.4 Car-Sharing-Angebot	31
5.5 Bike-Sharing-Angebot	31
5.6 Velowerkstatt vor Ort	32
5.7 Informationen zu Mobilitätsangeboten	33
<hr/>	
6. Controlling und Sicherstellung	34
6.1 Monitoring und Controlling	34
<hr/>	
Anhang	36

---

## Anhang

Anhang I	Detaillierte Parkplatzberechnung für die Szenarien klein und gross
Anhang II	Detaillierte Berechnung Bedarf Veloabstellplätze



---

## Abbildungen und Tabellen

Abbildung 1	Teilbereiche Masterplan Bredella-Areal	5
Abbildung 2	Perimeter Bredella-Areal	6
Abbildung 3	Erschliessungsqualität öffentlicher Verkehr Bredella-Areal	8
Abbildung 4	Übersicht Verkehrsberuhigungsmassnahmen Gemeinde Pratteln	9
Abbildung 5	Kantonales Veloroutennetz	10
Abbildung 6	Abgrenzung Perimeter und Lage der Baubereiche	12
Abbildung 7	Anbindung an das kantonale Veloroutennetz	14
Abbildung 8	Lage Besucherparkhaus Masterplan	24
Tabelle 1	Nutzungsangaben Bredella-Areal gemäss den Vorgaben aus dem QP-Reglement	12
Tabelle 2	Reduktion des Parkplatzbedarf Nicht-Wohnnutzungen QP „Bredella-Areal West“	19
Tabelle 3:	Parkplatzbedarf mIV gemäss RBV QP „Bredella-Areal West“	20
Tabelle 4:	Parkplatzbedarf mIV Oberwert QP „Bredella-Areal West“	20
Tabelle 5:	Parkplatzbedarf mIV Unterwert QP „Bredella-Areal West“	21
Tabelle 6	Reduktion des Parkplatzbedarf Nicht-Wohnnutzungen QP Ost	22
Tabelle 7:	Parkplatzbedarf mIV Bredella-Areal – Szenario gross	23
Tabelle 8:	Parkplatzbedarf mIV Bredella-Areal – Szenario klein	23
Tabelle 9	Bedarf Veloabstellplätze Bredella-Areal gemäss RBV	26
Tabelle 10	Bedarf Veloabstellplätze Bredella-Areal - Szenario gross	27
Tabelle 11	Bedarf Veloabstellplätze Bredella-Areal - Szenario klein	28
Tabelle 12	Mobilitätsmassnahmen in Abhängigkeit des Berechnungsansatzes für den Parkplatzbedarf	30
Tabelle 13	Monitoring und Controlling Mobilitätsgutachten	34

---

## Abkürzungen

Fz	Fahrzeug
KXP	Kontextplan
mIV	motorisierter Verkehr
öV	öffentlicher Verkehr
PP	Parkplatz
PW	Personenwagen
QP	Quartierplan
VAP	Veloabstellplatz



# 1. Ausgangslage

Das Gebiet Bredella nördlich des Bahnhofs Pratteln soll umgenutzt werden. Dafür wurde ein Masterplan erarbeitet. Dieser wurde in die beiden Teilbereiche Quartierplan „Bredella-Areal West“ und Quartierplan „Bredella-Areal Ost“ mit unterschiedlichen zeitlichen Realisierungshorizonten aufgeteilt. In einem ersten Schritt soll der QP West festgesetzt werden. Als Bestandteil des Quartierplanverfahrens macht das vorliegende Mobilitätsgutachten konkrete Aussagen für den QP West in Bezug auf die Anzahl der Abstellplätze und die Mobilitätsmassnahmen. Im Sinne einer Gesamtübersicht über den gesamten Masterplanperimeter werden auch Angaben zum Teil QP Ost gemacht. Aufgrund des späteren Realisierungshorizontes sind diese Angaben jedoch nur orientierend zu verstehen. So kann im weiteren Planungsverlauf auf allfällige Änderungen in den verschiedensten Bereichen (z.B. Gesetzgebung, Stand der Technik) reagiert werden.

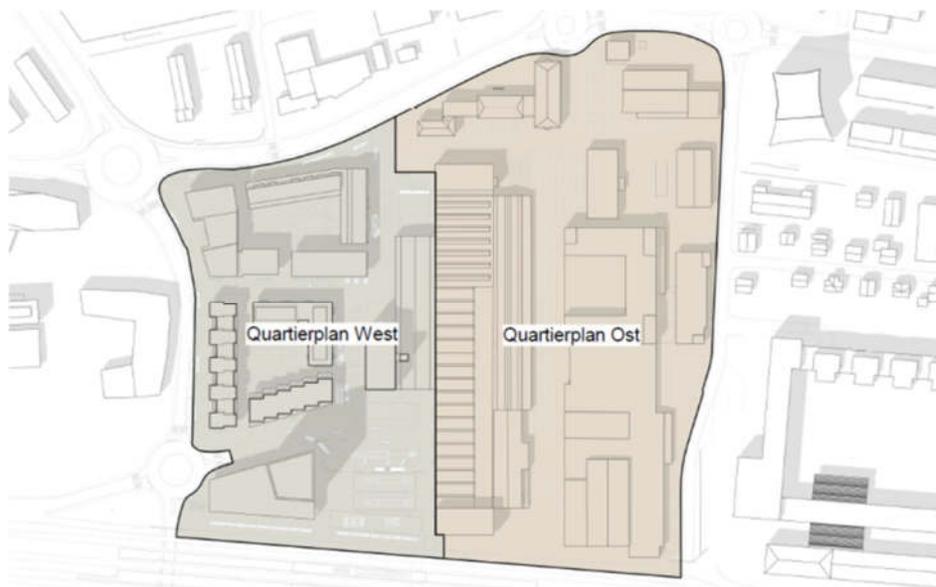


Abbildung 1 Teilbereiche Masterplan Bredella-Areal



## 2. Standortanalyse

### 2.1 Siedlungsstruktur

Der Perimeter für das Bredella-Areal liegt angrenzend an den Bahnhof Pratteln in unmittelbarer Nähe zum Ortszentrum (vgl. Abbildung 2). Er umfasst das zusammenhängende Areal der Buss AG. Dieses wird im Norden von der Hohenrainstrasse, im Osten vom Gallenweg, im Süden von der Bahnlinie und im Westen von der Salinenstrasse begrenzt. Das Areal wird heute ausschliesslich industriell und gewerblich genutzt. Der westliche Teil des Bredella-Areals befindet sich heute in der Zone mit Quartierplanpflicht (ZQP), während sich der westliche Teil in der Gewerbezone Gi (24) befindet.

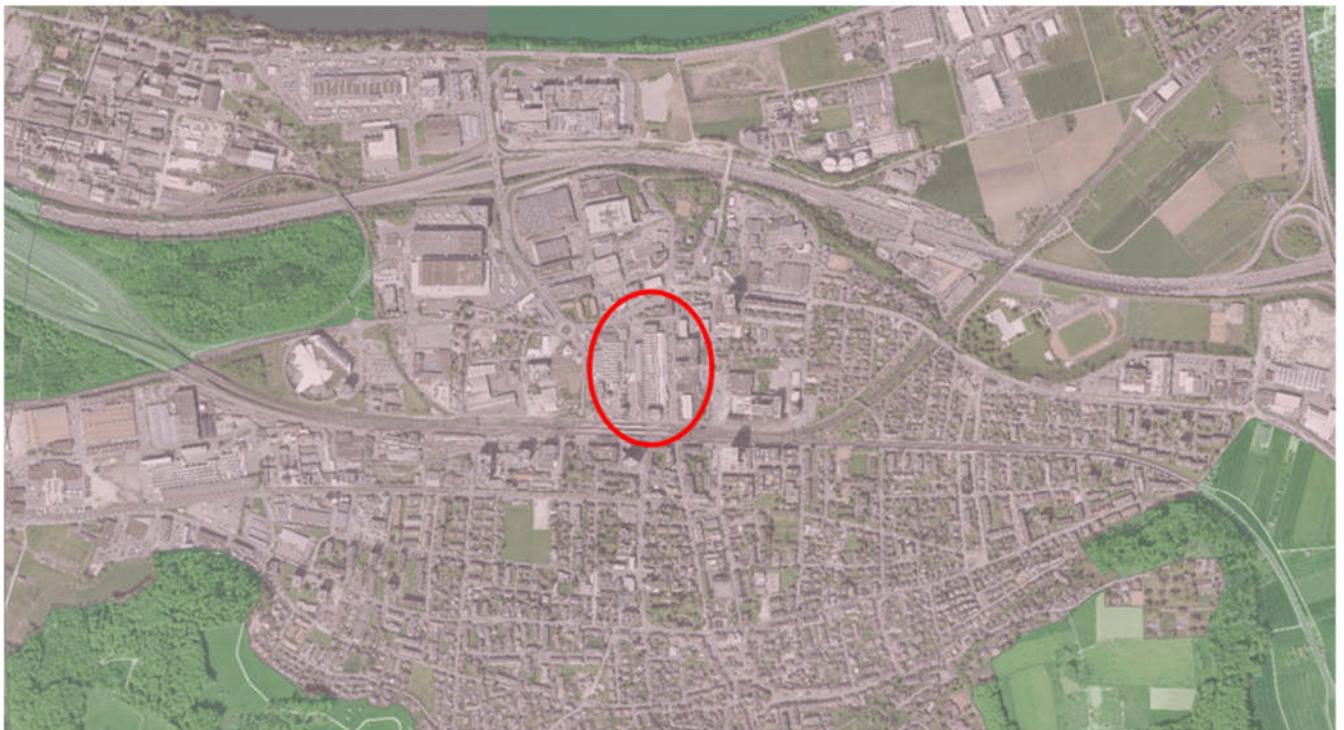


Abbildung 2 Perimeter Bredella-Areal

### 2.2 Einkauf, Schulen, Kultur und Sport

Der Bahnhof Pratteln (Nord) liegt innerhalb des Bredella-Areals. Südlich des SBB-Trassees befindet sich im Bahnhofsgebäude eine COOP-Pronto Filiale und ein Kiosk. Im gegenüberliegenden Aquila-Bau gibt es mehrere Geschäfte und Dienstleistungsangebote.

Der Ortskern von Pratteln liegt rund 800 m (maximale Entfernung) südwestlich vom Bredella-Areal entfernt und ist in etwa 11 min gut zu Fuss oder mit dem Velo zu erreichen. Neben dem Gemeindezentrum und der Polizei befinden sich dort verschiedene Bildungseinrichtungen sowie weitere wichtige öffentliche Einrichtungen wie z.B. das Kultur- und Sportzentrum.

Eine wichtige Verkaufseinrichtung ist das Einkaufszentrum Grüssen nördlich des Bredella-Areals. Dieses zeichnet sich durch ein umfangreiches Angebot an Gütern des täglichen und nicht-täglichen Bedarfs aus. Es ist in rund 500 m



(maximale Entfernung) zu Fuss, mit dem Velo oder mit der Buslinie 82 ab dem Bahnhof Pratteln zu erreichen.

Die nächstgelegenen Bildungseinrichtungen sind die Primarschule (Gallener Schule) südwestlich an das Areal angrenzend (rund 350 m maximale Entfernung) und die Sekundarschulen (Fröschmatt I & II) auf der anderen Seite des SBB-Trassees in 800 bis 900 m (maximaler Entfernung) in südwestlicher Richtung. Beide Einrichtungen sind gut zu Fuss oder mit dem Velo erreichbar.

Der Rhein als Naherholungsziel ist rund 1.0 km in Richtung Norden entfernt und der Sport- und Schwimmbad-Komplex Sandgruben mit seinen zahlreichen Angeboten liegt rund 1.2 km in nordöstlicher Richtung.

### 2.3 Anbindung an den öffentlichen Verkehr

Das Verkehrsgutachten macht folgende Aussagen zum öffentlichen Verkehr: «Das Bredella-Areal ist heute bezüglich öffentlichen Verkehrs folgendermassen erschlossen:

- Die **SBB-Haltestelle Pratteln** befindet sich unmittelbar südlich des Areals. Hier verkehren die folgenden S-Bahnen:
  - S1 (Basel SBB-Frick): Grundsätzlich im Halbstundentakt in beide Richtungen (am Morgen zwischen 7:00 und 8:30 Uhr verkehren zusätzliche Kurse)
  - S3 (Olten–Basel SBB–Delémont): Halbstundentakt
- Nördlich des Bahnhofs befindet sich die Bushaltestelle Pratteln, Bahnhof Nord, an der die folgenden **Buslinien** verkehren:
  - Linie 82: Ortsbus Pratteln (in der Regel 5 Kurse pro Stunde)
  - Linie 84: Rheinfelden-Kaiseraugst (verkehrt nur werktags und in Spitzenzeiten bis nach Pratteln)
- Südlich des Bahnhofs befindet sich die Bushaltestelle Pratteln, Bahnhof Süd, an der die folgenden Buslinien verkehren:
  - Linie 80: Liestal-Pratteln-Basel Aeschenplatz (Halbstundentakt pro Richtung)
  - Linie 83. Liestal–Arisdorf–Kaiseraugst–Pratteln (Halbstundentakt pro Richtung)
- Südlich der Bahnlinie befindet sich die Haltestelle Pratteln, Bahnhofstrasse der **Tramlinie 14** (in der Regel 8 Fahrten pro Stunde und Richtung)

Der Standort des Bredella-Areals West liegt bezüglich ÖV-Erschliessung ideal und weist bereits im heutigen Zustand die ÖV-Gütekategorie A auf. Dies nicht zuletzt aufgrund der Tatsache, dass es direkt an den Bahnhof angrenzt. Damit ist eine der Grundvoraussetzungen für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung bereits vorhanden.

Das Bredella-Projekt grenzt an der Südseite direkt an den Bahnhof Pratteln. Das gesamte Bredella-Areal West liegt weniger als 300 m vom Bahnhof entfernt. Der Halbstundentakt der S-Bahnen (S1 und S3) wird künftig zumindest beibehalten. Im 2025 wird dieser sogar noch ergänzt, indem der 15'-Takt in Richtung Basel eingeführt werden soll. Weitere Taktverdichtungen sind nicht ausgeschlossen und würden das Angebot noch attraktiver machen. Unmittelbar nördlich des Bahnhofs ist ein **Bushof** geplant, welcher künftig von bis zu vier Buslinien angefahren werden soll. Südlich des Bahnhofs verläuft bereits heute die **Tramlinie 14**, welche Pratteln mit Muttenz/Basel verbindet. Die geplante Verlängerung dieser Tramlinie bis nach Augst wurde am 13. Juni 2021 vom Stimmvolk abgelehnt. Daher bleibt die Tramlinie 14 bis auf weiteres in der

Erschliessungsgüte öV

Optimierung öV-Angebot



heutigen Form bestehen. Eine Taktverdichtung ist nicht vorgesehen» (vgl. Verkehrsgutachten; GKS; 28. April 2022)

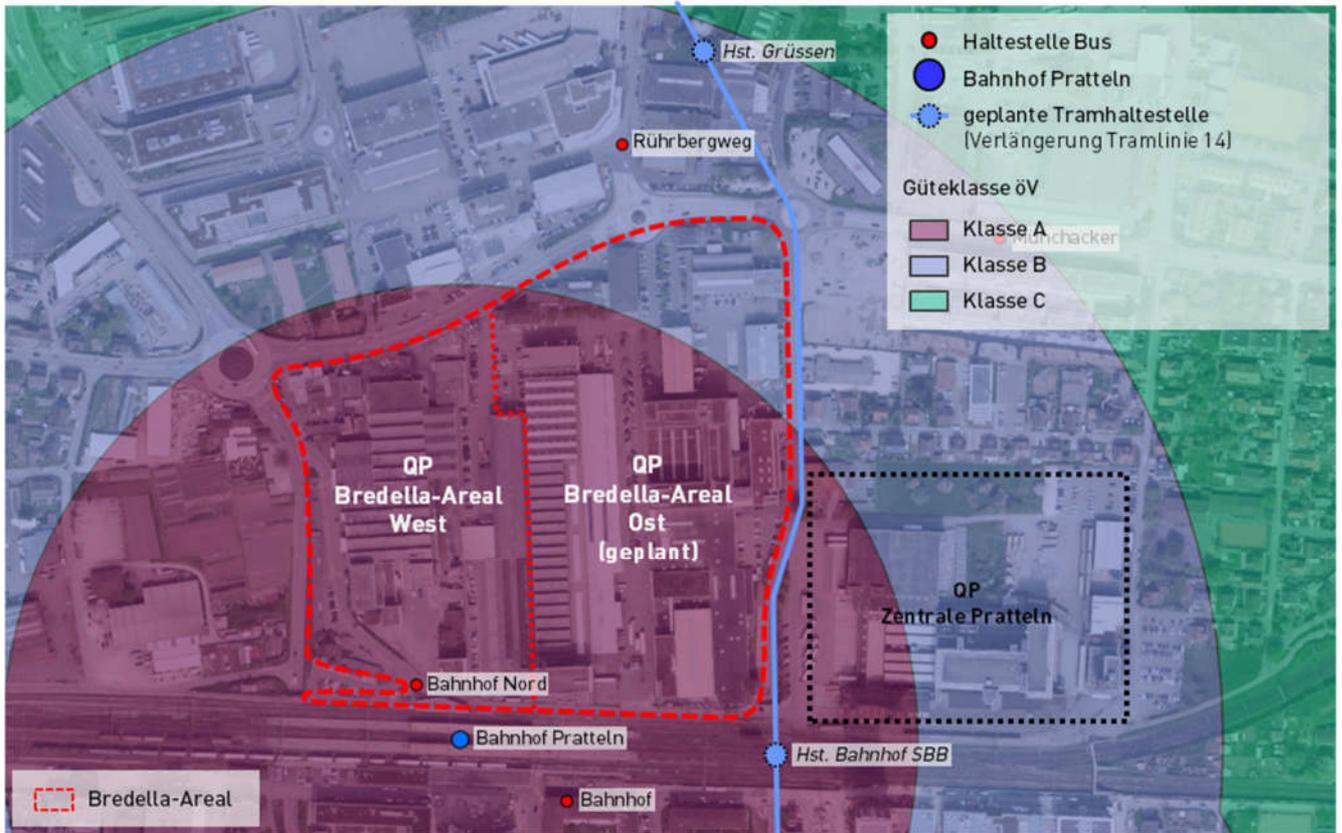


Abbildung 3 Erschliessungsqualität öffentlicher Verkehr Bredella-Areal

In Ergänzung zum Verkehrsgutachten wir hier noch erwähnt, dass gemäss einer Studie zum Fahrzeugbestand im Kanton Basel-Landschaft (vgl. Raumbeobachtungen – Analyse des Fahrzeugbestandes im Kanton Basel-Landschaft, Februar 2019) beobachtet wurde, dass sich der Fahrzeugbesitz bei Wohnnutzungen in der öV-Gütekategorie A und B auf 0.8 Fz/Whg reduziert.



## 2.4 Erschliessung Fuss- und Veloverkehr

Innerhalb des Bredella-Areals ist die Neue Bahnhofstrasse als Tempo 30-Zone und der Bahnhofplatz (Nord- und Südteil) als Begegnungszone (Tempo 20) signalisiert. Zudem sind auch die im Osten und Westen angrenzenden Gebiete sowie der gesamte Ortskern von Pratteln (exkl. Salinenstr., Bahnhofstr. und Gallenweg) verkehrsberuhigt (Tempo 30). Damit sind gute Voraussetzungen für einen hohen Anteil des Fuss- und Veloverkehrs vorhanden.

Tempo 30 und Begegnungszonen

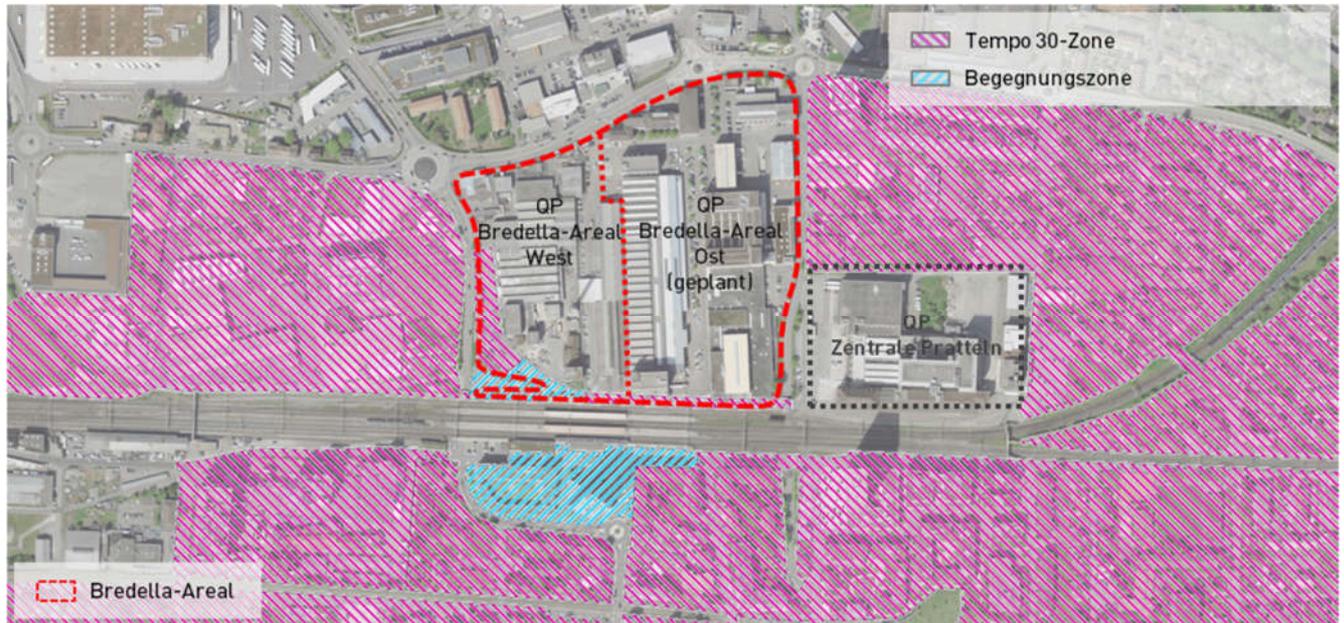


Abbildung 4 Übersicht Verkehrsberuhigungsmassnahmen Gemeinde Pratteln

Im Verkehrsgutachten werden weiter folgende Aussagen bezüglich dem Fuss- und Veloverkehr gemacht: «Mit dem QP Bredella-Areal West wird anstelle des bestehenden, beengenden Fussweges quer durchs Areal Richtung Grünen eine neue, attraktive Süd-Nord-Verbindung für den Fussgänger und die Velofahrenden geschaffen.

Von der Bahnhof-Südseite gelangt der **Velofahrer** durch die geplante Velo-Unterführung auf die Bahnhof-Nordseite/Bushof und von dort über die Talbachpromenade durch den neuen Stadtteil vom Bredella-Areal West weiter zum Grünen-Areal. Damit kann insbesondere die Veloverbindung zwischen Pratteln Dorf und dem Grünen-Areal gegenüber heute deutlich aufgewertet, attraktiver gestaltet und abseits der verkehrsintensiven Strassen geführt und die Hohenrainstrasse an einer Stelle überquert werden.

Für die **Fussgänger** wird die bestehende Unterführung unter den SBB-Gleisen hindurch beibehalten und erweitert. Via Bahnhofplatz gelangen sie ebenfalls über die Talbachpromenade zum Grünen-Areal, womit auch ihnen ein neuer, direkter, attraktiver und grösstenteils autofreier Verbindungsweg zwischen den neuen Gebäuden angeboten wird, welchen sie mit den Velofahrenden teilen.» (vgl. Verkehrsgutachten; GKS; 28. April 2022)

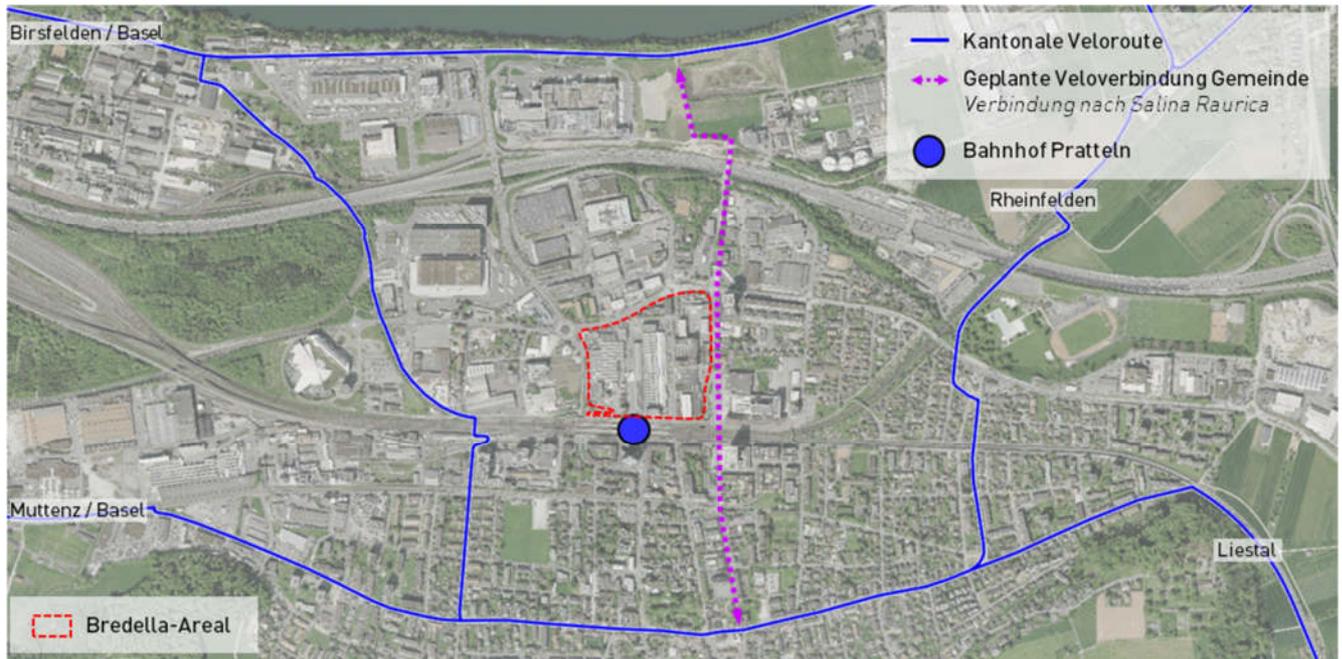


Abbildung 5 Kantonales Veloroutennetz

## 2.5 Weitere Mobilitätsangebote

Auf der Südseite des Bahnhofs Pratteln bei der Güterstrasse gibt es ein bereits etabliertes Car-Sharing-Angebot. Dort bietet Mobility ein Combi-Fahrzeug an. Zusätzlich gibt es des Car-Sharing-Standort Münchacker / Hohenrainstrasse mit zwei Mobility-Fahrzeugen. Dieser ist vom Bredella-Areal aus in ungefähr 500 bis 800 m erreichbar, je nach Ausgangspunkt innerhalb des Areals.

Für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs bietet die Gemeinde Pratteln die Ausgabe von SBB-Tageskarten an. Das Angebot gilt nur für in Pratteln wohnhafte Personen. Es können bis zu 6 SBB-Tageskarten ausgeliehen werden.

## 2.6 Zwischenfazit Standortanalyse

Das Bredella-Areal ist durch seine Lage unmittelbar am Bahnhof Pratteln hervorragend erschlossen. Die Bedingungen für eine gute Erreichbarkeit des Areals sind gegeben, indem wichtige Ziele auf dem Gemeindegebiet in attraktiven Fuss- und Velo-Distanzen liegen. Zusammen mit dem Car-Sharing-Angebot am Bahnhof sind die Grundvoraussetzungen erfüllt, um den Verzicht auf das eigene Auto zu ermöglichen. Verglichen mit dem Perimeter für den QP „Zentrale Pratteln“ ist besonders auf die bessere öV-Erschliessung des Bredella-Areals hinzuweisen.

Die Standortanalyse zeigt, dass das Bredella-Areal die Voraussetzungen erfüllt ein reduziertes Parkplatzangebot zu rechtfertigen.



## 3. Projektfaktoren

### 3.1 Nutzungskonzept / Marktleistungskonzept Bredella-Areal

Das Bredella-Areal liegt direkt am Bahnhof Pratteln. Im Areal entsteht der neue Bahnhofplatz (Nord), welcher mit seinem Bushof, der unterirdischen P+R-Anlage und den öffentlichen Veloabstellplätzen Teil der neu ausgebauten Verkehrsdrehscheibe wird.

---

Bahnhofplatz Nord

Es ist geplant mit dem Bredella-Areal ein Quartier zu erstellen, dass sich durch eine grosse Durchmischung charakterisiert (vgl. Nutzungsstrategie Bredella; Zeugin-Gölker; 12.11.2018 und Marktleistungskonzept für das Projekt Bredella, Zeugin-Gölker, 15.01.2020). Mit einem vielfältigen Wohnungsmix sollen verschiedenste Zielgruppen angesprochen werden.

---

Wohnen

Verschiedene kleinere persönliche Dienstleister, Gewerbe, Handwerker (teilweise mit Quartierbezug) sollen an geeigneten Standorten verteilt über den gesamten Perimeter Platz finden. Ein Angebot an diversen Bildungseinrichtungen (wie Kindergarten oder Schule (Privatschule, Weiterbildung, Internationale Schule)) ergänzen das Angebot. Grössere Büroflächen sind konzentriert im Hochhaus geplant.

---

Dienstleistung und Gewerbe

Die Verkaufs- und Gastronomienutzungen werden auf den Masterplanperimeter mit seinen Bewohnenden und Beschäftigten sowie auf die Nutzer des Bahnhofs ausgerichtet. So gibt es neben einem Laden für den täglichen Bedarf (Supermarkt von max. 1'000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche) zahlreiche kleiner Geschäfte (z.B. Bäckerei, Kiosk, Apotheke, Weinhändler etc.) und Gastronomieangebote (Café, Restaurant, Take-Away etc.).

---

Verkauf und Gastronomie

Neben der alten Industriehalle soll ein Businesshotel der gehobenen Klasse (Vier-Sterne) mit ca. 150 Zimmern entstehen. Die angrenzende Halle soll neben einem öffentlichen Restaurant mit ca. 80 Sitzplätzen einen Veranstaltungssaal für max. 300 Personen beherbergen. Ziel ist es die Synergien zwischen dem Hotel und der Halle optimal zu nutzen. Werktags können Seminare und Tagungen für Geschäftskunden angeboten werden. An den Belegungsschwachen Wochenenden soll die Eventhalle dann für Familienfeiern, Hochzeiten und Betriebsfeiern genutzt werden, um möglichst viele Übernachtungen zu generieren. Die Durchführung von Grossveranstaltungen ist dagegen nicht vorgesehen.

---

Hotel und Eventhalle

Die Aufteilung der Geschossfläche auf die verschiedenen Nutzungen ist in Tabelle 1 dargestellt sowie in detaillierterer Form im Anhang I. Dabei werden die definierten Werte aus dem QP-Reglement berücksichtigt. Es handelt sich hierbei um die Nutzungsverteilung für das Worst-Case-Szenario bezüglich der verträglichen Anzahl Parkfelder, des Fahrtenaufkommens sowie der Verteilung der Fahrten (maximaler Abendspitzenverkehr auf der Hohenrainstrasse und dem Gallenweg). Aus diesem Grund ist die Nutzung Wohnen auf ein Minimum reduziert. Eine Übersicht zum Perimeter und der Lage der Baubereiche ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

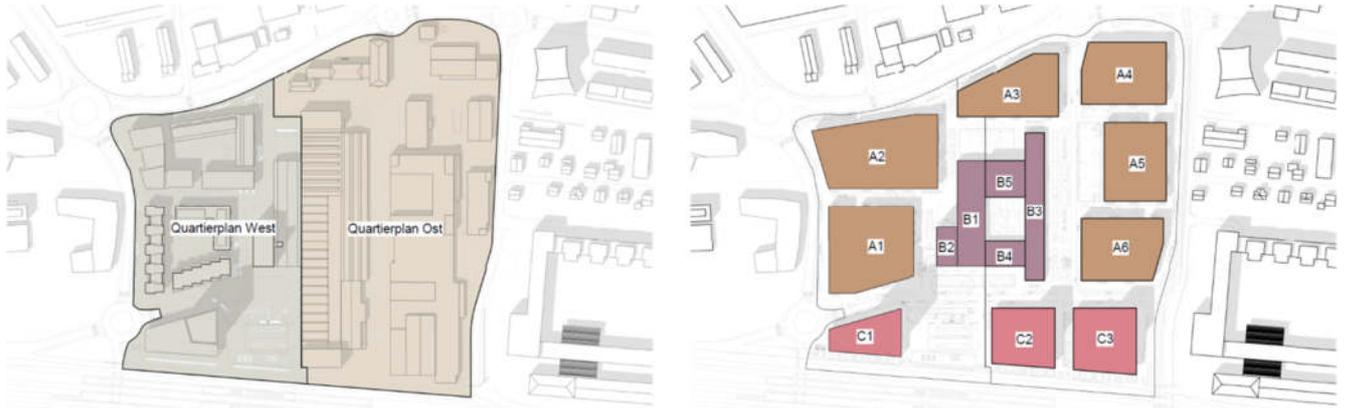


Abbildung 6 Abgrenzung Perimeter und Lage der Baubereiche  
 [Im vorliegenden Mobilitätsgutachten werden für den QP West die Baubereiche B1, B2 als Baubereich B1 betrachtet.  
 Für den QP Ost werden die Baubereiche B3, B4, B5 als Baubereich B1 betrachtet.]

Geschossflächen						
	Wohnen	Dienstleistung / Gewerbe	Verkauf / Gastronomie	Hotel	Eventnutzung	Schule
	[m2]	[m2]	[m2]	[m2]	[m2]	[m2]
<b>Quartierplan West</b>						
Baubereich A1	9'240	4'860	900	-	-	400
Baubereich A2	12'780	8'520	-	-	-	-
Baubereich B1	-	2'250	150	-	-	-
Baubereich B2	-	7'266	374	-	960	-
Baubereich C1a	-	5'913	1'302	-	-	-
Baubereich C1b	-	3'999	1'366	9320	-	-
<b>Total</b>	<b>22'020</b>	<b>32'808</b>	<b>4'092</b>	<b>9'320</b>	<b>960</b>	<b>400</b>
<b>Quartierplan Ost (orientierend)</b>						
Baubereich A3	14'235	-	-	-	-	-
Baubereich A4	13'430	-	252	-	-	-
Baubereich A5	12'132	-	-	-	-	828
Baubereich A6	11'680	-	767	-	-	396
Baubereich B3	-	1'736	1'500	-	-	-
Baubereich B4	-	-	2'200	-	-	-
Baubereich B5	5'500	-	-	-	-	-
Baubereich C2	3'021	9'896	2'204	-	-	-
Baubereich C3	3'021	10'775	2'585	-	-	-
<b>Total</b>	<b>63'019</b>	<b>22'407</b>	<b>9'508</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1'224</b>
<b>Masterplan</b>						
<b>Total</b>	<b>85'039</b>	<b>46'129</b>	<b>13'599</b>	<b>9'320</b>	<b>960</b>	<b>1'624</b>

Tabelle 1 Nutzungsangaben Bredella-Areal gemäss den Vorgaben aus dem QP-Reglement<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Die Flächenverteilung basiert auf den definierten Flächen gemäss QP-Reglement für die Nutzungen (Wohnen, Dienstleistung publikumsintensiv, Verkauf publikumsintensiv und nicht publikumsintensiv, Gastronomie, Hotellerie, Schulen). Die übrigen Flächen wurden im Sinne des QP-Reglements verteilt.



### 3.2 Zielgruppen Wohnsiedlung

---

Mit einem vielfältigen Wohnungsmix werden unterschiedliche Zielgruppen angesprochen. Dafür wird ein breit gefächertes Angebot für Singles und Familien bis hin zu Alterswohnungen oder Wohngemeinschaften bereitgestellt. In Abhängigkeit der Lage der einzelnen Gebäude entstehen Wohnungen aus den nachfolgenden Segmenten:

- Preisgünstiges Wohnen  
Wohnungen für Kleinhaushalte, Familien und Wohngemeinschaften
- Normales (durchschnittliches) Wohnen  
Wohnungen für Kleinhaushalte, Familien und Wohngemeinschaften
- Gehobenes Wohnen  
Wohnungen auch für Familien geeignet

Für den Quartierplan West liegen mit dem Marktleistungskonzept von Zeugin-Gölker (vgl. Marktleistungskonzept für das Projekt Bredella, 15.01.2020) bereits konkrete Aussagen zum Wohnungsmix vor. Diese Überlegungen wurden für den Teil Quartierplan Ost fortgesetzt.

In einer Studie zum Fahrzeugbestand im Kanton Basel-Landschaft (vgl. Raumberechnungen – Analyse des Fahrzeugbestandes im Kanton Basel-Landschaft, Februar 2019) wurden folgende Beobachtungen festgehalten:

Je höher der Ausnutzungsgrad einer Wohnzone ist, desto geringer die Fahrzeugverfügbarkeit je Wohnung. Für die Wohngebiete W3 und W4 innerhalb der öV-Güteklassen A und B beträgt die Fahrzeugverfügbarkeit gemäss der Studie 0.75 Fz/Whg.

Aufgrund der Erkenntnisse der Studie wird für die geplante Wohnnutzung von einem verminderten Fahrzeugbesitz von 0.75 Fz/Whg ausgegangen, ohne das zusätzliche Massnahmen notwendig sind.

### 3.3 Ergänzende Infrastrukturangebote im Bredella-Areal

---

Im Rahmen der Quartierentwicklung des Bredella-Areals ist vorgesehen, folgende Infrastrukturen einzurichten:

- Kinderbetreuungsangebote (Kindergarten und Kindertagesstätte) für die Quartierbevölkerung
- Geschäft für den täglichen Bedarf mit maximal 1'000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche für die nähere Quartiersversorgung (Supermarkt)
- Verschiedene Quartierläden (z.B. Café, Kino, Buchladen, Velowerkstatt etc.)
- Vielfältige Gastronomieangebote
- Hotelnutzung (Businesshotel, Vier-Sterne) mit angegliederter Event- und Veranstaltungshalle (Gastronomiebetrieb, Veranstaltungssaal für Tagungen, Seminare und geschlossene Veranstaltungen (max. 300 Personen))
- Gesundheitszentrum mit verschiedenen Praxen und einer Apotheke
- Bildungsangebote für Erwachsene (Seminare etc.)
- Attraktive Aussenraumgestaltung mit Aufenthaltsräumen und Spielangeboten
- Car-Sharing-Angebot

Die Wohnbebauungen werden mit folgenden Räumlichkeiten ergänzt:



- \_ Bastel- und Gemeinschaftsräume
- \_ Abstellräume für Velos, Kinderwagen etc.

Mit diesen ergänzenden Infrastrukturangeboten wird der Binnenbezug des Bredella-Areals gestärkt, wodurch viel Verkehr vermieden werden kann.

### 3.4 Erschliessung Fuss- und Veloverkehr

Da das Bredella-Areal in attraktiver Fuss- und Velo-Distanz zu wichtigen Zielen liegt [Kapitel 2.2 und 2.4], sind Grundvoraussetzungen für einen hohen Anteil des Fuss- und Veloverkehrs bereits vorhanden. Entsprechend wird auch ein grosses Augenmerk auf die Anbindung des Areals an das bestehende Wegenetz gelegt.

Innerhalb des Areals wird ein feinmaschiges Wegenetz etabliert. Durch eine attraktive Aussengestaltung gelingt es eine hohe Aufenthaltsqualität zu erreichen. Für den Veloverkehr werden neben den verkehrsberuhigten Strassen (Tempo 30) innerhalb des Bredella-Areals weitere arealinterne Veloverbindungen erstellt, welche von Norden nach Süden entlang der Talbachpromenade und von Osten nach Westen entlang der Neuen Bahnhofstrasse führen. Dadurch wird das Areal an das bestehende Veloroutennetz angeschlossen (vgl. Abbildung 7). Die Veloabstellanlagen sind so positioniert, dass sie gut ersichtlich und zugänglich sind.

Im Rahmen der Neugestaltung des Bahnhofplatzes wird eine Velounterführung geplant. Damit wird die Trennwirkung des SBB-Trassees deutlich reduziert und das Bredella-Areal noch besser an den Ortskern von Pratteln angebunden. Zusätzlich entstehen auf der Nordseite des Bahnhofs, auf dem Bredella-Areal, neue Veloabstellplätze, welche die bisherigen auf der Südseite des Bahnhofes ergänzen.

Weiter plant die Gemeinde Pratteln im Zusammenhang mit dem Projekt Tramverlängerung Linie 14 eine neue Veloroute als Verbindung der beiden Ost-West-Routen zu erstellen.

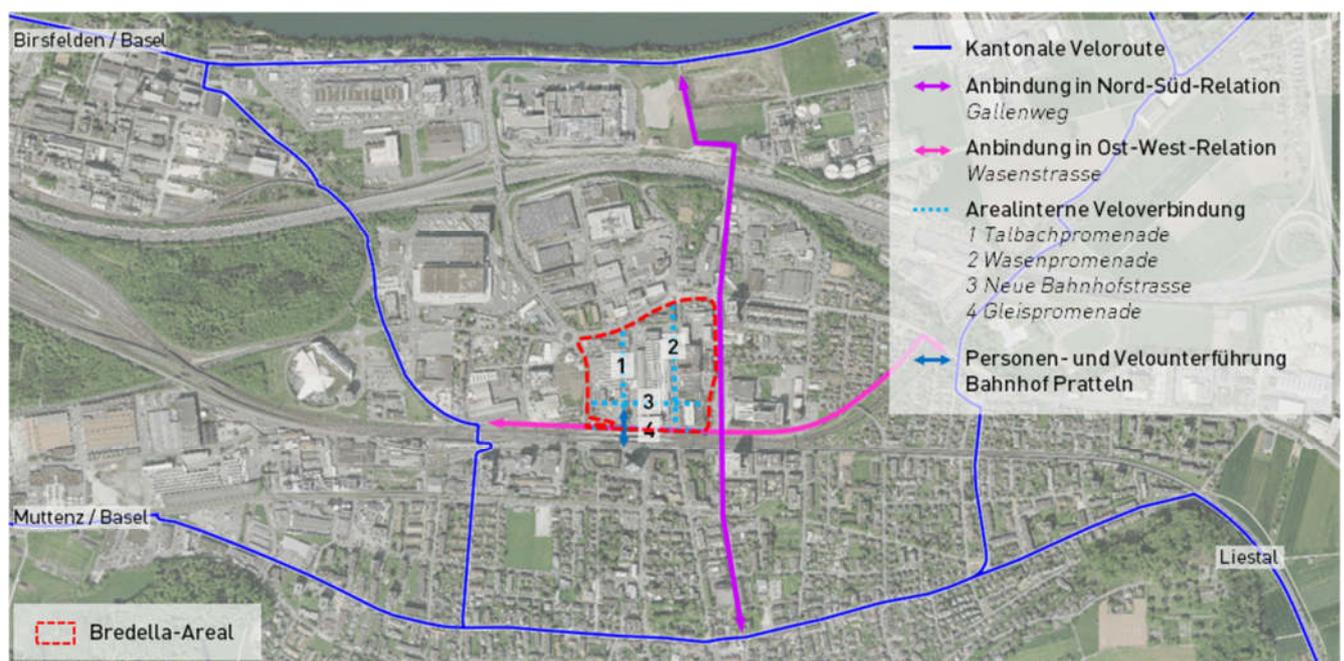


Abbildung 7 Anbindung an das kantonale Veloroutennetz



### 3.5 Zwischenfazit Projektfaktoren

---

Die Analyse der Projektfaktoren zeigt, dass das Bredella-Areal die Voraussetzungen erfüllt ein reduziertes Parkplatzangebot zu rechtfertigen.



## 4. Berechnung des Parkplatzbedarfs

### 4.1 Gesetzliche Grundlagen

Die Berechnung des Parkplatzbedarfs erfolgt, unter Bezugnahme auf das Raumplanungs- und Baugesetz, mittels der Wegleitung zur Bestimmung der Anzahl Abstellplätze des Kantons Basel Landschaft. Die zugehörige Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz wurde anfangs 2019 dahingehend angepasst, dass der Wert für die Stamm-Parkplätze bei Wohnnutzungen von 1.0 PP/Whg. bei einer guten öV-Erschliessung reduziert werden darf.

Raumplanungs- und Baugesetz

Auf den 1. Januar 2019 ist nachfolgende Verordnung des Raumplanungs- und Baugesetzes (RBV §70) in Kraft getreten:

*Im Rahmen von ordentlichen Quartierplänen kann die Gemeinde aufgrund eines Verkehrs- und Mobilitätsgutachtens für Wohneinheiten die Mindestzahl der Abstellplätze für Motorfahrzeuge unabhängig von Anhang 1 herabsetzen oder Höchstwerte festlegen. Dabei gelten folgende Kriterien:*

§70 Absatz 2bis RBV

- 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 Parkplatzbedarfs für Wohnnutzungen

Die Berechnung des Parkplatzbedarfs für das Bredella-Areal erfolgt, analog zum Vorgehen beim Mobilitätsgutachten der „Zentrale Pratteln“ mittels unterschiedlicher Ansätze:

Berechnungsansätze

- \_ Gemäss RBV: 1.0 Stamm-Parkplatz pro Wohnung
- \_ Oberwert: 0.7 Stamm-Parkplatz pro Wohnung
- \_ Unterwert: 0.5 Stamm-Parkplatz pro Wohnung
- \_ Ausnahme Alterswohnen: 0.3 Stamm-Parkplatz pro Wohnung

Die Ansätze berücksichtigen jeweils unterschiedliche Annahmen und Mobilitätsmassnahmenbündel (vgl. Kapitel 5 Beschreibung der Mobilitätsmassnahmen) und werden nachfolgend beschrieben.

Gemäss RBV

Der Parkplatzbedarf für die Wohnnutzungen wird unter Berücksichtigung der geltenden kantonalen Vorgaben und ohne ergänzende Mobilitätsmassnahmen ermittelt.

1.0 Stamm-PP/Whg.



### Oberwert

Die Ermittlung des Parkplatzbedarfs für die Wohnnutzungen erfolgt unter Berücksichtigung aktueller Untersuchungen des Kantons Basel-Landschaft zum Fahrzeug-Besitz. In einer Studie (vgl. Raumberechnungen – Analyse des Fahrzeugbestandes im Kanton Basel-Landschaft, Februar 2019) wurde der Fahrzeug-Besitz der Bewohnenden in abhängig vom Raumtyp (innerer Korridor), der öV-Gütekategorie (Kategorie A) und der geplanten Bebauungsdichte des Areals untersucht. Demnach zeigen aktuelle Entwicklungen, dass sich der Parkplatzbedarf bereits auf durchschnittlich 0.75 Stamm-Parkplätze/Wohnung reduziert hat.

---

0.7 Stamm-PP/Whg.

Mit Bezugnahme auf die Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetzes (RBV §70) kann dieser voraussichtlich reduzierte Parkplatzbedarf bereits mit der hervorragenden öV-Erschliessung gerechtfertigt werden. Zusätzlich werden weitere Massnahmen umgesetzt um den Mobilitätsbedarf der Bewohnenden mit dem verminderten Parkplatz-Angebot zu gewährleisten.

Nachfolgend sind die ergänzenden Massnahmen aufgeführt, die bei Verwendung des Oberwertes von 0.7 Stamm-Parkplätzen/Wohnung umzusetzen sind:

- Etablierung eines Car-Sharing-Angebots auf dem Areal mit mindestens einem Fahrzeug auf 300 Wohnungen
- Realisierung eines höheren Angebots von Veloabstellplätzen für die Wohnnutzung als gemäss Wegleitung des Kantons Basel-Landschaft gefordert: 0.8 Veloabstellplätze pro Zimmer
- Realisierung eines höheren Angebots von Veloabstellplätzen für die Nicht-Wohnnutzung unter Berücksichtigung der Wegleitung des Kantons Basel Landschaft: plus 10 %
- Einführung Parkraumbewirtschaftung für die Besucherparkplätze

### Unterwert

Die Ermittlung des Parkplatzbedarfs für die Wohnnutzungen erfolgt mit Bezugnahme auf die Annahmen zum Oberwert sowie unter Berücksichtigung eines breiten Massnahmenpaketes für eine nachhaltige Mobilität.

---

0.5 Stamm-PP/Whg.

Nachfolgend sind die zusätzlichen Massnahmen zusammengefasst, die bei Verwendung des Unterwertes von 0.5 Stamm-Parkplätzen/Wohnung zu realisieren sind:

- Etablierung eines Car-Sharing-Angebots auf dem Areal mit mindestens einem Fahrzeug auf 150 Wohnungen
- Realisierung eines höheren Angebots von Veloabstellplätzen für die Wohnnutzung als gemäss Wegleitung des Kantons Basel-Landschaft gefordert: Berücksichtigung Richtwert gemäss SN 40 065 1.0 Veloabstellplätze pro Zimmer
- Realisierung eines höheren Angebots von Veloabstellplätzen für die Nicht-Wohnnutzung unter Berücksichtigung der Wegleitung des Kantons Basel Landschaft: plus 20 %
- Einführung Sharing-Angebot für E-Bikes/Cargo-Bikes innerhalb des Areals
- Etablierung Velowerkstatt
- Bereitstellung umfassender Informationen für neue Mieter zu den Mobilitätsangeboten auf dem Areal und in der Gemeinde Pratteln

### Ausnahme Alterswohnen

Altersgerechte Wohnungen zeichnen sich i.d.R. durch kleinere Wohnungsgrössen aus. Zudem nimmt der Autobesitz bei älteren Menschen deutlich ab, im Vergleich zur übrigen Bevölkerung. Entsprechend ist nach Aussage der Schweizer Fachstelle für Hindernisfreie Architektur ein Parkplatzangebot von

---

0.3 Stamm-PP/Whg.



1.0 Stamm-Parkplatz/3 Wohnungen ausreichend. Für den Fall, dass im Baugesuch ausdrücklich Alterswohnungen ausgewiesen werden, welche den Anforderungen gemäss den Planungsrichtlinien für altersgerechte Wohnbauten entsprechen, ist ein Parkplatz-Bedarf von 0.3 Stamm-Parkplätzen/Wohnung nachzuweisen. Zusätzliche Massnahmen im Bereich Mobilität sind nicht notwendig.

#### 4.3 Ermittlung des Parkplatzbedarfs für den motorisierten Verkehr

---

Die Ermittlung des Parkplatzbedarfs für das Bredella-Areal erfolgt getrennt für die Quartierpläne „Bredella West“ und „Bredella-Ost“. Die Berechnungen zum Quartierplan „Bredella-Ost“ sind dabei nur orientierend. Eine detaillierte Berechnung zum Parkplatzbedarf ist im Anhang I dargestellt.

Die Berechnung des Parkplatzbedarfs umfasst die motorisierten Fahrzeuge (Autos und Motorräder). In der RPV wird darauf hingewiesen, dass genügend Abstellplätze für Motorräder erstellt werden müssen. Angaben zu einer prozentualen Verteilung oder einer Grössenordnung der Autoabstellplätze und Motorräder werden jedoch nicht gemacht. Aus Sicht Fahrtenaufkommen ist eine Differenzierung aber auch nicht notwendig, da sowohl Motorräder als auch Autos anrechenbare Fahrten generieren. In den folgenden Überlegungen wird daher keine Unterscheidung vorgenommen und der Bedarf als PP ausgewiesen. In der Weiterentwicklung ist dann basierend auf der Nutzung zu definieren, welcher Anteil an Motorradabstellplätze sinnvoll ist. Wichtig ist, dass die ermittelte Anzahl an Parkplätzen die Obergrenze darstellt.

##### 4.3.1 Parkplatzbedarf Quartierplan „Bredella-West“

Bei der Berechnung des Parkplatzbedarfs für die Nicht-Wohnnutzungen wird bei den verschiedenen Berechnungsansätzen die maximale Reduktion variiert, welche durch die Faktoren R1 (= 0.5) und R2 (= 0.6) bestimmt wird. Der Faktor R1 erfolgt aufgrund der guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (Haltestelle in weniger als 350m Entfernung + min. 6-Minuten-Takt in Spitzenstunden). Der Faktor R2 ergibt sich aus dem politischen und planerischen Leitbild sowie aus der Mehrfachnutzung der Parkfelder und gewissen Gebäudenutzungen, bei welchen ein hoher Veloanteil erwartet wird. Für den Unterwert wird der berechnete Grundbedarf auf das Minimum reduziert. Beim Oberwert wird die mögliche Reduktion nicht vollständig ausgeschöpft.

---

Parkplatzreduktion Nicht-Wohnnutzungen



## Parkplatzreduktion Nicht-Wohnnutzungen Quartierplan „Bredella-Areal West“

Nutzung	Berechnungsansätze			
	Oberwert		Untervert	
	Reduktion Stamm-PP	Reduktion Besucher-PP	Reduktion Stamm-PP	Reduktion Besucher-PP
	[%]	[%]	[%]	[%]
Dienstleistung / Gewerbe	40 - 60	40 - 60	30	30
Verkauf / Gastronomie	60	60 - 70	30 - 50	30 - 50
Hotel	70	70	30	30
Eventnutzung	60	60	30	30
Kinderbetreuung / Schule	50	50	30	30

Tabelle 2 Reduktion des Parkplatzbedarf Nicht-Wohnnutzungen QP „Bredella-Areal West“

Das Nutzungskonzept sieht eine starke Durchmischung sowie einen vielfältigen Nutzungsmix vor (vgl. Kapitel 3.1). Geplant sind unter anderem diverse Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen. Dabei gilt es zu beachten, dass aufgrund der Grösse des Areals gewisse Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen einen starken Quartierbezug haben und primär der Quartierbevölkerung dienen resp. auch Quartierbewohnende dort arbeiten. Folglich ist der Bedarf an Stamm- und Besucherparkfeldern geringer. Diese Tatsache wurde beim Nachweis des Parkplatzbedarfs mit der Nutzung «Dienstleistung quartierbezogen» berücksichtigt.

Der Parkplatzbedarf wurde unter Berücksichtigung der Berechnungsansätze gemäss Kapitel 4.2 und 4.3.1 sowie den maximal definierten Flächen gemäss QP-Reglement berechnet. Dazu wurde eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt, um den ungünstigsten Fall zu rekonstruieren (vgl. Tabelle 1), welcher nachfolgend abgebildet ist. Der ungünstigste Fall für den QP-West ist, wenn der Wohnanteil auf ein Minimum gesenkt wird. Grund dafür ist, dass die Wohnnutzung den kleinsten Wert beim spezifischen Verkehrspotenzial je Parkfeld und Nutzung hat (2.5 bei Bewohnenden und Besuchenden). Die Nutzungen, welche von der Reduktion der Fläche bei der Wohnnutzung profitieren (u.a. Dienstleistung nicht publikumsintensiv, Gewerbe produzierenden, Verkauf nicht publikumsintensiv, Hotel), haben ein spezifisches Verkehrspotenzial je Parkfeld und Nutzung von mindestens 3.0 bei den Beschäftigten und den Kunden. Folglich werden durch diese Nutzungen mehr Fahrten erzielt. Für detaillierte Angaben zum spezifischen Verkehrspotenzial wird auf das Verkehrsgutachten verwiesen. In Bezug auf die Fläche der Wohnnutzung bedeutet dies, dass im Baufeld A1 und A2 der Wohnanteil auf 60% definiert wird, dies entspricht dem minimalen Anteil gemäss QP-Reglement. In den Baufeldern B1, B2 und C1 wird der Wohnanteil komplett durch die Hotelnutzung sowie durch sämtliche übrigen zulässigen Nutzungen ersetzt. Bei diesem Worst-Case-Szenario ergibt sich folgender Parkplatzbedarf.

Gemäss RBV

Total müssen 1'042 PP erstellt werden, wenn keine Reduktion vorgenommen wird. 229 PP entfallen dabei auf die Nutzung Wohnen und die übrigen 813 PP auf die Nicht-Wohnnutzungen.

Annahme Berechnungsgrundlage

Parkplatzbedarf Quartierplan „Bredella-Areal West“



### Parkplatzbedarf motorisierter Verkehr gemäss RBV

	Stamm-Parkplätze [PP]	Besucher-Parkplätze [PP]	Total [PP]
<b>Quartierplan West</b>			
Baubereich A1			172
Wohnen	74	22	96
Übrige Nutzungen	36	40	76
Baubereich A2			303
Wohnen	102	31	133
Übrige Nutzungen	114	56	170
Baubereich B1			49
Wohnen	0	0	0
Übrige Nutzungen	11	38	49
Baubereich B2			80
Wohnen	0	0	0
Übrige Nutzungen	57	23	80
Baubereich C1a			177
Wohnen	0	0	0
Übrige Nutzungen	71	106	177
Baubereich C1b			261
Wohnen	0	0	0
Übrige Nutzungen	71	190	261
<b>Total Quartierplan West</b>	<b>536</b>	<b>506</b>	<b>1'042</b>

Tabelle 3: Parkplatzbedarf mIV gemäss RBV QP „Bredella-Areal West“

#### Oberwert

Bei einer Reduktion des Grundbedarfs gemäss RBV mit dem Oberwert sind insgesamt noch 700 PP zu erstellen. Wobei 178 PP auf die Wohnnutzung und 522 PP auf die Nicht-Wohnnutzung entfallen.

### Parkplatzbedarf motorisierter Verkehr gemäss Oberwert

	Stamm-Parkplätze [PP]	Besucher-Parkplätze [PP]	Total [PP]
<b>Quartierplan West</b>			
Baubereich A1			127
Wohnen	52	23	75
Übrige Nutzungen	25	27	52
Baubereich A2			207
Wohnen	72	31	103
Übrige Nutzungen	69	35	104
Baubereich B1			32
Wohnen	0	0	0
Übrige Nutzungen	7	25	32
Baubereich B2			53
Wohnen	0	0	0
Übrige Nutzungen	37	16	53
Baubereich C1a			105
Wohnen	0	0	0
Übrige Nutzungen	36	69	105
Baubereich C1b			176
Wohnen	0	0	0
Übrige Nutzungen	47	129	176
<b>Total Quartierplan West</b>	<b>345</b>	<b>355</b>	<b>700</b>

Tabelle 4: Parkplatzbedarf mIV Oberwert QP „Bredella-Areal West“

Für den Quartierplan „Bredella-Areal West“ sind im Maximum (Oberwert) rund 700 PF zu erstellen.

#### Unterwert



Wird der Grundbedarf gemäss RBV mit dem Unterwert reduziert, ergibt dies 439 PP welche erstellt werden müssen. 143 PP werden dabei der Wohnnutzung zugeschrieben und 296 PP der Nicht-Wohnnutzung.

Parkplatzbedarf motorisierter Verkehr gemäss Unterwert			
	Stamm-Parkplätze [PP]	Besucher-Parkplätze [PP]	Total [PP]
<b>Quartierplan West</b>			
<b>Baubereich A1</b>			<b>90</b>
Wohnen	37	23	60
Übrige Nutzungen	14	16	30
<b>Baubereich A2</b>			<b>136</b>
Wohnen	52	31	83
Übrige Nutzungen	35	18	53
<b>Baubereich B1</b>			<b>19</b>
Wohnen	0	0	0
Übrige Nutzungen	5	14	19
<b>Baubereich B2</b>			<b>29</b>
Wohnen	0	0	0
Übrige Nutzungen	20	9	29
<b>Baubereich C1a</b>			<b>72</b>
Wohnen	0	0	0
Übrige Nutzungen	23	49	72
<b>Baubereich C1b</b>			<b>93</b>
Wohnen	0	0	0
Übrige Nutzungen	24	69	93
<b>Total Quartierplan West</b>	<b>210</b>	<b>229</b>	<b>439</b>

Tabelle 5: Parkplatzbedarf mIV Unterwert QP „Bredella-Areal West“

Für den Quartierplan „Bredella-Areal West“ sind im Minimum (Unterwert) rund 450 PF zu erstellen.

Durch Verschiebungen der Nutzung innerhalb der zulässigen Bandbreiten gemäss QP-Reglement, resultieren auch Veränderungen bezüglich der Anzahl Parkplätze. Diese sind bis maximal 700 zulässig. Sollte aufgrund der gewählten Nutzungen ein höherer Wert resultieren, sind entsprechende Nutzungsanpassungen vorzunehmen oder strengere Mobilitätsmassnahmen zu prüfen.

#### 4.3.2 Parkplatzbedarf Bredella-Areal (QP West und QP-Ost)

Die Angaben zum Parkplatzbedarf für den Perimeter Quartierplan „Bredella-Areal Ost“ ist orientierend. Die Berechnung erfolgt für die Wohnnutzung unter Berücksichtigung des Unterwertes gemäss Kapitel 4.2.

Bei der Berechnung des Parkplatzbedarfs für die Nicht-Wohnnutzungen wird nach Szenario klein und Szenario gross unterschieden. Je nach Szenario variieren die angewandten Reduktionen.

Parkplatzreduktion Nicht-Wohnnutzungen



## Parkplatzreduktion Nicht-Wohnnutzungen QP Ost

Nutzung	Berechnungsansätze			
	Szenario gross		Szenario klein	
	Reduktion Stamm-PP	Reduktion Besucher-PP	Reduktion Stamm-PP	Reduktion Besucher-PP
	[%]	[%]	[%]	[%]
Dienstleistung / Gewerbe	40	30 - 40	30	30
Verkauf / Gastronomie	40	30	30	30
Hotel	40	30	30	30
Eventnutzung	40	30	30	30
Kinderbetreuung / Schule	40	30	30	30

Angaben stellen die Anteile vom Grundbedarf

Tabelle 6 Reduktion des Parkplatzbedarf Nicht-Wohnnutzungen QP Ost

Der Parkplatzbedarf für das gesamte Bredella-Areal wird im Sinne einer Sensitivitätsbetrachtung für zwei Szenarien berechnet. Das Szenario gross berücksichtigt den Oberwert des Parkplatzbedarfs für den QP Ost. Bei Szenario klein wird der Unterwert des Parkplatzbedarfs für den QP Ost berücksichtigt. Es ergibt sich folgender Parkplatzbedarf:

### Szenario gross

Beim Szenario gross wird jeweils der Oberwert für die Reduktion berücksichtigt. Dies ergibt total 1'447 PP, wovon 602 auf die Wohnnutzung entfallen und 845 auf die Nichtwohnnutzung.

Parkplatzbedarf Bredella-Areal

## Parkplatzbedarf motorisierter Verkehr Oberwert / Szenario gross

	Stamm-Parkplätze [PP]	Besucher-Parkplätze [PP]	Total [PP]
<b>Quartierplan West</b>			
Total Quartierplan West	345	355	700
<b>Quartierplan Ost (orientierend)</b>			
<b>Baubereich A3</b>			101
Wohnen	60	36	96
Übrige Nutzungen	4	1	5
<b>Baubereich A4</b>			96
Wohnen	56	34	90
Übrige Nutzungen	2	4	6
<b>Baubereich A5</b>			84
Wohnen	50	30	80
Übrige Nutzungen	3	1	4
<b>Baubereich A6</b>			93
Wohnen	49	30	79
Übrige Nutzungen	6	8	14
<b>Baubereich B3</b>			41
Wohnen	0	0	0
Übrige Nutzungen	21	20	41
<b>Baubereich B4</b>			26
Wohnen	0	0	0
Übrige Nutzungen	8	18	26
<b>Baubereich B5</b>			41
Wohnen	23	14	37
Übrige Nutzungen	3	1	4
<b>Baubereich C2</b>			126
Wohnen	13	8	21
Übrige Nutzungen	61	44	105
<b>Baubereich C3</b>			139



Wohnen	13	8	21
Übrige Nutzungen	68	50	118
Total Quartierplan Ost	440	307	747
Masterplan			
Total	785	662	1'447

Tabelle 7: Parkplatzbedarf mIV Bredella-Areal – Szenario gross

#### Szenario klein

Beim Szenario klein wird jeweils der Unterwert bei der Reduktion berücksichtigt. Dies ergibt insgesamt 1'137 PP, welche erstellt werden müssen, wovon 567 PP auf die Wohnnutzung entfallen und 570 PP auf die Nicht-Wohnnutzung.

Parkplatzbedarf motorisierter Verkehr Unterwert / Szenario klein			
	Stamm-Parkplätze [PP]	Besucher-Parkplätze [PP]	Total [PP]
Quartierplan West			
Total Quartierplan West	210	229	439
Quartierplan Ost (orientierend)			
Baubereich A3			100
Wohnen	60	36	96
Übrige Nutzungen	3	1	4
Baubereich A4			96
Wohnen	56	34	90
Übrige Nutzungen	2	4	6
Baubereich A5			83
Wohnen	50	30	80
Übrige Nutzungen	2	1	3
Baubereich A6			91
Wohnen	49	30	79
Übrige Nutzungen	4	8	12
Baubereich B3			36
Wohnen	0	0	0
Übrige Nutzungen	17	19	36
Baubereich B4			24
Wohnen	0	0	0
Übrige Nutzungen	6	18	24
Baubereich B5			41
Wohnen	23	14	37
Übrige Nutzungen	3	1	4
Baubereich C2			108
Wohnen	13	8	21
Übrige Nutzungen	46	41	87
Baubereich C3			119
Wohnen	13	8	21
Übrige Nutzungen	51	47	98
Total Quartierplan Ost	398	300	698
Masterplan			
Total	608	529	1'137

Tabelle 8: Parkplatzbedarf mIV Bredella-Areal – Szenario klein

#### 4.4 Besucherparkhaus und Mehrfachnutzung

Die Stammplätze sollen in den Tiefgaragen der einzelnen Baubereiche angeordnet werden. Für Besuchende und Kunden ist nach aktueller Planung ein Besucherparkhaus vorgesehen. So können die Besucherparkplätze der verschiedenen Nutzungen überlagert und damit optimal ausgenutzt werden. Das daraus entstehende Einsparpotential leistet einen Betrag zum schonenden Umgang mit den Ressourcen.

Besucherparkhaus



Das Besucherparkhaus befindet sich in der Mitte des Gesamtareal Masterplan Bredella und ist somit in jeder Phase von überall erreichbar. Es richtet sich an alle Besuchenden und Kunden des Areals. Gemäss QP-Reglement sind mindestens 60% aller Besucherparkplätze im zentralen Besucherparking anzuordnen. Für bestimmte Nutzungen (z.B. Supermarkt, Hotel, o.ä.) können die Besucherparkplätze auch in den einzelnen Baubereichen untergebracht werden. Dies geht jedoch zulasten des möglichen Einsparpotentials aufgrund der Mehrfachnutzung. Solche oberirdischen Kurzzeit-Parkfelder sind unter anderem entlang der neu angelegten Bahnhofstrasse geplant.

---

Besucherparkhaus  
QP „Bredella-West“

Für den Quartierplan Bredella West wird das Besucherparkhaus als temporäre Struktur in eine bestehende Industriehalle auf dem Buss Areal untergebracht. Die Industriehalle wird langfristig erhalten und mit dem zweiten Quartierplan Bredella Ost zu einem mischgenutzten Gebäude umgenutzt. Das temporäre Besucherparkhaus für den Quartierplan Bredella West bietet Platz für ca. 160 Parkplätze. Die Zufahrt erfolgt über den Gallenweg und / oder die Neue Bahnhofstrasse. Eine entsprechende Signalisation macht das Besucherparkhaus gut auffindbar. Für die Fussgänger ist das Besucherparkhaus in wenigen Metern (ca. 80 – 120 m) erreichbar. Die Fussgänger müssen sich nie mehr als 90° drehen, um das Parkhaus zu finden. Eine entsprechende Signalisation (z.B. über Freiraumgestaltung, Bodenbeläge, Schilder) schafft attraktive Zugänge und eine gute Orientierung.

Beim Endausbau des Areals liegt das Besucherparkhaus in den Untergeschossen zwischen den beiden zu erhaltenen Industriehallen. Auf bis zu vier Untergeschossen können so für den gesamten Masterplan Bredella bis zu ca. 300 Besucherparkplätze angeordnet werden. Damit liegt das Besucherparkhaus in der Mitte des Bredella-Areals und ist so in kürzester Gehdistanz erreichbar. Wo dies notwendig oder aufgrund der umliegenden Nutzungen sinnvoll ist, kann das Besucherparkhaus unterirdisch an einzelne Baubereiche angeschlossen werden. Die Zufahrt erfolgt über die neue Wasenpromenade und/oder die neue Bahnhofstrasse. Eine entsprechende Signalisation macht das Besucherparkhaus gut auffindbar.

---

Besucherparkhaus  
Bredella-Areal



Abbildung 8 Lage Besucherparkhaus Masterplan  
[v.l.n.r.: Lage Quartierplan „Bredella-Areal West“; Lage Masterplan Bredella-Areal]

Mit dem Besucherparkhaus kann die Gesamtzahl an Besucherparkplätzen durch Berücksichtigung der Mehrfachnutzung von Parkplätzen optimiert werden. Diese kann geltend gemacht werden, wenn die überlagernden Nutzungen zeitlich voneinander getrennt sind. Das betrifft im Besonderen die Besucherparkplätze. Nachfolgend werden mögliche Kombinationen für eine Mehrfachnutzung kurz aufgelistet:

---

Mehrfachnutzung

- \_ Kunden Verkauf (tagsüber) mit Kunden Gastronomie (abends)
- \_ Kunden Verkauf (tagsüber) mit Besucher Wohnen (abends)
- \_ Kunden Dienstleistung (tagsüber) Besucher Wohnen (abends)



Um allfälligen Überschneidungen der Nutzungszeiten zu entgegnen, werden 1/3 der Besucherparkplätze für die Wohnnutzungen ausschliesslich für diese reserviert und nicht in die Mehrfachnutzung integriert. Durch die Mehrfachnutzung von Parkplätzen können diese optimal ausgenutzt werden, wodurch ein Überangebot an Parkplätzen reduziert werden kann. Dies leistet einen Beitrag zu einem schonenden Umgang mit den vorhandenen Ressourcen und ermöglicht einen vielfältigen Einsatz der gewonnenen Fläche. Die Bewohnenden des Bredella-Areals profitieren durch die gewonnene Fläche von zusätzlichen Aufenthaltsbereichen, Fuss- und Veloverkehrsflächen etc.

Es ist wichtig, dass über alle Kanäle kommuniziert wird, wie gut das Areal erreichbar ist, dass keine ausgewiesenen Parkfelder zur Verfügung stehen und die Anreise mit dem öffentlichen Verkehr zu erfolgen hat. Veranstaltungen auf den Quartierplätzen brauchen i.d.R. keine zusätzlichen Konzepte und Massnahmen. Hier erfolgt die Anreise zu Fuss, mit dem Velo oder dem öV. Der überwiegende Teil der Veranstaltung in der Halle kann auf den öV abgestützt werden. Veranstaltungen in der Halle die ein höheres PW-Aufkommen erzeugen könnten (z.B. Konzerte), finden eher in den Abendstunden statt, wenn der Grossteil der Kunden-Parkfelder leer steht. Entsprechend können dann im zentralen Besucherparking ausreichend Parkfelder angeboten werden. Veranstaltungen in der Halle die tagsüber durchgeführt werden, können und müssen auf den öV abgestützt werden.

Eventnutzung

Im Grundsatz gilt, dass bei grösseren Veranstaltungen ab 200 Personen zwingend ein Ticketing- und Parkierungskonzept zu erstellen ist. Kleinere Veranstaltungen bis 200 Personen sollen auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr abgestützt werden. Ist dennoch ein erhöhtes PW-Aufkommen zu erwarten aufgrund der jeweiligen Eventnutzung oder findet der Event tagsüber statt muss auch für kleine Veranstaltungen bis 200 Personen ein Ticketing- und Parkierungskonzept erstellt werden. Zu solchen Veranstaltungen mit einem erhöhten PW-Aufkommen gehören unter anderem Konzerte, Theater und Messen. Das Ticketing- und Parkierungskonzept muss durch den Veranstalter selbst erstellt werden. Inhalte können sein: Kombination Veranstaltungsticket + öV-Ticket, Nutzung umliegender Parkierungsanlagen, Angebot Shuttledienst, Aufbieten Verkehrsdienst usw.

Als Rückfallebene (falls es zu negativen Rückmeldungen aus der Bevölkerung kommt) kann von den Veranstaltern ein Monitoring und Controlling gefordert werden. Darauf aufbauend sind dann weitere Massnahmen zu definieren

#### 4.5 Ermittlung des Abstellplatzbedarfs für den Veloverkehr

Eine detaillierte Berechnung zum Bedarf für die Veloabstellplätze ist im Anhang II dargestellt.

Unter Berücksichtigung der Berechnungsansätze gemäss Kapitel 4.2 ergibt sich folgender Parkplatzbedarf:

Gemäss Wegleitung des Kantons Basel-Landschaft wird der Abstellplatzbedarf gemäss der Wegleitung «Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas» des Kantons Basel-Landschaft (November 2004) ermittelt. Auf dieser Basis müssen für den gesamten Masterplan 2'240 Veloabstellplätze erstellt werden. Die Anzahl Veloabstellplätze für den QP West beträgt 714.

#### Bedarf Veloabstellplätze gemäss RBV

	Stamm-Parkplätze [VAP]	Besucher-Parkplätze [VAP]	Total [VAP]
Quartierplan West			



Baubereich A1			199
Wohnen	148	22	170
Nicht-Wohnnutzungen	16	13	29
Baubereich A2			305
Wohnen	204	31	235
Nicht-Wohnnutzungen	52	18	70
Baubereich B1			17
Wohnen	0	0	0
Nicht-Wohnnutzungen	5	12	17
Baubereich B2			33
Wohnen	0	0	0
Nicht-Wohnnutzungen	26	7	33
Baubereich C1a			66
Wohnen	0	0	0
Nicht-Wohnnutzungen	32	34	66
Baubereich C1b			94
Wohnen	0	0	0
Nicht-Wohnnutzungen	32	62	94
Total Quartierplan West	515	199	714
Quartierplan Ost (orientierend)			
Baubereich A3			279
Baubereich A3	238	36	274
Nicht-Wohnnutzungen	4	1	5
Baubereich A4			259
Wohnen	222	33	255
Nicht-Wohnnutzungen	1	3	4
Baubereich A5			233
Wohnen	200	30	230
Nicht-Wohnnutzungen	2	1	3
Baubereich A6			234
Wohnen	194	29	223
Nicht-Wohnnutzungen	4	7	11
Baubereich B3			39
Wohnen	0	0	0
Nicht-Wohnnutzungen	21	18	39
Baubereich B4			27
Wohnen	0	0	0
Nicht-Wohnnutzungen	8	19	27
Baubereich B5			107
Wohnen	90	14	104
Nicht-Wohnnutzungen	3	0	3
Baubereich C2			169
Wohnen	50	8	58
Nicht-Wohnnutzungen	67	44	111
Baubereich C3			181
Wohnen	50	8	58
Nicht-Wohnnutzungen	74	49	123
Total Quartierplan Ost	1'229	297	1'526
Masterplan			
Total	1'744	496	2'240

Tabelle 9 Bedarf Veloabstellplätze Bredella-Areal gemäss RBV

#### Gemäss Oberwert

Werden die Parkplätze für den motorisierten Individualverkehr mit dem Oberwert reduziert, hat dies zur Folge, dass bei der Wohnnutzung 0.8 Veloabstellplätze pro Zimmer erstellt werden müssen und sich die Anzahl der Veloabstellplätze bei den übrigen Nutzungen um 10% gegenüber dem Grundwert gemäss Wegleitung erhöht. Dies ergibt für den gesamten Masterplan Bredella 3'037 Veloabstellplätze. Für den Teil QP West beträgt die Anzahl Abstellplätze 870.

#### Bedarf Veloabstellplätze gemäss Oberwert / Szenario gross

	Stamm-Parkplätze	Besucher-Parkplätze	Total
--	------------------	---------------------	-------



	[VAP]	[VAP]	[VAP]
<b>Quartierplan West</b>			
Baubereich A1			254
Wohnen	145	78	223
Nicht-Wohnnutzungen	17	14	31
Baubereich A2			385
Wohnen	200	108	308
Nicht-Wohnnutzungen	56	20	76
Baubereich B1			19
Wohnen	0	0	0
Nicht-Wohnnutzungen	5	14	19
Baubereich B2			36
Wohnen	0	0	0
Nicht-Wohnnutzungen	28	8	36
Baubereich C1a			73
Wohnen	0	0	0
Nicht-Wohnnutzungen	35	38	73
Baubereich C1b			103
Wohnen	0	0	0
Nicht-Wohnnutzungen	35	68	103
<b>Total Quartierplan West</b>	<b>522</b>	<b>348</b>	<b>870</b>
<b>Quartierplan Ost (orientierend)</b>			
Baubereich A3			418
Baubereich A3	307	106	413
Nicht-Wohnnutzungen	4	1	5
Baubereich A4			389
Wohnen	287	98	385
Nicht-Wohnnutzungen	1	3	4
Baubereich A5			233
Wohnen	258	89	347
Nicht-Wohnnutzungen	2	1	3
Baubereich A6			249
Wohnen	251	86	337
Nicht-Wohnnutzungen	4	8	12
Baubereich B3			43
Wohnen	0	0	0
Nicht-Wohnnutzungen	23	20	43
Baubereich B4			29
Wohnen	0	0	0
Nicht-Wohnnutzungen	9	21	29
Baubereich B5			161
Wohnen	117	40	157
Nicht-Wohnnutzungen	3	1	4
Baubereich C2			207
Wohnen	63	22	85
Nicht-Wohnnutzungen	74	48	122
Baubereich C3			220
Wohnen	63	22	85
Nicht-Wohnnutzungen	81	54	135
<b>Total Quartierplan Ost</b>	<b>1'549</b>	<b>617</b>	<b>2'167</b>
<b>Masterplan</b>			
<b>Total</b>	<b>2'072</b>	<b>965</b>	<b>3'037</b>

Tabelle 10 Bedarf Veloabstellplätze Bredella-Areal - Szenario gross

#### Gemäss Unterwert

Werden die Parkplätze für den motorisierten Individualverkehr mit dem Unterwert reduziert, hat dies zur Folge, dass bei der Wohnnutzung 1.0 Veloabstellplätze pro Zimmer erstellt werden müssen und sich die Anzahl der Veloabstellplätze bei den übrigen Nutzungen um 20% gegenüber dem Grundwert gemäss Wegleitung erhöht. Dies ergibt für den gesamten Masterplan Bredella 3'348 Veloabstellplätze. Für den Teil QP West sind 1'034 Veloabstellplätze notwendig.



Bedarf Veloabstellplätze gemäss Unterwert / Szenario klein

	Stamm-Parkplätze [VAP]	Besucher-Parkplätze [VAP]	Total [VAP]
<b>Quartierplan West</b>			
Baubereich A1			313
Wohnen	181	97	278
Nicht-Wohnnutzungen	19	16	35
Baubereich A2			468
Wohnen	250	135	385
Nicht-Wohnnutzungen	61	22	83
Baubereich B1			21
Wohnen	0	0	0
Nicht-Wohnnutzungen	6	15	21
Baubereich B2			40
Wohnen	0	0	0
Nicht-Wohnnutzungen	31	9	40
Baubereich C1a			79
Wohnen	0	0	0
Nicht-Wohnnutzungen	38	41	79
Baubereich C1b			112
Wohnen	0	0	0
Nicht-Wohnnutzungen	38	74	112
<b>Total Quartierplan West</b>	<b>625</b>	<b>409</b>	<b>1'034</b>
<b>Quartierplan Ost (orientierend)</b>			
Baubereich A3			445
Baubereich A3	307	132	439
Nicht-Wohnnutzungen	5	1	6
Baubereich A4			414
Wohnen	287	123	410
Nicht-Wohnnutzungen	1	3	4
Baubereich A5			373
Wohnen	258	111	369
Nicht-Wohnnutzungen	3	1	4
Baubereich A6			372
Wohnen	251	108	359
Nicht-Wohnnutzungen	5	8	13
Baubereich B3			43
Wohnen	0	0	0
Nicht-Wohnnutzungen	25	22	47
Baubereich B4			29
Wohnen	0	0	0
Nicht-Wohnnutzungen	10	23	33
Baubereich B5			172
Wohnen	117	40	157
Nicht-Wohnnutzungen	4	11	15
Baubereich C2			223
Wohnen	63	27	90
Nicht-Wohnnutzungen	81	52	133
Baubereich C3			238
Wohnen	63	27	90
Nicht-Wohnnutzungen	89	59	148
<b>Total Quartierplan Ost</b>	<b>1'568</b>	<b>747</b>	<b>2'315</b>
<b>Masterplan</b>			
<b>Total</b>	<b>2'193</b>	<b>1'156</b>	<b>3'348</b>

Tabelle 11 Bedarf Veloabstellplätze Bredella-Areal - Szenario klein

Je nach Nutzungsverteilung – auch innerhalb des QP-Reglement - verändert sich der Bedarf gegenüber den vorhergehenden Berechnungen. Insbesondere wenn der Wohnanteil steigt, wird der Bedarf ansteigen.

#### 4.6 Verortung und Qualität der Veloabstellplätze

Mit Bezugnahme auf SN 40 065 werden die Veloabstellplätze für die Wohnnutzungen in sog. Langzeit- (70 %) und Kurzzeitabstellplätze (30 %) eingeteilt. Während die Langzeitabstellplätze ausschliesslich den Bewohnenden



vorbehalten sind, werden die Kurzzeitabstellplätze auch von den Besuchenden genutzt. Entsprechend sind die Langzeitabstellplätze, wie auch die Stamm-Plätze für die Nicht-Wohnnutzungen witterungsgeschützt auszubilden. Um auch das Abstellen von Spezialfahrzeugen zu ermöglichen (z.B. Cargo-Bikes, Veloanhänger, Tandems, Liegeräder) sollten 20 % der Langzeitabstellplätze darauf ausgelegt werden.

Weiter ist in den Anlagen ein hoher Komfort- und Sicherheitsstandard zu gewährleisten. Die Kurzzeitabstellplätze und Besucherplätze werden im Aussenraum jeweils in Eingangsnähe etabliert. Die Veloabstellplätze im Aussenraum sind zu 60 % gedeckt zu erstellen.



## 5. Beschreibung der Mobilitätsmassnahmen

Damit die Mobilitätsbedürfnisse der Bewohnenden des Bredella-Areals auch mit einem reduzierten Parkplatzangebot bewältigt werden können, ist ein Paket von verschiedenen Mobilitätsmassnahmen notwendig. In der nachfolgenden Tabelle ist die Zuordnung der Massnahmen den verschiedenen Berechnungsansätzen (vgl. Kapitel 4.2) dargestellt.

Übersicht Mobilitätsmassnahmen		
Massnahmen	Oberwert	Unterwert
5.1 Quantitativ und qualitatives Veloabstellangebot	x	x
5.2 Bewirtschaftung der Parkplätze	x	x
5.3 Massnahmen mit Verbundeffekt	x	x
5.4 Car-Sharing-Angebot	x	x
5.5 Bike-Sharing-Angebot		x
5.6 Velowerkstatt vor Ort		x
5.7 Informationen zu Mobilitätsangeboten		x

Für den Berechnungsansatz Ausnahme Alterswohnen sind keine zusätzlichen Mobilitätsmassnahmen umzusetzen.

Tabelle 12 Mobilitätsmassnahmen in Abhängigkeit des Berechnungsansatzes für den Parkplatzbedarf

In den nachfolgenden Kapiteln werden die verschiedenen Massnahmen kurz beschrieben und eine mögliche Umsetzung skizziert. Die konkrete Ausgestaltung der Mobilitätsmassnahmen ist dann im Rahmen der Baugesuche festzulegen. Durch regelmässige Überprüfung der Wirksamkeit der Massnahmen im Rahmen eines regelmässigen Monitoring und Controllings (vgl. Kapitel 6) können im Bedarfsfall zielgerichtete Anpassungen vorgenommen werden.

### 5.1 Quantitativ und qualitatives Veloabstellangebot

Neben einer guten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr ist ein attraktives Veloinfrastrukturangebot eine Grundvoraussetzung, um den Verzicht auf das eigene Auto zu ermöglichen. Dabei kommt neben dem quantitativen Angebot an Veloabstellplätzen (wird in Abhängigkeit des Berechnungsansatzes für Stamm-Parkplätze bestimmt (vgl. Kapitel 4.5) besonders deren qualitativer Ausgestaltung (z.B. Zugänglichkeit, Reparaturrecke, Erschliessung, Abstellflächen Spezialfahrzeuge) eine hohe Bedeutung zu.

Veloabstellplätze

Zur Förderung der E-Mobilität werden in den Abstellanlagen Ladestationen für E-Bikes und E-Scooter vorgesehen.

Ladestationen

### 5.2 Bewirtschaftung der Parkplätze

Die Stamm-Parkplätze für die Mieter müssen zusätzlich angemietet werden. So kann ein effizientes Management der Parkplätze gewährleistet und den Mietern, die auf das eigene Auto angewiesen sind, ein entsprechender Parkplatz angeboten werden.

Stamm-Parkplätze



Sämtliche Besucher-Parkplätze innerhalb des Bredella-Areals werden monetär und ggf. auch zeitlich bewirtschaftet. Damit wird verhindert, dass die Bewohnenden ihre Fahrzeuge auf den Besucher-Parkplätzen abstellen und diese so blockieren.

---

Besucher-Parkplätze

Für die Bewirtschaftung der Parkplätze ist ein Tarifmodell zu erarbeiten.

---

Tarifmodell Parkraumbewirtschaftung

### 5.3 Massnahmen mit Verbundeffekt

---

Es kann viel Verkehr vermieden werden, indem eine Grund-Infrastruktur für Ver- und Entsorgung, d.h. insbesondere Geschäfte mit Gütern des täglichen Bedarfs, sowie für Freizeitaktivitäten in kurzer Fussdistanz angeboten werden können. Aus diesem Grund werden im Rahmen des Quartierplans die Voraussetzungen geschaffen werden, um die Ansiedlung resp. Erstellung folgender Infrastruktur zu begünstigen:

- \_ Verkaufsgeschäfte und Dienstleistungen für den täglichen Bedarf
- \_ Betreuungseinrichtung für Kleinkinder

### 5.4 Car-Sharing-Angebot

---

Eine weitere Voraussetzung um den Verzicht auf das eigene Auto zu ermöglichen ist ein attraktives Car-Sharing-Angebot für die Bewohnenden und die Beschäftigten des Bredella-Areals. Das Mindestangebot wird in Abhängigkeit des Berechnungsansatzes für die Stamm-Parkplätze für Wohnnutzungen bestimmt (vgl. Kapitel 4.5).

---

Mindestangebot Car-Sharing

Bereits heute gibt es am Bahnhof Pratteln einen Mobility-Standort mit 1 Fahrzeug. In Absprache mit dem Betreiber und in Abhängigkeit des Bedarfs besteht die Möglichkeit einer Erweiterung des bestehenden Angebotes. Dabei ist aber auf eine allfällige Konkurrenzierung durch andere Nutzergruppen zu achten.

---

Erweiterung Car-Sharing Standort Bahnhof-Pratteln

Ggf. empfiehlt es sich zusätzliche Mobility-Standorte innerhalb des Areals zu etablieren und die Arealnutzer zu bevorzugen. Erste Abklärungen dazu wurden getätigt und von Seiten Mobility besteht ein Interesse an ein bis zwei zusätzlichen Stellplätzen auf dem Bredelle-Areal. Alternativ könnte auch ein anderes Car-Sharing-Angebot, wie Sharoo (z.B. in Zusammenarbeit mit Primeo Energie) etabliert werden.

---

Etablierung zusätzliche Car-Sharing Standorte

### 5.5 Bike-Sharing-Angebot

---

Das Velo ist ein attraktives Verkehrsmittel im Alltag für Strecken mit kürzerer (< 5 km) bis mittlerer (< 10 km) Entfernung. Mit einem E-Bike können auch grössere Entfernungen schnell und komfortabel zurückgelegt werden, die vorher mit dem Auto gefahren wurden. Ebenso ermöglicht der Einsatz von Cargo-Bikes den Transport grösserer Lasten und damit ebenfalls den Verzicht auf das eigene Auto. Aufgrund der hohen Investitionskosten (besonders bei Cargo-Bikes) empfiehlt es sich ein Bike-Sharing-Angebot zu etablieren. Dabei ist zu bedenken, dass wegen der unmittelbaren Lage am Bahnhof Pratteln ein Grossteil der Nutzenden eines solchen Angebotes keinen Arealbezug hat (z.B. Pendelnde Beschäftigte). Zudem ist darauf hinzuweisen, dass der



überwiegende Teil der Bewohnenden ein eigenes Velo besitzt und somit in erster Linie von einem Cargo-Bike-Sharing-Angebot profitiert.

Entsprechend werden folgende Umsetzungsmöglichkeiten empfohlen:

- Variante Bike-Sharing Bahnhof
  - Beteiligung bei der Einführung eines gemeinsamen Bike-Sharing-Angebotes mit der Gemeinde Pratteln (z.B. pick-e-bike nach Pratteln holen)
- Variante Bike-Sharing Bredella-Areal
  - Unterstützung der Möglichkeit eines arealinternen Bike-Sharing-Angebotes mit dem Fokus auf Cargo-Bikes als Angebot für die Bewohnenden (z.B. Cargo-Bikes über Primeo energie oder in Zusammenarbeit mit Ladeninhabern auf den Areal über carvelo2go.)

## 5.6 Velowerkstatt vor Ort

---

Eine Velowerkstatt vor Ort bietet die beste Voraussetzung für eine unkomplizierte Instandhaltung von Velos und fördert so die Attraktivität der Velonutzung. Mit der Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur (Standvorrichtung für verschiedene Velotypen, Grundausstattung Velowerkzeug) werden die Bewohnenden befähigt kleine Reparaturen oder Wartungsarbeiten selbständig durchführen zu können. Es empfiehlt sich sog. Reparaturrecken als Grundangebot an mehreren Orten innerhalb des Areals zu etablieren. Um allfälligem Diebstahl und Vandalismus vorzubeugen, sollten die Anlagen regelmässig vom Eigentümer / Betreiber kontrolliert werden.

Mit der Realisierung des neuen Bike&Ride-Standortes am Bahnhof besteht ggf. auch die Möglichkeit in Zusammenarbeit mit der Gemeinde eine betreute Velowerkstatt zu etablieren.

---

Grundangebot Velowerkstatt



## 5.7 Informationen zu Mobilitätsangeboten

---

Damit die verschiedenen Mobilitätsmassnahmen genutzt werden können, müssen die Arealnutzenden (Bewohnende und Beschäftigte) darauf aufmerksam gemacht werden. Es ist wichtig, dass sie Zugang zu umfangreichen Informationen rund um das Thema Mobilität, insbesondere jedoch zu Angeboten / Möglichkeiten für ein nachhaltiges Verkehrsverhalten, haben. Entsprechend empfiehlt es sich, neben physischen Informationsbroschüren, die verschiedenen Informationen auch online zur Verfügung zu stellen.

- \_ Ausgabe einer umfangreichen Informationsbroschüre bei Abschluss eines Mietvertrags
- \_ Ausgabe einer umfangreichen Informationsbroschüre bei Abschluss eines Arbeitsvertrags
- \_ Online-Informationen auf einer Areal-App oder Webseite



## 6. Controlling und Sicherstellung

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass aufgrund der hervorragenden Lagegunst durch die unmittelbare Nähe zum Bahnhof, den angestrebten Nutzungsmix und die vorgesehenen Massnahmen, der Parkplatzbedarf für die Bewohnenden das Parkplatzangebot des Areals nicht übersteigt.

### 6.1 Monitoring und Controlling

Das Monitoring und Controlling setzt sich aus einer Reihe von messbaren Indikatoren zusammen, die eine Überprüfung der Wirksamkeit der Mobilitätsmassnahmen ermöglichen. Die Eigentümer des Bredella-Areals sind für die Erfassung der nachfolgenden Mobilitätsdaten verantwortlich. Bei der Gemeinde Pratteln ist jährlich ab Fertigstellung aller Baubereiche während fünf Jahren ein Controlling-Bericht einzureichen, welcher unter anderem eine Analyse über die Erreichung der vorgegebenen Zielwerte beinhaltet.

Zweck

Ein entsprechendes Indikatoren-Set inklusive den Zielvorgaben ist in der Tabelle dargestellt. Die aufgelisteten Indikatoren, Messgrössen und Erfassungsmittel sind vom Inhalt und Umfang weder abschliessend noch verpflichtend. Ein definitives Konzept ist im Dialog mit der Gemeinde Pratteln zu entwickeln.

Monitoring und Controlling			
Indikatoren	Messgrösse	Zielvorgabe	Bemerkungen
Autoverkehr mIV	Anzahl Ausfahrten mit dem Bredella-Areal als Herkunft / Ziel	Anzahl Ausfahrten ist geringer oder gleich dem prognostizierten Fahrtenaufkommen gemäss UVB und Verkehrsgutachten	Erfassung über Schrankenanlage (Ein- und Ausfahrten der Parkierungsanlagen)
Parkplatznachfrage Besucherparkplätze	Anzahl / Anteil belegte Parkplätze pro Zeiteinheit	Auslastung entspricht Angebot, kein Wildparkieren auf Areal/im Umfeld	Erfassung über Schrankenanlage und / oder Parkplatzsensoren und / oder Beobachtungen
Fremdparkierung	Anzahl / Anteil vermietete Parkplätze pro Zeiteinheit	Anzahl abgeschlossener Mietverträge ist nicht grösser als Miet-Parkfeld-Angebot	Erfassung durch Liegenschaftsverwaltung über Anzahl abgeschlossener Mietverträge
Parkplatznachfrage im vermieteten Bereich Parkplatzbedarf der Bewohnenden)	Anzahl / Anteil belegte Parkplätze pro Zeiteinheit	Anzahl abgeschlossener Mietverträge ist nicht grösser als Miet-Parkfeld-Angebot	Erfassung durch Liegenschaftsverwaltung über Anzahl abgeschlossene Mietverträge
Umgesetzte Massnahmen	Anzahl umgesetzter Massen	Die vereinbarten Massnahmen sind umgesetzt	Erfassung durch Liegenschaftsverwaltung
Care-Sharing und Bike-Sharing-Nutzung	Anteil genutzte Fahrzeuge oder Velos pro Zeiteinheit und Anzahl Mietglieder im Bredella-Areal	Auslastung des Angebots entspricht dem Angebot	Bezug vorhandener Daten der Car- und Bike-Sharing-Anbieter
Zufriedenheit und Bedürfnisse der Areal-Nutzenden	Qualitative Bewertung des Mobilitätsangebotes und Nennung allfälliger Mängel	Die Areal-Nutzenden sind mit dem Angebot Zufrieden	Die Erhebung der Angaben / Daten erfolgt durch den Eigentümer / Vermieter.

Tabelle 13 Monitoring und Controlling Mobilitätsgutachten



Die Zielvorgaben der einzelnen Indikatoren müssen zwingend eingehalten werden. Werden die vorgeschriebenen Werte leicht über- beziehungsweise unterschritten müssen die Zielvorgaben im Controlling-Bericht des darauffolgenden Jahres unbedingt eingehalten werden. Kann dies nicht gewährleistet werden oder die Ergebnisse weichen stark von den Zielvorgaben ab, müssen weitere Massnahmen zur Erfüllung des Mobilitätskonzeptes getroffen werden.

---

Einhaltung

Mobilitätskonzept



---

## Anhang

Anhang I    Detaillierte Parkplatzberechnung für die Szenarien klein und gross

Anhang II    Detaillierte Berechnung Bedarf Veloabstellplätze

## 18402 Pratteln, Bredella Mobilitätskonzept

## Berechnungsgrundlagen

## Nutzungsangaben

QP West		Bruttogeschossflächen [m2]											
Baubereich	BGF [m2]	Nutzungen Wohnen	Dienstleistung		Gewerbe		Verkauf		Gastronomie	Hotel	Eventhalle	Schule	Dienstleistung quartierbezogen
			publikumsintensiv	nicht publikumsint.	publikumsorientiert	produzierend	publikumsintensiv	nicht publikumsint.					
A1	15'400	9'240	150	0	0	2'827	250	500	150	0	0	400	1'883
A2	21'300	12'780	0	8'520	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B1	2'400	0	0	0	0	2'040	0	0	150	0	0	0	210
B2	8'600	0	0	1'505	0	5'121	0	374	0	0	960	0	640
C1a	7'215	0	150	2'956	0	0	800	352	150	0	0	0	2'807
C1b	14'685	0	0	453	0	0	200	666	500	9'320	0	0	3'546
<b>Total QP West</b>	<b>69'600</b>	<b>22'020</b>	<b>300</b>	<b>13'434</b>	<b>0</b>	<b>9'988</b>	<b>1'250</b>	<b>1'892</b>	<b>950</b>	<b>9'320</b>	<b>960</b>	<b>400</b>	<b>9'086</b>

QP Ost		Bruttogeschossflächen [m2]											
Baubereich	BGF [m2]	Nutzungen Wohnen	Dienstleistung		Gewerbe		Verkauf		Gastronomie	Hotel	Eventhalle	Schule	Dienstleistung quartierbezogen
			publikumsintensiv	nicht publikumsint.	publikumsorientiert	produzierend	publikumsintensiv	nicht publikumsint.					
A3	15'531	14'235	0	0			0		0				1'296
A4	13'682	13'430	0	0			202		50			0	
A5	12'960	12'132	0	0			0		0			828	
A6	12'843	11'680	0	0			690		77			396	
B2.1 (Halle 2)	5'036	0	521	1'215			1'350		150				1'800
B2.2	2'200	0	0	0			1'980		220			0	
B2.3	6'600	5'500	0	0			0		0				1'100
C2	15'121	3'021	2'969	6'927			1'984		220			0	
C3	16'381	3'021	3'233	7'543			2'327		259			0	
<b>Total QP Ost</b>	<b>100'354</b>	<b>63'019</b>	<b>6'722</b>	<b>15'685</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8'532</b>	<b>976</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1'224</b>	<b>4'196</b>

<b>Total QP Masterplan</b>	<b>169'954</b>	<b>85'039</b>	<b>7'022</b>	<b>29'119</b>	<b>0</b>	<b>9'988</b>	<b>1'250</b>	<b>10'424</b>	<b>1'926</b>	<b>9'320</b>	<b>960</b>	<b>1'624</b>	<b>13'282</b>
----------------------------	----------------	---------------	--------------	---------------	----------	--------------	--------------	---------------	--------------	--------------	------------	--------------	---------------

**18402 Pratteln, Bredella Mobilitätskonzept**

Grundbedarf Stammplätze und Besucherplätze [Bauverordnung Basel-Landschaft (RBV §70)]

(1/3)

QP West		Grundbedarf Stammplätze [PF]												
Baubereich	BGF [m2]	Nutzungen Wohnen	Dienstleistung		Gewerbe		Verkauf		Gastronomie	Hotel	Eventhalle	Schule	Dienstleistung quartierbezogen	Total
			publikumsintensiv	nicht publikumsint.	publikumsorientiert	produzierend	publikumsintensiv	nicht publikumsint.						
A1	15'400	74	2	0	0	11	2	4	1	0	0	3	13	110
A2	21'300	102	0	114	0	0	0	0	0	0	0	0	0	216
B1	2'400	0	0	0	0	8	0	0	1	0	0	0	1	11
B2	8'600	0	0	20	0	20	0	3	0	0	10	0	4	57
C1a	7'215	0	2	39	0	0	6	3	1	0	0	0	19	71
C1b	14'685	0	0	6	0	0	2	5	4	30	0	0	24	71
<b>Total QP West</b>	<b>69'600</b>	<b>176</b>	<b>4</b>	<b>179</b>	<b>0</b>	<b>40</b>	<b>10</b>	<b>15</b>	<b>8</b>	<b>30</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>61</b>	<b>535</b>

QP Ost		Grundbedarf Stammplätze [PF]												
Baubereich	BGF [m2]	Nutzungen Wohnen	Dienstleistung		Gewerbe		Verkauf		Gastronomie	Hotel	Eventhalle	Schule	Dienstleistung quartierbezogen	Total
			publikumsintensiv	nicht publikumsint.	publikumsorientiert	produzierend	publikumsintensiv	nicht publikumsint.						
A3	15'531	119	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	128
A4	13'682	111	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	113
A5	12'960	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	106
A6	12'843	97	0	0	0	0	0	6	1	0	0	3	0	106
B3	5'036	0	7	16	0	0	0	11	1	0	0	0	12	47
B4	2'200	0	0	0	0	0	0	16	2	0	0	0	0	18
B5	6'600	45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	52
C2	15'121	25	40	92	0	0	0	16	2	0	0	0	0	175
C3	16'381	25	43	101	0	0	0	19	2	0	0	0	0	189
<b>Total QP Ost</b>	<b>100'354</b>	<b>522</b>	<b>90</b>	<b>209</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>68</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>28</b>	<b>933</b>

<b>Total QP Masterplan</b>	<b>169'954</b>	<b>698</b>	<b>94</b>	<b>388</b>	<b>0</b>	<b>40</b>	<b>10</b>	<b>83</b>	<b>15</b>	<b>30</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>89</b>	<b>1'468</b>
----------------------------	----------------	------------	-----------	------------	----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	--------------

## Grundbedarf Stammplätze und Besucherplätze [Bauverordnung Basel-Landschaft (RBV §70)]

(2/3)

QP West		Grundbedarf Besucherplätze [PF]												
Baubereich	BGF [m2]	Nutzungen Wohnen	Dienstleistung		Gewerbe		Verkauf		Gastronomie	Hotel	Eventhalle	Schule	Dienstleistung quartierbezogen	Total
			publikumsintensiv	nicht publikumsint.	publikumsorientiert	produzierend	publikumsintensiv	nicht publikumsint.						
A1	15'400	22	2	0	0	3	11	11	11	0	0	1	3	62
A2	21'300	31	0	57	0	0	0	0	0	0	0	0	0	87
B1	2'400	0	0	0	0	2	0	0	11	0	24	0	0	38
B2	8'600	0	0	10	0	5	0	8	0	0	0	0	0	23
C1a	7'215	0	2	20	0	0	34	7	39	0	0	0	5	106
C1b	14'685	0	0	3	0	0	8	14	39	120	0	0	6	190
<b>Total QP West</b>	<b>69'600</b>	<b>53</b>	<b>3</b>	<b>90</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>53</b>	<b>40</b>	<b>101</b>	<b>120</b>	<b>24</b>	<b>1</b>	<b>14</b>	<b>507</b>

QP Ost		Grundbedarf Besucherplätze [PF]												
Baubereich	BGF [m2]	Nutzungen Wohnen	Dienstleistung		Gewerbe		Verkauf		Gastronomie	Hotel	Eventhalle	Schule	Dienstleistung quartierbezogen	Total
			publikumsintensiv	nicht publikumsint.	publikumsorientiert	produzierend	publikumsintensiv	nicht publikumsint.						
A3	15'531	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	38
A4	13'682	33	0	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	41
A5	12'960	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	31
A6	12'843	29	0	0	0	0	0	14	6	0	0	1	0	50
B3	5'036	0	5	8	0	0	0	28	11	0	0	0	3	56
B4	2'200	0	0	0	0	0	0	42	17	0	0	0	0	58
B5	6'600	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	15
C2	15'121	8	30	46	0	0	0	42	17	0	0	0	0	142
C3	16'381	8	32	50	0	0	0	49	19	0	0	0	0	158
<b>Total QP Ost</b>	<b>100'354</b>	<b>157</b>	<b>67</b>	<b>105</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>179</b>	<b>73</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>589</b>

<b>Total QP Masterplan</b>	<b>169'954</b>	<b>209</b>	<b>70</b>	<b>194</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>53</b>	<b>219</b>	<b>174</b>	<b>120</b>	<b>24</b>	<b>2</b>	<b>21</b>	<b>1'096</b>
----------------------------	----------------	------------	-----------	------------	----------	-----------	-----------	------------	------------	------------	-----------	----------	-----------	--------------

## Grundbedarf Stammplätze und Besucherplätze [Bauverordnung Basel-Landschaft (RBV §70)]

(3/3)

<b>QP West</b>			
<b>Baubereich</b>	<b>Grundbedarf Parkierung [PF]</b>		
	<b>Stammplätze</b>	<b>Besucher- plätze</b>	<b>Total</b>
A1	110	62	172
A2	216	87	303
B1	11	38	48
B2	57	23	80
C1a	71	106	176
C1b	71	190	261
<b>Total QP West</b>	<b>535</b>	<b>507</b>	<b>1'042</b>

<b>QP Ost</b>			
<b>Baubereich</b>	<b>Grundbedarf Parkierung [PF]</b>		
	<b>Stammplätze</b>	<b>Besucher- plätze</b>	<b>Total</b>
A3	128	38	166
A4	113	41	154
A5	106	31	137
A6	106	50	156
B3	47	56	103
B4	18	58	76
B5	52	15	68
C2	175	142	316
C3	189	158	348
<b>Total QP Ost</b>	<b>933</b>	<b>589</b>	<b>1'522</b>

<b>Total QP Masterplan</b>	<b>1'468</b>	<b>1'096</b>	<b>2'564</b>
----------------------------	--------------	--------------	--------------

**18402 Pratteln, Bredella Mobilitätskonzept****Reduzierter Grundbedarf Stammplätze und Besucherplätze [Bauverordnung Basel-Landschaft (RBV §70)]**

Szenario klein (QP West: Unterwert Wohnen + max. Reduktion übrige Nutzungen | QP Ost: Unterwert Wohnen + max. Reduktion übrige Nutzungen) (1/3)

QP West		Reduzierter Grundbedarf Stammplätze [PF]												
Baubereich	BGF [m <sup>2</sup> ]	Nutzungen Wohnen	Dienstleistung		Gewerbe		Verkauf		Gastronomie	Hotel	Eventhalle	Schule	Dienstleistung quartierbezogen	Total
			publikumsintensiv	nicht publikumsint.	publikumsorientiert	produzierend	publikumsintensiv	nicht publikumsint.						
A1	15'400	37	1	0	0	4	1	2	1	0	0	1	4	51
A2	21'300	52	0	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	87
B1	2'400	0	0	0	0	3	0	0	1	0	0	0	1	5
B2	8'600	0	0	7	0	7	0	1	0	0	3	0	2	20
C1a	7'215	0	1	12	0	0	2	1	1	0	0	0	6	23
C1b	14'685	0	0	2	0	0	1	2	2	9	0	0	8	24
<b>Total QP West</b>	<b>69'600</b>	<b>89</b>	<b>2</b>	<b>56</b>	<b>0</b>	<b>14</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>21</b>	<b>210</b>

QP Ost		Reduzierter Grundbedarf Stammplätze [PF]												
Baubereich	BGF [m <sup>2</sup> ]	Nutzungen Wohnen	Dienstleistung		Gewerbe		Verkauf		Gastronomie	Hotel	Eventhalle	Schule	Dienstleistung quartierbezogen	Total
			publikumsintensiv	nicht publikumsint.	publikumsorientiert	produzierend	publikumsintensiv	nicht publikumsint.						
A3	15'531	60	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	63
A4	13'682	56	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	58
A5	12'960	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	52
A6	12'843	49	0	0	0	0	0	2	1	0	0	1	0	53
B3	5'036	0	3	5	0	0	0	4	1	0	0	0	4	17
B4	2'200	0	0	0	0	0	0	5	1	0	0	0	0	6
B5	6'600	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	26
C2	15'121	13	12	28	0	0	0	5	1	0	0	0	0	59
C3	16'381	13	13	31	0	0	0	6	1	0	0	0	0	64
<b>Total QP Ost</b>	<b>100'354</b>	<b>264</b>	<b>28</b>	<b>64</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>23</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>398</b>

<b>Total QP Masterplan</b>	<b>169'954</b>	<b>353</b>	<b>30</b>	<b>120</b>	<b>0</b>	<b>14</b>	<b>4</b>	<b>29</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>31</b>	<b>608</b>
----------------------------	----------------	------------	-----------	------------	----------	-----------	----------	-----------	-----------	----------	----------	----------	-----------	------------

**Reduzierter Grundbedarf Stammplätze und Besucherplätze [Bauverordnung Basel-Landschaft (RBV §70)]**

Szenario klein (QP West: Unterwert Wohnen + max. Reduktion übrige Nutzungen | QP Ost: Unterwert Wohnen + max. Reduktion übrige Nutzungen) (2/3)

QP West		Reduzierter Grundbedarf Besucherplätze [PF]												
Baubereich	BGF [m <sup>2</sup> ]	Nutzungen Wohnen	Dienstleistung		Gewerbe		Verkauf		Gastronomie	Hotel	Eventhalle	Schule	Dienstleistung quartierbezogen	Total
			publikumsintensiv	nicht publikumsint.	publikumsorientiert	produzierend	publikumsintensiv	nicht publikumsint.						
A1	15'400	23	1	0	0	1	4	4	4	0	0	1	1	39
A2	21'300	31	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	49
B1	2'400	0	0	0	0	1	0	0	4	0	8	0	1	14
B2	8'600	0	0	4	0	2	0	3	0	0	0	0	0	9
C1a	7'215	0	1	6	0	0	17	3	20	0	0	0	2	49
C1b	14'685	0	0	1	0	0	5	5	20	36	0	0	2	69
<b>Total QP West</b>	<b>69'600</b>	<b>54</b>	<b>2</b>	<b>29</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>26</b>	<b>15</b>	<b>48</b>	<b>36</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>229</b>

QP Ost		Reduzierter Grundbedarf Besucherplätze [PF]												
Baubereich	BGF [m <sup>2</sup> ]	Nutzungen Wohnen	Dienstleistung		Gewerbe		Verkauf		Gastronomie	Hotel	Eventhalle	Schule	Dienstleistung quartierbezogen	Total
			publikumsintensiv	nicht publikumsint.	publikumsorientiert	produzierend	publikumsintensiv	nicht publikumsint.						
A3	15'531	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	37
A4	13'682	34	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	38
A5	12'960	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	31
A6	12'843	30	0	0	0	0	0	5	2	0	0	1	0	38
B3	5'036	0	2	3	0	0	0	9	4	0	0	0	1	19
B4	2'200	0	0	0	0	0	0	13	5	0	0	0	0	18
B5	6'600	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	15
C2	15'121	8	9	14	0	0	0	13	5	0	0	0	0	49
C3	16'381	8	10	16	0	0	0	15	6	0	0	0	0	55
<b>Total QP Ost</b>	<b>100'354</b>	<b>160</b>	<b>21</b>	<b>33</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>57</b>	<b>24</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>300</b>

<b>Total QP Masterplan</b>	<b>169'954</b>	<b>214</b>	<b>23</b>	<b>62</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>26</b>	<b>72</b>	<b>72</b>	<b>36</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>529</b>
----------------------------	----------------	------------	-----------	-----------	----------	----------	-----------	-----------	-----------	-----------	----------	----------	----------	------------

**Reduzierter Grundbedarf Stammplätze und Besucherplätze [Bauverordnung Basel-Landschaft (RBV §70)]**

Szenario klein (QP West: Unterwert Wohnen + max. Reduktion übrige Nutzungen | QP Ost: Unterwert Wohnen + max. Reduktion übrige Nutzungen) (3/3)

<b>QP West</b>			
<b>Baubereich</b>	<b>Red. Grundbedarf Parkierung [PF]</b>		
	<b>Stammplätze</b>	<b>Besucher- plätze</b>	<b>Total</b>
A1	51	39	90
A2	87	49	136
B1	5	14	19
B2	20	9	29
C1a	23	49	72
C1b	24	69	93
<b>Total QP West</b>	<b>210</b>	<b>229</b>	<b>439</b>

<b>QP Ost</b>			
<b>Baubereich</b>	<b>Red. Grundbedarf Parkierung [PF]</b>		
	<b>Stammplätze</b>	<b>Besucher- plätze</b>	<b>Total</b>
A3	63	37	100
A4	58	38	96
A5	52	31	83
A6	53	38	91
B3	17	19	36
B4	6	18	24
B5	26	15	41
C2	59	49	108
C3	64	55	119
<b>Total QP Ost</b>	<b>398</b>	<b>300</b>	<b>698</b>

<b>Total QP Masterplan</b>	<b>608</b>	<b>529</b>	<b>1'137</b>
----------------------------	------------	------------	--------------

**18402 Pratteln, Bredella Mobilitätskonzept****Reduzierter Grundbedarf Stammplätze und Besucherplätze [Bauverordnung Basel-Landschaft (RBV §70)]**

Szenario gross (QP West: Oberwert Wohnen + keine max. Reduktion übrige Nutzungen | QP Ost: Unterwert Wohnen + keine max. Reduktion übrige Nutzungen) (1/3)

QP West		Reduzierter Grundbedarf Stammplätze [PF]												
Baubereich	BGF [m <sup>2</sup> ]	Nutzungen Wohnen	Dienstleistung		Gewerbe		Verkauf		Gastronomie	Hotel	Eventhalle	Schule	Dienstleistung quartierbezogen	Total
			publikumsintensiv	nicht publikumsint.	publikumsorientiert	produzierend	publikumsintensiv	nicht publikumsint.						
A1	15'400	52	2	0	0	7	2	3	1	0	0	2	8	77
A2	21'300	72	0	69	0	0	0	0	0	0	0	0	0	141
B1	2'400	0	0	0	0	5	0	0	1	0	0	0	1	7
B2	8'600	0	0	13	0	13	0	2	0	0	6	0	3	37
C1a	7'215	0	1	16	0	0	4	2	1	0	0	0	12	36
C1b	14'685	0	0	3	0	0	1	4	3	21	0	0	15	47
<b>Total QP West</b>	<b>69'600</b>	<b>124</b>	<b>3</b>	<b>101</b>	<b>0</b>	<b>25</b>	<b>7</b>	<b>11</b>	<b>6</b>	<b>21</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>39</b>	<b>345</b>

QP Ost		Reduzierter Grundbedarf Stammplätze [PF]												
Baubereich	BGF [m <sup>2</sup> ]	Nutzungen Wohnen	Dienstleistung		Gewerbe		Verkauf		Gastronomie	Hotel	Eventhalle	Schule	Dienstleistung quartierbezogen	Total
			publikumsintensiv	nicht publikumsint.	publikumsorientiert	produzierend	publikumsintensiv	nicht publikumsint.						
A3	15'531	60	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	64
A4	13'682	56	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	58
A5	12'960	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	53
A6	12'843	49	0	0	0	0	0	3	1	0	0	2	0	55
B3	5'036	0	3	7	0	0	0	5	1	0	0	0	5	21
B4	2'200	0	0	0	0	0	0	7	1	0	0	0	0	8
B5	6'600	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	26
C2	15'121	13	16	37	0	0	0	7	1	0	0	0	0	74
C3	16'381	13	18	41	0	0	0	8	1	0	0	0	0	81
<b>Total QP Ost</b>	<b>100'354</b>	<b>264</b>	<b>37</b>	<b>85</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>31</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>12</b>	<b>440</b>

<b>Total QP Masterplan</b>	<b>169'954</b>	<b>388</b>	<b>40</b>	<b>186</b>	<b>0</b>	<b>25</b>	<b>7</b>	<b>42</b>	<b>12</b>	<b>21</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>51</b>	<b>785</b>
----------------------------	----------------	------------	-----------	------------	----------	-----------	----------	-----------	-----------	-----------	----------	----------	-----------	------------

**Reduzierter Grundbedarf Stammplätze und Besucherplätze [Bauverordnung Basel-Landschaft (RBV §70)]**

Szenario gross (QP West: Oberwert Wohnen + keine max. Reduktion übrige Nutzungen | QP Ost: Unterwert Wohnen + keine max. Reduktion übrige Nutzungen) (2/3)

QP West		Reduzierter Grundbedarf Besucherplätze [PF]												
Baubereich	BGF [m <sup>2</sup> ]	Nutzungen Wohnen	Dienstleistung		Gewerbe		Verkauf		Gastronomie	Hotel	Eventhalle	Schule	Dienstleistung quartierbezogen	Total
			publikumsintensiv	nicht publikumsint.	publikumsorientiert	produzierend	publikumsintensiv	nicht publikumsint.						
A1	15'400	23	1	0	0	2	7	7	7	0	0	1	2	50
A2	21'300	31	0	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	66
B1	2'400	0	0	0	0	2	0	0	7	0	15	0	1	25
B2	8'600	0	0	7	0	4	0	5	0	0	0	0	0	16
C1a	7'215	0	1	12	0	0	24	5	24	0	0	0	3	69
C1b	14'685	0	0	2	0	0	6	9	24	84	0	0	4	129
<b>Total QP West</b>	<b>69'600</b>	<b>54</b>	<b>2</b>	<b>56</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>37</b>	<b>26</b>	<b>62</b>	<b>84</b>	<b>15</b>	<b>1</b>	<b>10</b>	<b>355</b>

QP Ost		Reduzierter Grundbedarf Besucherplätze [PF]												
Baubereich	BGF [m <sup>2</sup> ]	Nutzungen Wohnen	Dienstleistung		Gewerbe		Verkauf		Gastronomie	Hotel	Eventhalle	Schule	Dienstleistung quartierbezogen	Total
			publikumsintensiv	nicht publikumsint.	publikumsorientiert	produzierend	publikumsintensiv	nicht publikumsint.						
A3	15'531	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	37
A4	13'682	34	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	38
A5	12'960	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	31
A6	12'843	30	0	0	0	0	0	5	2	0	0	1	0	38
B3	5'036	0	3	3	0	0	0	9	4	0	0	0	1	20
B4	2'200	0	0	0	0	0	0	13	5	0	0	0	0	18
B5	6'600	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	15
C2	15'121	8	12	14	0	0	0	13	5	0	0	0	0	52
C3	16'381	8	13	16	0	0	0	15	6	0	0	0	0	58
<b>Total QP Ost</b>	<b>100'354</b>	<b>160</b>	<b>28</b>	<b>33</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>57</b>	<b>24</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>307</b>

<b>Total QP Masterplan</b>	<b>169'954</b>	<b>214</b>	<b>30</b>	<b>89</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>37</b>	<b>83</b>	<b>86</b>	<b>84</b>	<b>15</b>	<b>3</b>	<b>13</b>	<b>662</b>
----------------------------	----------------	------------	-----------	-----------	----------	----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	----------	-----------	------------

**Reduzierter Grundbedarf Stammplätze und Besucherplätze [Bauverordnung Basel-Landschaft (RBV §70)]**

Szenario gross (QP West: Oberwert Wohnen + keine max. Reduktion übrige Nutzungen | QP Ost: Unterwert Wohnen + keine max. Reduktion übrige Nutzungen)

QP West	Red. Grundbedarf Parkierung [PF]		
Baubereich	Stammplätze	Besucherplätze	Total
A1	77	50	127
A2	141	66	207
B1	7	25	32
B2	37	16	53
C1a	36	69	105
C1b	47	129	176
<b>Total QP West</b>	<b>345</b>	<b>355</b>	<b>700</b>

QP Ost	Red. Grundbedarf Parkierung [PF]		
Baubereich	Stammplätze	Besucherplätze	Total
A3	64	37	101
A4	58	38	96
A5	53	31	84
A6	55	38	93
B3	21	20	41
B4	8	18	26
B5	26	15	41
C2	74	52	126
C3	81	58	139
<b>Total QP Ost</b>	<b>440</b>	<b>307</b>	<b>747</b>

<b>Total QP Masterplan</b>	<b>785</b>	<b>662</b>	<b>1'447</b>
----------------------------	------------	------------	--------------

## 18402 Pratteln, Bredella Mobilitätskonzept

Bedarf Veloabstellplätze gemäss Wegleitung "Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas", Amt für Raumplanung BL, November 2004

(1/3)

QP West		Bedarf Veloabstellplätze Bewohner / Beschäftigte [VAP]												
Baubereich	BGF [m2]	Nutzungen Wohnen	Dienstleistung		Gewerbe		Verkauf		Gastronomie	Hotel	Eventhalle	Schule	Dienstleistung quartierbezogen	Total
			publikumsintensiv	nicht publikumsint.	publikumsorientiert	produzierend	publikumsintensiv	nicht publikumsint.						
A1	15'400	148	1	0	0	5	1	2	1	0	0	1	6	164
A2	21'300	204	0	51	0	0	0	0	0	0	0	0	0	256
B1	2'400	0	0	0	0	4	0	0	1	0	0	0	1	5
B2	8'600	0	0	9	0	9	0	1	0	0	4	0	2	26
C1a	7'215	0	1	18	0	0	3	1	1	0	0	0	8	32
C1b	14'685	0	0	3	0	0	1	2	2	14	0	0	11	32
<b>Total QP West</b>	<b>69'600</b>	<b>352</b>	<b>2</b>	<b>81</b>	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>14</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>27</b>	<b>514</b>

QP Ost		Bedarf Veloabstellplätze Bewohner / Beschäftigte [VAP]												
Baubereich	BGF [m2]	Nutzungen Wohnen	Dienstleistung		Gewerbe		Verkauf		Gastronomie	Hotel	Eventhalle	Schule	Dienstleistung quartierbezogen	Total
			publikumsintensiv	nicht publikumsint.	publikumsorientiert	produzierend	publikumsintensiv	nicht publikumsint.						
A3	15'531	238	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	242
A4	13'682	222	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	223
A5	12'960	200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	202
A6	12'843	194	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	198
B3	5'036	0	3	7	0	0	0	5	1	0	0	0	5	21
B4	2'200	0	0	0	0	0	0	7	1	0	0	0	0	8
B5	6'600	90	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	93
C2	15'121	50	18	42	0	0	0	7	1	0	0	0	0	117
C3	16'381	50	19	45	0	0	0	8	1	0	0	0	0	124
<b>Total QP Ost</b>	<b>100'354</b>	<b>1'044</b>	<b>40</b>	<b>94</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>31</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>13</b>	<b>1'229</b>

<b>Total QP Masterplan</b>	<b>169'954</b>	<b>1'396</b>	<b>42</b>	<b>175</b>	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>5</b>	<b>38</b>	<b>7</b>	<b>14</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>40</b>	<b>1'743</b>
----------------------------	----------------	--------------	-----------	------------	----------	-----------	----------	-----------	----------	-----------	----------	----------	-----------	--------------

## Bedarf Veloabstellplätze gemäss Wegleitung "Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas", Amt für Raumplanung BL, November 2004

(2/3)

QP West		Bedarf Veloabstellplätze Besucher / Kunden [VAP]												
Baubereich	BGF [m2]	Nutzungen Wohnen	Dienstleistung		Gewerbe		Verkauf		Gastronomie	Hotel	Eventhalle	Schule	Dienstleistung quartierbezogen	Total
			publikumsintensiv	nicht publikumsint.	publikumsorientiert	produzierend	publikumsintensiv	nicht publikumsint.						
A1	15'400	22	0	0	0	1	3	3	4	0	0	0	1	35
A2	21'300	31	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	49
B1	2'400	0	0	0	0	1	0	0	4	0	8	0	0	12
B2	8'600	0	0	3	0	2	0	3	0	0	0	0	0	7
C1a	7'215	0	0	6	0	0	11	2	13	0	0	0	2	34
C1b	14'685	0	0	1	0	0	3	5	13	39	0	0	2	62
<b>Total QP West</b>	<b>69'600</b>	<b>53</b>	<b>1</b>	<b>29</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>17</b>	<b>13</b>	<b>33</b>	<b>39</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>200</b>

QP Ost		Bedarf Veloabstellplätze Besucher / Kunden [VAP]												
Baubereich	BGF [m2]	Nutzungen Wohnen	Dienstleistung		Gewerbe		Verkauf		Gastronomie	Hotel	Eventhalle	Schule	Dienstleistung quartierbezogen	Total
			publikumsintensiv	nicht publikumsint.	publikumsorientiert	produzierend	publikumsintensiv	nicht publikumsint.						
A3	15'531	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	36
A4	13'682	33	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	36
A5	12'960	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30
A6	12'843	29	0	0	0	0	0	5	2	0	0	0	0	36
B3	5'036	0	2	3	0	0	0	9	4	0	0	0	1	18
B4	2'200	0	0	0	0	0	0	14	5	0	0	0	0	19
B5	6'600	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	14
C2	15'121	8	10	15	0	0	0	14	5	0	0	0	0	51
C3	16'381	8	11	16	0	0	0	16	6	0	0	0	0	57
<b>Total QP Ost</b>	<b>100'354</b>	<b>157</b>	<b>22</b>	<b>34</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>58</b>	<b>24</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>297</b>

<b>Total QP Masterplan</b>	<b>169'954</b>	<b>209</b>	<b>23</b>	<b>63</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>17</b>	<b>71</b>	<b>56</b>	<b>39</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>498</b>
----------------------------	----------------	------------	-----------	-----------	----------	----------	-----------	-----------	-----------	-----------	----------	----------	----------	------------

Bedarf Veloabstellplätze gemäss Wegleitung "Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas", Amt für Raumplanung BL, November 2004  
(3/3)

<b>QP West</b>			
<b>Baubereich</b>	<b>Bedarf Veloabstellplätze [VAP]</b>		
	<b>Bewohner / Beshäftigte</b>	<b>Besucher / Kunden</b>	<b>Total</b>
A1	164	35	199
A2	256	49	305
B1	5	12	17
B2	26	7	33
C1a	32	34	66
C1b	32	62	94
<b>Total QP West</b>	<b>514</b>	<b>200</b>	<b>714</b>

<b>QP Ost</b>			
<b>Baubereich</b>	<b>Bedarf Veloabstellplätze [VAP]</b>		
	<b>Bewohner / Beshäftigte</b>	<b>Besucher / Kunden</b>	<b>Total</b>
A3	242	36	278
A4	223	36	259
A5	202	30	233
A6	198	36	234
B3	21	18	39
B4	8	19	27
B5	93	14	107
C2	117	51	168
C3	124	57	180
<b>Total QP Ost</b>	<b>1'229</b>	<b>297</b>	<b>1'526</b>

<b>Total QP Masterplan</b>	<b>1'743</b>	<b>498</b>	<b>2'240</b>
----------------------------	--------------	------------	--------------

**18402 Pratteln, Bredella Mobilitätskonzept**

Bedarf Veloabstellplätze Oberwert / Szenario gross

(1/3)

QP West		Bedarf Veloabstellplätze Bewohner / Beschäftigte [VAP]												
Baubereich	BGF [m2]	Nutzungen Wohnen	Dienstleistung		Gewerbe		Verkauf		Gastronomie	Hotel	Eventhalle	Schule	Dienstleistung quartierbezogen	Total
			publikumsintensiv	nicht publikumsint.	publikumsorientiert	produzierend	publikumsintensiv	nicht publikumsint.						
A1	15'400	145	1	0	0	6	1	2	1	0	0	1	6	162
A2	21'300	200	0	56	0	0	0	0	0	0	0	0	0	256
B1	2'400	0	0	0	0	4	0	0	1	0	0	0	1	5
B2	8'600	0	0	10	0	10	0	1	0	0	5	0	2	28
C1a	7'215	0	1	20	0	0	3	1	1	0	0	0	9	35
C1b	14'685	0	0	3	0	0	1	3	2	15	0	0	12	35
<b>Total QP West</b>	<b>69'600</b>	<b>345</b>	<b>2</b>	<b>89</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>15</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>30</b>	<b>522</b>

QP Ost		Bedarf Veloabstellplätze Bewohner / Beschäftigte [VAP]												
Baubereich	BGF [m2]	Nutzungen Wohnen	Dienstleistung		Gewerbe		Verkauf		Gastronomie	Hotel	Eventhalle	Schule	Dienstleistung quartierbezogen	Total
			publikumsintensiv	nicht publikumsint.	publikumsorientiert	produzierend	publikumsintensiv	nicht publikumsint.						
A3	15'531	307	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	311
A4	13'682	287	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	288
A5	12'960	258	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	261
A6	12'843	251	0	0	0	0	0	3	0	0	0	1	0	255
B3	5'036	0	3	8	0	0	0	5	1	0	0	0	6	23
B4	2'200	0	0	0	0	0	0	8	1	0	0	0	0	9
B5	6'600	117	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	121
C2	15'121	63	20	46	0	0	0	8	1	0	0	0	0	137
C3	16'381	63	21	50	0	0	0	9	1	0	0	0	0	144
<b>Total QP Ost</b>	<b>100'354</b>	<b>1'346</b>	<b>44</b>	<b>104</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>34</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>14</b>	<b>1'549</b>

<b>Total QP Masterplan</b>	<b>169'954</b>	<b>1'691</b>	<b>46</b>	<b>192</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>5</b>	<b>41</b>	<b>8</b>	<b>15</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>44</b>	<b>2'072</b>
----------------------------	----------------	--------------	-----------	------------	----------	-----------	----------	-----------	----------	-----------	----------	----------	-----------	--------------

Aufteilung Veloabstellplätze Wohnen (70% Lang- 30% Kurzzeit)

Anteil gedeckter VAP im Aussenraum: 60%

Anteil Spezialfahrzeuge 20%

## Bedarf Veloabstellplätze Oberwert / Szenario gross

(2/3)

QP West		Bedarf Veloabstellplätze Besucher / Kunden [VAP]												
Baubereich	BGF [m2]	Nutzungen Wohnen	Dienstleistung		Gewerbe		Verkauf		Gastronomie	Hotel	Eventhalle	Schule	Dienstleistung quartierbezogen	Total
			publikumsintensiv	nicht publikumsint.	publikumsorientiert	produzierend	publikumsintensiv	nicht publikumsint.						
A1	15'400	78	1	0	0	1	4	4	4	0	0	0	1	92
A2	21'300	108	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	128
B1	2'400	0	0	0	0	1	0	0	4	0	9	0	0	13
B2	8'600	0	0	4	0	2	0	3	0	0	0	0	0	8
C1a	7'215	0	1	7	0	0	12	3	14	0	0	0	2	38
C1b	14'685	0	0	1	0	0	3	5	14	43	0	0	2	68
<b>Total QP West</b>	<b>69'600</b>	<b>186</b>	<b>1</b>	<b>32</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>19</b>	<b>14</b>	<b>36</b>	<b>43</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>348</b>

QP Ost		Bedarf Veloabstellplätze Besucher / Kunden [VAP]												
Baubereich	BGF [m2]	Nutzungen Wohnen	Dienstleistung		Gewerbe		Verkauf		Gastronomie	Hotel	Eventhalle	Schule	Dienstleistung quartierbezogen	Total
			publikumsintensiv	nicht publikumsint.	publikumsorientiert	produzierend	publikumsintensiv	nicht publikumsint.						
A3	15'531	106	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	106
A4	13'682	98	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	101
A5	12'960	89	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	89
A6	12'843	86	0	0	0	0	0	5	2	0	0	0	0	94
B3	5'036	0	2	3	0	0	0	10	4	0	0	0	1	20
B4	2'200	0	0	0	0	0	0	15	6	0	0	0	0	21
B5	6'600	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	41
C2	15'121	22	11	17	0	0	0	15	6	0	0	0	0	70
C3	16'381	22	12	18	0	0	0	17	7	0	0	0	0	76
<b>Total QP Ost</b>	<b>100'354</b>	<b>462</b>	<b>24</b>	<b>37</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>64</b>	<b>26</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>617</b>

<b>Total QP Masterplan</b>	<b>169'954</b>	<b>648</b>	<b>25</b>	<b>69</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>19</b>	<b>78</b>	<b>62</b>	<b>43</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>965</b>
----------------------------	----------------	------------	-----------	-----------	----------	----------	-----------	-----------	-----------	-----------	----------	----------	----------	------------

## Bedarf Veloabstellplätze Oberwert / Szenario gross

(3/3)

QP West			
Baubereich	Bedarf Veloabstellplätze [VAP]		
	Bewohner / Beshäftigte	Besucher / Kunden	Total
A1	162	92	254
A2	256	128	385
B1	5	13	19
B2	28	8	37
C1a	35	38	73
C1b	35	68	103
<b>Total QP West</b>	<b>522</b>	<b>348</b>	<b>870</b>

QP Ost			
Baubereich	Bedarf Veloabstellplätze [VAP]		
	Bewohner / Beshäftigte	Besucher / Kunden	Total
A3	311	106	418
A4	288	101	389
A5	261	89	350
A6	255	94	349
B3	23	20	43
B4	9	21	29
B5	121	41	161
C2	137	70	207
C3	144	76	220
<b>Total QP Ost</b>	<b>1'549</b>	<b>617</b>	<b>2'167</b>

<b>Total QP Masterplan</b>	<b>2'072</b>	<b>965</b>	<b>3'037</b>
----------------------------	--------------	------------	--------------

**18402 Pratteln, Bredella Mobilitätskonzept**  
 Bedarf Veloabstellplätze Unterwert / Szenario klein  
 (1/3)

QP West		Bedarf Veloabstellplätze Bewohner / Beschäftigte [VAP]												
Baubereich	BGF [m2]	Nutzungen Wohnen	Dienstleistung		Gewerbe		Verkauf		Gastronomie	Hotel	Eventhalle	Schule	Dienstleistung quartierbezogen	Total
			publikumsintensiv	nicht publikumsint.	publikumsorientiert	produzierend	publikumsintensiv	nicht publikumsint.						
A1	15'400	181	1	0	0	6	1	2	1	0	0	1	7	200
A2	21'300	250	0	61	0	0	0	0	0	0	0	0	0	311
B1	2'400	0	0	0	0	4	0	0	1	0	0	0	1	6
B2	8'600	0	0	11	0	11	0	2	0	0	5	0	2	31
C1a	7'215	0	1	21	0	0	3	2	1	0	0	0	10	38
C1b	14'685	0	0	3	0	0	1	3	2	16	0	0	13	38
<b>Total QP West</b>	<b>69'600</b>	<b>431</b>	<b>2</b>	<b>97</b>	<b>0</b>	<b>22</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>16</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>33</b>	<b>625</b>

QP Ost		Bedarf Veloabstellplätze Bewohner / Beschäftigte [VAP]												
Baubereich	BGF [m2]	Nutzungen Wohnen	Dienstleistung		Gewerbe		Verkauf		Gastronomie	Hotel	Eventhalle	Schule	Dienstleistung quartierbezogen	Total
			publikumsintensiv	nicht publikumsint.	publikumsorientiert	produzierend	publikumsintensiv	nicht publikumsint.						
A3	15'531	307	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	312
A4	13'682	287	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	288
A5	12'960	258	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	261
A6	12'843	251	0	0	0	0	0	3	0	0	0	1	0	256
B3	5'036	0	4	9	0	0	0	6	1	0	0	0	6	25
B4	2'200	0	0	0	0	0	0	9	1	0	0	0	0	10
B5	6'600	117	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	121
C2	15'121	63	21	50	0	0	0	9	1	0	0	0	0	144
C3	16'381	63	23	54	0	0	0	10	1	0	0	0	0	152
<b>Total QP Ost</b>	<b>100'354</b>	<b>1'346</b>	<b>48</b>	<b>113</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>37</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>15</b>	<b>1'568</b>

<b>Total QP Masterplan</b>	<b>169'954</b>	<b>1'777</b>	<b>51</b>	<b>210</b>	<b>0</b>	<b>22</b>	<b>5</b>	<b>45</b>	<b>8</b>	<b>16</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>48</b>	<b>2'193</b>
----------------------------	----------------	--------------	-----------	------------	----------	-----------	----------	-----------	----------	-----------	----------	----------	-----------	--------------

Aufteilung Veloabstellplätze Wohnen (70% Lang- 30% Kurzzeit)  
 Anteil gedeckter VAP im Aussenraum: 60%  
 Anteil Spezialfahrzeuge 20%

## Bedarf Veloabstellplätze Unterwert / Szenario klein

(2/3)

QP West		Bedarf Veloabstellplätze Besucher / Kunden [VAP]												
Baubereich	BGF [m2]	Nutzungen Wohnen	Dienstleistung		Gewerbe		Verkauf		Gastronomie	Hotel	Eventhalle	Schule	Dienstleistung quartierbezogen	Total
			publikumsintensiv	nicht publikumsint.	publikumsorientiert	produzierend	publikumsintensiv	nicht publikumsint.						
A1	15'400	97	1	0	0	1	4	4	4	0	0	0	1	113
A2	21'300	135	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	157
B1	2'400	0	0	0	0	1	0	0	4	0	9	0	0	15
B2	8'600	0	0	4	0	2	0	3	0	0	0	0	0	9
C1a	7'215	0	1	8	0	0	13	3	15	0	0	0	2	41
C1b	14'685	0	0	1	0	0	3	5	15	47	0	0	2	74
<b>Total QP West</b>	<b>69'600</b>	<b>232</b>	<b>1</b>	<b>35</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>20</b>	<b>15</b>	<b>39</b>	<b>47</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>409</b>

QP Ost		Bedarf Veloabstellplätze Besucher / Kunden [VAP]												
Baubereich	BGF [m2]	Nutzungen Wohnen	Dienstleistung		Gewerbe		Verkauf		Gastronomie	Hotel	Eventhalle	Schule	Dienstleistung quartierbezogen	Total
			publikumsintensiv	nicht publikumsint.	publikumsorientiert	produzierend	publikumsintensiv	nicht publikumsint.						
A3	15'531	132	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	133
A4	13'682	123	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	126
A5	12'960	111	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	111
A6	12'843	108	0	0	0	0	0	6	2	0	0	0	0	116
B3	5'036	0	2	3	0	0	0	11	4	0	0	0	1	22
B4	2'200	0	0	0	0	0	0	16	6	0	0	0	0	23
B5	6'600	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	51
C2	15'121	27	12	18	0	0	0	16	6	0	0	0	0	79
C3	16'381	27	13	20	0	0	0	19	8	0	0	0	0	86
<b>Total QP Ost</b>	<b>100'354</b>	<b>578</b>	<b>26</b>	<b>41</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>70</b>	<b>29</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>747</b>

<b>Total QP Masterplan</b>	<b>169'954</b>	<b>810</b>	<b>27</b>	<b>76</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>20</b>	<b>85</b>	<b>68</b>	<b>47</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>1'156</b>
----------------------------	----------------	------------	-----------	-----------	----------	----------	-----------	-----------	-----------	-----------	----------	----------	----------	--------------

## Bedarf Veloabstellplätze Unterwert / Szenario klein

(3/3)

<b>QP West</b>			
<b>Baubereich</b>	<b>Bedarf Veloabstellplätze [VAP]</b>		
	<b>Bewohner / Beshäftigte</b>	<b>Besucher / Kunden</b>	<b>Total</b>
A1	200	113	313
A2	311	157	468
B1	6	15	20
B2	31	9	40
C1a	38	41	79
C1b	38	74	112
<b>Total QP West</b>	<b>625</b>	<b>409</b>	<b>1'034</b>

<b>QP Ost</b>			
<b>Baubereich</b>	<b>Bedarf Veloabstellplätze [VAP]</b>		
	<b>Bewohner / Beshäftigte</b>	<b>Besucher / Kunden</b>	<b>Total</b>
A3	312	133	445
A4	288	126	414
A5	261	111	372
A6	256	116	372
B3	25	22	47
B4	10	23	32
B5	121	51	172
C2	144	79	223
C3	152	86	238
<b>Total QP Ost</b>	<b>1'568</b>	<b>747</b>	<b>2'315</b>

<b>Total QP Masterplan</b>	<b>2'193</b>	<b>1'156</b>	<b>3'348</b>
----------------------------	--------------	--------------	--------------