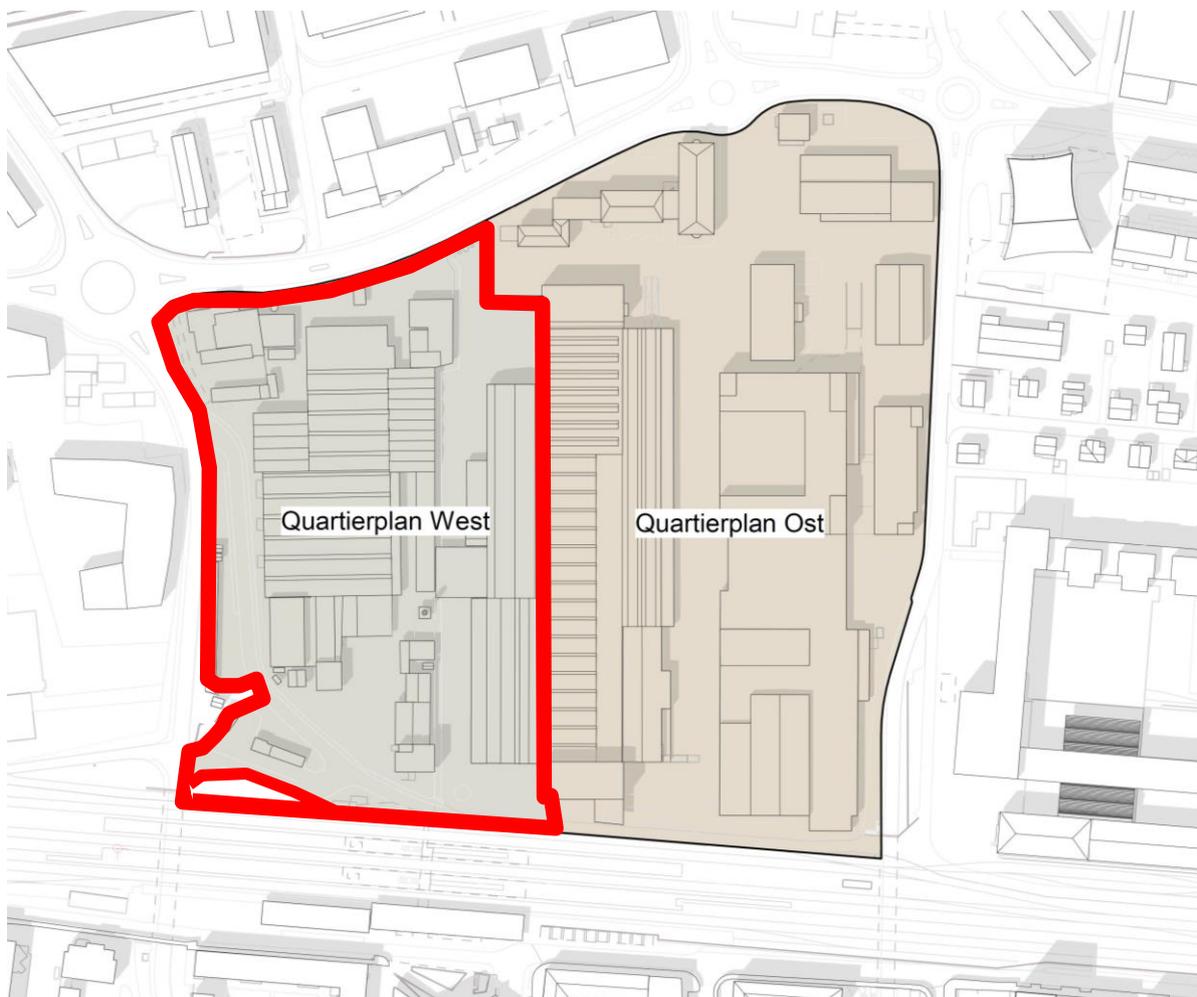


Auftraggeber: HRS Real Estate AG  
Objekt: Pratteln  
QP Bredella-Areal West

## Verkehrsgutachten



20. November 2020 revidiert 8. September 2023

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Vorwort.....</b>	<b>4</b>
<b>2. Einleitung.....</b>	<b>6</b>
2.1 Ausgangslage .....	6
2.2 Auftrag.....	6
2.3 Grundlagen .....	6
2.4 Absicht/Vorgehen.....	6
<b>3. Ist-Zustand .....</b>	<b>7</b>
3.1 Lage des QP Bredella-Areal West .....	7
3.2 Erschliessung heute.....	8
3.3 Verkehr heute.....	10
<b>4. QP Bredella-Areal West.....</b>	<b>12</b>
4.1 Quartierplanung .....	12
4.2 Nutzung.....	13
<b>5. Künftiger Parkplatzbedarf und Fahrtenaufkommen .....</b>	<b>14</b>
5.1 Bredella-Areal West.....	14
5.2 Künftiger Arealverkehr des BUSS-Areals.....	15
5.3 Künftiger Arealverkehr des Masterplanareals (Betriebszustand 1) .....	15
5.4 Zentrales Besucher-Parking .....	16
5.5 DTV .....	16
<b>6. Künftige Erschliessung.....</b>	<b>17</b>
6.1 Motorisierter Verkehr .....	17
6.2 Fussgänger- und Veloverkehr .....	19
6.3 Öffentlicher Verkehr.....	20
<b>7. Auswirkungen des Quartierplans auf den Verkehr .....</b>	<b>21</b>
7.1 Ermittlung der schlechtesten Verteilung des Worst-Case-Szenario ([3], Kontextplan 700 PP) ....	21
7.2 Änderungen an der Infrastruktur.....	21
7.3 Arealverkehr in der Spitzenstunde .....	22
7.4 Differenzverkehr .....	23
7.5 Verkehrsumlegungen/-verteilung.....	23
7.6 Fazit .....	23

<b>8. Knotenleistungsfähigkeiten aufgrund des QPs Bredella-Areal West .....</b>	<b>24</b>
8.1 Qualitätsstufen .....	24
8.2 Kantonsstrasse.....	25
8.3 Gemeindestrassen.....	25
8.4 Kommentar .....	26
8.5 Fazit .....	27
<b>9. Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr .....</b>	<b>29</b>
9.1 Allgemein .....	29
9.2 S-Bahn .....	29
<b>10. Betriebszustand 1 inkl. Berücksichtigung der Drittprojekte .....</b>	<b>30</b>
10.1 Vorbemerkung.....	30
10.2 Vergleich mit Gutachten 2018 [2] .....	30
10.3 DTV .....	32
10.4 Knotenleistungsfähigkeit.....	33
<b>11. Betriebszustand 2: Betrachtung gesamtes Bredella-Areal (Masterplan) .....</b>	<b>34</b>
11.1 Erschliessungskonzept.....	34
11.2 Vergleich Arealverkehr "Buss-Areal" versus Masterplan "QP Bredella-Areal Ost" .....	37
11.3 Gesamt-Arealverkehr Bredella West und Ost.....	37
11.4 DTV .....	37
11.5 Änderung des Strassennetzes.....	38

Anhang 1: Knotengrafiken und -leistungsfähigkeiten Ist-Zustand

Anhang 2: Erhebung BUSS-Areal

Anhang 3: Parkplatzberechnung aus Mobilitätskonzept [3], Kontextplan AG

Anhang 4: Fahrtenaufkommen QP Bredella-Areal West

Anhang 5: Berechnung Ziel/-Quellverkehr QP Bredella-Areal West

Anhang 6: Knotengrafiken und Knotenleistungsfähigkeiten QP Bredella-Areal West

Anhang 7: Fahrtenaufkommen Zentrale Pratteln (RK&P)

Anhang 8: Bestimmung DTV für UVB

Anhang 9: ÖV-Belastung künftige (S-Bahn)

Anhang 10: Knotengrafiken und Knotenleistungsfähigkeiten Betriebszustand 1

Anhang 11: Fahrtenaufkommen Betriebszustand 2

## 1. Vorwort

Das Projekt Bredella befasst sich bereits seit ein paar Jahren mit der Entwicklung des Wasa- und Buss-Areals im Norden des Bahnhofs Pratteln. Dabei hat jede Nutzungsänderung Auswirkungen auf den Verkehr und damit auf die Leistungsfähigkeit der umliegenden Knoten.

Glaser Saxer Keller AG hat den Verkehr in Pratteln Mitte bereits früher in zwei übergeordneten Verkehrsgutachten beurteilt, in welchen die Auswirkungen der Entwicklung in Pratteln auf das Infrastrukturnetz aufgezeigt wurde, nämlich:

- Im Jahr **2010** wurde das **Verkehrsgutachten Pratteln Mitte** [1] aktualisiert (1. Fassung von 2002) und darin die künftige Verkehrsbelastung aufgrund der geplanten Entwicklungen berechnet und beurteilt. Dieses Gutachten dient der Gemeinde Pratteln noch heute u.a. als Grundlage, um Bauprojekte beurteilen und bewilligen zu können.
- Im 2017 wurde ein weiteres Verkehrsgutachten erarbeitet, welches die aktuellen Projekte im Norden des Bahnhofs Pratteln berücksichtigt und deren Auswirkungen auf das umliegende Strassennetz beurteilt. Darin wurde u.a. auch das Wasa-Areal berücksichtigt, welches ungefähr dem vorliegenden Perimeter des QP Bredella-Areal West entspricht. Dieses Gutachten wurde im 2017 bearbeitet und im 2018 fertiggestellt, weshalb im Folgenden vom **Verkehrsgutachten 2018** [2] gesprochen wird.

Diese beiden Verkehrsgutachten bilden somit die Grundlagen für das vorliegende Gutachten «QP Bredella-Areal West».

Wie der Name schon vermuten lässt, umfasst der «QP Bredella-Areal West» lediglich die eine Hälfte des gesamten Areals. Längerfristig soll auch der «QP Bredella-Areal Ost» realisiert werden, welcher in etwa dem heutigen Buss-Areal entspricht. Diese beiden Quartierpläne werden gestaffelt erstellt:

Bis **2026** erfolgt die Realisierung des QP Bredella-**Areal West** (=Betriebszustand 1).

Bis **2030** soll dann auch der zweite QP (Bredella-**Areal Ost**) realisiert sein (=Betriebszustand 2).

Damit bereits jetzt die langfristigen Auswirkungen des Gesamtprojekts aufgezeigt werden können, gehen wir am Ende dieses Gutachtens auch auf den Betriebszustand 2 ein (also QP Bredella-Areale West und Ost). Dieser letzte Teil hat jedoch für den vorliegenden QP Bredella-Areal West lediglich orientierenden Charakter.

Das gesamte Bredella-Projekt ist UVP-pflichtig. Hierzu sind folgende (weitere) Zustände wichtig:

- **Istzustand** (2020): Heutiger Zustand
- **Ausgangszustand 1** (2026): Zustand im Jahr 2026 ohne neue Überbauung des Quartierplan- bzw. Masterplanareals.
- **Betriebszustand 1** (2026): Zustand im Jahr 2026 mit Überbauung des Quartierplanareals. (Teilgebiet West des Masterplanareals)
- **Ausgangszustand 2** (2030): Zustand im Jahr 2030 ohne neue Überbauung des Quartierplan- bzw. Masterplanareals.
- **Betriebszustand 2** (2030): Zustand im Jahr 2030 mit Überbauung des ganzen Masterplans

Das vorliegende Verkehrsgutachten konzentriert sich auf die Spitzenstunden und die damit erreichte Leistungsfähigkeit der einzelnen Knotenpunkte im umliegenden Strassennetz. Für den UVB sind auch die DTV-Werte ermittelt worden. Im Anhang 8 sind die Herleitungen für jeden Strassenabschnitt beschrieben.

Da die im Verkehrsgutachten 2018 [2] mitberücksichtigten Drittprojekte (Coop Zentrale, Tri-Innova, etc.) teilweise erst im Bau sind resp. mit dem Bau noch nicht begonnen wurde, ist der dort angenommene Zeithorizont von 2022 aus heutiger Sicht nicht mehr realistisch. Aus verkehrstechnischer Sicht können

die dort getroffenen Annahmen (eigentlich der Betriebszustand 1) aber ohne weiteres auf den Zeithorizont 2026 "verschoben" werden, so dass die damals gemachten Aussagen auch für den neuen Zeithorizont 2026 ihre Gültigkeit behalten.

Grundlage für das vorliegende Verkehrsgutachten ist zudem das **Mobilitätskonzept** der Kontextplan AG [3]. Im **Umweltverträglichkeitsbericht (UVB)**, welcher durch die EBP Schweiz AG verfasst wird, sind schliesslich unter anderem die Resultate des Mobilitätskonzeptes sowie dieses Verkehrsgutachtens zusammengefasst.

Im Hinblick auf eine bessere Übersichtlichkeit und zum besseren Verständnis listen wir an dieser Stelle kurz den Ablauf und Inhalt der folgenden Kapitel auf:

Im **Kapitel 2** wird eine Einleitung ins Thema gegeben.

Das **Kapitel 3** befasst sich mit dem Ist-Zustand und damit auch mit dem heutigen Verkehr, welcher bereits für das Gutachten 2018 [2] erhoben wurde.

In den **Kapitel 4 - 9** gehen wir auf das geplante Projekt **Bredella-Areal West** ein und geben insbesondere Auskunft auf folgende Fragestellungen:

- Was ist geplant?
- Wie wird das Areal erschlossen?
- Welchen Verkehr erzeugt das Areal?
- Welche Auswirkungen hat das Projekt auf das umliegende Strassennetz?
- Welche Auswirkungen hat das Projekt auf den ÖV?

Die **Kapitel 10 und 11** befassen sich **orientierend** mit dem Verkehr in den **Betriebszuständen 1 und 2**, wobei dort für den Betriebszustand 1 auch die in der unmittelbaren Umgebung geplanten Drittprojekte (unter anderem Coop Zentrale, Tri-Innova) realisiert sein werden. Der Betriebszustand 2 zeigt, welche Mutationen des Strassennetzes durch den gesamte Masterplan "Bredella-Areale West und Ost" aus heutiger Sicht vorgesehen sind. Die effektive Umsetzung dieser Mutationen (z.B. vierter Arm Grüssenhölzlikreisel) ist im Verkehrsgutachten zum QP Bredella-Areal Ost aufzuzeigen und deren Notwendigkeiten sind dort darzulegen.

## 2. Einleitung

### 2.1 Ausgangslage

Das Bredella-Areal liegt im Norden des Bahnhof Pratteln und wird begrenzt durch die Salinen- und Hohenrainstrasse, den Gallenweg sowie die SBB-Linie und soll umgenutzt werden. Hierfür wurde durch Burckhardt + Partner ein Masterplan erarbeitet.

Innerhalb dieses Masterplangebiets gibt es zwei Teilgebiete: Das Bredella-Areal West und das Bredella-Areal Ost (siehe Titelseite) mit unterschiedlichen zeitlichen Realisierungshorizonten.

Der Quartierplan **Bredella-Areal West** wird zurzeit erarbeitet und soll bis ca. 2026 (=Betriebszustand 1) realisiert werden. Im vorliegenden Verkehrsgutachten liegt der Fokus hauptsächlich auf den Auswirkungen dieses Areal-Teils.

Der Quartierplan **Bredella-Areal Ost** soll erst zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden (ca. 2030 =Betriebszustand 2).

Die verkehrlichen Auswirkungen des gesamten Areals (Masterplan) für den Zeithorizont 2030 werden am Schluss dieses Gutachtens der Vollständigkeit halber abgebildet. Diese Ausführungen haben allerdings für den QP Bredella-Areal West rein informativen Charakter.

### 2.2 Auftrag

Unser Büro wurde durch die HRS Real Estate AG (HRS) beauftragt, das für das Quartierplanverfahren des QP Bredella-Areal West erforderliche Verkehrsgutachten zu erstellen.

### 2.3 Grundlagen

- [1] "Gewerbegebiet Pratteln Mitte", Verkehrsgutachten 2010, Glaser Saxer Keller AG/Pestalozzi & Stäheli, 01.11.2011
- [2] "Entwicklung Gebiet Bahnhof Nord", Verkehrsgutachten, Glaser Saxer Keller AG, 05.02.2018
- [3] Mobilitätsgutachten, Kontextplan AG, 31.10.2022
- [4] Verkehrsgutachten, Quartierplanung Zentrale Pratteln, Rudolf Keller & Partner AG, 12.06.2020
- [5] Mobilitätsgutachten, Quartierplanung Zentrale Pratteln, Pestalozzi & Stäheli GmbH, 31.10.2019
- [6] Hohenrainstrasse Pratteln, Synthesebericht, TBA BL, 12.08.2020
- [7] Überprüfung der schweizerischen Ganglinien, VSS, September 2008

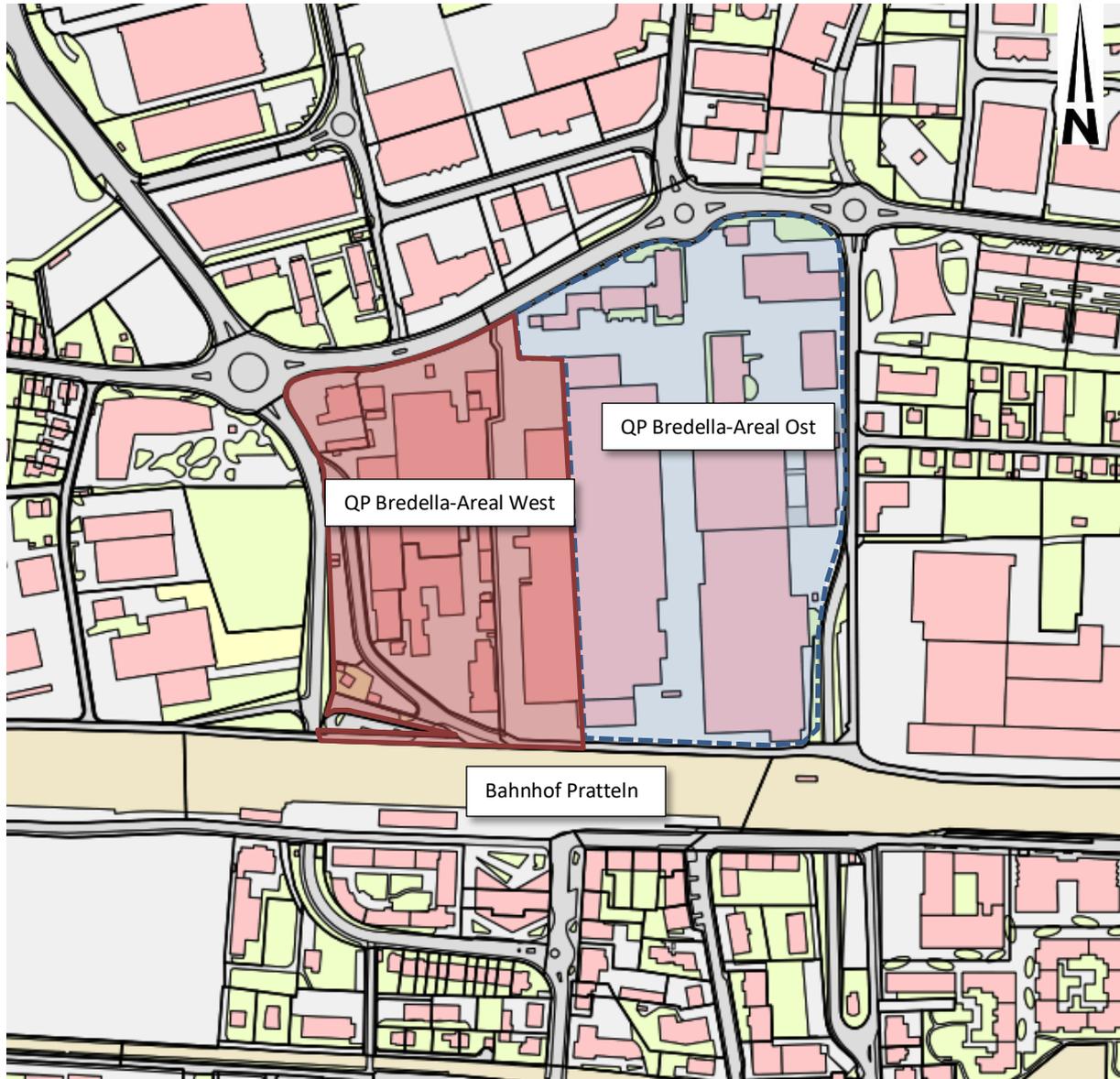
### 2.4 Absicht/Vorgehen

Mit dem vorliegenden Verkehrsgutachten sollen die Auswirkungen der Bebauung des **Bredella-Areals West** auf das umliegende Strassennetz aufgezeigt werden.

Zudem zeigt das Gutachten auf, ob die im Gutachten 2018 [2] gemachten Aussagen für das konkrete Projekt immer noch zutreffen oder ob sich neue Erkenntnisse ergeben haben. Hierzu werden wir die aktuellen Zahlen QP Bredella-Areal West mit den Zahlen des Wasa-Areals im Gutachten 2018 vergleichen (Kapitel 11).

### 3. Ist-Zustand

#### 3.1 Lage des QP Bredella-Areal West



Quelle: GeoViewer BL

## 3.2 Erschliessung heute

### 3.2.1 Motorisierter Verkehr

Das Bredella-Areal West ist heute über die Hohenrainstrasse im Norden und die Wasenstrasse im Westen und Süden erschlossen. Zudem kann die Tankstelle in der nordwestlichen Arealecke direkt ab dem Kunimatt-Kreisel angefahren werden.

Das Bredella-Areal Ost ist im Norden ebenfalls über die Hohenrainstrasse und im Süden über die Wasenstrasse erschlossen. Zudem gibt es heute eine Ein-/Ausfahrt am Gallenweg.

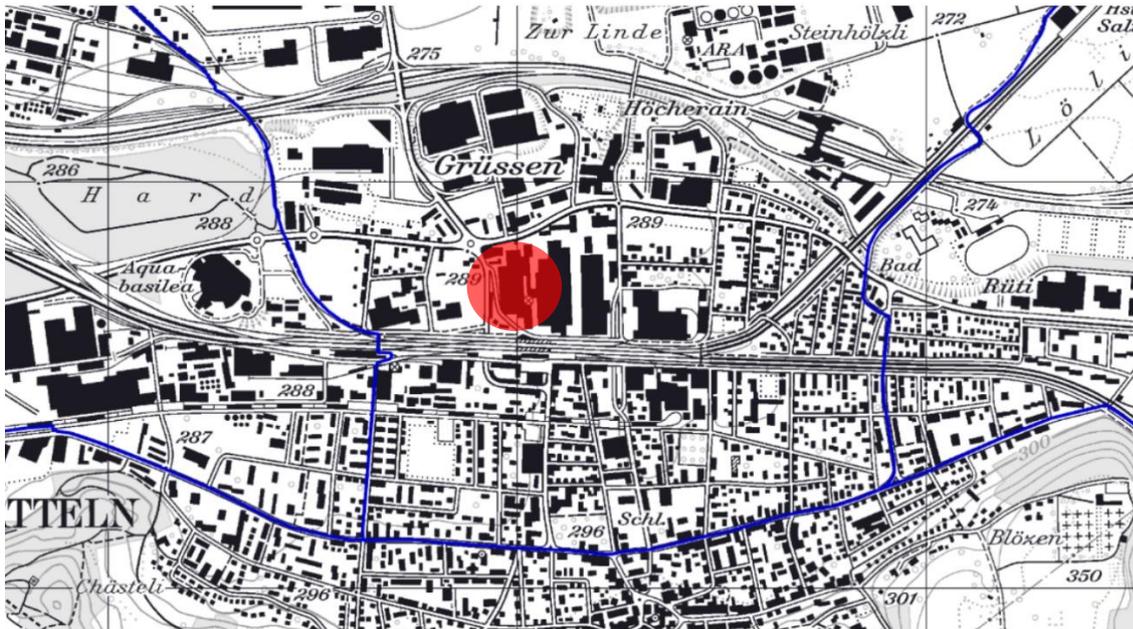
Die Lage der heutigen Zu- und Wegfahrmöglichkeiten des Bredella-Areals sind in der nachfolgenden Abbildung schematisch dargestellt.



Quelle: GeoViewer BL

### 3.2.2 Kantonale Radrouten

Die kantonalen Radrouten in Pratteln sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt:



Quelle: GeoView BL

### 3.2.3 Öffentlicher Verkehr

Das Bredella-Areal ist heute bezüglich öffentlichen Verkehres 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 08:30 Uhr verkehren zwei zusätzliche Kurse)
  - S3 (Olten–Basel SBB–Delémont): Halbstundentakt pro Richtung
- 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)

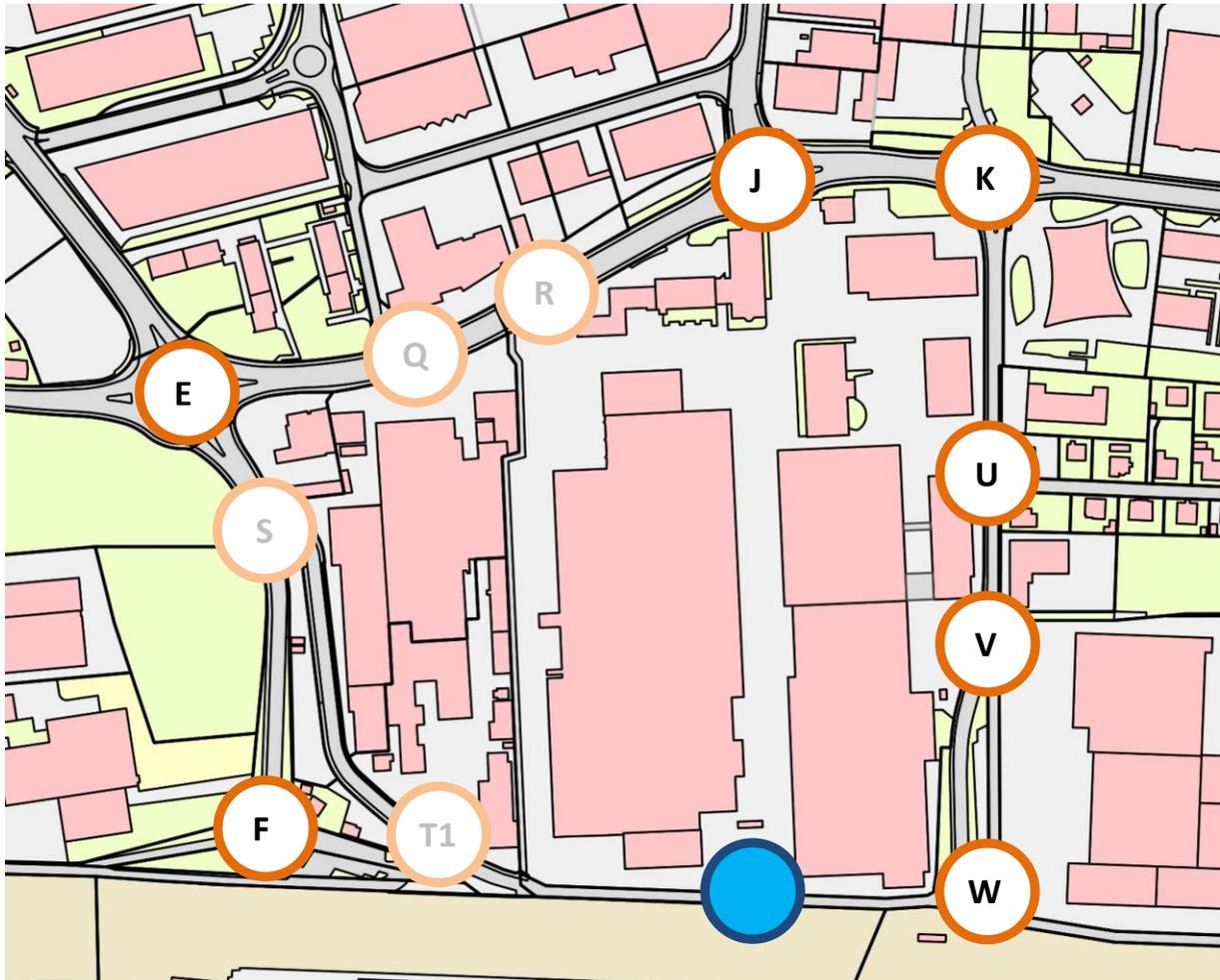
### 3.3 Verkehr heute

Im Hinblick auf das Verkehrsgutachten «Entwicklung Gebiet Bahnhof Nord» von 2018 [2] wurde am 20. Juni 2017 eine umfangreiche Verkehrserhebung an mehreren Standorten im Umfeld des Bredella-Areals durchgeführt. Aus diesen Zahlen wurden daraufhin die Knotenleistungsfähigkeiten ermittelt.

Im Folgenden sind die wichtigsten Auszüge aus dem Verkehrsgutachten 2018 [2] zum Thema «heutiger Verkehr» kurz zusammengefasst. Die Wichtigsten Knotengrafiken sind im Anhang 1 zusammengestellt. Für die detaillierte Herleitung kann das Verkehrsgutachten 2018 [2] konsultiert werden.

#### 3.3.1 Zählstandorte

Für die Beurteilung des heutigen Verkehrs für den Perimeter des QP Bredella-Areal West sind nicht alle erhobenen Knoten aus dem Verkehrsgutachten 2018 [2] relevant. In der folgenden Grafik sind sämtliche Bredella-relevanten Standorte der damaligen Zählung eingezeichnet, wobei die Buchstaben die Knoten bezeichnen. Die hell dargestellten Knoten (Q, R, S und T1) wurden 2017 in der unmittelbaren Umgebung des Bredella Areal gezählt, sind aber für die weitere Betrachtung des QP Bredella-Areal West nicht weiter von Bedeutung. Bei der bestehenden Arealein-/ausfahrt an der Wasenstrasse (blauer Punkt) wurde nachträglich im Hinblick auf das vorliegende Gutachten eine 24h-Erhebung gemacht (Anhang 2):



#### 3.3.2 Anzahl Parkplätze heute

Heute (2020) gibt es auf dem gesamten Bredella-Areal insgesamt 932 Parkplätze, von welchen sich die Mehrheit im Teil Ost befindet.

### 3.3.3 Arealverkehr heute

Für den Teil West (also für die Tankstelle, den Tankstellenshop sowie das ehemalige Areal der Rohrbogen AG, deren Parkplätze ausserhalb des Areals entlang der Wasenstrasse angeordnet sind) kann ein Verkehrsaufkommen von rund 350 Fahrten pro Tag abgeschätzt werden.

Um Angaben zum bestehenden Arealverkehr des **Buss-Areals** (künftiges Bredella-Areal Ost) zu erhalten, wurde im Nachgang zu den Erhebungen von 2017 die Areal-Ein-/Ausfahrten R und V sowie der Anschluss an die Wasenstrasse im Süden (in der oberen Grafik: blau) gezählt, wobei in 24 h rund 2'120 Fahrzeuge gezählt sowie ein Lastwagen-Anteil von rund 4% festgestellt wurden. Zum Zeitpunkt der Erhebung waren auf diesem Areal 817 ausgewiesene Parkplätze. (siehe Anhang 2)

Die erhobenen Verkehrszahlen ergeben für den heutigen Arealverkehr folgende Verkehrsmenge:

Tankstelle/Rohrbogen AG	350 Fahrten
<u>Buss-Areal</u>	<u>2'120 Fahrten</u>

**Arealverkehr heute (gerundet) 2'500 Fahrten**

Für das gesamte Areal (= künftiges Bredella Areal West und Ost) ergibt sich somit ein Fahrtenaufkommen von rund 2'500 Fahrten pro Tag.

### 3.3.4 Knotenleistungsfähigkeiten

Im Gutachten 2018 [2] ging die Stunde von 16:45 und 17:45 Uhr als Abendspitzenstunde hervor, für welche die folgenden Knotenleistungsfähigkeiten berechnet wurden (siehe Anhang 1):

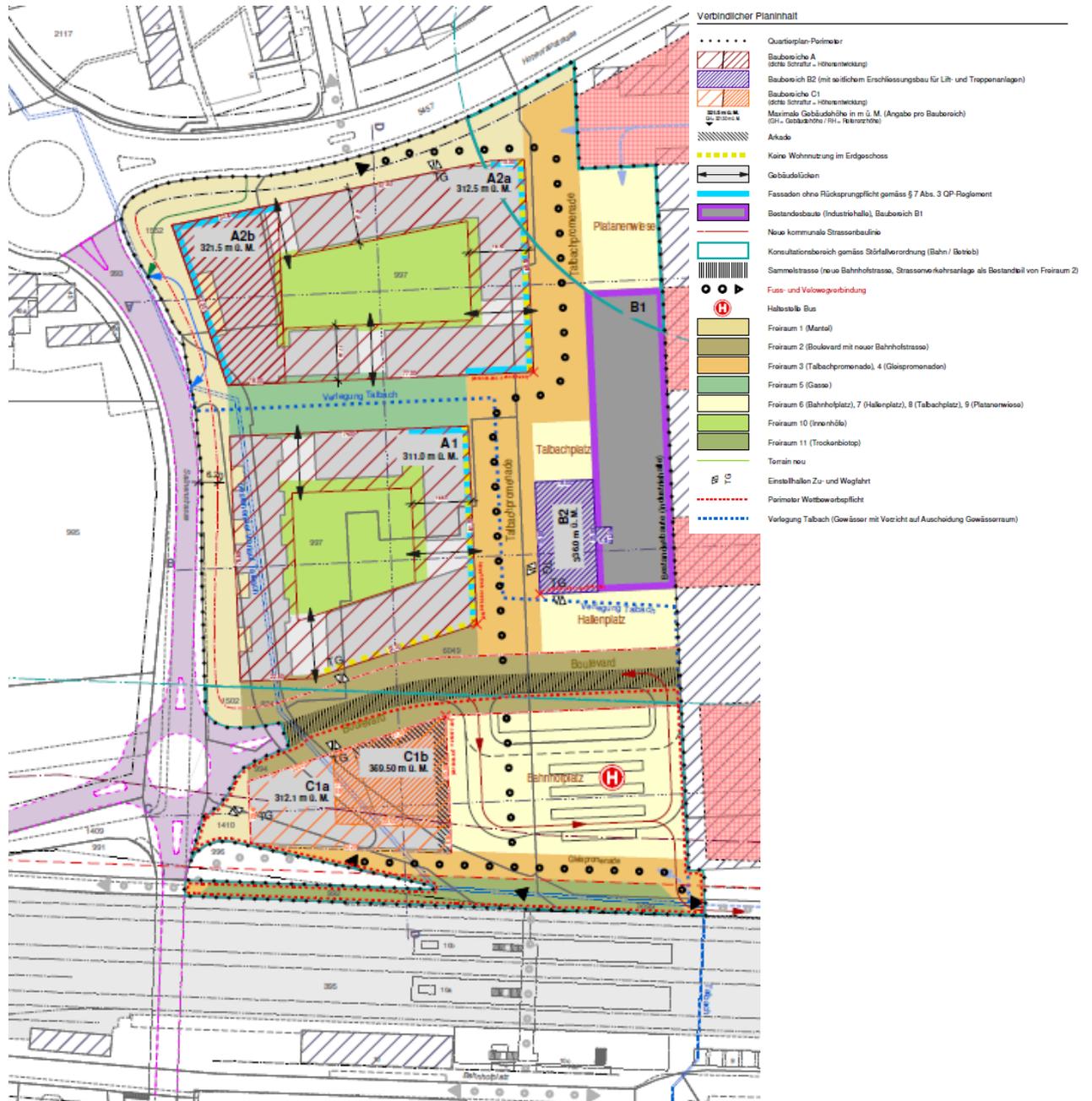
	<i>Knoten</i>	<i>Knotenform</i>	<i>VQS</i>
<i>E</i>	<i>Kunimatt</i>	<i>4-armiger Kreis</i>	<i>A</i>
<i>F</i>	<i>Salinenstrasse/Industriestrasse</i>	<i>Anschluss an Sammelstrasse</i>	<i>A</i>
<i>J</i>	<i>Grüssenhölzli</i>	<i>3-armiger Kreis</i>	<i>B</i>
<i>K</i>	<i>Gallenweg</i>	<i>4-armiger Kreis</i>	<i>B</i>
<i>Q</i>	<i>Hohenrainstrasse/Anschluss Wasa-Areal</i>	<i>Anschluss Privatareal an Kantonsstrasse</i>	<i>A</i>
<i>S</i>	<i>Salinenstrasse/Wasenstrasse</i>	<i>Anschluss an Sammelstrasse</i>	<i>A</i>
<i>U</i>	<i>Gallenweg/Herternstrasse</i>	<i>3-armiger Knoten (heute Rechtsvortritt)</i>	<i>A</i>
<i>V</i>	<i>Gallenweg/Wasenstrasse (Coop)</i>	<i>4-armiger Knoten</i>	<i>A</i>
<i>W</i>	<i>Wasenstrasse (Coop)</i>	<i>3-armiger Knoten</i>	<i>A</i>

Die Tabelle zeigt, dass an sämtlichen Knoten in der unmittelbaren Bredella-Umgebung die besten Verkehrsqualitätsstufen VQS A oder B ermittelt wurden. (Einteilung der VQS-Stufen siehe Kap. 8.1)

## 4. QP Bredella-Areal West

### 4.1 Quartierplanung

Untenstehende Abbildung zeigt einen Auszug aus dem Quartierplan mit den Bezeichnungen der einzelnen Baubereiche:



Quelle: Stierli+Ruggli AG

## 4.2 Nutzung

Aufgrund des Städtebaukonzepts ist im Perimeter ein vielseitiger Nutzungsmix vorgesehen, unter anderem:

- Wohnen
- Dienstleistungen
- Gewerbe
- Detailhandel
- Nicht-publikumsintensive Verkaufsnutzung
- Eventhalle
- Gastronomie
- Hotellerie
- Schulen
- Gesundheit, soziale und medizinische Einrichtungen

Ein Quartierladen für Güter des täglichen Bedarfs soll dabei im Bredella-Areal West im Baubereich C1, untergebracht werden, wobei die Nettoverkaufsfläche gemäss § 4 Abs. 2 des Quartierplan-Reglements auf maximal 1'000 m<sup>2</sup> begrenzt ist. Eine detaillierte Übersicht über die Nutzung ist im Mobilitätskonzept [3] zusammengestellt.

## 5. Künftiger Parkplatzbedarf und Fahrtenaufkommen

### 5.1 Bredella-Areal West

#### 5.1.1 Künftige Anzahl Parkplätze

Die Parkplatzberechnung wurde durch die Firma Kontextplan im Rahmen des Mobilitätskonzepts [3] erarbeitet (Anhang 3). Daraus entnehmen wir für das Projekt **QP Bredella-Areal West** folgende maximale Parkplatzzahlen:

Stammparkplätze:	345 PP (s. Anhang 3, Seite 1, Tabelle oben)
Besucherparkplätze:	355 PP (s. Anhang 3, Seite 2, Tabelle oben)
<b>Total PP im Projekt:</b>	<b>700 PP</b> (s. Anhang 3, Seite 3, Tabelle oben)

Aus dem Mobilitätskonzept entnehmen wir [3]:

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

Die Kontextplan AG hat unter Berücksichtigung der verschiedenen Berechnungsansätzen (verschiedene Reduktionsfaktoren) sowie der maximalen definierten Flächen pro Nutzung gemäss QP-Reglement, mittels Sensitivitätsanalyse, den ungünstigsten Fall ermittelt. Dieser ist im Mobilitätsgutachten entsprechend genauer abgebildet [3]

Dieser ungünstigste Fall stellt die **maximale Verkehrserzeugung** des **gesamten QP Bredella-Areal West** dar. Im Kapitel 7 gehen wir näher auf die genaue Verteilung dieses Verkehrs auf die einzelnen Knoten ein.

#### 5.1.2 Spezifisches Verkehrspotential (SVP)

Das spezifische Verkehrspotential ist das Verkehrsaufkommen resp. das Verkehrspotential je Einheit (z.B. Wohnung, Arbeitsplatz, m<sup>2</sup>, PP, etc.). In diesem Fall entspricht es den Fahrten pro Parkplatz jeweils auf die Nutzungsart bezogen:

Nutzungsart	Verkehrspotentiale	
	Bewohner/ Beschäftigte	Besucher/ Kunden
Wohnen	2.5 Fahrten/PP	2.5 Fahrten/PP
Dienstleistungen – publikumsintensiv	3.0 Fahrten/PP	6.5 Fahrten/PP
Dienstleistungen – nicht publikumsintensiv	3.0 Fahrten/PP	3.5 Fahrten/PP
Gewerbe	3.0 Fahrten/PP	3.5 Fahrten/PP
Verkauf – publikumsintensiv	3.0 Fahrten/PP	10.0 Fahrten/PP
Verkauf – nicht publikumsintensiv	3.0 Fahrten/PP	6.0 Fahrten/PP
Gastronomie	3.0 Fahrten/PP	6.0 Fahrten/PP
Hotel/Eventhalle	3.0 Fahrten/PP	3.0 Fahrten/PP
Schule/KiTa/KiGa	3.0 Fahrten/PP	3.0 Fahrten/PP
Dienstleistungen - quaternutzung	3.0 Fahrten/PP	5.0 Fahrten/PP

Aus dem SVP und der Anzahl Parkplätze je Nutzungsart kann der künftige Arealverkehr berechnet werden (siehe Anhang 3: Berechnungen von Kontextplan).

### 5.1.3 Künftiger Arealverkehr auf dem Bredella-Areal West

Mit den Angaben aus den Kapiteln 5.1.1 und 5.1.2 wurde folgender künftiger Areal-Verkehr für das Bredella-Areal West berechnet (ausgedrückt als DWV = Werktagsverkehr über 24 h im Jahresmittel → Anhang 4):

Stammparkplätze:	973 Fahrten/Tag
<u>Besucherparkplätze:</u>	<u>1'620 Fahrten/Tag</u>
Total Fahrten:	2'593 Fahrten/Tag

Für die weiteren Betrachtungen in den unterschiedlichen Disziplinen des UVB (z.B. Lärmbetrachtungen etc.) wird allerdings der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) benötigt. Der DTV beinhaltet neben den Werktagsverkehr auch noch den Wochenendverkehr. Da an Wochenenden normalerweise weniger Fahrten generiert werden als an Wochentagen, ist der DTV in der Regel kleiner als der DWV.

Diese Umrechnung zwischen DWV und DTV kann aufgrund der erwarteten Wochenganglinien [7] vorgenommen werden. Für das Projekt Bredella – Areal West wird dieser Umrechnungsfaktor zwischen 0.95 und 1.0 liegen. Um die künftige Verkehrsmenge nicht zu unterschätzen, werden wir im vorliegenden Fall den Umrechnungsfaktor 1.0 verwenden ( $DTV = 1.0 \times DWV$ ). Damit entspricht der DWV (aus den Berechnungen) dem DTV für die weiteren Betrachtungen.

Um keine Scheingenauigkeit zu erzeugen, werden wir den weiteren Berechnungen den gerundeten DTV-Wert von **2'600 Fahrten/Tag** für den künftigen Arealverkehr zu Grunde legen.

### 5.2 Künftiger Arealverkehr des BUSS-Areals

Nach Realisierung von Bredella-Areal West soll das BUSS-Areal (= künftiges Bredella-Areal Ost) weitergenutzt werden. Allerdings entfallen mit dem Bau von Bredella-Areal West mit dem Besucherparkhaus ein Teil der Produktions- und Lagerhallen sowie rund 130 oberirdische Parkplätze. Dieser Wegfall von Parkplätzen muss auch beim Tagesverkehr abgezogen werden: Wir rechnen mit einem eher tiefen spezifischen Verkehrspotential von 2 Fahrten pro Parkplatz. Damit kommen wir auf 260 Fahrten, welche diese Parkplätze heute generieren und künftig wegfallen. Um auf der sicheren Seite zu liegen, runden wir diese Anzahl auf 200 Fahrten pro Tag ab.

Aus diesen Überlegungen erhalten wir den künftigen Arealverkehr auf dem restlichen BUSS-Areal:

Ist-Verkehr Buss-Areal (gerundet)	ca. 2'100 Fahrten/Tag	(aus Kap. 3.3.3)
<u>Minderverkehr aufgrund wegfallender PP</u>	<u>ca. - 200 Fahrten/Tag</u>	
Gesamtverkehr künftiges BUSS-Areal	1'900 Fahrten/Tag	

Das Verkehrsaufkommen auf dem restlichen BUSS-Areal beträgt somit künftig rund **1'900 Fahrten/Tag**.

### 5.3 Künftiger Arealverkehr des Masterplanareals (Betriebszustand 1)

Für die Ermittlung der Fahrten des gesamten Masterplan-Areals (Bredella-Areal West + Buss-Areal) im Betriebszustand 1 (2026) müssen also die Fahrten der beiden Areale addiert werden:

Künftiger Verkehr Bredella-Areal West	2'600 Fahrten/Tag
<u>Ist-Verkehr Buss-Areal</u>	<u>1'900 Fahrten/Tag</u>
Gesamtverkehr Betriebszustand 1 (2026)	4'500 Fahrten/Tag

Insgesamt resultieren damit rund 4'500 Fahrten pro Tag auf dem kompletten zukünftigen Bredella Areal, wobei davon nur die 2'600 Fahrten/Tag dem Bredella-Areal West zuzuschreiben sind. Als Folge des Wegfalls des gewerblichen Verkehrs reduziert sich auch der Lastwagenanteil von heute rund 4% auf 1%.

**Fazit:** Im Vergleich zum kompletten Arealverkehr von heute 2'500 Fahrten pro Tag (s. Kap. 3.3.3) wird durch den QP Bredella-Areal West also rund 2'000 zusätzliche Fahrten pro Tag generieren.

## 5.4 Zentrales Besucher-Parking

Das Ziel des Auftraggebers ist es, dass **sämtliche Besucherparkplätze**, sowohl im Betriebszustand 1 (QP Bredella-Areal West) als auch später im Betriebszustand 2 (Endausbau, QP Bredella-Areale West + Ost), in einem **zentralen Parkhaus auf dem BUSS-Areal** resp. **Bredella-Areal Ost** untergebracht werden.

Dadurch kann eine optimale Mehrfachnutzung dieser Besucherparkplätze erreicht und die Gesamtzahl an Parkplätzen reduziert werden. Im Mobilitätskonzept [3] ist dieses Parkhaus im Detail beschrieben.

Einzige Ausnahmen bilden die oberirdischen Besucher-Parkplätze (öffentlichen Parkplätze) entlang der Neuen Bahnhofstrasse für die Kunden der Läden, Praxen, Dienstleistungsangeboten etc. sowie die unterirdischen Kundenparkplätze des Quartierladens in der Autoeinstellhalle von Baufeld C1.

## 5.5 DTV

Aus der folgenden Tabelle geht hervor, dass die Verkehrsbelastung in der Hohenrainstrasse und im Abschnitt der Salinenstrasse Richtung Autobahn bereits heute relativ hoch ist. Bei den übrigen Abschnitten der Salinenstrasse und im Gallenweg ist die Verkehrsbelastung dagegen geringer. (Die Abschnittsnummern beziehen sich auf die Abbildung 1 im Anhang 8)

Bis ins Jahr 2030 nehmen die Zahlen auch ohne das Vorhaben Bredella deutlich zu (Ausgangszustand 2). Neben der allgemeinen Verkehrszunahme ist dies darauf zurückzuführen, dass in diesem Gebiet bis ins Jahr 2030 noch weitere Arealentwicklungen realisiert sein werden (z.B. Zentrale Pratteln).

Nr.	Strasse	DTV*		
		Istzustand	Ausgangszustand 2	Delta
2	Hardstr.	12'591	14'529	15.4%
4	Salinenstr.	21'645	25'591	18.2%
7	Salinenstr.	8'117	9'201	13.4%
9	Salinenstr.	8'117	9'376	15.5%
12	Hohenrainstr.	15'297	18'304	19.7%
15	Hohenrainstr.	15'297	18'016	17.8%
18	Gallenweg	3'018	3'391	12.4%

\*Die Verkehrszahlen lassen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug genau prognostizieren, wie es aufgrund der Angaben in dieser und anderer Tabellen den Anschein macht. Aus Gründen der Nachvollziehbarkeit wurden jedoch die exakten Werte gemäss den Tabellen im Anhang 8 hier abgebildet.

## 6. Künftige Erschliessung

### 6.1 Motorisierter Verkehr

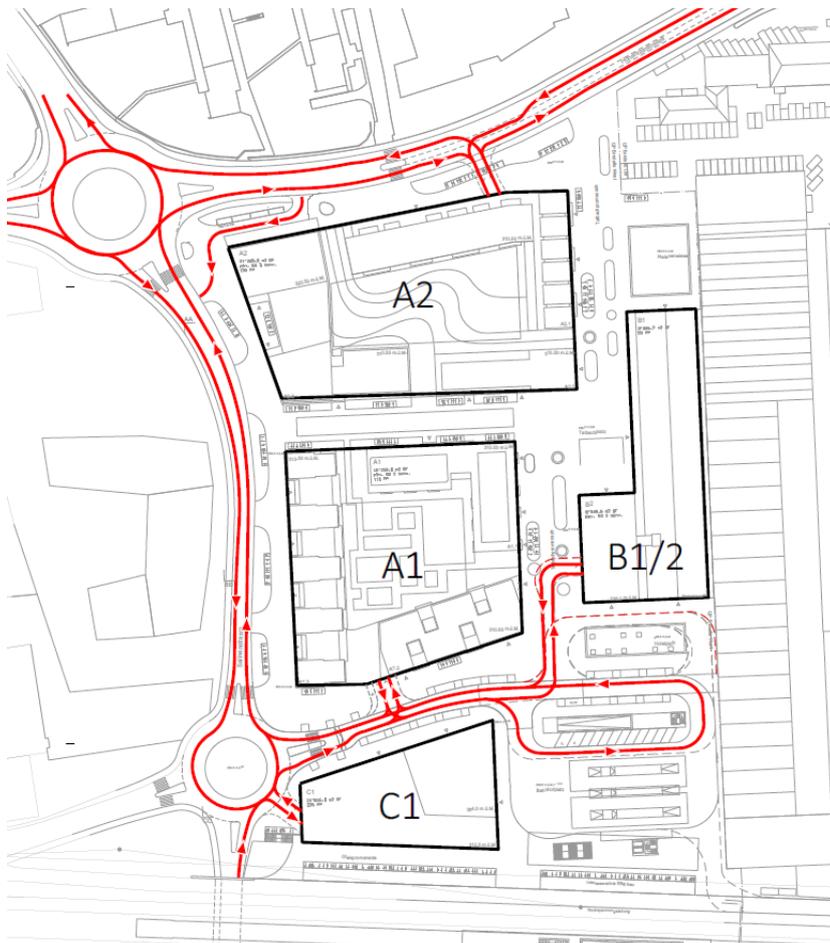
#### 6.1.1 Stammparkplätze

Das Quartier Bredella-Areal West wird in erster Linie über den geplanten Kreislauf auf der Salinenstrasse und die Neue Bahnhofstrasse erschlossen. Diese Neue Bahnhofstrasse erschliesst in der ersten Phase neben den Baubereichen A1 und B1/2 auch den Bushof, welcher unmittelbar neben dem Bahnhof geplant ist. Eine Durchfahrt Richtung Osten soll nur dem Busbetrieb gewährt werden.

Die Einstellhalle des Baubereichs C1 wird direkt über den geplanten Kreislauf Salinenstrasse erschlossen.

Der Baubereich A2 inkl. Tankstelle soll über die Hohenrainstrasse erschlossen werden. Im «Factsheet Zufahrt Baufeld A2» vom 08.03.2022 haben wir dem TBA BL aufgezeigt, dass das Baufeld A2 voll an die Hohenrainstrasse angebunden werden soll, da dies sowohl bezüglich Weglängen als auch Lärm und Luftqualität mehr Vorteile ergibt als ein Halbanschluss (rechts rein – rechts raus). Zudem zeigte sich, dass diese Variante besser abschneidet als die Erschliessung ab Salinenstrasse oder die Erschliessung über das Baufeld A1. Die Herren Roana und Bär (TBA BL, GB V/VT) konnten dieser Argumentation folgen und unterstützen diesen Vorschlag.

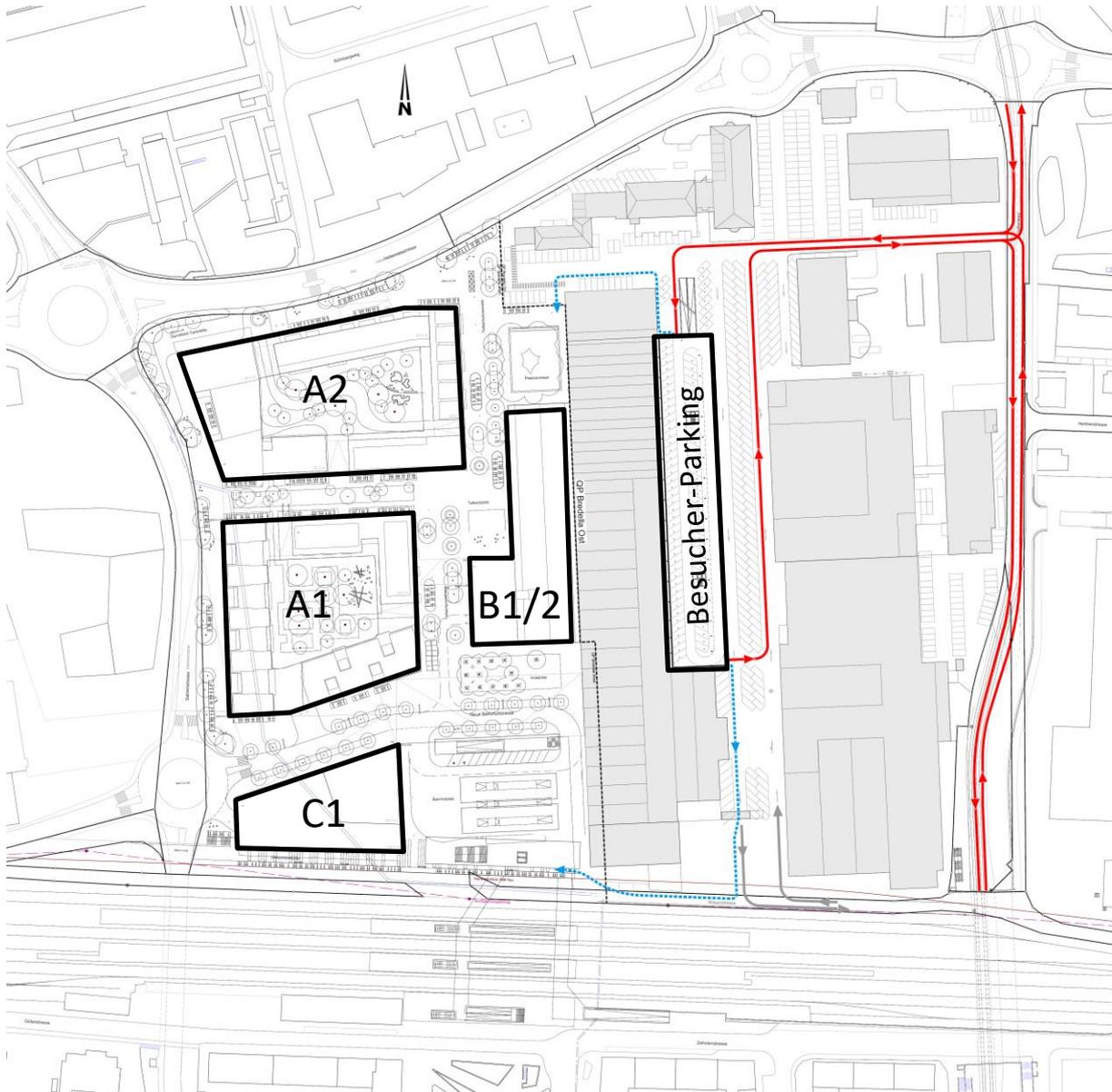
In den Autoeinstellhallen sind nur die Stammparkplätze untergebracht. Einzige Ausnahme davon ist die AEH des Gebäudes C1, wo neben den Stammparkplätzen auch die Kunden-Parkplätze für den Einkaufsladen sowie die an der Oberfläche wegfallenden P+R-Parkplätze der SBB angeordnet werden.



### 6.1.2 Besucherparkplätze

Die Besucher werden ihr Fahrzeug in einem zentralen Besucherparking auf dem Buss-Areal (ausserhalb des QP-Perimeters Bredella-Areal West) abstellen können. Die Zufahrt zu diesem erfolgt via Gallenweg (rote Pfeile). Vom Parkhaus gelangen die Besucher zu Fuss ins Bredella-Areal West (blaue Pfeile).

Im Rahmen der Realisierung von QP Bredella-Areal Ost werden diese Parkplätze dann an selbiger Lage in einem unterirdischen Parking untergebracht.



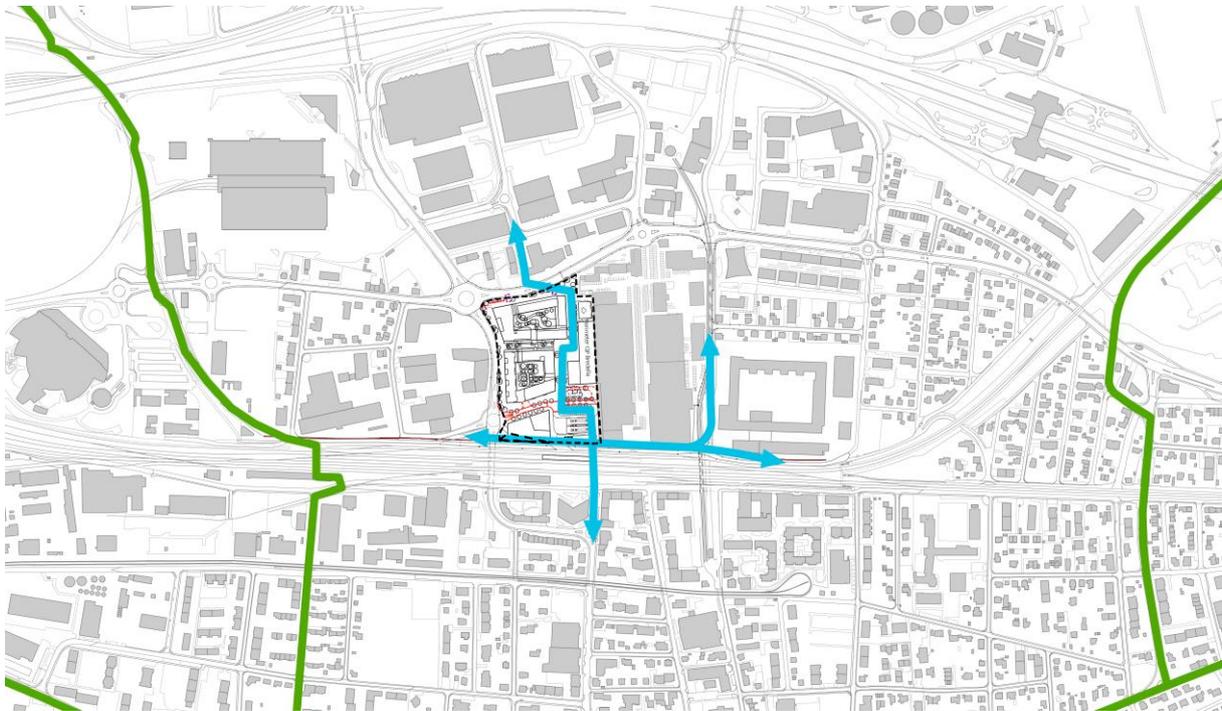
blau: Fusswegverbindung zum Bredella-Areal West, rot: Zufahrt MIV zum Besucher-Parking

## 6.2 Fussgänger- und Veloverkehr

Mit dem QP Bredella-Areal West wird anstelle des bestehenden, beengenden Fussweges quer durchs Areal Richtung Grüssen 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 Grüssen-Areal. Damit kann insbesondere die Veloverbindung zwischen Pratteln Dorf und dem Grüssen-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 Grüssen-Areal, womit auch ihnen ein neuer, direkter, attraktiver und grösstenteils autofreier Verbindungsweg zwischen den neuen Gebäuden angeboten wird, welchen sie mit den Velofahrenden teilen.



blau: neue Fussgänger- und Veloverkehrs-Achse im Bereich Bredella-Areal West, grün: bestehendes, kantonales Radroutennetz

### 6.3 Öffentlicher Verkehr

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

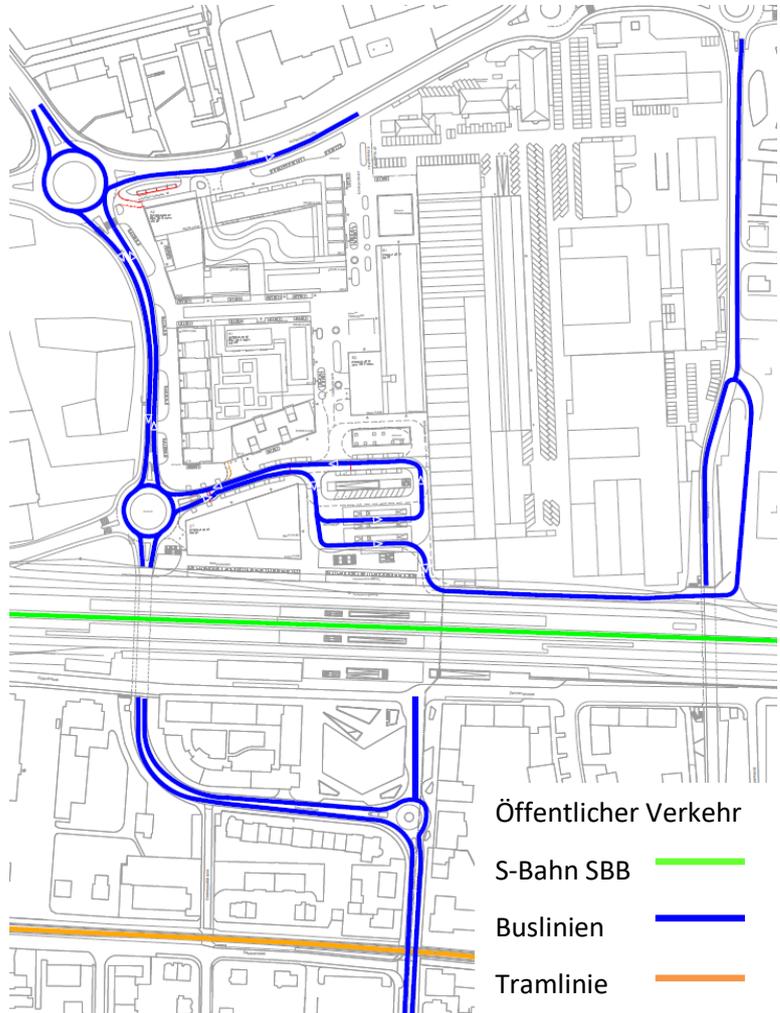


Das Bredella-Projekt grenzt an der Südseite direkt an den Bahnhof Pratteln. Das gesamte Bredella-Areal West liegt weniger als 300 m vom Bahnhof entfernt.

Der Halbstundentakt der S-Bahnen (S1 und S3) wird künftig zumindest beibehalten. Im 2025 wird dieser sogar noch ergänzend, 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 heutigen Form bestehen. Eine Taktverdichtung ist nicht vorgesehen.



## 7. Auswirkungen des Quartierplans auf den Verkehr

### 7.1 Ermittlung der schlechtesten Verteilung des Worst-Case-Szenario ([3], Kontextplan 700 PP)

Der Verkehr des Bredella-Areals West gelangt über folgende Strassen aufs Areal:

- Hohenrainstrasse (Baufeld A2)
- Salinenstrasse (Baufelder A1, B1/2 und C1) sowie
- Gallenweg (Besucher).

Die Verkehrsbelastung auf den zuführenden Strassen hängt von den Nutzungen in den einzelnen Baufeldern und dem daraus generierten Verkehr (Stammplätze und Besucher) ab.

Der schlechteste Fall tritt dann ein, wenn der generierte Verkehr **auf der kantonalen Hohenrainstrasse maximal** wird. Dieser Strassenzug weist bereits heute die grösste Verkehrsmenge auf. Aufgrund einer Sensitivitätsanalyse konnte festgestellt werden, dass insbesondere der Nutzungsmix im Baufeld A2 ausschlaggebend ist für diese maximale Belastung der Hohenrainstrasse, wobei folgendes Szenario dieses Maximum (innerhalb der vom QP-Reglement festgelegten Schranken) erzeugt:

- Minimaler Wohnanteil (mind. 60% im A1 und A2, 0% im C1 und B1/2)
- Maximaler Dienstleistungsanteil, publikumsintensiv, mit den entsprechenden Fahrten ins Besucher-Parking

Dieser Nutzungsmix ist im Anhang 3 dargestellt, wobei sämtliche Besucher-Parkplätze im Besucher-Parking platziert werden. Ausgenommen sind dabei nur die Parkplätze für den Verkaufsladen im Baubereich C1 und die Parkplätze entlang der neuen Bahnhofstrasse und auf dem Bahnhofplatz.

In den weiteren Kapiteln werden wir deshalb diesen Nutzungsmix zugrunde legen und dessen Auswirkung auf das Strassennetz aufzeigen. Sollte in Zukunft die Verteilung der Nutzflächen ändern (innerhalb der Flexibilität des QP-Reglements), wird dies zu einer Entlastung auf der Hohenrainstrasse führen und somit zu einer besseren Situation als im Gutachten dargestellt.

### 7.2 Änderungen an der Infrastruktur

#### 7.2.1 Wasenstrasse

Heute verbindet die Wasenstrasse die Salinenstrasse im Westen mit dem Gallenweg im Osten. Diese Funktion übernimmt im Betriebszustand 2 (= Endzustand nach Realisierung von QP Bredella-Areal West und Ost) die Neue Bahnhofstrasse.

Im Betriebszustand 1 (= QP Bredella-Areal West realisiert, Buss-Areal unverändert) wird die neue Bahnhofstrasse lediglich bis zum Bushof realisiert und dient als Erschliessung der Einstellhallen vom Bredella-Areal West und des Bushofs. Aus diesem Grund muss der heutige (Durchgangs-)Verkehr auf der Wasenstrasse (vorwiegend Ziel-/Quellverkehr zum/vom Buss-Areal und Bahnhof) im Betriebszustand 1 auf das umliegende Strassennetz umverteilt werden. Dann wird sämtlicher Verkehr, welcher das Buss-Areal über das Tor 1 verlässt via Wasenstrasse auf den Gallenweg und von dort weiter Richtung Hohenrainstrasse oder Richtung Pratteln Zentrum fahren. Aus der Verkehrszählung von 2017 geht hervor, dass davon etwa 50 PwE/h betroffen sein werden. In Anbetracht der Tatsache, dass künftig auf der Hohenrainstrasse eine Verkehrsmenge von ca. 2'000 PwE/h in der Abendspitzenstunde erwartet wird, macht dieser zusätzliche Verkehr rund 2.5 % aus und liegt somit im Bereich der täglichen oder saisonalen Schwankungen.

Der **Bahnhof** und der **Bushof** sowie das **heutige Wasa-Areal** (resp. das künftige Bredella-Areal West) werden künftig über den neuen Kreisel auf der Salinenstrasse und der Neue Bahnhofstrasse erschlossen. Die heute vom Wasa-Areal erzeugten Fahrten werden durch die Fahrten aus dem QP Bredella-Areal West ersetzt und sind somit in unseren weiteren Ausführungen berücksichtigt.

Die geplanten **oberirdischen Besucher-Parkplätze** entlang der neuen Bahnhofstrasse sind in der Parkplatzbilanz des Quartierplans Bredella-Areal West berücksichtigt und damit auch in den Berechnungen enthalten.

Die heute bestehenden **P + R-Plätze** der SBB werden ebenfalls im QP Bredella-Areal West untergebracht (voraussichtlich im Gebäude C1) und sind somit direkt an den Kreisel Salinenstrasse angeschlossen. Dies ändert an der Verkehrsverteilung auf das übergeordneten Strassennetz Salinenstrasse/Hohenrainstrasse nichts und ist somit bereits richtig in den Grundlagen enthalten. Lediglich die Verkehrsverteilung auf dem neuen Salinenkreisel muss angepasst werden. Diese Veränderung wurde in den Berechnungen entsprechend berücksichtigt.

Die **bestehenden Parkplätze** der ehemaligen **Rohrbogen AG** entlang der Wasenstrasse werden im Rahmen des QP Bredella-Areal West in den Einstellhallen von A1 und C1 verschwinden.

### 7.2.2 Schliessung Tor 3 des BUSS-Areals (Anschluss Hohenrainstrasse)

Aufgrund des QP Bredella-Areal West wird das Tor 3 (Knoten R) des Buss-Areals im Betriebszustand 1 nicht mehr für dessen Erschliessung zur Verfügung stehen. Deshalb muss dieser Verkehr künftig via Tor 2 am Gallenweg fahren. Diese Umlagerung des Verkehrs auf dem Strassennetz ist ebenfalls entsprechend berücksichtigt.



### 7.3 Arealverkehr in der Spitzenstunde

Wie in Kapitel 5 zusammengefasst, werden die rund 700 Parkplätze auf dem Bredella-Areal West künftig rund 2'600 Fahrten am Tag generieren.

Aufgrund des Nutzungsmixes und der Anzahl Parkplätze haben wir hierfür den Ziel- und Quellverkehr in der Abendspitzenstunde bestimmt und erhalten (Anhang 5):

**Total Zielverkehr: 163 PwE/h**  
**Total Quellverkehr: 226 PwE/h**

Einen Teil dieses Verkehrs gibt es bereits heute, wobei der Verkehr der ehemaligen Rohrbogen AG von und zu den Parkplätzen entlang der Wasenstrasse im 2017 nicht explizit erhoben wurde, sondern nur jene Fahrten direkt auf das resp. vom Wasa-Areal. Mit diesen Zahlen können wir den Differenzverkehr berechnen, wobei wir diesen bereits auf die künftige Erschliessung auslegen. → s. Kap. 7.4.

## 7.4 Differenzverkehr

### 7.4.1 Anschluss 1: Salinenstrasse

#### Kreiselanschluss neue Bahnhofstrasse:

Total Zielverkehr:	44 PwE/h	abzgl. 5 PwE/h → 39 PwE/h	gerundet: <b>40 PwE/h</b>
Total Quellverkehr:	56 PwE/h	abzgl. 25 PwE/h → 31 PwE/h	gerundet: <b>30 PwE/h</b>

#### Kreiselanschluss AEH Baubereich C1:

Total Zielverkehr:	25 PwE/h	abzgl. 0 PwE/h → 25 PwE/h	gerundet: <b>25 PwE/h</b>
Total Quellverkehr:	47 PwE/h	abzgl. 0 PwE/h → 47 PwE/h	gerundet: <b>50 PwE/h</b>

### 7.4.2 Anschluss 2: Hohenrainstrasse

Total Zielverkehr:	35 PwE/h	abzgl. 10 PwE/h → 25 PwE/h	gerundet: <b>25 PwE/h</b>
Total Quellverkehr:	52 PwE/h	abzgl. 10 PwE/h → 42 PwE/h	gerundet: <b>40 PwE/h</b>

### 7.4.3 Anschluss 3: Gallenweg (Besucherparking)

Total Zielverkehr:	59 PwE/h	abzgl. 0 PwE/h → 59 PwE/h	gerundet: <b>60 PwE/h</b>
Total Quellverkehr:	71 PwE/h	abzgl. 0 PwE/h → 71 PwE/h	gerundet: <b>70 PwE/h</b>

## 7.5 Verkehrsumlagen/-verteilung

Die grundlegenden Überlegungen zur Verteilung dieses Differenzverkehrs auf das Strassennetz wurde aus dem Gutachten 2018 [2] übernommen. Dazu wurde für das Bredella- Areal West festgelegt, wie der Zielverkehr zum Areal zufährt und über welche Strassen der Quellverkehr vom Areal wegfährt (dieselbe grossräumige Verteilung wurde für die Drittprojekte im Kap. 10 sowie dem Anhang 8 zugrunde gelegt). Dabei gingen wir von der Annahme aus, dass ca. 60 % Richtung Muttenz/Basel fahren (via Autobahn oder Hardstrasse), ca. 25% Richtung Osten und etwa 15% ins Zentrum von Pratteln südlich der Bahnlinie. Um keine Scheingenauigkeit vorzutäuschen, wurden die so erhaltenen Zahlen auf  $\pm 5$  PwE/h gerundet.

## 7.6 Fazit

Aus den Überlegungen zur Verkehrsverteilung und dem Differenzverkehr konnten die neuen Belastungen der umliegenden Knoten ermittelt und damit die Verkehrsqualitätsstufen dieser QP-relevanten Knotenpunkte (siehe Kap. 3.1) neu berechnet werden → s. nachfolgendes Kapitel 8.

## 8. Knotenleistungsfähigkeiten aufgrund des QPs Bredella-Areal West

Um die Knotenleistungsfähigkeit auf die neu berechneten Verkehrszahlen anzupassen, wurden die Verkehrsmengen für die QP Bredella-Areal West relevanten Knoten (Kap. 3.3.1) neu ermittelt und auf die Knoten verteilt. Damit erhalten wir die Auswirkungen des Bredella Areal West auf das künftige Verkehrsnetz. Zugrunde liegt diesen Betrachtungen der worst-case, welcher in Kapitel 7.1 hergeleitet wurde.

Die Änderungen in der Verkehrsverteilung, welche aufgrund der Änderungen im Strassennetz (z.B. Wasenstrasse) resp. der Erschliessung des Buss-Areals (Schliessung Tor 3) entstanden sind, wurden ebenfalls mitberücksichtigt. In Kap. 7 sind sämtliche dazu getätigten Überlegungen detailliert beschrieben.

### 8.1 Qualitätsstufen

Die Beurteilung der Leistungsfähigkeit basiert auf Verkehrsqualitätsstufen (VQS), in Deutschland werden sie Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) genannt. Die Qualitätsstufen sind in erster Linie abhängig von der Wartezeit beim Gewähren des Vortrittes.

Das deutsche Handbuch für die Bemessung von Strassenverkehrsanlagen HBS 2001 [5] definiert folgende QSV/VQS:

QSV		Ø WZ	Bemerkungen
A	sehr gut	≤ 10 s	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren Wartezeiten: sehr gering
B	gut	≤ 20 s	Die Fahrmöglichkeiten der wartepflichtigen Fahrzeuge werden von bevorrechtigtem Verkehr beeinflusst. Wartezeiten: gering
C	zufriedenstellend	≤ 30 s	Die Fahrer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von vortrittsberechtigten Fahrzeugen achten. Wartezeiten: spürbar
D	ausreichend	≤ 45 s	Die Mehrzahl der Fahrer muss Haltevorgänge mit deutlichen Zeitverlusten hinnehmen. Wartezeiten: teilweise hoch, Verkehrszustand noch stabil
E	mangelhaft	> 45 s	Es bilden sich Staus. Die Wartezeiten nehmen sehr grosse und stark streuende Werte an. Wartezeiten sehr hoch, Verkehrszustand: instabil
F	völlig ungenügend	Sättigung > 1	Die Anzahl Fahrzeuge in einem Verkehrsstrom ist über längere Zeit grösser als die Kapazität. Der Knotenpunkt ist für diesen Verkehrsstrom überlastet.

Die VSS-Norm VSS 40 022 (Knoten ohne LSA) weicht bei der Stufeneinteilung B und C mit den mittleren Wartezeiten leicht von der deutschen Norm ab. Weil die verwendete Software KNOBEL von der Universität Bochum stammt, sind die Verkehrsqualitätsstufen nach deutschen Normen berechnet.

Das Tiefbauamt BL strebt auf dem Kantonsstrassennetz in der Regel mindestens eine Qualitätsstufe D an.

## 8.2 Kantonsstrasse

Zuerst werden die drei Knoten auf der kantonalen Hohenrainstrasse betrachtet und beurteilt:

- Knoten E: Kreisel Kunimatt
- Knoten J: Kreisel Grüssenhölzli
- Knoten K: Kreisel Gallenweg

Nachfolgende Tabelle zeigt die jeweiligen VQS dieser drei Kreisel im Vergleich zu heute (vgl. dazu Kap. 3.3.4). Die Knotengrafiken und VQS-Berechnung sind im Anhang 6 zusammengefasst.

Bez.	Knoten	Knotenform	VQS 2017	VQS mit QP West
E	Kunimatt	4-armiger Kreisel	A	A
J	Grüssenhölzli	3-armiger Kreisel	B	D
K	Gallenweg	4-armiger Kreisel	B	D

Aus obiger Tabelle wird ersichtlich, dass die Leistungsfähigkeiten der beiden Kreisel Grüssenhölzli und Gallenweg zwar abnehmen, die Kreisel jedoch nicht überlastet sein werden und zumindest die VQS D erreichen.

## 8.3 Gemeindestrassen

Nachfolgende Tabelle zeigt die Veränderung der jeweiligen VQS der übrigen Knoten abseits des Kantonsstrassennetzes:

Bez.	Knoten	Knotenform	VQS 2017	VQS mit QP West
S	Salinenstrasse/Wasenstrasse	Anschluss → neu: Kreisel siehe F	A	-
F	Salinenstrasse/Industriestrasse/Wasenstrasse	neu 5-armiger Kreisel, geplant (vorher nur Anschluss Industriestrasse)	-	A
U	Gallenweg/Herterstrasse	3-armiger Knoten, vortrittsberechtigter Gallenweg (heute noch Rechtsvortritt)	A	B
V	Gallenweg/Wasenstrasse (Zentrale Pratteln)	4-armiger Knoten	A	A
W	Wasenstrasse (Zentrale Pratteln)	3-armiger Knoten	A	B

Sämtliche Anlagen auf dem Gemeindestrassennetz werden auch nach der Realisierung von QP Bredella-Areal West eine gute Leistungsfähigkeit aufweisen (VQS B oder A).

## 8.4 Kommentar

Aufgrund dieser Ergebnisse kann festgehalten werden, dass der Verkehr des Projekts Bredella-Areal West die Leistungsfähigkeit der beiden Kreisel Grüssenhölzli und Gallenweg die VQS verschlechtert. Beide werden aber noch eine genügende VQS D erreichen.

Im Gutachten 2018 [2] haben wir aufgrund der Verschlechterung der Leistungsfähigkeit der Anlagen an der Hohenrainstrasse bereits mögliche Massnahmen aufgelistet. Der Vollständigkeit halber übernehmen wir jenes Kapitel 7 in diesem Bericht.

Zitat:

### 7.1 Vorbemerkung

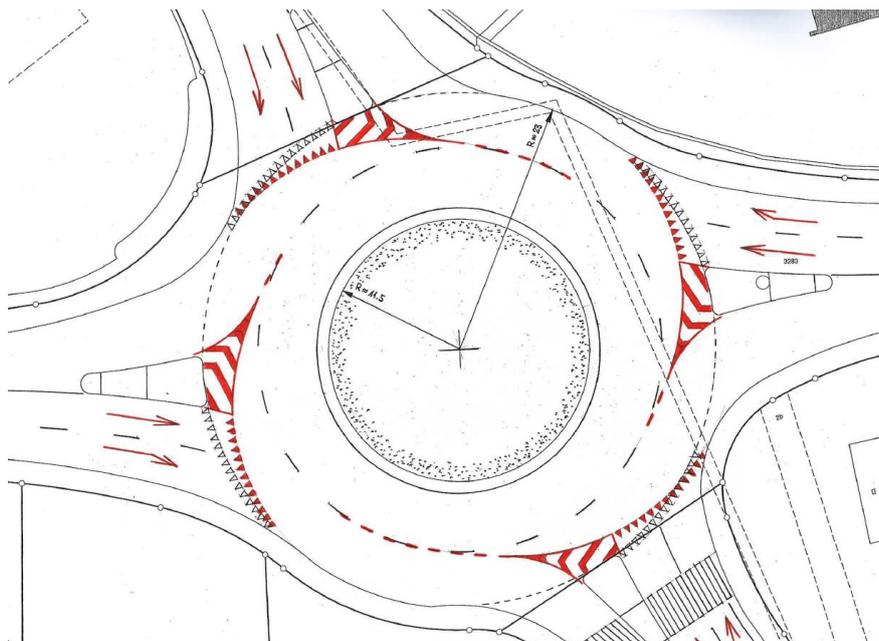
*Grundsätzlich stellt sich die Frage, ob es Sinn macht, Massnahmen an einzelnen Knoten zur möglichen Verbesserung der Leistungsfähigkeit zu machen. Würden alle Schwachstellen und Kapazitätsengpässe auf dem Kantonsstrassennetz beseitigt, dann funktioniert es beim Autobahnanschluss oder auf der Autobahn selbst nicht. Und ein 8-Spur-Ausbau ist kaum vor 2035 realistisch. Dennoch möchten wir nachfolgend einige mögliche Massnahmen auflisten.*

### 7.2 Öffnung der Kraftwerkstrasse-Brücke KWB

*Die Öffnung bringt eine Entlastung der stark belasteten Knoten auf der Hohenrainstrasse. Der Effekt wurde im Gutachten 2010 ausführlich nachgewiesen. Die Gemeinde sollte die Öffnung losgelöst von der Umlegung der Rheinstrasse vorantreiben.*

### 7.3 Kunimatt-Kreisel

*Der heute zweispurig markierte Kreisel ist für viele Benützer zu anspruchsvoll und wird deshalb nicht voll ausgenutzt. Mit der Ummarkierung des Kreisels könnte aufgrund der besseren Orientierung, Klarheit und Eindeutigkeit mit der Anordnung von unechten Bypässen das Einfahren vereinfacht und beschleunigt und damit die Leistung vermutlich optimiert werden (=Erfahrung, rechnerisch kann dies aufgrund fehlender Normen nicht nachgewiesen werden).*

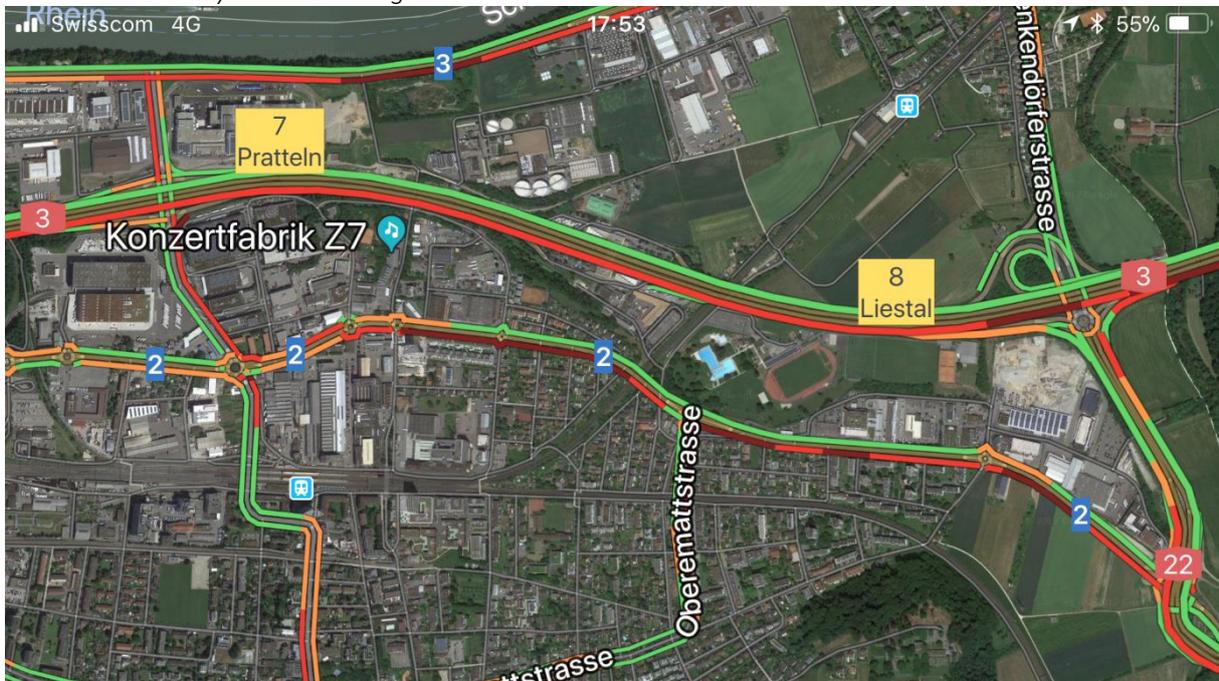


## 8.5 Fazit

Grundsätzlich ist das geplante Projekt **QP Bredella-Areal West** (und später auch das Areal Ost) im Norden des Bahnhofes Pratteln wegen der Nähe zur Autobahn sowie zu diversen Angeboten an öffentlichen Verkehrsmitteln **verkehrstechnisch optimal erschlossen**.

Betreffend Aussage zum übergeordneten Netz zitieren wir nachfolgend unsere Bemerkungen aus dem Verkehrsgutachten 2018 [2]:

*Die Erhebungen im Juni 2017 haben gezeigt, dass der Verkehr sogar an den Knoten des Kantonsstrassennetzes heute mehrheitlich gut bis sehr gut fliesst (VQS A oder B). Hierzu beigetragen hat nicht zuletzt auch der Umbau sämtlicher Knoten zu leistungsfähigen Kreiseln. Anhand der gemachten Beobachtungen kann festgestellt werden, dass insbesondere dann Probleme auf dem Kantonsstrassennetz auftreten, wenn die Autobahn überlastet ist und ein Teil des Verkehrs auf die Parallelachsen (u.a. auch die Hohenrainstrasse/Krummeneichstrasse) ausweichen (wie z.B. am 05.12.2017, s. nachfolgender Screenshot). Dann ist das gesamte Netz überlastet und es sind nicht die einzelnen Knoten.*



*Die Berechnungen für den Verkehr 2022 haben gezeigt, dass die Belastung an gewissen Knoten so weit zunimmt, dass diese ihre Leistungsfähigkeit erreichen und überlastet sein werden. Punktuelle Verbesserungsmassnahmen können dabei helfen, die Situation zu entschärfen.*

Die Berechnungen ergaben, dass sich mit dem **Neuverkehr aufgrund des QP Bredella-Areal West** die Knotenleistungsfähigkeiten bei den Kreiseln Grüssenhölzli und Gallenweg zwar verschlechtern, mit einer **VQS D** aber noch als **genügend** eingestuft werden können.

Im Gutachten 2018 haben die Berechnungen hingegen gezeigt, dass die Belastung einzelner Knoten in den Spitzenstunden zusammen mit den genannten Drittprojekten teilweise so weit zunimmt, dass sie ihre Leistungsfähigkeit erreichen oder teilweise sogar überlastet sein werden.

Längerfristig geplante **Anpassungen an der Strasseninfrastruktur** im Umfeld von Pratteln (wie z.B. der Rheintunnel, 8-Spurausbau Hagnau-Augst etc.) werden dafür sorgen, dass die bestehenden Leistungsfähigkeiten der Verkehrsknoten im Gebiet Pratteln Mitte möglichst erhalten werden können.

Für uns Verkehrsplaner stellt sich aber die Frage, ob der in diesem Gutachten prognostizierte Verkehr überhaupt entsteht oder ob einige Leute, die dort wohnen oder arbeiten, diesen Standort bewusst wegen der attraktiven ÖV-Erschliessung auswählen. Sie besitzen zwar ein Auto, brauchen dieses aber nicht für den täglichen Arbeitsweg.

Klar ist aber auch, dass, wenn die Kapazitätsreserven an den Knoten auf dem Kantonsstrassennetz nicht durch den Neuverkehr aus dem Projekt/den Projekten ausgeschöpft werden, diese durch unerwünschten Ausweichverkehr von der überlasteten Autobahn ausgenutzt werden.

## 9. Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr

### 9.1 Allgemein

Die Nähe zum Bahnhof und dem Bushof Pratteln macht die Lage des QP Bredella-Areals West sehr attraktiv und dürfte zahlreiche Bewohner und Arbeitnehmende in die Züge und Busse locken. Da für die S-Bahn ab Dezember 2025 der 15'-Takt nach Basel kommen wird, hat das erhöhte Passagieraufkommen aus dem Areal Bredella West keine grossen Auswirkungen auf die ÖV-Kapazitäten.

### 9.2 S-Bahn

Aufgrund der vergleichbaren Lage des Bredella-Areals West lehnen wir unsere Prognosen über die künftigen ÖV-Fahrten an die Argumentation von RK&P bei dem QP «Zentralen Pratteln» an:

Der Quartierplan Bredella-Areal West erzeugt rund 2'600 MIV-Fahrten pro Tag (siehe Kap. 5.1.3). Dies entspricht bei einem Besetzungsgrad von 1.2 Personen pro Fahrzeug rund 3'200 Personenfahrten MIV pro Tag. Aufgrund der sehr guten ÖV-Erschliessung können wir für das Bredella-Areal West von etwa gleichvielen ÖV-Fahrten (wie MIV-Fahrten) pro Tag ausgehen: somit werden künftig durch den Quartierplan ca. **3'200 Personenfahrten pro Tag** erzeugt.

Die Verteilung der zusätzlichen ÖV-Fahrten auf die S- Bahn erfolgt analog zu den heutigen Ein-/Aussteigerzahlen. Steigt die Linienbelastung infolge des QP um mehr als 10%, so ist die ÖV-Situation im Detail zu analysieren. Bleibt sie darunter, sind keine weiteren Abklärungen notwendig.

Die Berechnungen zeigen, dass die Personenbelegung der S1 und S3 zwischen 4.8% und 7.8% pro Richtung steigen werden (siehe Anhang 9). Da in Zukunft der Takt Richtung Basel nochmals verdichtet wird (Einführung des 15'-Takt Richtung Basel ab Dezember 2025), relativiert sich diese Zunahme im öffentlichen Verkehr nochmals.

Selbst wenn man davon ausgeht, dass sämtliche Nachfrage bei der S-Bahn anfällt, liegen die Werte unter der Grenze von 10%. Es ist somit keine Detailabklärung notwendig. Entsprechend muss in Absprache mit D. Wyler weder für die Buslinien noch für das Tram 14 eine vertiefte Prüfung vorgenommen werden.

## 10. Betriebszustand 1 inkl. Berücksichtigung der Drittprojekte

### 10.1 Vorbemerkung

Die bisherigen Ergebnisse haben die Auswirkungen des QP Bredella-Areal West auf das Strassennetz in Pratteln gezeigt ohne Berücksichtigung der Drittprojekte in der unmittelbaren Umgebung. In diesem Kapitel befassen wir uns damit und geben der Gemeinde Pratteln einen Ausblick, was sie nach der Realisierung dieser Drittprojekte zu erwarten hat. Grundlage hierfür ist das Gutachten 2018 [2], in welchem wir einerseits aufgrund der damaligen Planungen der Projekte "Wasa-Areal", "Coop-Areal" und "Chuenimatt-Areal" und andererseits mit den prognostizierten Verkehrszahlen des "Ceres Towers" und der Firma Jaquet die Auswirkungen auf das umliegende Strassennetz nach Realisierung sämtlicher Projekte gemacht haben. Das dort berücksichtigte "WASA-Areal" entspricht in etwa dem Perimeter des vorliegenden QP Bredella-Areal West. Das "Coop-Areal" ist heute als "Zentrale Pratteln" benannt. Die Projekte "Zentrale Pratteln", "Chuenimatt-Areal", "Ceres Towers" und die Firma Jaquet sind im Folgenden als Drittprojekte bezeichnet. Die Bezeichnungen dieser Drittprojekte haben sich unterdessen etwas verändert. Damit in sämtlichen Unterlagen dieselben Begriffe verwendet werden, haben wir im Kapitel 10.2.1 diese Begriffe entsprechend neu definiert.

Diese folgende Betrachtung entspricht dem vollständigen Betriebszustand 1 für den UVB:

### 10.2 Vergleich mit Gutachten 2018 [2]

#### 10.2.1 "Wasa-Areal" versus "Bredella-Areal West"

##### 10.2.1.1 Anzahl Parkplätze

Im Verkehrsgutachten [2], Kap. 5.3.3, haben wir damals für das Wasa-Areal, welches in etwa der Fläche des aktuellen Bredella-Areal West entspricht, **787 PP** berechnet.

Aus dem Mobilitätsgutachten [3], Kap. 4, der Kontextplan AG geht nun für das Bredella-Areal West eine Parkplatzzahl von gerundet **700 PP** hervor.

Die Parkplatzzahl vom Bredella-Areal West liegt somit ca. **87 PP** (-11%) unter dem in [2] angenommenen Parkplatzbedarfs.

##### 10.2.1.2 Verkehrsaufkommen (DTV Bredella-Areal West)

Die Verkehrserzeugung hängt von der Anzahl und Nutzung der Parkplätze ab. Im Gutachten von 2018 [2], Anhang 4, haben wir für die damals vorgesehene Nutzung auf dem Wasa-Areal **2'100 Fahrten pro Tag** errechnet.

Aus der Anzahl Parkplätze und dem Nutzungsmixes aus dem Mobilitätskonzept der Kontextplan AG [3] konnte nun ein Fahrtenaufkommen von **2'600 Fahrten pro Tag** (siehe Kap. 5.3) berechnet werden.

Demnach ist das erwartete tägliche Verkehrsaufkommen auf dem Bredella-Areal West trotz der kleineren Parkplatzzahl um rund **500 Fahrten pro Tag** (ca. +24 %) höher als im Gutachten [2]. Dies lässt sich auf den geänderten Nutzungsmix mit mehr Kunden- und Besucherparkplätzen zurückführen, welche eine deutlich grössere Frequenz pro Parkplatz ergibt als z.B. die Wohnnutzung.

## 10.2.2 Drittprojekte

Nachfolgende Drittprojekte wurden im Gutachten 2018 [2] neben dem Bredella-Areal West (Bezeichnung im Gutachten 2018 [2]: Wasa-Areal) berücksichtigt. Dabei wurden diese Drittprojekte noch anders bezeichnet als dies heute der Fall ist. Damit klar ist, von was die Rede ist, listen wir hier kurz die Drittprojekte nach heutiger Bezeichnung auf und machen den Link zur Bezeichnung im Gutachten 2018 [2]:

- **Zentrale Pratteln** (Bezeichnung im Gutachten 2018 [2]: COOP-Areal)
- **Tri-innova** (Bezeichnung im Gutachten 2018 [2]: Chuenimatt-Areal)
- **Ceres-Areal** (Bezeichnung im Gutachten 2018 [2]: Ceres Tower)
- **Jacquet-Areal** (Bezeichnung im Gutachten 2018 [2]: Firma Jacquet)

Für die Betrachtung im Anhang 8 mussten zusätzlich noch die Drittprojekte Vierfeld-Areal (Baujahr 2016) und der Aquila-Tower (Baujahr 2016) berücksichtigt werden. Da diese beiden Projekte in der Grundlage für die DTV-Berechnungen (Strassenlärm-Emissionskataster 2015) noch nicht berücksichtigt sind. Bei der Verkehrserhebung 2017 waren diese beiden Projekte allerdings bereits in Betrieb und wurden daher bei der Zählung erfasst.

Aufgrund der aktuellen Planungen dieser Drittprojekte kann festgestellt werden, dass die damals getroffenen Annahmen weitgehend noch zutreffen. Eine Ausnahme ist dabei die **Zentrale Pratteln** (ehemals "Coop-Areal" [2]). Hier liegt das Verkehrsgutachten [4] vor, aus welchem wir folgende Verkehrszahlen der Abendspitzenstunde verwenden (gerundet, siehe Anhang 7):

Total Zielverkehr:	<b>175 PwE/h</b>
Total Quellverkehr:	<b>140 PwE/h</b>
Summe Total:	315 PwE/h

### 10.3 DTV

Das Verkehrsaufkommen der relevanten Drittprojekte wurde u.a. dem Verkehrsgutachten 2018 [2] entnommen und ist in der folgenden Tabelle dargestellt. Die dort im Verkehrsgutachten dargestellte Spitzenstundenwerte wurde unter der Annahme, dass diese ca. 10% des DTV entsprechen, auf den DTV umgerechnet: (Details siehe Anhang 8)

Drittprojekt	DTV (Fz/Tag)
Ceres-Areal	800 <sup>1)</sup>
Jaquet-Areal	500 <sup>1)</sup>
Aquila-Tower	300 <sup>2)</sup>
Vierfeld-Areal mit Helvetia-Tower	1'300 <sup>2)</sup>
Zentrale Pratteln	1'900 <sup>3)</sup>
Tri-innova	1'900 <sup>1)</sup>

1) Hochrechnung aus Spitzenstundenwert (Gutachten 2018 [2])

2) Schätzung aufgrund der Anzahl Parkplätze

3) gemäss Verkehrsgutachten von RK&P [4]

Die Auswirkungen des QP Bredella-Areal West und der Drittprojekte auf einige repräsentative Abschnitte des Strassennetzes ist in der folgenden Tabelle dargestellt (Die Abschnitte beziehen sich wiederum auf die Darstellung im Anhang 8). Daraus geht hervor, dass die Zunahme in der Salinenstrasse und im Gallenweg mit rund 5% bzw. etwa 10% am höchsten sind. Dabei kommt einerseits zum Ausdruck, dass das Areal Bredella in dieser Phase primär über die Neue Bahnhofstrasse erschlossen wird, welche in die Salinenstrasse führt. Zum anderen befinden sich die Besucherparkplätze hauptsächlich in der bestehenden Industriehalle im Baubereich B, welche über den Gallenweg erschlossen ist. Bei den übrigen Strassenabschnitten betragen die Zunahmen maximal 4%.

Nr.	Strasse	DTV*		
		Ausgangszustand 1	Betriebszustand 1	Delta
2	Hardstr.	14'016	14'315	2.1%
4	Salinenstr.	24'754	25'654	3.6%
7	Salinenstr.	8'865	9'290	4.8%
9	Salinenstr.	9'046	9'021	-0.3%
12	Hohenrainstr.	17'766	18'516	4.2%
15	Hohenrainstr.	17'390	17'890	2.9%
18	Gallenweg	3'303	3'628	9.8%

\*Die Verkehrszahlen lassen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug genau prognostizieren, wie es aufgrund der Angaben in dieser und anderer Tabellen den Anschein macht. Aus Gründen der Nachvollziehbarkeit wurden jedoch die exakten Werte gemäss den Tabellen im Anhang 8 verwendet.

## 10.4 Knotenleistungsfähigkeit

Mit den aktuellen Zahlen wurde die im Gutachten 2018 [2] gemachten Leistungsberechnungen aktualisiert.

### 10.4.1 Kantonsstrasse

Nachfolgende Tabelle zeigt die jeweiligen VQS der drei Kreisel im Vergleich zum Gutachten von 2018 [2, Kap. 5.8]. Die Knotengrafiken und VQS-Berechnungen sind im Anhang 10 zusammengestellt.

Bez.	Knoten	Knotenform	VQS 2018 [2]	VQS 2022 [2]	VQS Betriebszustand BZ1
E	Kunimatt	4-armiger Kreisel	A	B	C
J	Grüssenhölzli	3-armiger Kreisel	B	E	F
K	Gallenweg	4-armiger Kreisel	B	F	F

Aus obiger Tabelle wird ersichtlich, dass sich durch die erhöhte Verkehrsmenge, im Vergleich zu den Ergebnissen des Gutachtens 2018 [2] die drei Kreisel leicht verschlechtern. Dabei wird der Kunimatt-Kreisel weiterhin eine genügende Leistungsfähigkeit aufweisen. Der Grüssenhölzli-Kreisel wird sich rechnerisch von VQS E verschlechtern in die VQS F. Diese "Verschlechterung" hat allerdings keinen massgebenden Einfluss auf die Gesamtbeurteilung des Strassennetzes, da der Kreisel ohnehin bereits als «ungenügend» (VQS E) ausgewiesen wurde.

### 10.4.2 Gemeindestrassen

Nachfolgende Tabelle zeigt die jeweiligen VQS der übrigen Knoten an den verschiedenen Gemeindestrassen im Vergleich zum Gutachten von 2018 [2, Kap. 5.8]:

Bez.	Knoten	Knotenform	VQS 2018 [2]	VQS 2022 [2]	VQS Betriebszustand BZ1
S	Salinenstrasse/Wasenstrasse	Anschluss → neu: Kreisel siehe F	A	-	-
F	Salinenstrasse/Industriestrasse/Wasenstrasse	neu 5-armiger Kreisel, geplant (vorher nur Anschluss Industriestrasse)	-	A	A
U	Gallenweg/Herterstrasse	3-armiger Knoten, vortrittsberechtigter Gallenweg (heute noch Rechtsvortritt)	A	B	B
V	Gallenweg/Wasenstrasse (Coop)	4-armiger Knoten	A	A	B
W	Wasenstrasse (Coop)	3-armiger Knoten	A	B	B

Die Werte in obiger Tabelle zeigen, dass sich gegenüber der Berechnung im Verkehrsgutachten 2018 [2] die Knoten auf dem Gemeindestrassennetz kaum verändern. Sie weisen weiterhin die sehr guten Qualitätsstufen (A oder B) auf und sind somit unproblematisch.

## 11. Betriebszustand 2: Betrachtung gesamtes Bredella-Areal (Masterplan)

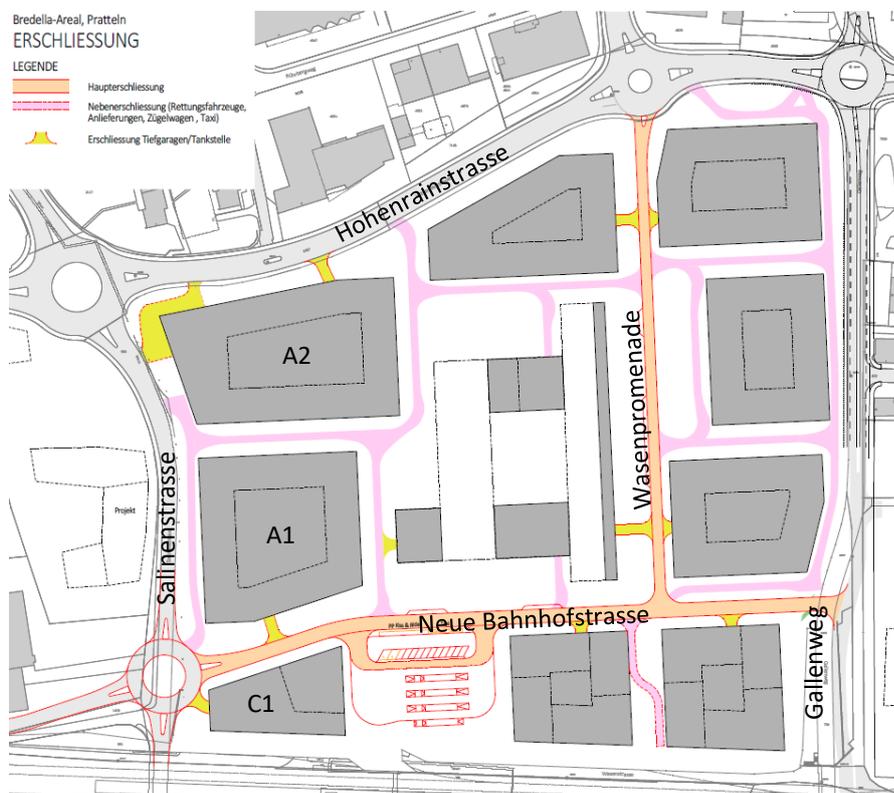
Das gesamte Bredella-Areal setzt sich aus dem Teil West und dem Teil Ost zusammen. Da der Teil Bredella-Areal West bis ca. 2026 fertiggestellt sein wird und bis zur Fertigstellung des Teils Bredella-Areal Ost nochmals ca. 4 Jahre vergehen werden, machen wir in diesem Kapitel einen Ausblick, wie sich das gesamte Projekt Bredella im Endzustand auf die umliegenden Knoten auswirken wird. Dabei betrachten wir den Zeitpunkt der Fertigstellung des QP Bredella-Areal Ost (ca. 2030, Betriebszustand 2)

Für die Bewilligung des QP Bredella-Areal Ost wird erst zu gegebener Zeit ein separates Verkehrsgutachten erstellt. Somit gilt dieser Abschnitt nur zur Orientierung und kann sich je nach Entwicklung des Projektes Bredella-Areal Ost noch verändern. Für die vertiefte Betrachtung des QP Bredella-Areal Ost wird voraussichtlich der Bezug eines Verkehrsmodells erforderlich, um die Wechselwirkungen des dynamisch veränderlichen Umfelds abbilden zu können. Diesbezüglich haben bereits Gespräche mit dem Kanton stattgefunden. Dieser Bezug wird allerdings erst gemacht, wenn mit der Bearbeitung des QP Bredella-Areal Ost begonnen wird.

### 11.1 Erschliessungskonzept

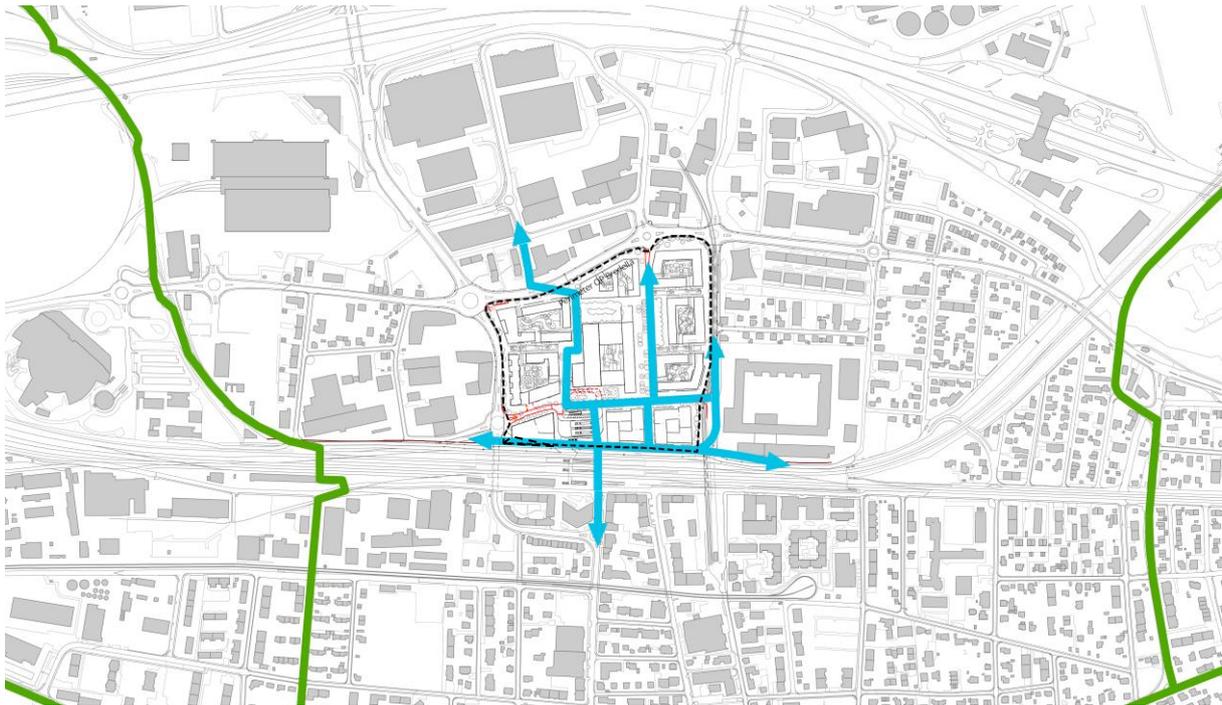
#### 11.1.1 Motorisierter Verkehr

Das gesamte Quartier Bredella wird künftig über die Neue Bahnhofstrasse sowie die Wasenpromenade erschlossen. Die Neue Bahnhofstrasse verläuft vom geplanten Kreisel auf der Salinenstrasse bis zum Gallenweg, die Wasenpromenade verbindet diese Neue Bahnhofstrasse mit dem Grüssenhölzli-Kreisel. Die Erschliessung der einzelnen Einstellhallen erfolgt über diese beiden neuen Strassen; einzig die Einstellhalle von Baubereich C1 wird direkt über den Salinenkreisel, die Autoeinstellhalle von Baubereich A2 direkt von der Hohenrainstrasse erschlossen. Untenstehende Grafik zeigt die geplante Erschliessung schematisch im Betriebszustand 2.



### 11.1.2 Fussgänger- und Veloverkehr

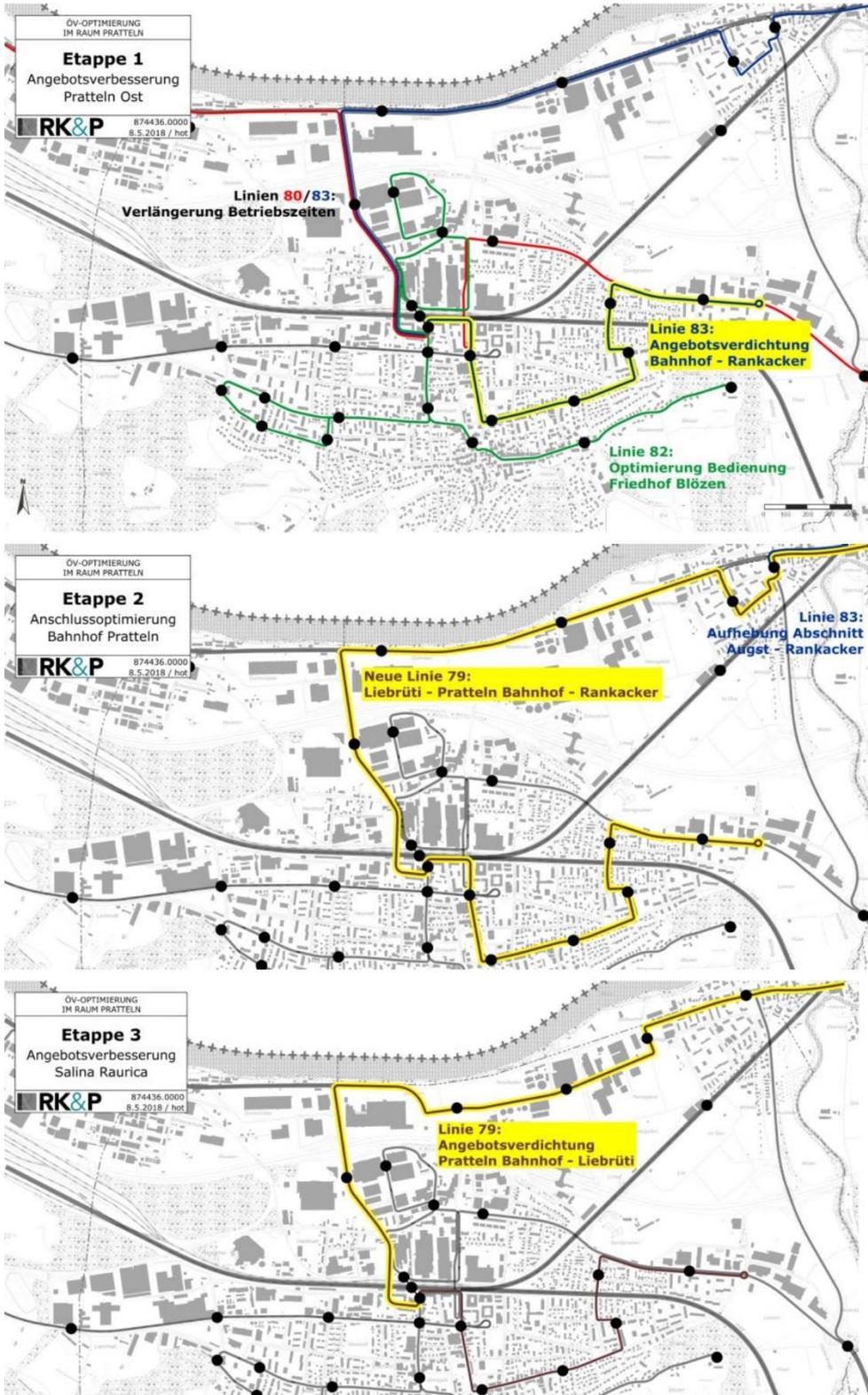
Im Endzustand öffnet sich das gesamte Areal für den Fussgänger und Veloverkehr auch in Ost-West-Richtung. Es entstehen diverse neue, attraktive Verbindungen. Die neue Bahnhofstrasse und Wasenpromenade werden grosszügig gestaltet und die Baumreihen resp. Grünflächen beidseits der Strassen erhöhen den Wohlfühlfaktor. Aufgrund des Tempo 30-Regimes sind diese beiden Achsen auch für den Veloverkehr attraktiv. Des Weiteren gibt es diverse Verbindungen für den Fussgänger und Velofahrer zwischen den neuen Gebäuden hindurch sowie entlang der SBB-Linie, welche komplett autofrei sein werden.



### 11.1.3 Öffentlicher Verkehr

Die Gemeinde Pratteln und der Kanton haben untersuchen lassen, ob der ÖV im Raum Pratteln optimiert werden kann. Dabei wurde empfohlen, das ÖV-Angebot in drei Etappen anzupassen (siehe folgende Abbildung, gelb = Hauptmassnahme):

- Etappe 1 „Angebotsverbesserung Pratteln Ost“ (Fahrplanwechsel 2019/2020):
  - Verdichtung Buslinie 83 Pratteln Bahnhof – Pratteln Rankacker
  - Verlängerung Betriebszeiten der Buslinien 80 und 83
  - Optimierung Bedienung Friedhof Blözen (inkl. Anpassung Beerdigungszeiten). Ansonsten unveränderte Beibehaltung der Ortsbuslinie 82.
- Etappe 2 „Anschlussoptimierung Bhf Pratteln“ (Genereller Leistungsauftrag 2022):
  - neue Buslinie 79 Kaiseraugst Liebrüti – Pratteln Bahnhof – Pratteln Rankacker
  - Verkürzung Buslinie 83 auf Liestal – Augst (Aufhebung Augst – Pratteln Rankacker)
- Etappe 3 „Angebotsverbesserung Salina Raurica“ (ca. 2024):
  - Verdichtung Buslinie 79 Kaiseraugst Liebrüti – Pratteln Bahnhof in Einklang mit der Arealentwicklung



## 11.2 Vergleich Arealverkehr "Buss-Areal" versus Masterplan "QP Bredella-Areal Ost"

Bei den Verkehrserhebungen im Hinblick auf das Gutachten 2018 [2] wurde auch der Arealverkehr des Buss-Areals mitgezählt. Die zusätzliche 24 h-**Erhebung** an den einzelnen Arealzufahrten ergab ein Fahrtenaufkommen von ca. **2'100** Fahrten/Tag. (Anhang 2)

Die Berechnung für den Teil Bredella-Areal Ost (vorwiegend Wohnnutzung) ergibt ein Fahrtenaufkommen von rund **2'400** Fahrten/Tag (siehe Anhang 11)

Damit generiert das Projekt QP Bredella-Areal Ost rund 300 Fahrten/Tag mehr Verkehr als das Buss-Areal heute. Diese 300 Fahrten/Tag entsprechen in der Abendspitzenstunde ca. 30 PwE/h. auf der Hohenrainstrasse wird es künftig gemäss Berechnungen rund 2'000 PwE/h in der ASP geben. Diese rund 30 PwE/h entsprechen somit ca. 1.5% Mehrverkehr auf der Hohenrainstrasse.

Somit kann festgehalten werden, dass die Verkehrszunahme zwischen dem Betriebszustand 1 (2026) und dem Betriebszustand 2 (2030) sich auf einem sehr tiefen Niveau hält und praktisch kein Mehrverkehr generiert wird. Das wiederum bedeutet, dass die Neubebauung des Buss-Areals im Rahmen von Bredella-Areal Ost praktisch keine weitere Verschlechterung der Verkehrsqualität auf dem umliegenden Strassennetz zur Folge haben wird. Somit wird bereits im Betriebszustand 1 (nach Realisierung von Bredella-Areal West, 2026) die grösste Belastung des Strassennetzes im Zusammenhang mit dem QP Bredella erreicht.

## 11.3 Gesamt-Arealverkehr Bredella West und Ost

Zusammen mit dem Betriebszustand 1 erwarten wir im Endzustand für Bredella-Areal West und Ost zusammen einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von **rund 5'000 Fahrten/Tag** (= ungünstigster Fall). Die Berechnung der Anzahl Fahrten ist im Anhang 11 zusammengestellt.

Diese Verkehrsmenge von 5'000 Fahrten/Tag wird ebenfalls dem UVB zu Grunde gelegt. Als Folge des Wegfalls des gewerblichen Verkehrs reduziert sich auch der Lastwagenanteil von heute rund 4% auf 1%.

## 11.4 DTV

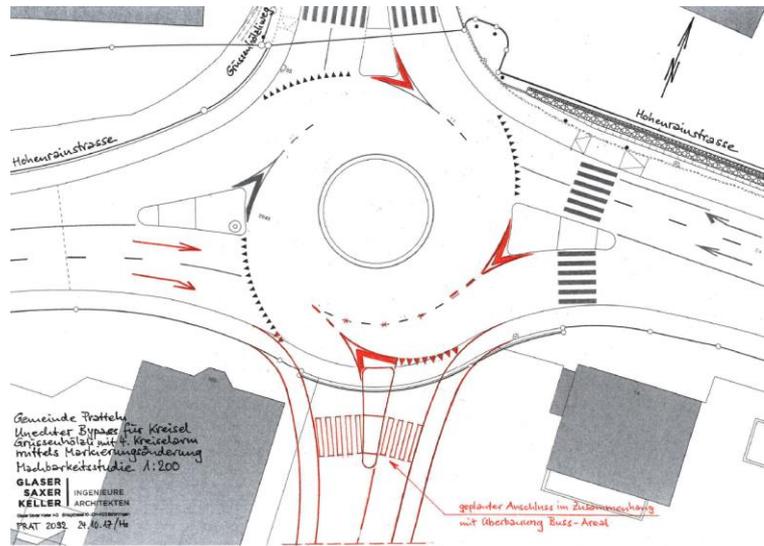
Aus der folgenden Tabelle geht hervor, dass die grösste relative Zunahme mit rund 18% im Gallenweg stattfindet, was darauf zurückzuführen ist, dass die Neue Bahnhofstrasse jetzt durchgängig befahrbar ist. Absolut gesehen benutzen beinahe gleich viele Fahrzeuge den Anschluss über die Salinenstrasse. Da die Verkehrsmenge hier aber deutlich grösser ist als im Gallenweg, beträgt die relative Zunahme nur 11%. Bei den übrigen Strassenabschnitten ist die Zunahme mit maximal 6% deutlich geringer. (Die Nr. bezieht sich auf die Streckennummer im Anhang 8)

Nr.	Strasse	DTV		
		Ausgangszustand 2	Betriebszustand 2	Delta
2	Hardstrasse	14'529	14'904	2.6%
4	Salinenstr.	25'591	27'216	6.7%
7	Salinenstr.	9'201	9'951	8.1%
9	Salinenstr.	9'376	9'376	0.0%
12	Hohenrainstr.	18'304	19'054	4.1%
15	Hohenrainstr.	18'016	18'391	2.1%
18	Gallenweg	3'391	4'016	18.4%

Verkehrslastungen des Strassennetzes (Betriebszustand 2, 2030); detaillierte Tabellen: siehe Anhang 8

## 11.5 Änderung des Strassennetzes

Mit der Realisierung von QP Bredella-Areal Ost soll das Buss-Areal mit einem vierten Anschluss an den Grünsenhözlkreisel angeschlossen werden, womit eine gewisse Flexibilität bezüglich der Verkehrsverteilung erreicht werden kann. Ob dieser Anschluss einen Mehrnutzen für den Kanton bringt, wird zu einem späteren Zeitpunkt im erforderlichen Verkehrsgutachten zum QP Bredella-Areal Ost aufgezeigt und belegt. Da der heutige bestehende Kreislauf für einen vierarmigen Kreislauf mit unechten Bypässen eher klein ist, sollten auf der Kreiselsüdseite (Buss-Areal) bereits jetzt Freihalteflächen definiert werden, damit bei der späteren Entwicklung des gesamten Areals dieser Aspekt berücksichtigt werden und der vierte Arm realisiert und die Geometrie optimiert werden kann.



Bottmingen, 8. September 2023  
Glaser Saxer Keller AG

Sachbearbeiter: Andreas Wunderlin und Stephan Glutz

---

**Anhang 1**      **Knotengrafiken und -leistungsfähigkeit  
Ist-Zustand**

---

Anhang 2      Erhebung BUSS-Areal

---

Anhang 3      Parkplatzberechnung, Kontextplan AG

---

Anhang 4      Fahrtenaufkommen QP Bredella-Areal West

---

Anhang 5      Berechnung Ziel-/Quellverkehr

---

Anhang 6      Knotengrafiken und -leistungsfähigkeiten  
QP Bredella-Areal West

---

Anhang 7      Fahrtenaufkommen Zentrale Pratteln

---

Anhang 8      Bestimmung DTV für UVB

---

Anhang 9      ÖV-Belastung künftig (S-Bahn)

---

Anhang 10      Knotengrafiken und -leistungsfähigkeiten  
Betriebszustand 1

---

Anhang 11      Fahrtenaufkommen Betriebszustand 2

---

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: 2092\_E\_Kreisel Kunimatt 2017.krs  
 Projekt: Verkehrsgutachten Pratteln 2017  
 Projekt-Nummer: 2092  
 Knoten: E\_Kreisel Kunimatt  
 Stunde: Abendspitzenstunde\_20.06.2017\_16:45 - 17:45 Uhr

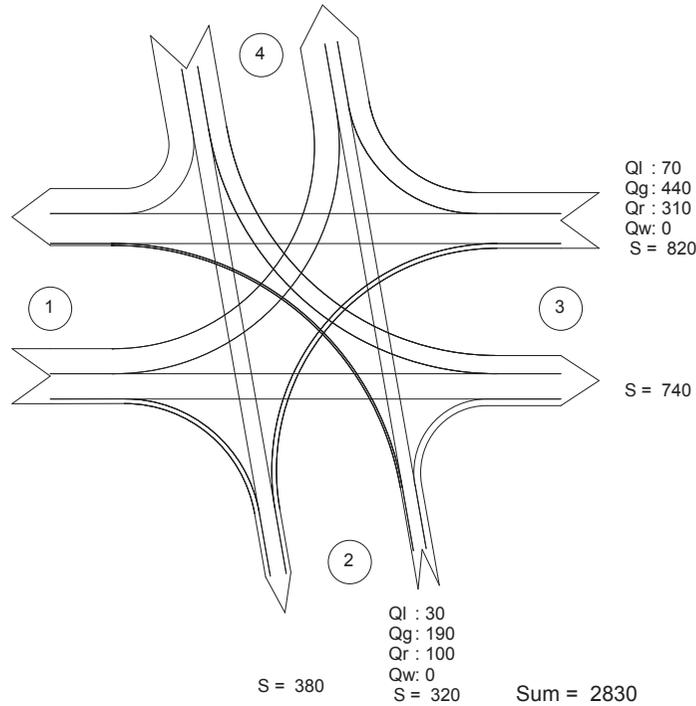
0 1000 Pkw-E / h  
 |||||

Ql : 270  
 Qg : 240  
 Qr : 370  
 Qw : 0  
 S = 880

S = 870

S = 840

Ql : 370  
 Qg : 370  
 Qr : 70  
 Qw : 0  
 S = 810



Sum = 2830

Pkw-Einheiten

Zufahrt 1: Hardstrasse  
 Zufahrt 2: Salinenstrasse Süd  
 Zufahrt 3: Hohenrainstrasse  
 Zufahrt 4: Salinenstrasse Nord

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: 2092\_E\_Kreisel Kunimatt 2017.krs  
 Projekt: Verkehrsgutachten Pratteln 2017  
 Projekt-Nummer: 2092  
 Knoten: E\_Kreisel Kunimatt  
 Stunde: Abendspitzenstunde\_20.06.2017\_16:45 - 17:45 Uhr

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Hardstrasse	2	0	580	810	1503	0.54	693	5.2	A
2	Salinenstrasse Süd	2	20	1010	320	1260	0.25	940	3.8	A
3	Hohenrainstrasse	2	0	590	820	1524	0.54	704	5.1	A
4	Salinenstrasse Nord	2	0	540	880	1529	0.58	649	5.5	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Hardstrasse	2	0	580	810	1503	0.8	3	5	A
2	Salinenstrasse Süd	2	20	1010	320	1260	0.2	1	2	A
3	Hohenrainstrasse	2	0	590	820	1524	0.8	3	5	A
4	Salinenstrasse Nord	2	0	540	880	1529	0.9	4	6	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr  
 Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 2830 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 2830 Fz/h  
 Summe aller Wartezeiten : 4.0 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 5.1 s pro Fz

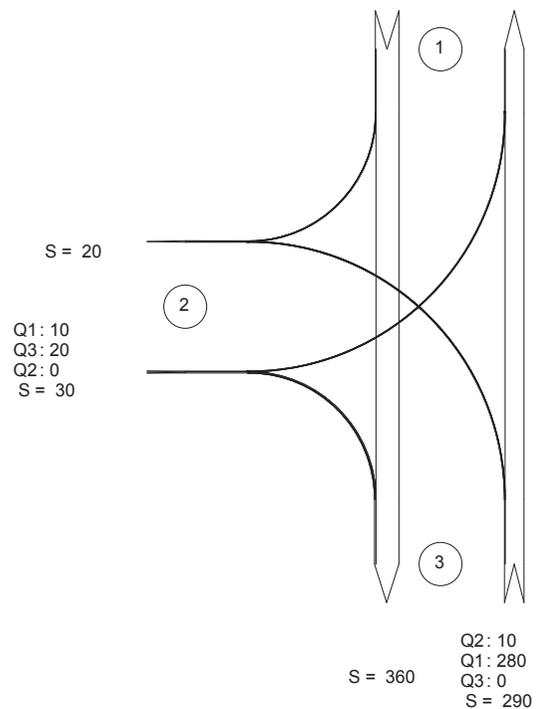
Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Schweiz, ETH Lausanne, 1992  
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0.8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: 2092\_F\_INDUSTRIESTRASSE\_2017.krs  
 Projekt: Verkehrsgutachten Pratteln 2017  
 Projekt-Nummer: 2092  
 Knoten: F\_Knoten Salinenstrasse/Industriestrasse  
 Stunde: Abendspitzenstunde\_20.06.2017\_16:45 - 17:45 Uhr

0 1000 Pkw-E / h  
 |||||

Q3: 340  
 Q2: 10  
 Q1: 0  
 S = 350 S = 290



Pkw-Einheiten

Zufahrt 1: Salinenstrasse (Kunimatt)  
 Zufahrt 2: Industriestrasse  
 Zufahrt 3: Salinenstrasse (Pratteln Bahnhof)

Glaser Saxer Keller AG Ingenieure und Architekten CH - 4103 Bottmingen

Schweiz VSS SN 640 022

Projekt : Verkehrsgutachten Pratteln 2017  
 Knotenpunkt : F\_Knoten Salinenstrasse/Industriestrasse  
 Stunde : Abendspitzenstunde\_20.06.2017\_16:45 - 17:45 Uhr  
 Datei : 2092\_F\_INDUSTRIESTRASSE\_2017.kob



Strom		q-vorh	tg	tf	q-Haupt	G-i	L-i	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
- Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2	→	340										
3	↘	10										
Misch-H		350					1800	2+3	2.4	1	1	A
4	←	10	7.2	3.9	635	456	451		8.1	0	0	A
6	→	20	6.5	3.1	345	813	813		4.5	0	0	A
Misch-N		30					641	4+6	5.8	0	0	A
8	←	280										
7	↘	10	5.8	2.5	350	1015	1015		3.5	0	0	A
Misch-H												

Rechnung nach : Schweiz VSS SN 640 022

Strassennamen :

Hauptstrasse : Salinenstrasse (Kunimatt)  
 Salinenstrasse (Pratteln Bahnhof)  
 Nebenstrasse : Industriestrasse

Glaser Saxer Keller AG Ingenieure und Architekten CH - 4103 Bottmingen

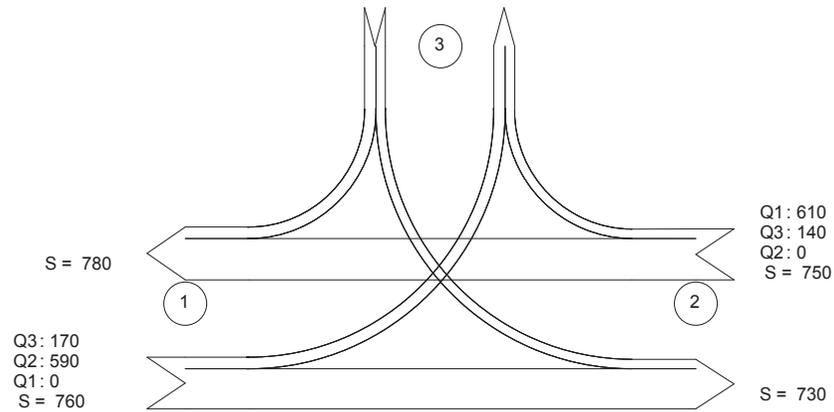
Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: 2092\_J\_Kreisel Grüssenhölzli\_2017.krs  
 Projekt: Verkehrsgutachten Pratteln 2017  
 Projekt-Nummer: 2092  
 Knoten: J\_Kreisel Grüssenhölzli  
 Stunde: Abendspitzenstunde\_20.06.2017\_16:45 - 17:45 Uhr

0 1000 Pkw-E / h  
 |||||

Q2: 140  
 Q1: 170  
 Q3: 0  
 S = 310

S = 310



Sum = 1820

Pkw-Einheiten

Zufahrt 1: Hohenrainstrasse (Kunimatt)  
 Zufahrt 2: Hohenrainstrasse (Liestal)  
 Zufahrt 3: Grüssenhölzliweg

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: 2092\_J\_Kreisel Grüssenhölzli\_2017.krs  
 Projekt: Verkehrsgutachten Pratteln 2017  
 Projekt-Nummer: 2092  
 Knoten: J\_Kreisel Grüssenhölzli  
 Stunde: Abendspitzenstunde\_20.06.2017\_16:45 - 17:45 Uhr

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Hohenrainstrasse (Ku.)	1	0	140	760	1323	0.57	563	6.4	A
2	Hohenrainstrasse (Liest)	1	20	170	750	1053	0.71	303	11.7	B
3	Grüssenhölzliweg	1	20	610	310	907	0.34	597	6.0	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Hohenrainstrasse (K.)	1	0	140	760	1323	0.9	4	6	A
2	Hohenrainstrasse (Lie.)	1	20	170	750	1053	1.7	7	11	B
3	Grüssenhölzliweg	1	20	610	310	907	0.4	2	2	A

Gesamt-Qualitätsstufe : B

Gesamter Verkehr  
 Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1820 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 1820 Fz/h  
 Summe aller Wartezeiten : 4.3 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 8.5 s pro Fz

Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Schweiz, ETH Lausanne, 1992  
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0.8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

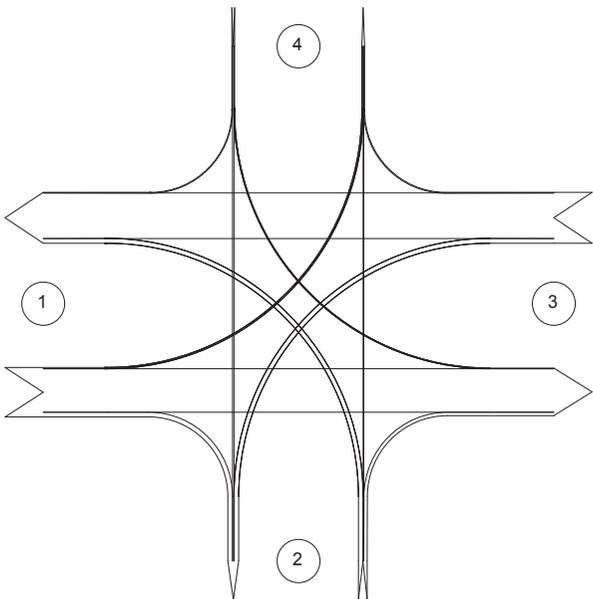
Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: 2092\_K\_Kreisel Gallenweg\_2017.krs  
 Projekt: Verkehrsgutachten Pratteln 2017  
 Projekt-Nummer: 2092  
 Knoten: K\_Kreisel Gallenweg  
 Stunde: Abendspitzenstunde\_20.06.2017\_16:45 - 17:45 Uhr

0 1000 Pkw-E / h  
 |||||

Ql : 10  
 Qg : 20  
 Qr : 10  
 Qw : 0  
 S = 40

4



Ql : 70  
 Qg : 670  
 Qr : 10  
 Qw : 0  
 S = 750

Ql : 20  
 Qg : 640  
 Qr : 70  
 Qw : 0  
 S = 730

S = 700

Ql : 70  
 Qg : 10  
 Qr : 50  
 Qw : 0  
 S = 160

Sum = 1650

Pkw-Einheiten

Zufahrt 1: Hohenrainstrasse  
 Zufahrt 2: Gallenweg  
 Zufahrt 3: Hohenrainstrasse  
 Zufahrt 4: Kraftwerkstrasse

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: 2092\_K\_Kreisel Gallenweg\_2017.krs  
 Projekt: Verkehrsgutachten Pratteln 2017  
 Projekt-Nummer: 2092  
 Knoten: K\_Kreisel Gallenweg  
 Stunde: Abendspitzenstunde\_20.06.2017\_16:45 - 17:45 Uhr

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Hohenrainstrasse	1	0	100	730	1039	0.70	309	11.5	B
2	Gallenweg	1	0	670	130	825	0.16	695	5.2	A
3	Hohenrainstrasse	1	20	100	750	1061	0.71	311	11.4	B
4	Kraftwerkstrasse	1	0	810	40	760	0.05	720	5.0	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Hohenrainstrasse	1	0	100	730	1039	1.6	7	10	B
2	Gallenweg	1	0	670	130	825	0.1	1	1	A
3	Hohenrainstrasse	1	20	100	750	1061	1.7	7	10	B
4	Kraftwerkstrasse	1	0	810	40	760	0.0	0	0	A

Gesamt-Qualitätsstufe : B

Gesamter Verkehr  
 Verkehr im Kreis

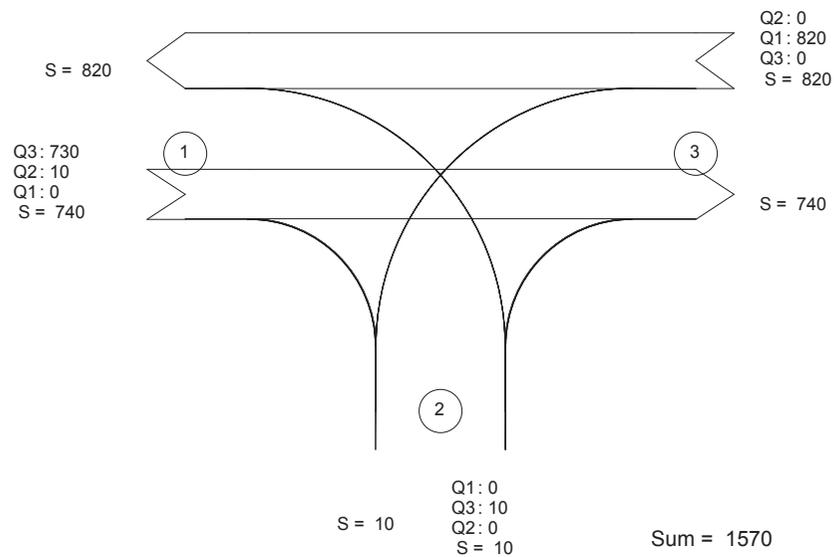
Zufluss über alle Zufahrten : 1650 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 1650 Fz/h  
 Summe aller Wartezeiten : 4.9 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 10.8 s pro Fz

Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Schweiz, ETH Lausanne, 1992  
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0.8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: 2092\_Q\_EINFABRT WASA NORD\_2017.krs  
 Projekt: Verkehrsgutachten Pratteln 2017  
 Projekt-Nummer: 2092  
 Knoten: Q\_Knoten Hohenrainstr./Einfahrt WASA-Areal  
 Stunde: Abendspitzenstunde\_20.06.2017\_16:45 - 17:45 Uhr

0 1000 Pkw-E / h  
 |||||



Pkw-Einheiten

Zufahrt 1: Hohenrainstrasse (Kunimatt)  
 Zufahrt 2: Einfahrt WASA-Areal  
 Zufahrt 3: Hohenrainstrasse (Liestal)

Glaser Saxer Keller AG Ingenieure und Architekten CH - 4103 Bottmingen

Schweiz VSS SN 640 022

Projekt : Verkehrsgutachten Pratteln 2017  
 Knotenpunkt : Q\_Knoten Hohenrainstr./Einfahrt WASA-Areal  
 Stunde : Abendspitzenstunde\_20.06.2017\_16:45 - 17:45 Uhr  
 Datei : 2092\_Q\_EINFABRT WASA NORD\_2017.kob



Strom		q-vorh	tg	tf	q-Haupt	G-i	L-i	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
- Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2	→	730										
3	↘	10										
Misch-H		740					1800	2 + 3	3.3	2	3	A
4	←	0	7.2	3.9	1555	186	186		0.0	0	0	A
6	→	10	6.5	3.1	735	513	513		7.1	0	0	A
Misch-N		10					513	4+6	7.1	0	0	A
8	←	820										
7	↘	0	5.8	2.5	740	655	655		0.0	0	0	A
Misch-H												

Rechnung nach : Schweiz VSS SN 640 022

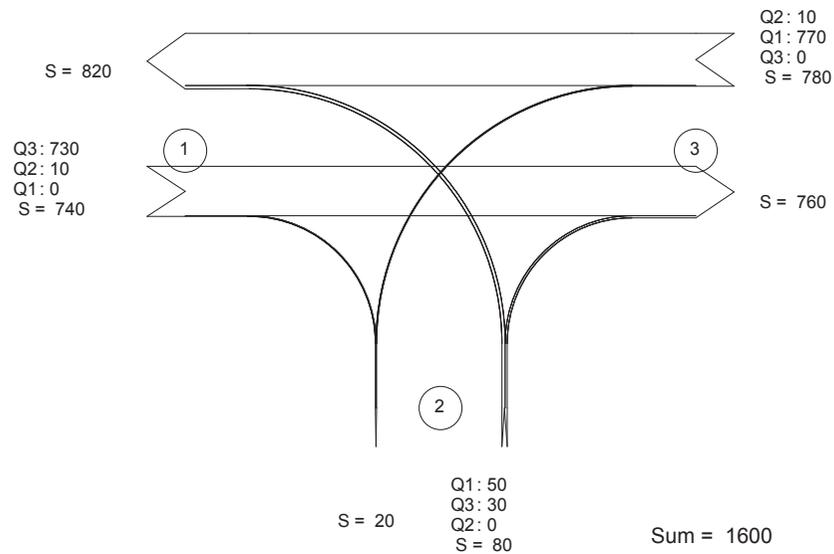
Strassennamen :

Hauptstrasse : Hohenrainstrasse (Kunimatt)  
 Hohenrainstrasse (Liestal)  
 Nebenstrasse : Einfahrt WASA-Areal

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: 2092\_R\_EINFAHRT BUSS NORD\_2017.krs  
 Projekt: Verkehrsgutachten Pratteln 2017  
 Projekt-Nummer: 2092  
 Knoten: R\_Knoten Hohenrainstr./Einfahrt BUSS-Areal  
 Stunde: Abendspitzenstunde\_20.06.2017\_16:45 - 17:45 Uhr

0 1000 Pkw-E / h  
 |||||



Pkw-Einheiten

Zufahrt 1: Hohenrainstrasse (Kunimatt)  
 Zufahrt 2: Einfahrt BUSS-Areal  
 Zufahrt 3: Hohenrainstrasse (Liestal)

Glaser Saxer Keller AG Ingenieure und Architekten CH - 4103 Bottmingen

Schweiz VSS SN 640 022

Projekt : Verkehrsgutachten Pratteln 2017  
 Knotenpunkt : R\_Knoten Hohenrainstr./Einfahrt BUSS-Areal  
 Stunde : Abendspitzenstunde\_20.06.2017\_16:45 - 17:45 Uhr  
 Datei : 2092\_R\_EINFAHRT BUSS NORD\_2017.kob



Strom		q-vorh	tg	tf	q-Haupt	G-i	L-i	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
- Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2	→	730										
3	↘	10										
Misch-H		740					1800	2 + 3	3.3	2	3	A
4	←	50	7.2	3.9	1515	191	188		25.9	1	2	D
6	→	30	6.5	3.1	735	513	513		7.4	0	0	A
Misch-N		80					247	4+6	21.4	1	2	C
8	←	770										
7	↘	10	5.8	2.5	740	655	655		5.5	0	0	A
Misch-H												

Rechnung nach : Schweiz VSS SN 640 022

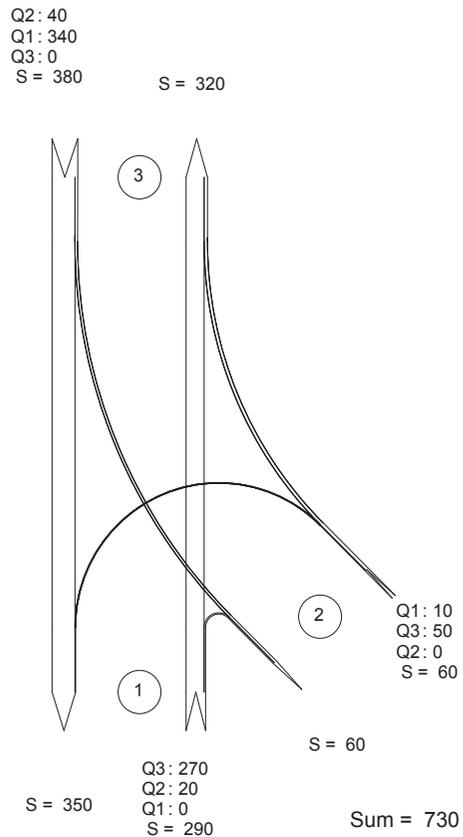
Strassennamen :

Hauptstrasse : Hohenrainstrasse (Kunimatt)  
 Hohenrainstrasse (Liestal)  
 Nebenstrasse : Einfahrt BUSS-Areal

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: 2092\_S\_WASEN-\_SALINENSTRASSE\_2017.krs  
 Projekt: Verkehrsgutachten Pratteln 2017  
 Projekt-Nummer: 2092  
 Knoten: S\_Knoten Salinenstrasse/Wasenstrasse  
 Stunde: Abendspitzenstunde\_20.06.2017\_16:45 - 17:45 Uhr

0 1000 Pkw-E / h  
 |||||



Pkw-Einheiten

Zufahrt 1: Salinenstrasse Süd  
 Zufahrt 2: Wasastrasse  
 Zufahrt 3: Salinenstrasse Nord (Kunimattkreisel)

Glaser Saxer Keller AG Ingenieure und Architekten CH - 4103 Bottmingen

Schweiz VSS SN 640 022

Projekt : Verkehrsgutachten Pratteln 2017  
 Knotenpunkt : S\_Knoten Salinenstrasse/Wasenstrasse  
 Stunde : Abendspitzenstunde\_20.06.2017\_16:45 - 17:45 Uhr  
 Datei : 2092\_S\_WASEN-\_SALINENSTRASSE\_2017.kob



Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	G-i	L-i	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
- Nr.	[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2	270										
3	20										
Misch-H	290					1800	2 + 3	2.3	1	1	A
4	10	7.2	3.9	660	443	426		8.6	0	0	A
6	50	6.5	3.1	280	880	880		4.3	0	0	A
Misch-N	60					747	4+6	5.2	0	0	A
8	340										
7	40	5.8	2.5	290	1088	1088		3.4	0	0	A
Misch-H											

Rechnung nach : Schweiz VSS SN 640 022

Strassennamen :

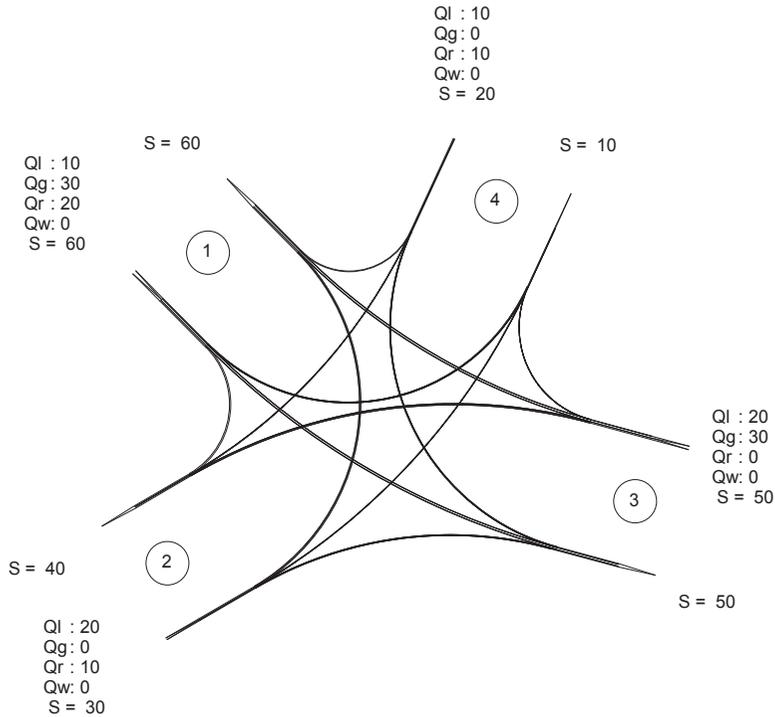
Hauptstrasse : Salinenstrasse Süd  
 Salinenstrasse Nord (Kunimattkreisel)  
 Nebenstrasse : Wasastrasse

Glaser Saxer Keller AG Ingenieure und Architekten CH - 4103 Bottmingen

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: 2092\_T1\_BAHNHOF NORD\_2017.krs  
 Projekt: Verkehrsgutachten Pratteln 2017  
 Projekt-Nummer: 2092  
 Knoten: T1\_Knoten Bahnhof Nord  
 Stunde: Abendspitzenstunde\_20.06.2017\_16:45 - 17:45 Uhr

0 1000 Pkw-E / h  
 |||||



Pkw-Einheiten

Zufahrt 1: Wasenstrasse West  
 Zufahrt 2: Industriestrasse/PP  
 Zufahrt 3: Wasenstrasse Ost  
 Zufahrt 4: WASA Areal

Glaser Saxer Keller AG Ingenieure und Architekten CH - 4103 Bottmingen

Kreuzung mit 'Rechts vor Links'-Regelung (RvL) nach Wu

Projekt : Verkehrsgutachten Pratteln 2017  
 Knotenpunkt : T+\_Knoten Bahnhof Nord  
 Stunde : Abendspitzenstunde\_20.06.2017\_16:45 - 17:45 Uhr  
 Datei : 2092\_T1\_BAHNHOF NORD\_2017.kob

Strom		q-vorh	C0	schein. C	W	QSV	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
- Nr.		[PWE/h]	[PWE/h]	[PWE/h]	[s]		strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1	→	10	947	890	4.09	B					
2	→	30	1029	995	3.73	A	60	3.89	1	1	A
3	→	20	1029	1029	3.57	A					
4	←	20	947	889	4.14	B					
5	↑	0	1029	975	0	A	30	4	0	1	A
6	→	10	1029	1029	3.53	A					
7	→	20	947	881	4.18	B					
8	←	30	1029	1007	3.69	A	50	3.99	1	1	A
9	↑	0	1029	1029	0	A					
10	→	10	947	881	4.13	B					
11	↓	0	1029	966	0	A	20	3.87	0	1	A
12	←	10	1029	1029	3.53	A					

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Strassennamen :

	WASA Areal	
Wasenstrasse West		Wasenstrasse Ost
	Industriestrasse/PP	

Glaser Saxer Keller AG Ingenieure und Architekten CH - 4103 Bottmingen

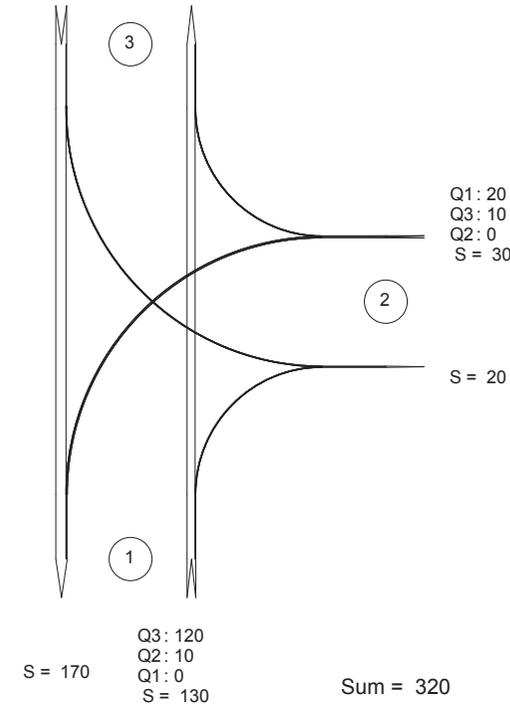
Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: 2092\_U\_GALLENWEG\_HERTNERSTRASSE\_2017.krs  
 Projekt: Verkehrsgutachten Pratteln 2017  
 Projekt-Nummer: 2092  
 Knoten: U\_Knoten Gallenweg/Hertnerstrasse  
 Stunde: Abendspitzenstunde\_20.06.2017\_16:45 - 17:45 Uhr

0 1000 Pkw-E / h  
 |||||

Q2: 10  
 Q1: 150  
 Q3: 0  
 S = 160

S = 130



Pkw-Einheiten

Zufahrt 1: Gallenweg Süd  
 Zufahrt 2: Hertnerstrasse  
 Zufahrt 3: Gallenweg Nord

Glaser Saxer Keller AG Ingenieure und Architekten CH - 4103 Bottmingen

Kreuzung mit 'Rechts vor Links'-Regelung (RvL) nach Wu

Projekt : Verkehrsgutachten Pratteln 2017  
 Knotenpunkt : U\_Knoten Gallenweg/Hertnerstrasse  
 Stunde : Abendspitzenstunde\_20.06.2017\_16:45 - 17:45 Uhr  
 Datei : 2092\_U\_GALLENWEG\_HERTNERSTRASSE\_2017.kob

Strom		q-vorh	CO	schein. C	W	QSV	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[PWE/h]	[PWE/h]	[s]		strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1	→										
2	→	120	1029	993	4.12	B	130	4.16	1	2	B
3	→	10	1029	1029	3.53	A					
4	←	20	947	798	4.63	B					
5	↑						30	4.33	0	1	B
6	↗	10	1029	1029	3.53	A					
7	↘	10	947	824	4.42	B					
8	←	150	1029	1029	4.1	B	160	4.22	1	2	B
9	↑										
10	↘										
11	↓										
12	↙										

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Strassennamen :

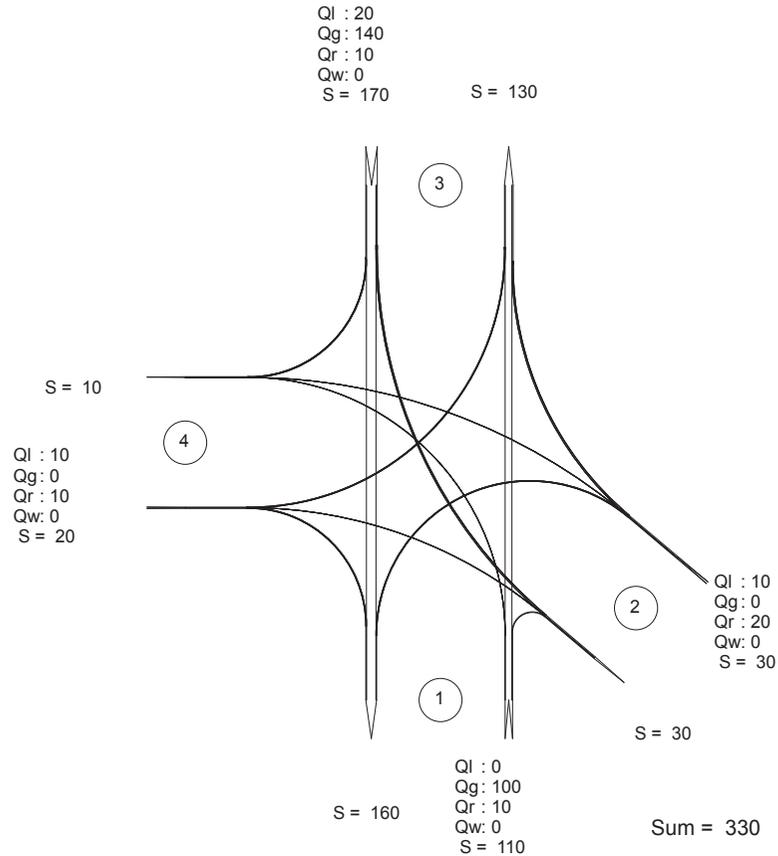


Glaser Saxer Keller AG Ingenieure und Architekten CH - 4103 Bottmingen

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: 2092\_V\_GALLENWEG\_COOP VERTEILZENTRUM\_2017.krs  
 Projekt: Verkehrsgutachten Pratteln 2017  
 Projekt-Nummer: 2092  
 Knoten: V\_Knoten Gallenweg/Coop Verteilzentrum  
 Stunde: Abendspitzenstunde\_20.06.2017\_16:45 - 17:45 Uhr

0 1000 Pkw-E / h  
 |||||



Pkw-Einheiten

Zufahrt 1: Gallenweg (Süd)  
 Zufahrt 2: Gallenweg (COOP Verteilzentrum)  
 Zufahrt 3: Gallenweg (Nord)  
 Zufahrt 4: Parkplatz

Glaser Saxer Keller AG Ingenieure und Architekten CH - 4103 Bottmingen

Schweiz VSS SN 640 022

Projekt : Verkehrsgutachten Pratteln 2017  
 Knotenpunkt : V\_Knoten Gallenweg/Coop Verteilzentrum  
 Stunde : Abendspitzenstunde\_20.06.2017\_16:45 - 17:45 Uhr  
 Datei : 2092\_V\_GALLENWEG\_COOP VERTEILZENTRUM\_2017.kob



Strom		q-vorh	tg	tf	q-Haupt	G-i	L-i	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
- Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[PWE]	[PWE]	
1	→	0	5.8	2.5	150	1281	1281		0.0	0	0	A
2	→	100										
3	→	10										
Misch-H		110					1800	1 + 2 + 3	2.1	0	0	A
4	←	10	7.2	3.9	275	708	693		5.2	0	0	A
5	↑	0	6.5	4.0	275	728	717		0.0	0	0	A
6	↑	20	6.5	3.1	105	1095	1095		3.3	0	0	A
Misch-N		30					918	4+5+6	4.0	0	0	A
9	↑	10										
8	←	140										
7	←	20	5.8	2.5	110	1343	1343		2.7	0	0	A
Misch-H		170					1731	7+8+9	2.3	0	1	A
10	←	10	7.2	3.9	285	699	678		5.3	0	0	A
11	↓	0	6.5	4.0	275	728	717		0.0	0	0	A
12	↓	10	6.5	3.1	145	1041	1041		3.4	0	0	A
Misch-N		20					822	10+11+12	4.4	0	0	A

Rechnung nach : Schweiz VSS SN 640 022

Strassennamen :

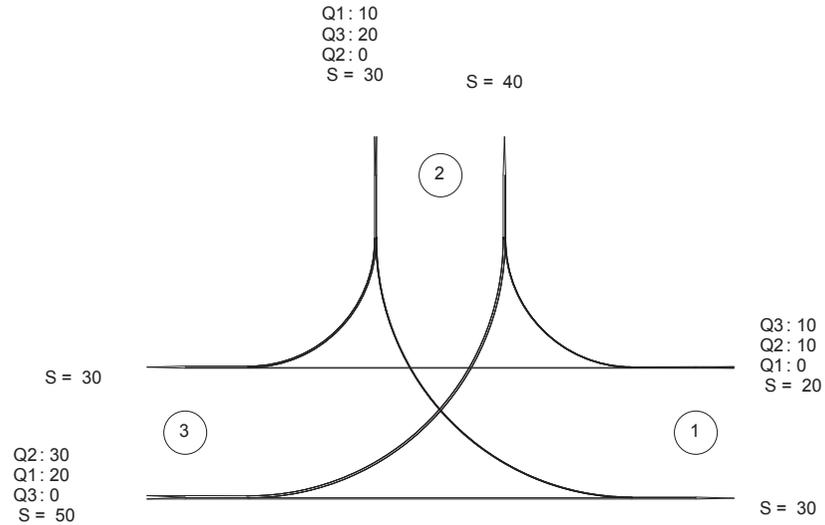
Hauptstrasse : Gallenweg (Süd)  
 Gallenweg (Nord)  
 Nebenstrasse : Gallenweg (COOP Verteilzentrum)  
 Parkplatz

Glaser Saxer Keller AG Ingenieure und Architekten CH - 4103 Bottmingen

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: 2092\_W\_WASENSTRASSE\_COOP VERTEILZENTRUM\_2017.krs  
 Projekt: Verkehrsgutachten Pratteln 2017  
 Projekt-Nummer: 2092  
 Knoten: W\_Knoten Wasenstrasse/COOP Verteilzentrum  
 Stunde: Abendspitzenstunde\_20.06.2017\_16:45 - 17:45 Uhr

0 1000 Pkw-E / h  
 |||||



Pkw-Einheiten

Zufahrt 1: Wasenstrasse Ost  
 Zufahrt 2: Wasenstrasse (COOP Zulieferung)  
 Zufahrt 3: Wasenstrasse West

Glaser Saxer Keller AG Ingenieure und Architekten CH - 4103 Bottmingen

Kreuzung mit 'Rechts vor Links'-Regelung (RvL) nach Wu

Projekt : Verkehrsgutachten Pratteln 2017  
 Knotenpunkt : W\_Knoten Wasenstrasse/COOP Verteilzentrum  
 Stunde : Abendspitzenstunde\_20.06.2017\_16:45 - 17:45 Uhr  
 Datei : 2092\_W\_WASENSTRASSE\_COOP VERTEILZENTRUM\_2017.kob

Strom		q-vorh	CO	schein. C	W	QSV	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[PWE/h]	[PWE/h]	[s]		strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1	→										
2	→	10	1029	997	3.65	A	20	3.63	0	1	A
3	→	10	1029	1029	3.53	A					
4	↙	10	947	898	4.05	B					
5	↑						30	3.78	0	1	A
6	↗	20	1029	1029	3.57	A					
7	↘	30	947	929	4.01	B					
8	←	20	1029	1029	3.57	A	50	3.93	1	1	A
9	↑										
10	↘										
11	↓										
12	↙										

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Strassennamen :

Wasenstrasse Ost	Wasenstrasse West
	Wasenstrasse (COOP Zulieferung)

Glaser Saxer Keller AG Ingenieure und Architekten CH - 4103 Bottmingen

---

Anhang 1      Knotengrafiken und -leistungsfähigkeit  
Ist-Zustand

---

Anhang 2      Erhebung BUSS-Areal

---

Anhang 3      Parkplatzberechnung, Kontextplan AG

---

Anhang 4      Fahrtenaufkommen QP Bredella-Areal West

---

Anhang 5      Berechnung Ziel-/Quellverkehr

---

Anhang 6      Knotengrafiken und -leistungsfähigkeiten  
QP Bredella-Areal West

---

Anhang 7      Fahrtenaufkommen Zentrale Pratteln

---

Anhang 8      Bestimmung DTV für UVB

---

Anhang 9      ÖV-Belastung künftig (S-Bahn)

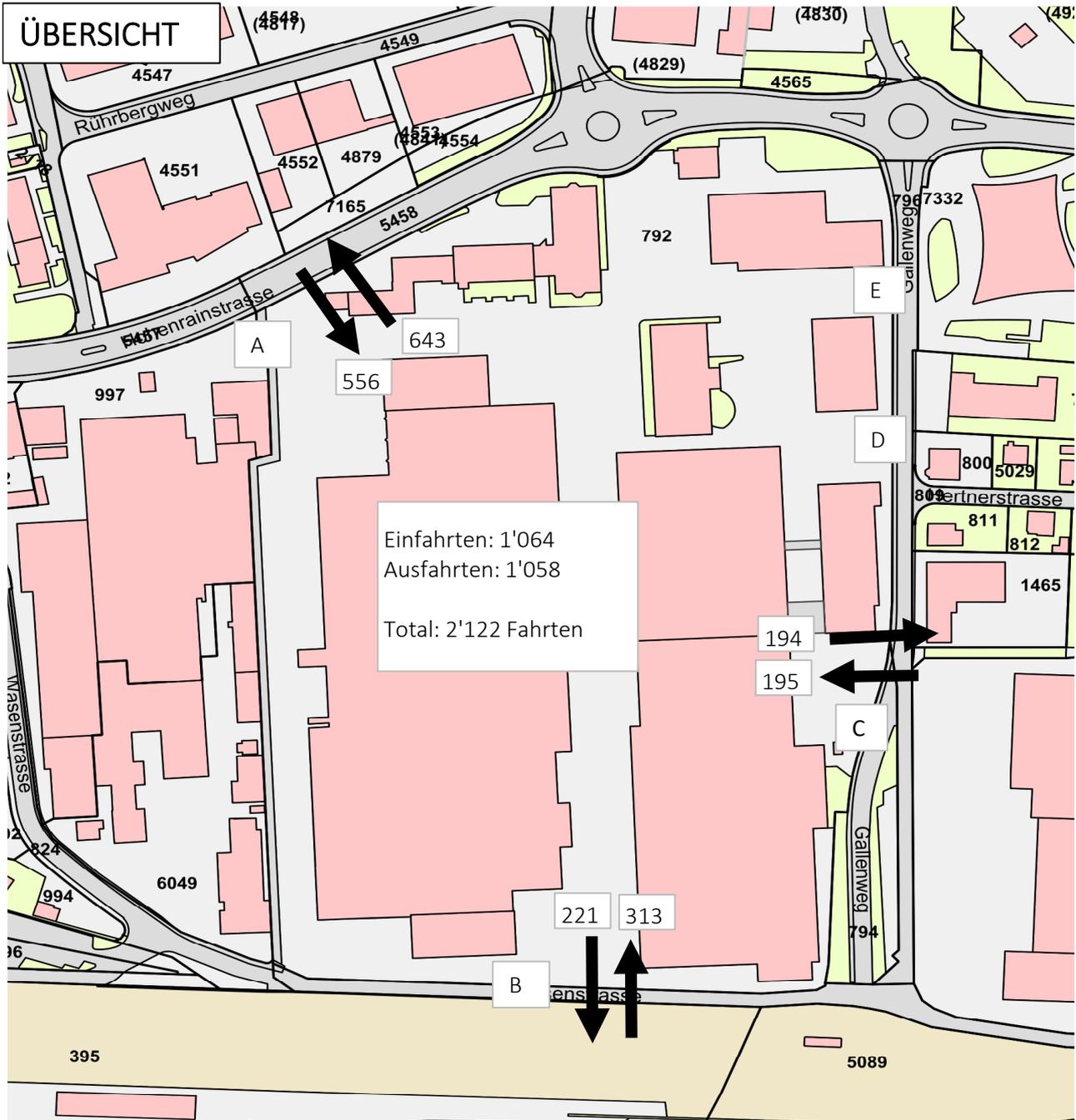
---

Anhang 10     Knotengrafiken und -leistungsfähigkeiten  
Betriebszustand 1

---

Anhang 11     Fahrtenaufkommen Betriebszustand 2

---



Zusammenfassung aller Fahrten an den jeweiligen Zufahrten:

Einfahrt	Bezeichnung	Einfahrten	Ausfahrten	Summe
A	Einfahrt Hohenrainstrasse	556	643	1'199
B	Einfahrt Wasenstrasse	313	221	534
C	Einfahrt Parkplatz	195	194	389
D	Feuerwehzufahrt 1	0	0	0
E	Feuerwehzufahrt 2	0	0	0
		<b>1'064</b>	<b>1'058</b>	<b>2'122</b>

## Detailangaben

### A - Einfahrt Hohenrainstrasse

Datum	Zeit	Einfahrten (auf das Gelände)		Ausfahrten (aus dem Gelände)	
		PW	LW	PW	LW
13.12.2018	00:00 - 01:00	0	0	0	0
13.12.2018	01:00 - 02:00	0	0	0	0
13.12.2018	02:00 - 03:00	0	0	0	0
13.12.2018	03:00 - 04:00	0	0	0	0
13.12.2018	04:00 - 05:00	32	0	0	0
13.12.2018	05:00 - 06:00	24	0	2	0
13.12.2018	06:00 - 07:00	96	0	7	0
13.12.2018	07:00 - 08:00	98	0	38	0
13.12.2018	08:00 - 09:00	64	0	23	0
13.12.2018	09:00 - 10:00	44	0	32	0
13.12.2018	10:00 - 11:00	25	0	17	0
13.12.2018	11:00 - 12:00	27	0	47	0
13.12.2018	12:00 - 13:00	37	0	49	0
13.12.2018	13:00 - 14:00	24	0	41	0
13.12.2018	14:00 - 15:00	21	0	33	0
13.12.2018	15:00 - 16:00	17	0	69	0
13.12.2018	16:00 - 17:00	22	0	111	0
13.12.2018	17:00 - 18:00	14	0	69	0
13.12.2018	18:00 - 19:00	2	0	46	0
13.12.2018	19:00 - 20:00	2	0	23	0
13.12.2018	20:00 - 21:00	3	0	14	0
13.12.2018	21:00 - 22:00	4	0	12	0
13.12.2018	22:00 - 23:00	0	0	9	0
13.12.2018	23:00 - 00:00	0	0	1	0
<b>Summe</b>		<b>556</b>	<b>0</b>	<b>643</b>	<b>0</b>
Anzahl Fahrten		556		643	

B - Einfahrt Wasenstrasse

Datum	Zeit	Einfahrten (auf das Gelände)		Ausfahrten (aus dem Gelände)	
		PW	LW	PW	LW
11.12.2018	00:00 - 01:00	0	0	0	0
11.12.2018	01:00 - 02:00	0	0	0	0
11.12.2018	02:00 - 03:00	0	0	0	0
11.12.2018	03:00 - 04:00	0	0	0	0
11.12.2018	04:00 - 05:00	0	0	0	0
11.12.2018	05:00 - 06:00	26	0	0	0
11.12.2018	06:00 - 07:00	41	0	1	1
11.12.2018	07:00 - 08:00	45	3	10	4
11.12.2018	08:00 - 09:00	34	3	12	2
11.12.2018	09:00 - 10:00	14	3	15	3
11.12.2018	10:00 - 11:00	14	3	9	5
11.12.2018	11:00 - 12:00	20	6	8	6
11.12.2018	12:00 - 13:00	17	1	14	2
11.12.2018	13:00 - 14:00	20	3	11	2
11.12.2018	14:00 - 15:00	13	6	9	5
11.12.2018	15:00 - 16:00	14	2	11	1
11.12.2018	16:00 - 17:00	13	2	41	3
11.12.2018	17:00 - 18:00	6	1	34	1
11.12.2018	18:00 - 19:00	3	0	10	0
11.12.2018	19:00 - 20:00	0	0	1	0
11.12.2018	20:00 - 21:00	0	0	0	0
11.12.2018	21:00 - 22:00	0	0	0	0
11.12.2018	22:00 - 23:00	0	0	0	0
11.12.2018	23:00 - 00:00	0	0	0	0
<b>Summe</b>		<b>280</b>	<b>33</b>	<b>186</b>	<b>35</b>

Anzahl Fahrten

313

221

C - Einfahrt Parkplatz

Datum	Zeit	Einfahrten (auf das Gelände)		Ausfahrten (aus dem Gelände)	
		PW	LW	PW	LW
11.12.2018	00:00 - 01:00	0	0	0	0
11.12.2018	01:00 - 02:00	0	0	0	0
11.12.2018	02:00 - 03:00	0	0	0	0
11.12.2018	03:00 - 04:00	1	0	1	0
11.12.2018	04:00 - 05:00	0	0	0	0
11.12.2018	05:00 - 06:00	4	0	1	0
11.12.2018	06:00 - 07:00	6	2	4	1
11.12.2018	07:00 - 08:00	19	1	12	2
11.12.2018	08:00 - 09:00	23	0	14	0
11.12.2018	09:00 - 10:00	24	0	24	1
11.12.2018	10:00 - 11:00	9	1	11	1
11.12.2018	11:00 - 12:00	25	0	23	0
11.12.2018	12:00 - 13:00	22	0	24	0
11.12.2018	13:00 - 14:00	12	0	15	0
11.12.2018	14:00 - 15:00	12	1	18	1
11.12.2018	15:00 - 16:00	12	0	11	0
11.12.2018	16:00 - 17:00	5	1	13	0
11.12.2018	17:00 - 18:00	3	0	4	0
11.12.2018	18:00 - 19:00	12	0	2	0
11.12.2018	19:00 - 20:00	0	0	0	0
11.12.2018	20:00 - 21:00	0	0	11	0
11.12.2018	21:00 - 22:00	0	0	0	0
11.12.2018	22:00 - 23:00	0	0	0	0
11.12.2018	23:00 - 00:00	0	0	0	0
<b>Summe</b>		<b>189</b>	<b>6</b>	<b>188</b>	<b>6</b>

Anzahl Fahrten

195

194

---

Anhang 1      Knotengrafiken und -leistungsfähigkeit  
Ist-Zustand

---

Anhang 2      Erhebung BUSS-Areal

---

**Anhang 3      Parkplatzberechnung, Kontextplan AG**

---

Anhang 4      Fahrtenaufkommen QP Bredella-Areal West

---

Anhang 5      Berechnung Ziel-/Quellverkehr

---

Anhang 6      Knotengrafiken und -leistungsfähigkeiten  
QP Bredella-Areal West

---

Anhang 7      Fahrtenaufkommen Zentrale Pratteln

---

Anhang 8      Bestimmung DTV für UVB

---

Anhang 9      ÖV-Belastung künftig (S-Bahn)

---

Anhang 10      Knotengrafiken und -leistungsfähigkeiten  
Betriebszustand 1

---

Anhang 11      Fahrtenaufkommen Betriebszustand 2

---

**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	8	1	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	1	0	1	0	0	0	1	8
B2	8'600	0	0	12	0	13	0	2	0	0	6	0	3	36
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>100</b>	<b>0</b>	<b>26</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>185</b>	<b>0</b>	<b>26</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	4	7	7	0	0	1	2	47
A2	21'300	31	0	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	66
B1	2'400	0	0	0	0	2	4	0	7	0	15	0	1	29
B2	8'600	0	0	6	0	4	0	5	0	0	0	0	0	15
C1a	7'215	0	1	12	0	0	24	5	24	0	0	0	3	69
C1b	14'685	0	0	3	0	0	5	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	47	124
A2	141	66	207
B1	8	29	37
B2	36	15	51
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>
----------------------------	------------	------------	--------------

---

Anhang 1	Knotengrafiken und -leistungsfähigkeit Ist-Zustand
Anhang 2	Erhebung BUSS-Areal
Anhang 3	Parkplatzberechnung, Kontextplan AG
Anhang 4	<b>Fahrtenaufkommen QP Bredella-Areal West</b>
Anhang 5	Berechnung Ziel-/Quellverkehr
Anhang 6	Knotengrafiken und -leistungsfähigkeiten QP Bredella-Areal West
Anhang 7	Fahrtenaufkommen Zentrale Pratteln
Anhang 8	Bestimmung DTV für UVB
Anhang 9	ÖV-Belastung künftig (S-Bahn)
Anhang 10	Knotengrafiken und -leistungsfähigkeiten Betriebszustand 1
Anhang 11	Fahrtenaufkommen Betriebszustand 2

---

Grundlagen: Parkplatzberechnung von Kontextplan, April '22

Prognoseverfahren: Bestimmung der Verkehrsmenge in der ASP

Parkplätze	Wohnen	DL		DL		Gewerbe		Verkauf		Gastronomie	Hotel	Eventhalle	Schule	DL quartierbezogen	Total
		publikum intensiv	nicht publikum intensiv	publikum intensiv	produzierend	publikumsintensiv	nicht publikumsintensiv								
<b>Effektiver P-Bedarf</b>															
Stamm-P	124	3	100	0	26	7	11	6	21	6	2	39	345		
Besucher-P	54	2	56	0	8	37	26	62	84	15	1	10	355		
<b>Total</b>	<b>178</b>	<b>5</b>	<b>156</b>	<b>0</b>	<b>34</b>	<b>44</b>	<b>37</b>	<b>68</b>	<b>105</b>	<b>21</b>	<b>3</b>	<b>49</b>	<b>700</b>		
<b>Durchschnittlicher Werktagsverkehr DWV (QV + ZV) in Motorfahrzeugen pro Tag (Mfz/T)</b>															
SVP Stamm DWV      Fahrten/P	2.5	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	
SVP Besucher DWV    Fahrten/P	2.5	6.5	3.5	3.5	3.5	3.5	10.0	6.0	6.0	3.0	3.0	3.0	3.0	5.0	
<b>Verkehrsaufkommen (QV + ZV)</b>															
DWV Stamm      P*SVP	310	9	300	0	78	21	33	18	63	18	6	117	973		
DWV Besucher    P*SVP	135	13	196	0	28	370	156	372	252	45	3	50	1620		
DWV LW      Annahmen:													0		
<b>Total Verkehrsaufkommen    Mfz/T</b>	<b>445</b>	<b>22</b>	<b>496</b>	<b>0</b>	<b>106</b>	<b>391</b>	<b>189</b>	<b>390</b>	<b>315</b>	<b>63</b>	<b>9</b>	<b>167</b>	<b>2593</b>		
<b>Durchschnittliche Abendspitzenstunde ASS in Personeneinheiten pro Stunde (PwE/h)</b>															
<b>Zielverkehr (einfahrend)</b>															
SVP Stamm ASB      % P-Kapazität	40%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	23%		
SVP Besucher ASB    % P-Kapazität	10%	40%	5%	40%	5%	60%	40%	25%	20%	10%	80%	40%	24%		
Zielverkehr Stamm	50	1	10	0	3	1	2	1	3	2	1	4	78		
Zielverkehr Besucher	6	1	3	0	1	23	11	16	17	2	1	4	85		
<b>Total Zielverkehr      PwE/h</b>	<b>56</b>	<b>2</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>24</b>	<b>13</b>	<b>17</b>	<b>20</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>163</b>		
Anteil am DWV-Z	25.2%	18.2%	5.2%	0.0%	7.5%	12.3%	13.8%	8.7%	12.7%	12.7%	44.4%	9.6%	12.6%		
<b>Quellverkehr (ausfahrend)</b>															
SVP Stamm ASB      % P-Kapazität	15%	25%	60%	60%	60%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	60%	37%		
SVP Besucher ASB    % P-Kapazität	10%	50%	5%	25%	5%	60%	40%	50%	20%	10%	80%	5%	27%		
Quellverkehr Stamm	19	1	60	0	16	1	2	1	3	1	1	24	129		
Quellverkehr Besucher	6	1	3	0	1	23	11	31	17	2	1	1	97		
<b>Total Quellverkehr      PwE/h</b>	<b>25</b>	<b>2</b>	<b>63</b>	<b>0</b>	<b>17</b>	<b>24</b>	<b>13</b>	<b>32</b>	<b>20</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>25</b>	<b>226</b>		
Anteil am DWV-Q	11.2%	18.2%	25.4%	0.0%	32.1%	12.3%	13.8%	16.4%	12.7%	9.5%	44.4%	29.9%	17.4%		
<b>Total Abendspitzenverkehr    PwE/h</b>	<b>81</b>	<b>4</b>	<b>76</b>	<b>0</b>	<b>21</b>	<b>48</b>	<b>26</b>	<b>49</b>	<b>40</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>33</b>	<b>356</b>		
Anteil am DWV (Ein- und Ausfahrten)	18.2%	18.2%	15.3%	0.0%	19.8%	12.3%	13.8%	12.6%	12.7%	11.1%	44.4%	19.8%	13.7%		

I:\Aufträge\2514pratt\Verkehrsgutachten\Berechnung ASS\Berechnung 2022\2514\_0000\_PP und VA ASS\_Gesamtbetrachtung\_220406\_Vorlage komplett.xls\QP Bredella West

13.04.2022

---

Anhang 1	Knotengrafiken und -leistungsfähigkeit Ist-Zustand
Anhang 2	Erhebung BUSS-Areal
Anhang 3	Parkplatzberechnung, Kontextplan AG
Anhang 4	Fahrtenaufkommen QP Bredella-Areal West
Anhang 5	<b>Berechnung Ziel-/Quellverkehr</b>
Anhang 6	Knotengrafiken und -leistungsfähigkeiten QP Bredella-Areal West
Anhang 7	Fahrtenaufkommen Zentrale Pratteln
Anhang 8	Bestimmung DTV für UVB
Anhang 9	ÖV-Belastung künftig (S-Bahn)
Anhang 10	Knotengrafiken und -leistungsfähigkeiten Betriebszustand 1
Anhang 11	Fahrtenaufkommen Betriebszustand 2

---

Grundlagen: Parkplatzberechnung von Kontextplan, April '22

Prognoseverfahren: Bestimmung der Verkehrsmenge in der ASP

Parkplätze	Wohnen	DL publikum intensiv	DL nicht publikum intensiv	Gewerbe publikum intensiv	Gewerbe produzierend	Verkauf publikumsintensiv	Verkauf nicht publikumsintensiv	Gastronomie	Hotel	Eventhalle	Schule	DL quartierbezogen	Total
<b>Effektiver P-Bedarf</b>													
Stamm-P	0	1	19	0	0	5	6	4	21	0	0	27	83
Besucher-P						24							24
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>19</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>29</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>21</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>27</b>	<b>107</b>
<b>Durchschnittlicher Werktagsverkehr DWV (QV + ZV) in Motorfahrzeugen pro Tag (Mfz/T)</b>													
SVP Stamm DWV Fahrten/P	2.5	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0
SVP Besucher DWV Fahrten/P	2.5	6.5	3.5	3.5	3.5	10.0	6.0	6.0	3.0	3.0	3.0	3.0	5.0
<b>Verkehrsaufkommen (QV + ZV)</b>													
DWV Stamm P*SVP	0	3	57	0	0	15	18	12	63	0	0	81	249
DWV Besucher P*SVP	0	0	0	0	0	240	0	0	0	0	0	0	240
DWV LW Annahmen:													0
<b>Total Verkehrsaufkommen Mfz/T</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>57</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>255</b>	<b>18</b>	<b>12</b>	<b>63</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>81</b>	<b>489</b>
<b>Durchschnittliche Abendspitzenstunde ASS in Personeneinheiten pro Stunde (PwE/h)</b>													
<b>Zielverkehr (einfahrend)</b>													
SVP Stamm ASB % P-Kapazität	40%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	12%
SVP Besucher ASB % P-Kapazität	10%	40%	5%	40%	5%	60%	40%	25%	20%	10%	80%	40%	63%
Zielverkehr Stamm	0	0	2	0	0	1	1	1	3	0	0	2	10
Zielverkehr Besucher	0	0	0	0	0	15	0	0	0	0	0	0	15
<b>Total Zielverkehr PwE/h</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>25</b>
Anteil am DWV-Z	0.0%	0.0%	7.0%	0.0%	0.0%	12.5%	11.1%	16.7%	9.5%	0.0%	0.0%	4.9%	10.2%
<b>Quellverkehr (ausfahrend)</b>													
SVP Stamm ASB % P-Kapazität	15%	25%	60%	60%	60%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	60%	39%
SVP Besucher ASB % P-Kapazität	10%	50%	5%	25%	5%	60%	40%	50%	20%	10%	80%	5%	63%
Quellverkehr Stamm	0	0	11	0	0	0	1	1	3	0	0	16	32
Quellverkehr Besucher	0	0	0	0	0	15	0	0	0	0	0	0	15
<b>Total Quellverkehr PwE/h</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>47</b>
Anteil am DWV-Q	0.0%	0.0%	38.6%	0.0%	0.0%	11.8%	11.1%	16.7%	9.5%	0.0%	0.0%	39.5%	19.2%
<b>Total Abendspitzenverkehr PwE/h</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>31</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>54</b>
Anteil am DWV (Ein- und Ausfahrten)	0.0%	0.0%	22.8%	0.0%	0.0%	12.2%	11.1%	16.7%	9.5%	0.0%	0.0%	22.2%	11.0%

Grundlagen: Parkplatzberechnung von Kontextplan, April '22

Prognoseverfahren: Bestimmung der Verkehrsmenge in der ASP

Parkplätze	Wohnen	DL publikum intensiv	DL nicht publikum intensiv	Gewerbe publikum intensiv	Gewerbe produzierend	Verkauf publikumsintensiv	Verkauf nicht publikumsintensiv	Gastronomie	Hotel	Eventhalle	Schule	DL quartierbezogen	Total
<b>Effektiver P-Bedarf</b>													
Stamm-P	52	2	12	0	26	2	5	2	0	6	2	12	121
Besucher-P							26						26
<b>Total</b>	<b>52</b>	<b>2</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>26</b>	<b>2</b>	<b>31</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>12</b>	<b>147</b>
<b>Durchschnittlicher Werktagsverkehr DWV (QV + ZV) in Motorfahrzeugen pro Tag (Mfz/T)</b>													
SVP Stamm DWV      Fahrten/P	2.5	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0
SVP Besucher DWV    Fahrten/P	2.5	6.5	3.5	3.5	3.5	10.0	6.0	6.0	3.0	3.0	3.0	3.0	5.0
<b>Verkehrsaufkommen (QV + ZV)</b>													
DWV Stamm            P*SVP	130	6	36	0	78	6	15	6	0	18	6	36	337
DWV Besucher        P*SVP	0	0	0	0	0	0	156	0	0	0	0	0	156
DWV LW              Annahmen:													0
<b>Total Verkehrsaufkommen    Mfz/T</b>	<b>130</b>	<b>6</b>	<b>36</b>	<b>0</b>	<b>78</b>	<b>6</b>	<b>171</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>6</b>	<b>36</b>	<b>493</b>
<b>Durchschnittliche Abendspitzenstunde ASS in Personeneinheiten pro Stunde (PwE/h)</b>													
<b>Zielverkehr (einfahrend)</b>													
SVP Stamm ASB      % P-Kapazität	40%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	27%
SVP Besucher ASB    % P-Kapazität	10%	40%	5%	40%	5%	60%	40%	25%	20%	10%	80%	40%	42%
Zielverkehr Stamm	21	1	2	0	3	0	1	0	0	2	1	2	33
Zielverkehr Besucher	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	11
<b>Total Zielverkehr            PwE/h</b>	<b>21</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>44</b>
Anteil am DWV-Z	32.3%	33.3%	11.1%	0.0%	7.7%	0.0%	14.0%	0.0%	0.0%	22.2%	33.3%	11.1%	17.8%
<b>Quellverkehr (ausfahrend)</b>													
SVP Stamm ASB      % P-Kapazität	15%	25%	60%	60%	60%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	60%	37%
SVP Besucher ASB    % P-Kapazität	10%	50%	5%	25%	5%	60%	40%	50%	20%	10%	80%	5%	42%
Quellverkehr Stamm	8	1	8	0	16	1	1	0	0	1	1	8	45
Quellverkehr Besucher	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	11
<b>Total Quellverkehr            PwE/h</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>1</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>56</b>
Anteil am DWV-Q	12.3%	33.3%	44.4%	0.0%	41.0%	33.3%	14.0%	0.0%	0.0%	11.1%	33.3%	44.4%	22.7%
<b>Total Abendspitzenverkehr    PwE/h</b>	<b>29</b>	<b>2</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>19</b>	<b>1</b>	<b>24</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>10</b>	<b>90</b>
Anteil am DWV (Ein- und Ausfahrten)	22.3%	33.3%	27.8%	0.0%	24.4%	16.7%	14.0%	0.0%	0.0%	16.7%	33.3%	27.8%	18.3%

I:\Aufträge\2514pratt\Verkehrsgutachten\Berechnung ASS\Berechnung 2022\2514\_1011\_PP und VA ASS\_Anschluss Salinenkreisel\_220407\_Kreisel Salinenstrasse\_neue Bahnhofstrasse.xls|QP Bredella West

13.04.2022

Grundlagen: Parkplatzberechnung von Kontextplan, April '22

Prognoseverfahren: Bestimmung der Verkehrsmenge in der ASP

Parkplätze	Wohnen	DL publikum intensiv	DL nicht publikum intensiv	Gewerbe publikum intensiv	Gewerbe produzierend	Verkauf publikumsintensiv	Verkauf nicht publikumsintensiv	Gastronomie	Hotel	Eventhalle	Schule/Kita	DL quartierbezogen	Total
<b>Effektiver P-Bedarf</b>													
Stamm-P	72	0	69	0	0	0	0	0	0	0	0	0	141
Besucher-P													0
<b>Total</b>	<b>72</b>	<b>0</b>	<b>69</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>141</b>
<b>Durchschnittlicher Werktagsverkehr DWV (QV + ZV) in Motorfahrzeugen pro Tag (Mfz/T)</b>													
SVP Stamm DWV Fahrten/P	2.5	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0
SVP Besucher DWV Fahrten/P	2.5	6.5	3.5	3.5	3.5	10.0	6.0	6.0	3.0	3.0	3.0	3.0	5.0
<b>Verkehrsaufkommen (QV + ZV)</b>													
DWV Stamm P*SVP	180	0	207	0	0	0	0	0	0	0	0	0	387
DWV Besucher P*SVP	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DWV LW Annahmen:													0
<b>Total Verkehrsaufkommen Mfz/T</b>	<b>180</b>	<b>0</b>	<b>207</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>387</b>
<b>Durchschnittliche Abendspitzenstunde ASS in Personeneinheiten pro Stunde (PwE/h)</b>													
<b>Zielverkehr (einfahrend)</b>													
SVP Stamm ASB % P-Kapazität	40%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	25%
SVP Besucher ASB % P-Kapazität	10%	40%	5%	40%	5%	60%	40%	25%	20%	10%	80%	40%	0%
Zielverkehr Stamm	29	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35
Zielverkehr Besucher	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total Zielverkehr PwE/h</b>	<b>29</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>35</b>
Anteil am DWV-Z	32.2%	0.0%	5.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	18.1%
<b>Quellverkehr (ausfahrend)</b>													
SVP Stamm ASB % P-Kapazität	15%	25%	60%	60%	60%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	60%	37%
SVP Besucher ASB % P-Kapazität	10%	50%	5%	25%	5%	60%	40%	50%	20%	10%	80%	5%	0%
Quellverkehr Stamm	11	0	41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	52
Quellverkehr Besucher	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total Quellverkehr PwE/h</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>41</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>52</b>
Anteil am DWV-Q	12.2%	0.0%	39.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	26.9%
<b>Total Abendspitzenverkehr PwE/h</b>	<b>40</b>	<b>0</b>	<b>47</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>87</b>
Anteil am DWV (Ein- und Ausfahrten)	22.2%	0.0%	22.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	22.5%

Grundlagen: Parkplatzberechnung von Kontextplan, April '22

Prognoseverfahren: Bestimmung der Verkehrsmenge in der ASP

Parkplätze	Wohnen	DL publikum intensiv	DL nicht publikum intensiv	Gewerbe publikum intensiv	Gewerbe produzierend	Verkauf publikumsintensiv	Verkauf nicht publikumsintensiv	Gastronomie	Hotel	Eventhalle	Schule/Kita	DL quartierbezogen	Total
<b>Effektiver P-Bedarf</b>													
Stamm-P													0
Besucher-P	54	2	56	0	8	13	0	62	84	15	1	10	305
<b>Total</b>	<b>54</b>	<b>2</b>	<b>56</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>62</b>	<b>84</b>	<b>15</b>	<b>1</b>	<b>10</b>	<b>305</b>
<b>Durchschnittlicher Werktagsverkehr DWV (QV + ZV) in Motorfahrzeugen pro Tag (Mfz/T)</b>													
SVP Stamm DWV      Fahrten/P	2.5	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	
SVP Besucher DWV    Fahrten/P	2.5	6.5	3.5	3.5	3.5	10.0	6.0	6.0	3.0	3.0	3.0	5.0	
<b>Verkehrsaufkommen (QV + ZV)</b>													
DWV Stamm            P*SVP	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DWV Besucher        P*SVP	135	13	196	0	28	130	0	372	252	45	3	50	1224
DWV LW              Annahmen:													0
<b>Total Verkehrsaufkommen Mfz/T</b>	<b>135</b>	<b>13</b>	<b>196</b>	<b>0</b>	<b>28</b>	<b>130</b>	<b>0</b>	<b>372</b>	<b>252</b>	<b>45</b>	<b>3</b>	<b>50</b>	<b>1224</b>
<b>Durchschnittliche Abendspitzenstunde ASS in Personeneinheiten pro Stunde (PwE/h)</b>													
<b>Zielverkehr (einfahrend)</b>													
SVP Stamm ASB      % P-Kapazität	40%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	0%
SVP Besucher ASB    % P-Kapazität	10%	40%	5%	40%	5%	60%	40%	25%	20%	10%	80%	40%	19%
Zielverkehr Stamm	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zielverkehr Besucher	6	1	3	0	1	8	0	16	17	2	1	4	59
<b>Total Zielverkehr PwE/h</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>59</b>
Anteil am DWV-Z	8.9%	15.4%	3.1%	0.0%	7.1%	12.3%	0.0%	8.6%	13.5%	8.9%	66.7%	16.0%	9.6%
<b>Quellverkehr (ausfahrend)</b>													
SVP Stamm ASB      % P-Kapazität	15%	25%	60%	60%	60%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	60%	0%
SVP Besucher ASB    % P-Kapazität	10%	50%	5%	25%	5%	60%	40%	50%	20%	10%	80%	5%	23%
Quellverkehr Stamm	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Quellverkehr Besucher	6	1	3	0	1	8	0	31	17	2	1	1	71
<b>Total Quellverkehr PwE/h</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>31</b>	<b>17</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>71</b>
Anteil am DWV-Q	8.9%	15.4%	3.1%	0.0%	7.1%	12.3%	0.0%	16.7%	13.5%	8.9%	66.7%	4.0%	11.6%
<b>Total Abendspitzenverkehr PwE/h</b>	<b>12</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>47</b>	<b>34</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>125</b>
Anteil am DWV (Ein- und Ausfahrten)	8.9%	15.4%	3.1%	0.0%	7.1%	12.3%	0.0%	12.6%	13.5%	8.9%	66.7%	10.0%	10.2%

I:\Aufträge\2514pratt\Verkehrsgutachten\Berechnung ASS\Berechnung 2022\2514\_1013\_PP und VA ASS\_Anschluss Gallenweg\_220407.xls|QP Bredella West

13.04.2022

---

Anhang 1	Knotengrafiken und -leistungsfähigkeit Ist-Zustand
Anhang 2	Erhebung BUSS-Areal
Anhang 3	Parkplatzberechnung, Kontextplan AG
Anhang 4	Fahrtenaufkommen QP Bredella-Areal West
Anhang 5	Berechnung Ziel-/Quellverkehr
<b>Anhang 6</b>	<b>Knotengrafiken und -leistungsfähigkeiten QP Bredella-Areal West</b>
Anhang 7	Fahrtenaufkommen Zentrale Pratteln
Anhang 8	Bestimmung DTV für UVB
Anhang 9	ÖV-Belastung künftig (S-Bahn)
Anhang 10	Knotengrafiken und -leistungsfähigkeiten Betriebszustand 1
Anhang 11	Fahrtenaufkommen Betriebszustand 2

---

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

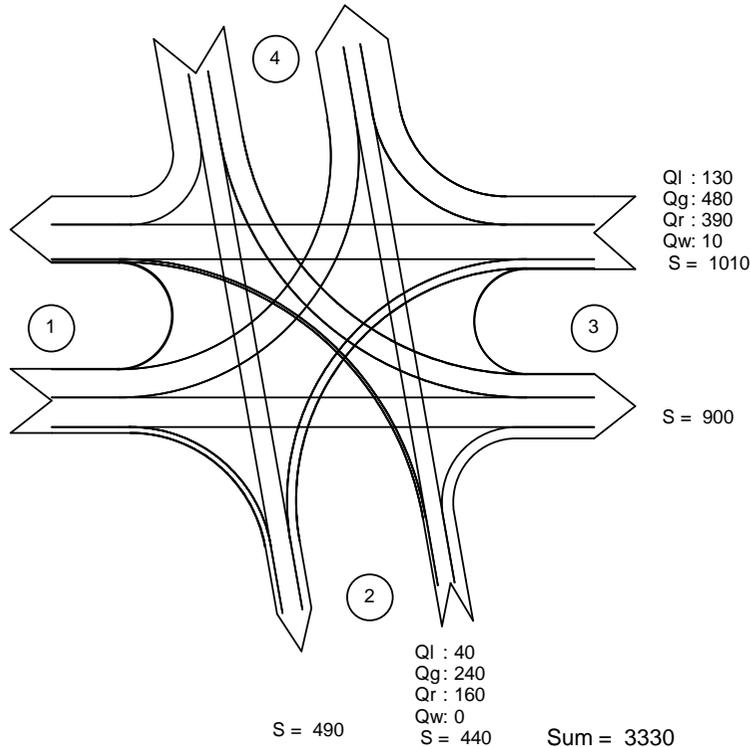
Datei: 2514\_E\_Kreisel\_künftig.krs  
 Projekt: Verkehrsgutachten Bredella  
 Projekt-Nummer: 2514  
 Knoten: E\_Kreisel Kunimatt  
 Stunde: Abendspitzenstunde\_künftig

0 1000 / h  
 L L L L L

Ql : 320  
 Qg : 280  
 Qr : 390  
 Qw : 0  
 S = 1020

S = 920

Ql : 390  
 Qg : 410  
 Qr : 80  
 Qw : 10  
 S = 890



S = 490

Ql : 40  
 Qg : 240  
 Qr : 160  
 Qw : 0  
 S = 440

Sum = 3330

Pkw-E (CH)

- Zufahrt 1: Hardstrasse
- Zufahrt 2: Salinenstrasse Süd
- Zufahrt 3: Hohenrainstrasse
- Zufahrt 4: Salinenstrasse Nord

Kapazität, mittlere Verlustzeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: 2514\_E\_Kreisel\_künftig.krs  
 Projekt: Verkehrsgutachten Bredella  
 Projekt-Nummer: 2514  
 Knoten: E\_Kreisel Kunimatt  
 Stunde: Abendspitzenstunde\_künftig

Wartezeiten

	Name	n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
		-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Hardstrasse	2	0	740	890	1337	0.67	447	8.0	A
2	Salinenstrasse Süd	2	20	1140	440	1111	0.40	671	5.4	A
3	Hohenrainstrasse	2	0	680	1010	1396	0.72	386	9.2	A
4	Salinenstrasse Nord	2	0	670	990	1369	0.72	379	9.4	A

Staulängen

	Name	n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
		-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Hardstrasse	2	0	740	890	1337	1.4	6	9	A
2	Salinenstrasse Süd	2	20	1140	440	1111	0.5	2	3	A
3	Hohenrainstrasse	2	0	680	1010	1396	1.8	8	12	A
4	Salinenstrasse Nord	2	0	670	990	1369	1.8	8	12	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr im Kreis : 3330 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 3330 Kfz/h

Summe aller Wartezeiten : 7.78 (Kfz\*h)/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Kfz : 8.41 s pro Fz

Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Schweiz, ETH Lausanne, 1992  
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640.024a (2006) mit F-kh = 0.8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)  
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E für eingestelltes Kapazitäts-Verfahren

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: 2514\_F\_Kreisel\_künftig.krs  
 Projekt: Verkehrsgutachten Bredella  
 Projekt-Nummer: 2514  
 Knoten: Kreisel Salinenstrasse  
 Stunde: Abendspitzestunde künftig

0 1000 / h  
 L L L L L

Q4: 70  
 Q3: 20  
 Q2: 370  
 Q1: 10  
 Q5: 0  
 S = 470

S = 460

Q3: 0  
 Q2: 20  
 Q1: 0  
 Q5: 90  
 Q4: 0  
 S = 110

S = 80

Q2: 10  
 Q1: 0  
 Q5: 50  
 Q4: 0  
 Q3: 0  
 S = 60

S = 30

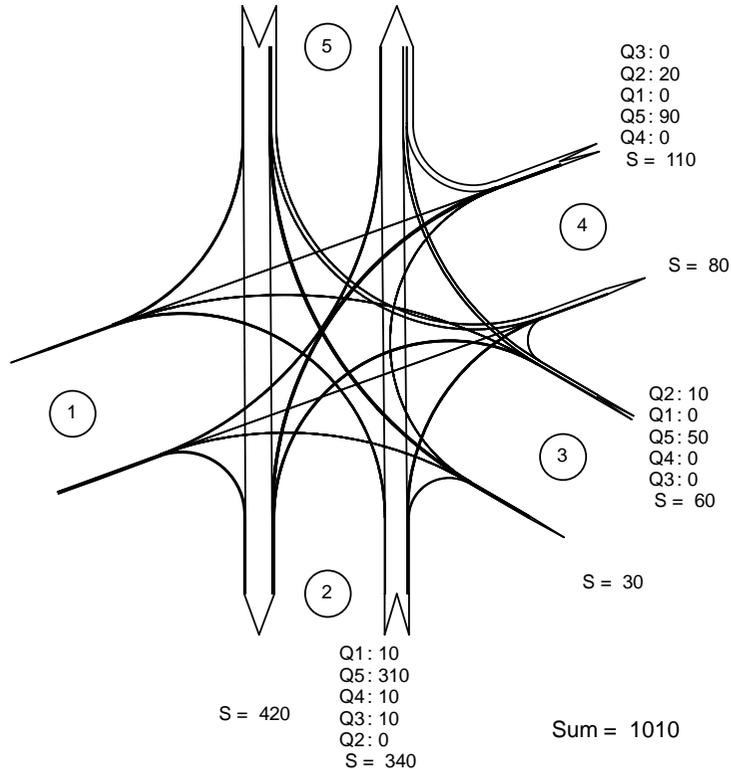
S = 420

Sum = 1010

Q1: 10  
 Q5: 310  
 Q4: 10  
 Q3: 10  
 Q2: 0  
 S = 340

S = 20

Q5: 10  
 Q4: 0  
 Q3: 0  
 Q2: 20  
 Q1: 0  
 S = 30



Pkw-E (CH)

- Zufahrt 1: Industriestrasse
- Zufahrt 2: Salinenstrasse Süd
- Zufahrt 3: Zufahrt AEH C1
- Zufahrt 4: neue Bahnhofstrasse
- Zufahrt 5: Salinenstrasse Nord

Kapazität, mittlere Verlustzeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: 2514\_F\_Kreisel\_künftig.krs  
 Projekt: Verkehrsgutachten Bredella  
 Projekt-Nummer: 2514  
 Knoten: Kreisel Salinenstrasse  
 Stunde: Abendspitzestunde künftig

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Industriestrasse	1	50	490	30	852	0.04	822	4.4	A
2	Salinenstrasse Süd	1	0	100	340	1084	0.31	744	4.8	A
3	Zufahrt AEH C1	1	0	410	60	905	0.07	845	4.3	A
4	neue Bahnhofstrasse	1	50	390	110	910	0.12	800	4.5	A
5	Salinenstrasse Nord	1	50	40	470	1111	0.42	641	5.6	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Industriestrasse	1	50	490	30	852	0.0	1	1	A
2	Salinenstrasse Süd	1	0	100	340	1084	0.3	2	3	A
3	Zufahrt AEH C1	1	0	410	60	905	0.0	1	1	A
4	neue Bahnhofstrasse	1	50	390	110	910	0.1	1	1	A
5	Salinenstrasse Nord	1	50	40	470	1111	0.5	3	4	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr im Kreis  
 Zufluss über alle Zufahrten : 1010 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 1010 Kfz/h  
 Summe aller Wartezeiten : 1.43 (Kfz\*h)/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Kfz : 5.11 s pro Fz  
 Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Schweiz: SN 640 024a (2006)  
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0.8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)  
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E für eingestelltes Kapazitäts-Verfahren

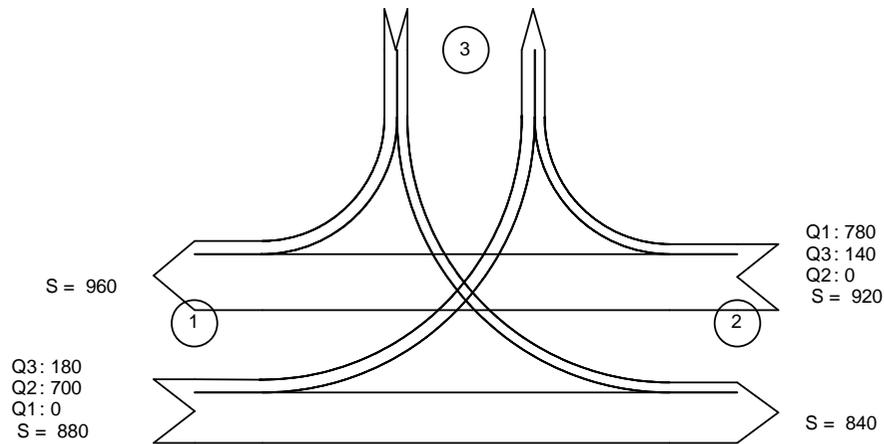
Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: 2514\_J\_Grüssenhölzli\_künftig.krs  
 Projekt: Verkehrsgutachten Bredella  
 Projekt-Nummer: 2514  
 Knoten: J\_Kreisel Grünenhölzli  
 Stunde: Abendspitzenstunde\_künftig

0 1000 / h  
 L L L L L

Q2: 140  
 Q1: 180  
 Q3: 0  
 S = 320

S = 320



Sum = 2120

Pkw-E (CH)

Zufahrt 1: Hohenrainstrasse (Kunimatt)  
 Zufahrt 2: Hohenrainstrasse (Liestal)  
 Zufahrt 3: Grünenhölzliweg

Kapazität, mittlere Verlustzeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: 2514\_J\_Grüssenhölzli\_künftig.krs  
 Projekt: Verkehrsgutachten Bredella  
 Projekt-Nummer: 2514  
 Knoten: J\_Kreisel Grünenhölzli  
 Stunde: Abendspitzenstunde\_künftig

Wartezeiten

	Name	n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
		-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Hohenrainstrasse (Ku.	1	0	140	880	1320	0.67	440	8.1	A
2	Hohenrainstrase (Liest	1	20	180	920	990	0.93	70	39.1	D
3	Grüssenhölzliweg	1	20	780	320	756	0.42	436	8.2	A

Staulängen

	Name	n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
		-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Hohenrainstrasse (Ku.	1	0	140	880	1320	1.4	6	9	A
2	Hohenrainstrase (Lie.	1	20	180	920	990	7.5	24	32	D
3	Grüssenhölzliweg	1	20	780	320	756	0.5	3	4	A

Gesamt-Qualitätsstufe : D

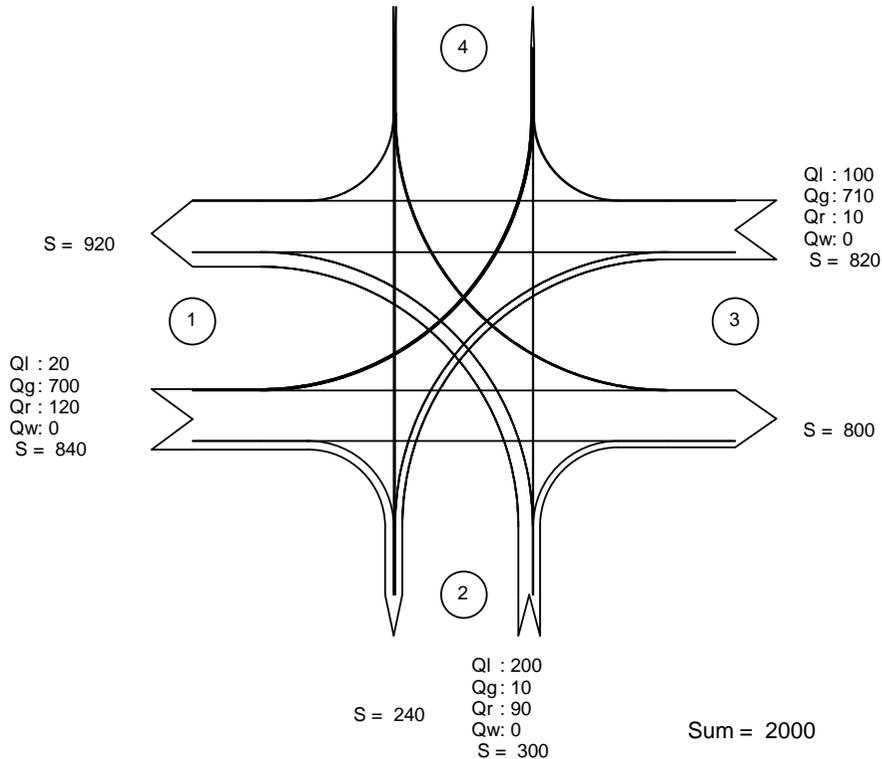
Gesamtverkehr im Kreis : 2120 Pkw-E/h  
 Zufluss über alle Zufahrten : 2120 Kfz/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 2120 Kfz/h  
 Summe aller Wartezeiten : 12.71 (Kfz\*h)/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Kfz : 21.59 s pro Fz  
 Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Schweiz, ETH Lausanne, 1992  
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0.8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)  
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E für eingestelltes Kapazitäts-Verfahren

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: 2514\_K\_Gallenweg\_künftig.krs  
 Projekt: Verkehrsgutachten Bredella  
 Projekt-Nummer: 2514  
 Knoten: K\_Kreisel Gallenweg  
 Stunde: Abendspitzenstunde\_künftig

0 1000 / h  
 L L L L L

Ql : 10  
 Qg : 20  
 Qr : 10  
 Qw : 0  
 S = 40



Pkw-E (CH)

Zufahrt 1: Hohenrainstrasse  
 Zufahrt 2: Gallenweg  
 Zufahrt 3: Hohenrainstrasse  
 Zufahrt 4: Kraftwerkstrasse

Kapazität, mittlere Verlustzeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: 2514\_K\_Gallenweg\_künftig.krs  
 Projekt: Verkehrsgutachten Bredella  
 Projekt-Nummer: 2514  
 Knoten: K\_Kreisel Gallenweg  
 Stunde: Abendspitzenstunde\_künftig

Wartezeiten

	Name	n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
		-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Hohenrainstrasse	1	0	130	840	928	0.91	88	34.0	D
2	Gallenweg	1	0	730	300	732	0.41	432	8.3	A
3	Hohenrainstrasse	1	20	230	820	897	0.91	77	37.6	D
4	Kraftwerkstrasse	1	0	1010	40	583	0.07	543	6.6	A

Staulängen

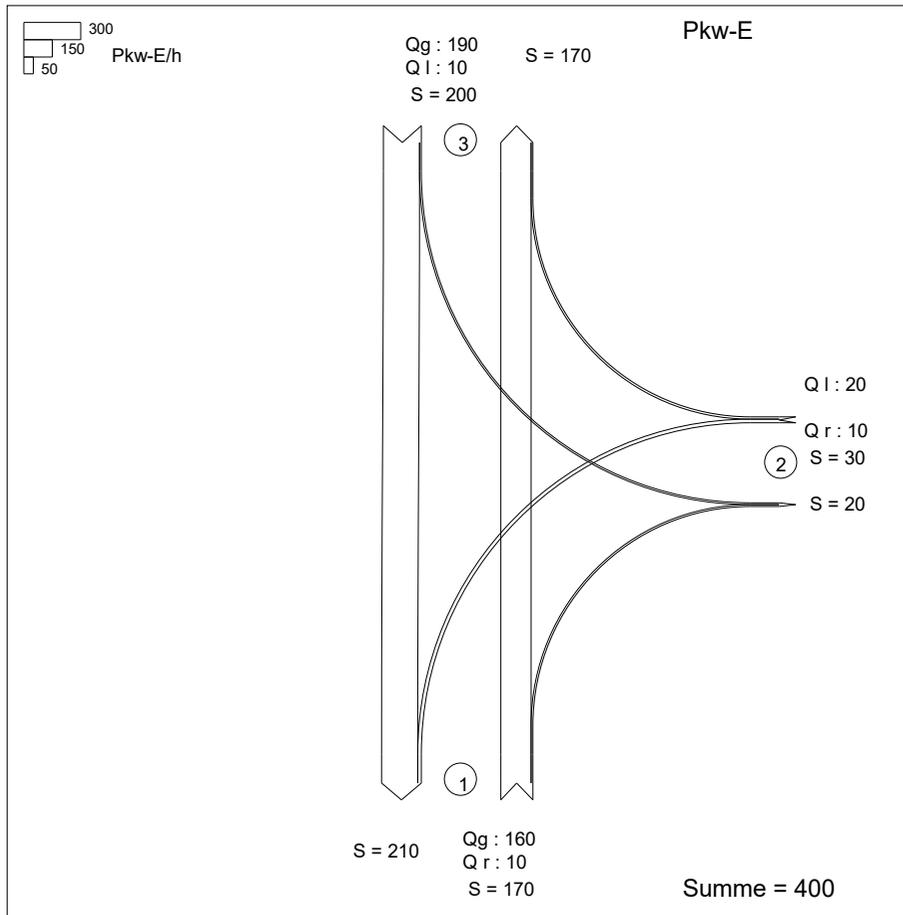
	Name	n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
		-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Hohenrainstrasse	1	0	130	840	928	5.8	20	28	D
2	Gallenweg	1	0	730	300	732	0.5	3	4	A
3	Hohenrainstrasse	1	20	230	820	897	6.3	21	29	D
4	Kraftwerkstrasse	1	0	1010	40	583	0.1	1	1	A

Gesamt-Qualitätsstufe : D

Gesamter Verkehr im Kreis : 2000 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 2000 Kfz/h  
 Summe aller Wartezeiten : 17.28 (Kfz\*h)/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Kfz : 31.10 s pro Fz  
 Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Schweiz, ETH Lausanne, 1992  
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640.024a (2006) mit F-kh = 0.8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)  
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E für eingestelltes Kapazitäts-Verfahren

### Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Verkehrsgutachten Bredella  
 Knotenpunkt : U\_Knoten Gallenweg/Hertnerstrasse  
 Stunde : Abendspitzenstunde\_künftig  
 Datei : 2514\_U\_GALLENWEG\_HERTNERSTRASSE\_KÜNFTIG.kob



Zufahrt 1: Gallenweg Süd  
 Zufahrt 2: Hertnerstrasse  
 Zufahrt 3: Gallenweg Nord

### Kreuzung mit 'Rechts vor Links'-Regelung (RvL) nach Wu

Projekt : Verkehrsgutachten Bredella  
 Knotenpunkt : U\_Knoten Gallenweg/Hertnerstrasse  
 Stunde : Abendspitzenstunde\_künftig  
 Datei : 2514\_U\_GALLENWEG\_HERTNERSTRASSE\_KÜNFTIG.kob

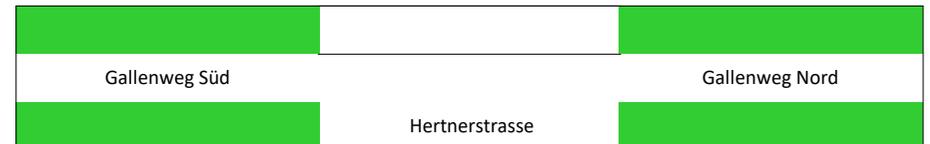
Strom		q-vorh	C0	schein. C	W	QSV	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[PWE/h]	[PWE/h]	[s]		strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1											
2		160	1029	992	4.33	B	170	4.37	1	2	B
3		10	1029	1029	3.53	A					
4		20	947	760	4.86	B					
5							30	4.48	0	1	B
6		10	1029	1029	3.53	A					
7		10	947	785	4.64	B					
8		190	1029	1029	4.29	B	200	4.43	1	2	B
9											
10											
11											
12											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

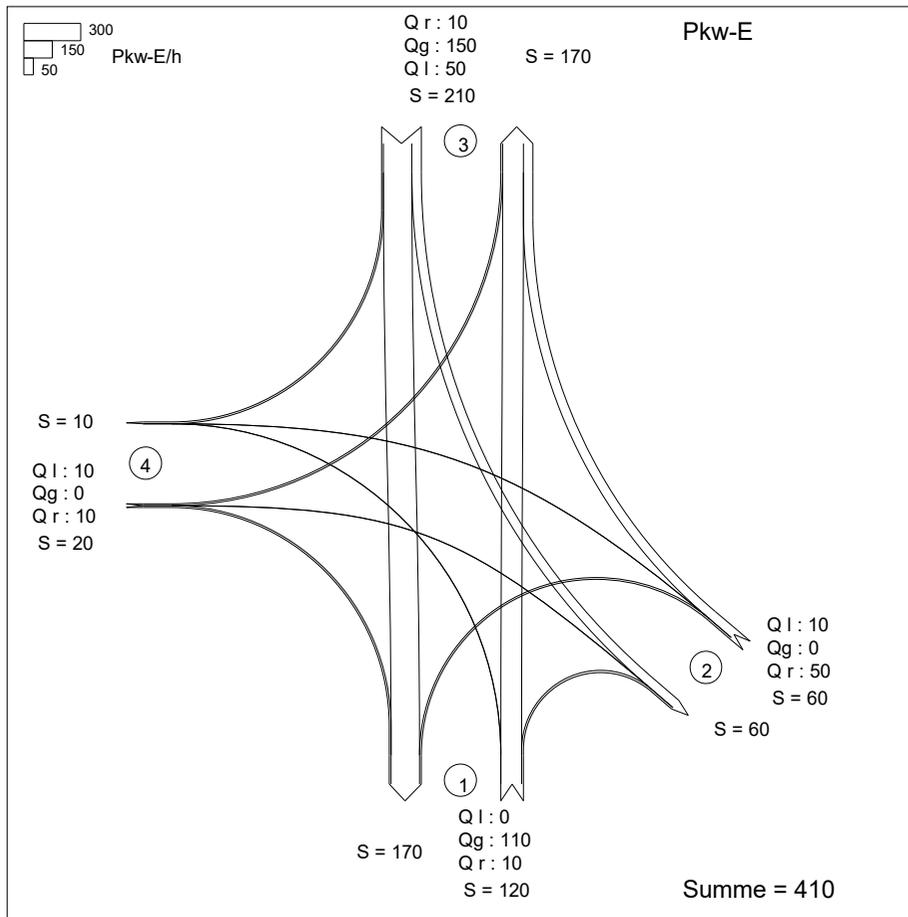
Berechnung 'Rechts vor Links': nach HBS 2015 (Stephan, 2003)

Strassennamen :



### Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

Projekt : Verkehrsgutachten Bredella  
 Knotenpunkt : V\_Knoten Gallenweg/Zentrale Pratteln  
 Stunde : Abendspitzenstunde\_künftig  
 Datei : 2514\_V\_ABZW\_ZENTRALE PRATTELN\_KÜNFTIG.kob



Zufahrt 1: Gallenweg (Süd)  
 Zufahrt 2: Gallenweg (COOP Verteilzentrum)  
 Zufahrt 3: Gallenweg (Nord)  
 Zufahrt 4: Parkplatz

KNOBEL Version 7.1.18

### Schweiz VSS SN 640 022

Projekt : Verkehrsgutachten Bredella  
 Knotenpunkt : V\_Knoten Gallenweg/Zentrale Pratteln  
 Stunde : Abendspitzenstunde\_künftig  
 Datei : 2514\_V\_ABZW\_ZENTRALE PRATTELN\_KÜNFTIG.kob



Strom		q-vorh	tg	tf	q-Haupt	G-i	L-i	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
- Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[PWE]	[PWE]	
1		0	5.8	2.5	160	1266	1266		0.0	0	0	A
2		110										
3		10										
Misch-H		120					1800	1 + 2 + 3	2.1	0	0	A
4		10	7.2	3.9	325	665	637		5.7	0	0	A
5		0	6.5	4.0	325	690	661		0.0	0	0	A
6		50	6.5	3.1	115	1081	1081		3.4	0	0	A
Misch-N		60					969	4+5+6	3.9	0	0	A
9		10										
8		150										
7		50	5.8	2.5	120	1327	1327		2.8	0	0	A
Misch-H		210					1659	7+8+9	2.4	0	1	A
10		10	7.2	3.9	365	632	584		6.2	0	0	A
11		0	6.5	4.0	325	690	661		0.0	0	0	A
12		10	6.5	3.1	155	1028	1028		3.5	0	0	A
Misch-N		20					745	10+11+12	4.9	0	0	A

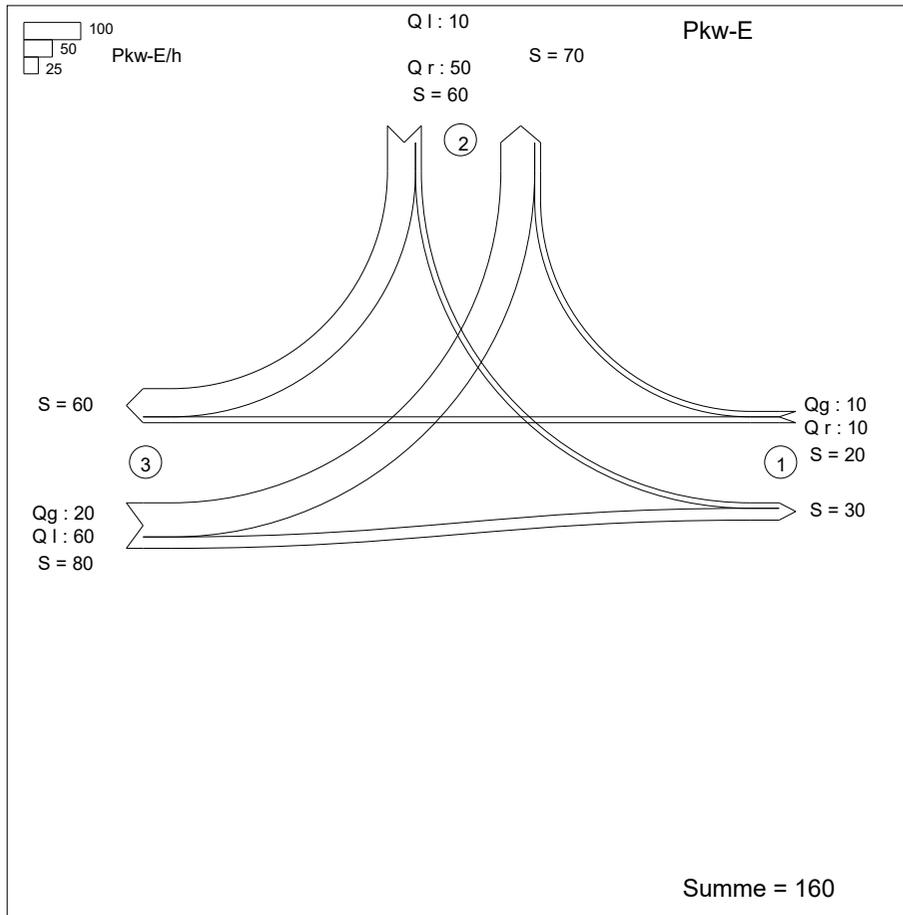
Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**  
 Rechnung nach : Schweiz VSS SN 640 022

Strassennamen :  
 Hauptstrasse : Gallenweg (Süd)  
                   Gallenweg (Nord)  
 Nebenstrasse : Gallenweg (COOP Verteilzentrum)  
                   Parkplatz

KNOBEL Version 7.1.18

### Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Verkehrsgutachten Bredella  
 Knotenpunkt : W\_Knoten Wasenstrasse/Zentrale Pratteln  
 Stunde : Abendspitzenstunde\_künftig  
 Datei : 2514\_W\_KNOTEN WASENSTRASSE\_KÜNFTIG.kob



Zufahrt 1: Wasenstrasse Ost  
 Zufahrt 2: Wasenstrasse (Zentrale Pratteln)  
 Zufahrt 3: Wasenstrasse West

### Kreuzung mit 'Rechts vor Links'-Regelung (RvL) nach Wu

Projekt : Verkehrsgutachten Bredella  
 Knotenpunkt : W\_Knoten Wasenstrasse/Zentrale Pratteln  
 Stunde : Abendspitzenstunde\_künftig  
 Datei : 2514\_W\_KNOTEN WASENSTRASSE\_KÜNFTIG.kob

Strom		q-vorh	C0	schein. C	W	QSV	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[PWE/h]	[PWE/h]	[s]		strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1	→										
2	→	10	1029	967	3.76	A	20	3.69	0	1	A
3	↓	10	1029	1029	3.53	A					
4	←	10	947	868	4.2	B					
5	↑						60	3.84	1	1	A
6	↗	50	1029	1029	3.68	A					
7	↘	60	947	928	4.15	B					
8	←	20	1029	1029	3.57	A	80	4.13	1	1	B
9	↑										
10	↖										
11	↓										
12	↙										

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Berechnung 'Rechts vor Links': nach Wu, 2003

Strassennamen :

Wasenstrasse Ost	Wasenstrasse West
Wasenstrasse (Zentrale Prattel)	

---

Anhang 1	Knotengrafiken und -leistungsfähigkeit Ist-Zustand
Anhang 2	Erhebung BUSS-Areal
Anhang 3	Parkplatzberechnung, Kontextplan AG
Anhang 4	Fahrtenaufkommen QP Bredella-Areal West
Anhang 5	Berechnung Ziel-/Quellverkehr
Anhang 6	Knotengrafiken und -leistungsfähigkeiten QP Bredella-Areal West
<b>Anhang 7</b>	<b>Fahrtenaufkommen Zentrale Pratteln</b>
Anhang 8	Bestimmung DTV für UVB
Anhang 9	ÖV-Belastung künftig (S-Bahn)
Anhang 10	Knotengrafiken und -leistungsfähigkeiten Betriebszustand 1
Anhang 11	Fahrtenaufkommen Betriebszustand 2

---

## Anhang 7

Die Verkehrsmenge und Verteilung wurde aus dem Verkehrsgutachten zum QP Zentrale Pratteln (RK&P, 12.06.2020) übernommen. Im Folgenden haben wir zum besseren Verständnis den entsprechenden Auszug aus diesem Gutachten hier abgebildet:

### **8 VERKEHRSAUFKOMMEN „ZENTRALE PRATTELN“**

Die Berechnung des zukünftigen Verkehrsaufkommens respektive des durch die geplante Überbauung generierten Verkehrs erfolgt anhand des Parkplatzbedarfs gemäss Kap. 4.3 sowie anhand des **spezifischen Verkehrspotentials (SVP)**. Letzteres beschreibt die Anzahl Fahrten pro Parkplatz während der Spitzenstunde resp. während eines durchschnittlichen Werktages. Das spezifische Verkehrspotential von Stamm- respektive Besucher-PP ist unterschiedlich.

Die Berechnung des **Verkehrsaufkommens** „Zentrale Pratteln“ findet sich:

- Abendspitzenstunde (17-18 Uhr) (ANHANG 3)
- Tägliches Verkehrsaufkommen DWV und DTV (ANHANG 4)

Die Parkieranlagen der geplanten Überbauung „Zentrale Pratteln“ sind über **2 verschiedene Zu-/Wegfahrtsrouten** erreichbar. Gemäss QP-Reglement erfolgt die Haupterschliessung für den MIV über den Gallenweg. Erschliessungen für die Baubereiche B, D1, D2 und E sind entlang der Münchackerstrasse zulässig. Dies ist die aus heutiger Sicht wahrscheinlichste Variante. Das zukünftige Verkehrsaufkommen wird deshalb für diese beiden Zufahrtswege getrennt ausgewiesen und beträgt (gerundet):

	<b>Über Gallenweg</b>		<b>Über Münchackerstr.</b>		<b>TOTAL</b>
	<b>Einfahrten</b>	<b>Ausfahrten</b>	<b>Einfahrten</b>	<b>Ausfahrten</b>	
<b>Abendspitze [F/h] (ANHANG 3)</b>	150 F/h	120 F/h	25 F/h	20 F/h	315 F/h
<b>DTV [F/24h] (ANHANG 4)</b>	1'600 F/24h		300 F/24h		1'900 F/24h

Tabelle 2: Zukünftiges Verkehrsaufkommen Abendspitze (Fahrten/h) sowie DTV (Fahrten/24h, gerundet)

Zukünftig generiert das Areal „Zentrale Pratteln“ in der werktäglichen Abendspitzenstunde (ASP) ein Verkehrsaufkommen von 315 Fahrten/h und einen Durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV = Jahresverkehr: 365) von 1'900 Fahrten/24h (jeweils Summe der Ein-/Ausfahrten). Diese Werte beinhalten eine gewisse Reserve (leicht aufgerundet), um Unsicherheiten auf Stufe QP abzudecken (sichere Seite).

Diese Berechnungen wurden durch die Rudolf Keller & Partner AG durchgeführt und von uns entsprechend übernommen.

---

Anhang 1	Knotengrafiken und -leistungsfähigkeit Ist-Zustand
Anhang 2	Erhebung BUSS-Areal
Anhang 3	Parkplatzberechnung, Kontextplan AG
Anhang 4	Fahrtenaufkommen QP Bredella-Areal West
Anhang 5	Berechnung Ziel-/Quellverkehr
Anhang 6	Knotengrafiken und -leistungsfähigkeiten QP Bredella-Areal West
Anhang 7	Fahrtenaufkommen Zentrale Pratteln
<b>Anhang 8</b>	<b>Bestimmung DTV für UVB</b>
Anhang 9	ÖV-Belastung künftig (S-Bahn)
Anhang 10	Knotengrafiken und -leistungsfähigkeiten Betriebszustand 1
Anhang 11	Fahrtenaufkommen Betriebszustand 2

---

## Vorwort zum Anhang 8

Dieser Anhang wurde durch die EBP Schweiz AG in Zusammenarbeit mit GSK erstellt. Die Buchstaben zur Knotenbezeichnung sowie die Nummerierungen sind unabhängig von denjenigen aus dem Verkehrsgutachten.

Dieser Anhang 8 bildet die Grundlage für die diversen Berechnungen zu den verschiedenen Umweltbereichen für den UVB. Damit im gesamten Projekt die verkehrlichen Grundlagen transparent abgebildet werden können, wurde entschieden, diese Berechnung, resp. die Herleitung als Anhang in das Verkehrsgutachten zu integrieren. Der Tagesverkehr (DTV) selbst steht im Verkehrsgutachten nicht im Vordergrund, dort liegt der Fokus auf dem Spitzenstundenverkehr.

Im Verkehrsgutachten nehmen wir in den Kapiteln 5.5, 10.3, und 11.4 Bezug auf diesen Anhang und bilden gewisse Resultate daraus ab. Die Herleitung wurde jedoch in diesem Anhang 8 gemacht.

Damit die beiden Dokumente kompatibel sind, wurde bei der Erarbeitung darauf geachtet, dass sowohl die Verkehrsverteilung des QP Bredella-Areal West als auch die der berücksichtigten Drittprojekte identisch miteingeflossen sind.

Die Basis für diesen Anhang 8 bildet der Strassenlärm-Emissionskataster 2015. Dieser stellt eine offizielle und zweckdienliche Grundlage für die Betrachtung der Umweltthemen und der dazu notwendigen DTV-Werte dar. Für das Verkehrsgutachten wurden die Berechnungen auf der Verkehrszählung von 2017 und damit auf einer aktuellen Verkehrserhebung des Spitzenstundenwertes abgestützt. Dies musste so erstellt werden, da die Betrachtungen für den UVB auf dem Tagesverkehr (DTV) und diejenigen des Verkehrsgutachtens auf den Spitzenstundenwerten beruhen. So konnten auch Ungenauigkeiten beim Umrechnen zwischen Spitzenstunden-Werten und DTV-Werten verhindert/vermieden werden.

Die Verwendung des Strassenlärm-Emissionskataster für die Berechnungen des DTV für den UVB wurde bereits in der «Konfliktanalyse Umwelt» vom 14. Dezember 2018 so dargestellt und mit dem Kanton entsprechend abgesprochen.

Wichtig ist, dass die Verteilungen auf das Strassennetz und auch die durch das QP-Areal verursachten zusätzlichen Verkehrsmengen identisch berücksichtigt wurden. Die durchgeführten Betrachtungen erfüllen diese Punkte vollumfänglich.

Damit sind diese beiden Betrachtungen absolut kompatibel und es lassen sich die notwendigen Aussagen daraus ableiten.

## Inhalt

- Übersicht
- Verkehrsbelastung Strassennetz im Istzustand und in den Ausgangszuständen
- Verkehrsaufkommen und -umlegung Quartierplanareal (QP Bredella-Areal West)
- Verkehrsaufkommen und -umlegung Drittprojekte

## 8.1 Übersicht

### 8.1.1 Untersuchungsgebiet

Der Linkplan mit den Strassen des Untersuchungsgebiets ist nachfolgend dargestellt. In diesem Plan sind nur die arealexternen Strassenabschnitte dargestellt. Der Plan mit den arealinternen Strassenabschnitten und Knoten befindet sich in Abbildung 9.

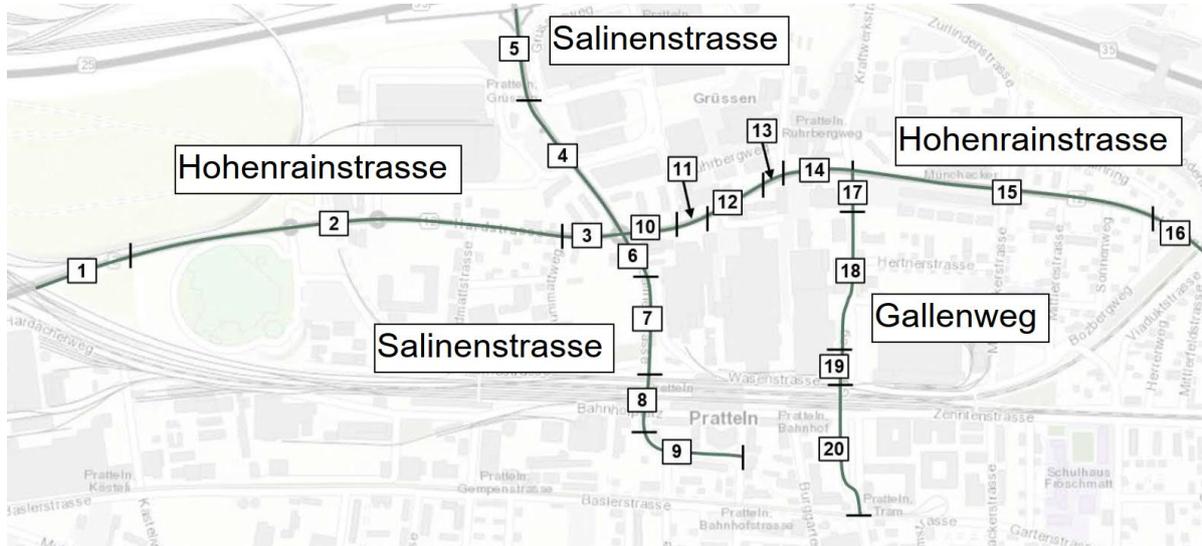


Abbildung 1 Linkplan (arealexterne Strassenabschnitte) mit Strassenbezeichnungen

### 8.1.2 Verkehrsarten

Die Verkehrszahlen für die verschiedenen Zustände sind in den Tabellen A2-1 bis A2-5 am Ende dieses Anhangs dargestellt. Diese Berechnungstabellen bilden auch die Grundlage für die abgebildeten Tabellen im Hauptteil des Verkehrsgutachtens.

In diesen Tabellen werden die folgenden «Verkehrsarten» unterschieden:

- Objektverkehr: Verkehr, der durch die Nutzungen auf dem Areal Bredella erzeugt wird
- Drittprojekte: Verkehr, der durch Drittprojekte erzeugt wird, welche seit 2015 realisiert oder geplant werden (siehe Tabelle 1)
- Übriger Verkehr
- Gesamtverkehr: Summe aus Objektverkehr, Verkehr Drittprojekt und übriger Verkehr

Drittprojekt	Istzustand (2020)	Ausgangszustand 1 (2026)	Ausgangszustand 2 (2030)
Ceres-Areal	ja	ja	ja
Jacquet-Areal	ja	ja	ja
Aquila-Tower	ja	ja	ja
Vierfeld-Areal mit Helvetia-Tower	ja	ja	ja
Zentrale Pratteln	nein	ja	ja
Tri innova	nein	ja	ja

Tabella 1 Übersicht über Drittprojekte und Berücksichtigung in den einzelnen Zuständen

Die beiden Projekte «Aquila-Tower» und «Vierfeld-Areal mit Helvetia Tower» mussten hier zusätzlich als Drittprojekte integriert werden, da die Grundlage des Strassenlärm-Emissionskataster aus dem Jahr 2015 stammt. Zwischen 2015 und der Verkehrserhebung 2017 (Grundlage des Verkehrsgutachtens) wurden diese beiden Projekte fertiggestellt und in Betrieb genommen. Deshalb sind diese Verkehrsmengen in der Verkehrszählung enthalten, fehlen aber im Strassenlärm -Emissionskataster 2015. Damit nun beide Grundlagen die identischen Verkehrsmengen berücksichtigen, wurden diese beiden Drittprojekte hier zusätzlich ergänzt.

## 8.2 Verkehrsbelastung Strassennetz im Istzustand und in den Ausgangszuständen

### 8.2.1 Verkehrszahlen Istzustand

Bezüglich Verkehrsbelastung auf dem bestehenden Strassennetz (Gesamtverkehr) wurden die folgenden Grundlagen verwendet:

- Kantonsstrassen des Untersuchungsgebiets (Hardstrasse, Salinen-strasse, Hohenrainstrasse): Strassenlärm-Emissionskataster 2015
- Relevante Gemeindestrassen (Gallenweg, Wasenstrasse): Verkehrserhebungen, welche im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsgutachtens 2018 [2] durchgeführt worden sind.

Die Zahlen aus dem Strassenlärm-Emissionskataster beziehen sich auf das Jahr 2015. Für das massgebende Jahr des Istzustands wurden sie analog zum Verkehrsgutachten 2018 [2] mit einem Wachstumsfaktor von 1% pro Jahr hochgerechnet.

Die übrigen v.a. für die Lärmberechnungen benötigten Parameter (z.B. Geschwindigkeit, Tag/Nacht-Aufteilung, Anteil laute Fahrzeuge) wurden für die Kantonsstrassen ebenfalls dem Strassenlärm-Emissionskataster 2015 entnommen. Für die Gemeindestrassen sind diese Parameter nicht bekannt. Sie wurden deshalb aus dem Strassenlärm-Emissionskataster 2015 abgeleitet.

## 8.2.2 Verkehrszahlen Ausgangszustände

Für die Ermittlung des Verkehrs in den Ausgangszuständen wurde folgendermassen vorgegangen:

- Das Verkehrsaufkommen des Bredella-Areals entspricht demjenigen des Istzustands.
- Das Aufkommen der Drittprojekte wurde ermittelt und auf das Strassennetz umgelegt (siehe Kapitel 8.4).
- Die des übrigen Verkehrs wurden analog zum Verkehrsgutachten mit einem Wachstumsfaktor von 1% pro Jahr hochgerechnet.

## 8.3 Objektverkehr (Verkehr Areal Bredella)

### 8.3.1 Istzustand (2020)

#### Verkehrsaufkommen

Gemäss Verkehrsgutachten ergeben sich für das ganze heutige Areal insgesamt 2'500 Fahrten pro Tag (vgl. Kap. 3.3.3 im Verkehrsgutachten).

#### Umlegung

Das durch das Areal verursachte Verkehrsaufkommen gelangt an den Knoten E (Salinenstrasse), F (Hohenrainstrasse) und G (Gallenweg) auf das übergeordnete Strassennetz. Die Knoten und die Umlegung auf das übergeordnete Strassennetz gehen aus Abbildung 2 hervor. Eine Übersicht über die Lage der bei den Untersuchungen verwendeten Messpunkte und Knoten befinden sich in Tabelle 2. Die Verteilung wurde analog zum Verkehrsgutachten vorgenommen (vgl. Kap. 7.5 im Verkehrsgutachten)

Knoten	Bezeichnung
A	Knoten Salinenstrasse – Neue Bahnhofstrasse (Betriebszustand)
B	Knoten Hohenrainstrasse - Arealaus-/einfahrt – Baubereich A2 (Betriebszustand)
C	Knoten Hohenrainstrasse/Grüssenweg – Wasenpromenade (Betriebszustand)
D	Knoten Gallenweg – Neue Bahnhofstrasse (Betriebszustand)
E	Arealaus-/einfahrt auf Salinenstrasse (Istzustand)
F	Arealaus-/einfahrt auf Hohenrainstrasse (Istzustand)
G	Arealaus-/einfahrt auf Gallenweg (Istzustand)
H	Arealaus-/einfahrt auf Wasenstrasse (Istzustand)

Tabelle 2 Übersicht über die Lage der bei den Untersuchungen verwendeten Messpunkte und Knoten



Abbildung 2 Umlegung Objektverkehr Istzustand (2020)

Damit ergeben sich auf den untersuchten Strassenabschnitten die folgenden Anteile des Objektverkehr (Bredella-Verkehr) am gesamten Verkehrsaufkommen:

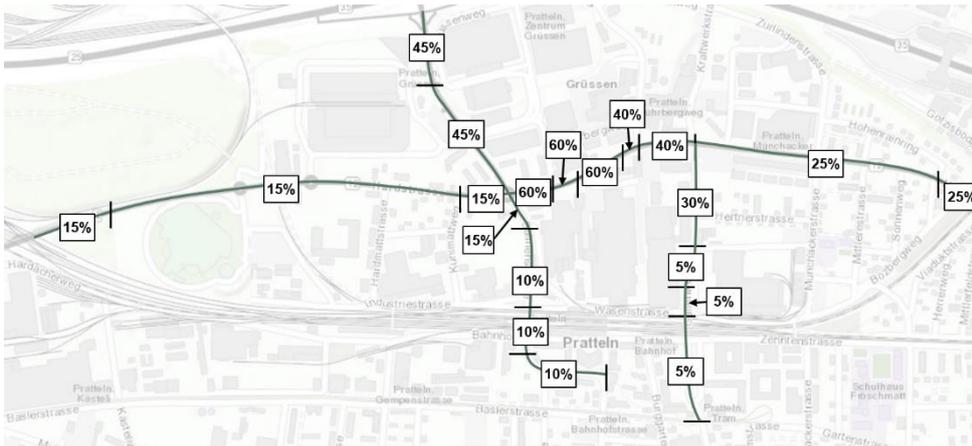


Abbildung 3 Anteile Objektverkehr (Bredella-Verkehr) am gesamten Verkehrsaufkommen im Istzustand (2020)

### 8.3.2 Betriebszustand 1 (2026)

#### Verkehrsaufkommen

Gemäss Verkehrsgutachten ergeben sich für das ganze Areal insgesamt 4'500 Fahrten pro Tag (vgl. Kap. 5.3 im Verkehrsgutachten). Die für die Berechnungen verwendeten Zahlen sind in Abbildung 4 dargestellt.

Nutzungen	Verkehr				
	DTV	Anteil Fahrzeuge Tag	Anteil Fahrzeuge Nacht	Verkehr pro 24 h PW	Verkehr pro 24 h LW
		[%]	[%]		
Wohnen	445	92.8%	7.2%	441	4
Dienstleistung	520	100.0%	0.0%	515	5
Gewerbe	105	100.0%	0.0%	104	1
Verkauf	580	100.0%	0.0%	574	6
Gastronomie	390	92.8%	7.2%	386	4
Hotel	315	92.8%	7.2%	312	3
Eventhalle	65	92.8%	7.2%	64	1
Schule/KiTa	10	100.0%	0.0%	10	0
Quartiernutzung	170	92.8%	7.2%	168	2
Bestand	1'900	95.2%	4.8%	1881	19
Total / gew. Mittel	4'500	95.8%	4.2%	4'455	45

Anteil laute Fahrzeuge*	
Tag	Nacht
1%	1%

Abbildung 4 Objektverkehr Betriebszustand 1 (2026)

## Umlegung

Das Areal wird für den MIV v.a. über die in diesem Zustand nicht durchgehende Neue Bahnhofstrasse erschlossen. Der Baubereich A2 wird über den Knoten B direkt an die Hohenrainstrasse angeschlossen. Die Tankstelle im Baubereich A2 und der Supermarkt im Baubereich C1 werden dabei direkt von der Salinenstrasse bzw. Hohenrainstrasse her erschlossen. Die Besucherparkplätze der Baubereiche A1, A2 und C1 (ohne Supermarkt) sind dabei im Besucherparking im Buss-Areal untergebracht, dass über den Gallenweg an das Strassennetz angeschlossen ist.

Die auf den internen Links resultierenden Verkehrsmengen sind in Tabelle 3 dargestellt.

Baubereich	DTV eff.	Umlegung auf Strassenabschnitt								Verkehr pro Strassenabschnitt									
		Neue Bahnhofstrasse					Wasenpromenade			Buss-Areal	Neue Bahnhofstrasse					Wasenpromenade			Buss-Areal
		1	2	3	4	5	6	7	8		1	2	3	4	5	6	7	8	
A1	145	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	145	0	0	0	0	0	0	0	0
A2 (exkl. Tankstelle)	215	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B1+B2 (ohne Stamm-PP)	1'380	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	0	0	0	0	0	0	0	0	1'380
C1 (ohne Kunden Supermarkt)	165	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	165	0	0	0	0	0	0	0	0
Tankstelle (Direktzufahrt)	170	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Supermarkt (Direktzufahrt)	240	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
öff. Parkplätze	155	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	155	155	0	0	0	0	0	0	0
Stamm-PP B1/B2	130	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	130	130	0	0	0	0	0	0	0
A3	0	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A4	0	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A5 / A6	0	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B3+B4+B5	0	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C2	0	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C3	0	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bestand (Buss-Areal)	1'200	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	0	0	0	0	0	0	0	1'200	
Bestand (Direktzufahrt Wasenstrasse)	500	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	
Bestand (Direktzufahrt Grüssen)	200	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	
<b>Total</b>	<b>4'500</b>										<b>595</b>	<b>285</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2'580</b>

Tabelle 3 Fahrtenaufkommen Bredella-Areal (Betriebszustand 1)

Für die Verteilung des verbleibenden Verkehrs auf dem Areal Bredella-Ost auf die Knoten F und G (siehe Abbildung 6) wurde das gleiche Verhältnis wie im Istzustand verwendet.

Die Verteilung ab den Knoten A und B (siehe Abbildung 5) bzw. F und G (siehe Abbildung 6) auf das übergeordnete Strassennetz ist in den nachfolgenden Abbildungen dargestellt.



Abbildung 5: Verkehrsverteilung ab Knoten A und B

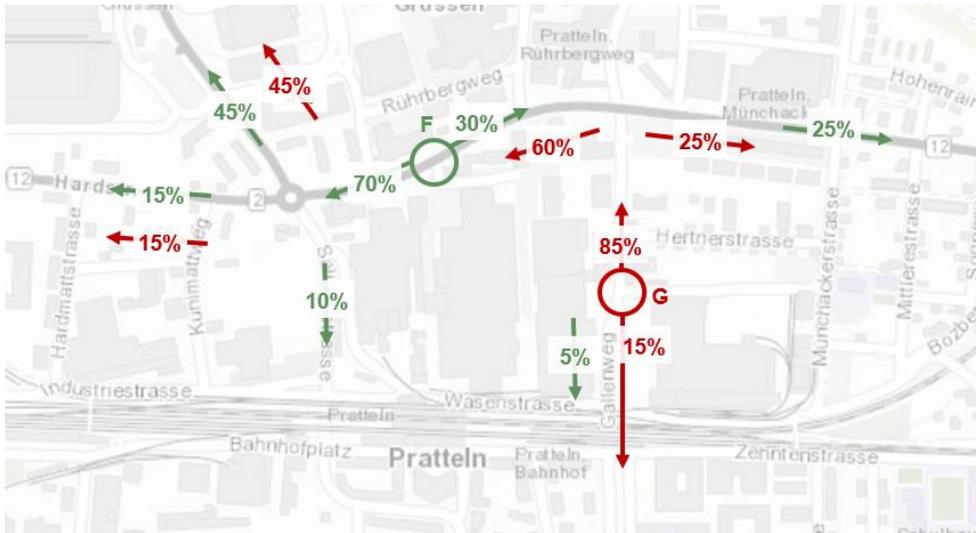


Abbildung 6: Verkehrsverteilung ab Knoten F und G

Damit ergeben sich auf den untersuchten Strassenabschnitten die folgenden Anteile des Objektverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen:

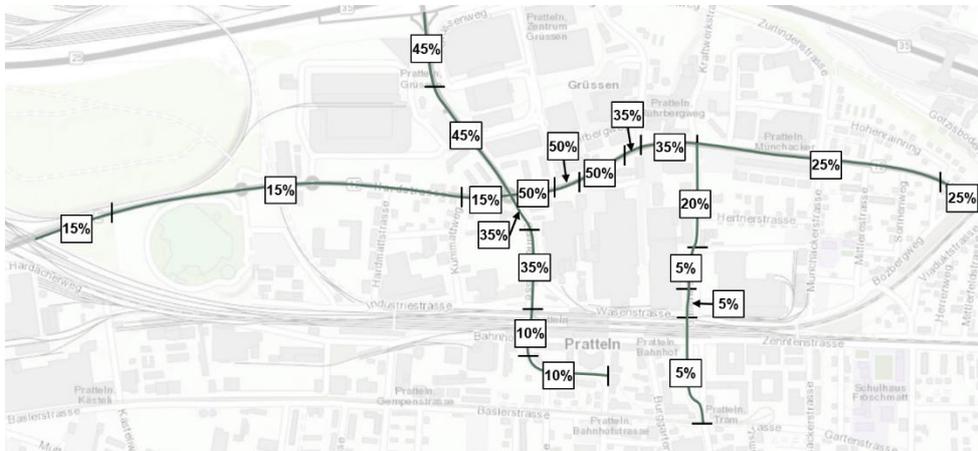


Abbildung 7 Anteile Objektverkehr am gesamten Verkehrsaufkommen im Betriebszustand 1 (2026)

### 8.3.3 Betriebszustand 2 (2030)

#### Verkehrsaufkommen

Für das ganze Areal ergeben sich insgesamt 5'000 Fahrten pro Tag (vgl. Kap. 11.3 im Verkehrsgutachten). Die für die Berechnungen verwendeten Zahlen sind in Abbildung 8 dargestellt.

Nutzungen	Verkehr				
	DTV	Anteil Fahrzeuge Tag	Anteil Fahrzeuge Nacht	Verkehr pro 24 h PW	Verkehr pro 24 h LW
Wohnen	1'505	92.8%	7.2%	1490	15
Dienstleistung	1'185	100.0%	0.0%	1173	12
Gewerbe	105	100.0%	0.0%	104	1
Verkauf	1'015	100.0%	0.0%	1005	10
Gastronomie	555	92.8%	7.2%	549	6
Hotel	315	92.8%	7.2%	312	3
Eventhalle	95	92.8%	7.2%	94	1
Schule/KiTa	30	100.0%	0.0%	30	0
Quartiernutzung	195	92.8%	7.2%	193	2
Bestand	0	0.0%	0.0%	0	0
Total / gew. Mittel	5'000	96.2%	3.8%	4'950	50

Anteil laute Fahrzeuge*		
	Tag	Nacht
	1%	1%

Abbildung 8 Objektverkehr Betriebszustand 2 (2030)

#### Umlegung

Das Areal wird für den MIV über die Neue Bahnhofstrasse sowie die Wasenpromenade erschlossen, und der Verkehr gelangt über die Knoten A, C und D auf das übergeordnete Strassennetz (siehe Abbildung

9). Der Baubereich A2 wird über den Knoten B direkt an die Hohenrainstrasse angeschlossen. Die Tankstelle im Baubereich A2 und der Supermarkt im Baubereich C1 werden dabei direkt von der Salinenstrasse bzw. Hohenrainstrasse her erschlossen.

Die auf den internen Links resultierenden Verkehrsmengen sind in Tabelle 5 dargestellt.

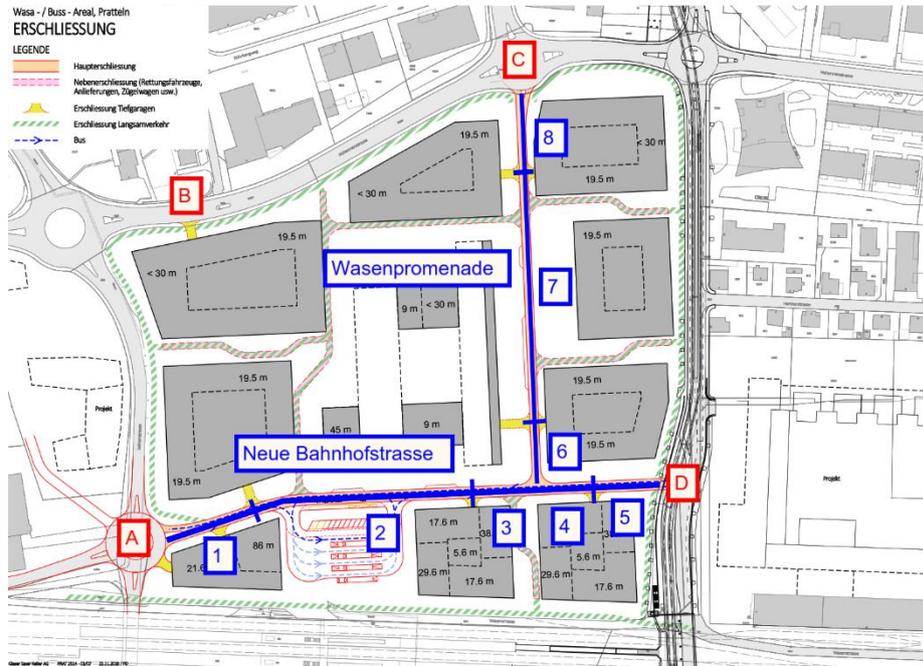


Abbildung 9 Arealinterner Linkplan und Knoten

Baubereich	DTV eff.	Umlegung auf Strassenabschnitt								Verkehr pro Strassenabschnitt							
		Neue Bahnhofstrasse					Waserpromenade			Neue Bahnhofstrasse					Waserpromenade		
		1	2	3	4	5	6	7	8	1	2	3	4	5	6	7	8
A1	145	70%	30%	30%	30%	30%	0%	0%	0%	102	44	44	44	44	0	0	0
A2 (exkl. Tankstelle)	215	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0	0	0	0	0	0	0	0
B1+B2 (ohne Stamm-PP)	1'380	15%	15%	15%	15%	15%	30%	70%	70%	207	207	207	207	207	414	966	966
C1 (ohne Kunden Supermarkt)	165	70%	30%	30%	30%	30%	0%	0%	0%	116	50	50	50	50	0	0	0
Tankstelle (Direktzufahrt)	170	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0	0	0	0	0	0	0	0
Supermarkt (Direktzufahrt)	240	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0	0	0	0	0	0	0	0
öff. Parkplätze	155	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	155	155	0	0	0	0	0	0
Stamm-PP B1/B2	130	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	130	130	0	0	0	0	0	0
A3	165	5%	5%	5%	5%	5%	10%	10%	90%	8	8	8	8	8	17	17	149
A4	145	5%	5%	5%	5%	5%	10%	10%	90%	7	7	7	7	7	15	15	131
A5 / A6	275	15%	15%	15%	15%	15%	30%	70%	70%	41	41	41	41	41	83	193	193
B3+B4+B5	1'355	15%	15%	15%	15%	15%	30%	70%	70%	203	203	203	203	203	407	949	949
C2	220	30%	30%	60%	60%	60%	10%	10%	10%	66	66	132	132	132	22	22	22
C3	240	20%	20%	20%	20%	20%	10%	10%	10%	48	48	48	48	168	24	24	24
<b>Total</b>	<b>5'000</b>									<b>1'083</b>	<b>959</b>	<b>740</b>	<b>740</b>	<b>860</b>	<b>980</b>	<b>2'184</b>	<b>2'432</b>

Tabelle 4 Fahrtenaufkommen Masterplangebiet (Betriebszustand 2)

Die Verteilung ab den Knoten A bis D (siehe Abbildung 10 und Abbildung 11) auf das übergeordnete Strassennetz ist in den nachfolgenden Abbildungen dargestellt.



Abbildung 10 Verkehrsverteilung ab Knoten A und B

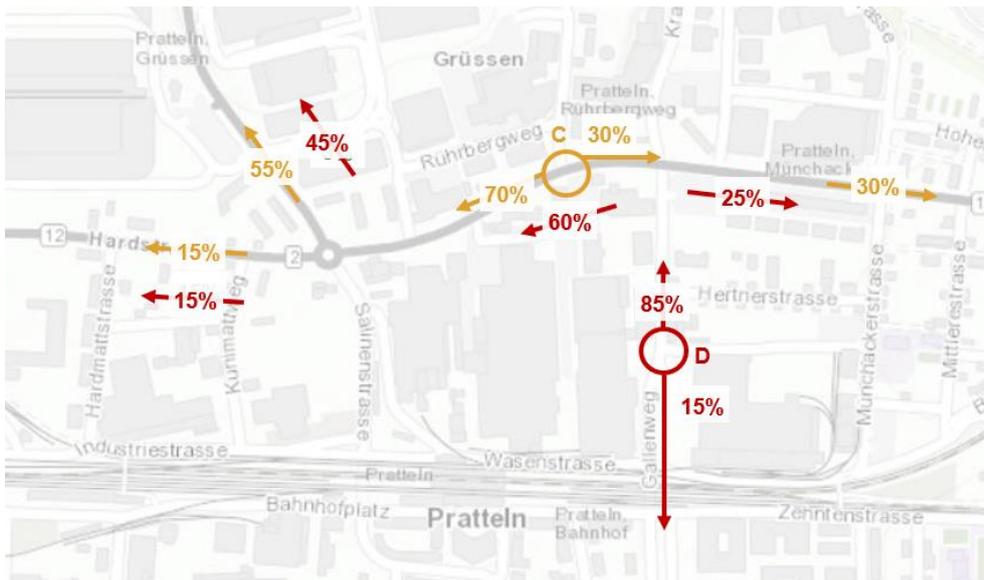


Abbildung 11 Verkehrsverteilung ab Knoten C und D

Damit ergeben sich auf den untersuchten Strassenabschnitten die folgenden Anteile des Objektverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen:



## 8.4.2 Verkehrsumlegung

Die Umlegung für die einzelnen Drittprojekte sind in den nachfolgenden Abbildungen dargestellt. Die Umlegung des Verkehrs der Zentrale Pratteln erfolgte gemäss dem entsprechenden UVB.

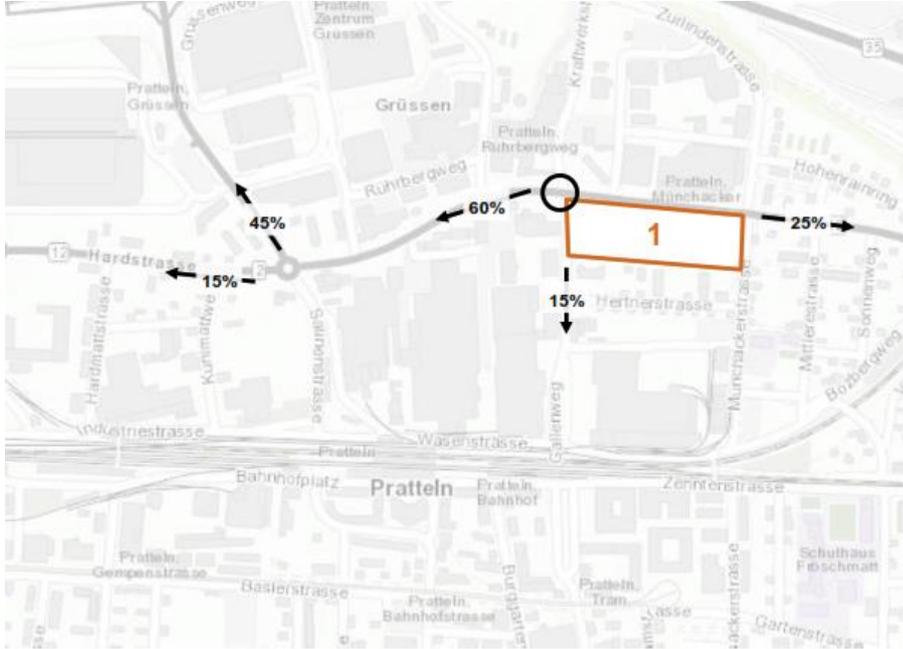


Abbildung 13 Umlegung Ceres-Areal

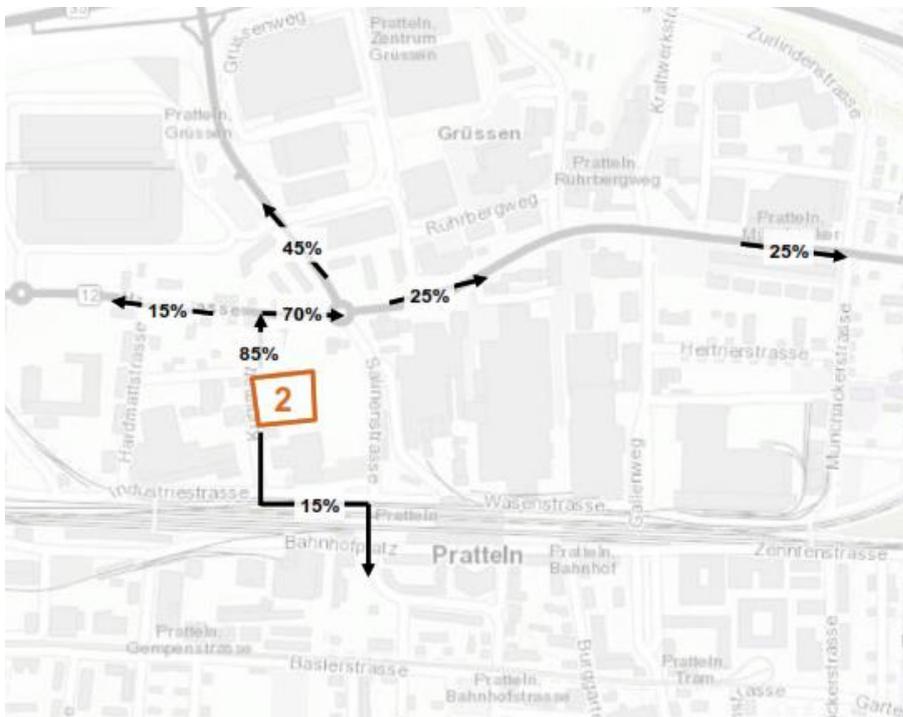


Abbildung 14 Umlegung Jaquet-Areal

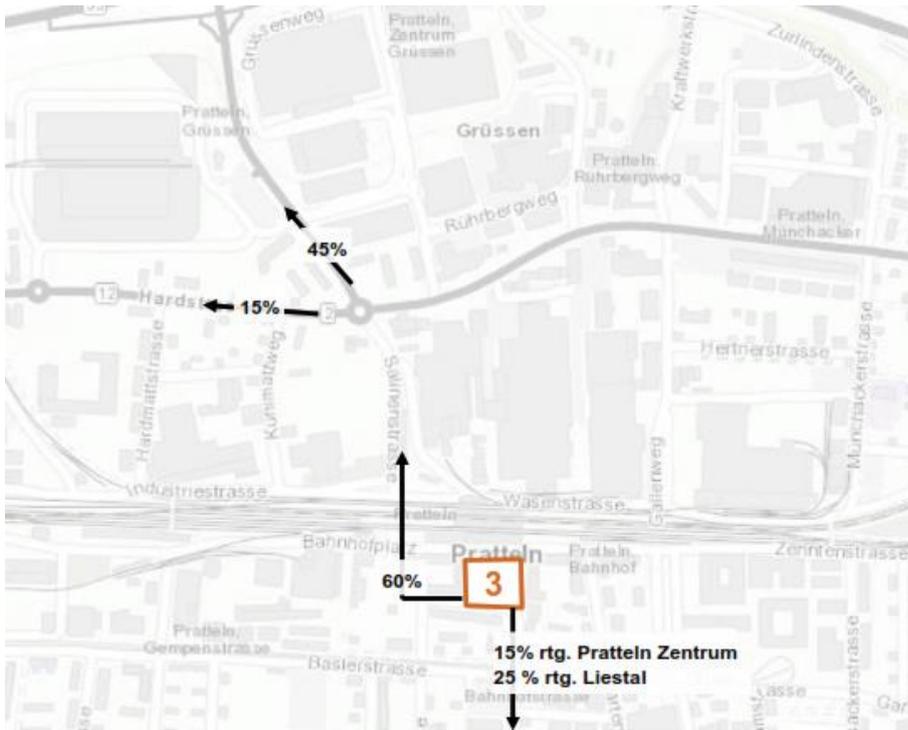


Abbildung 15 Umlegung Aquila-Tower

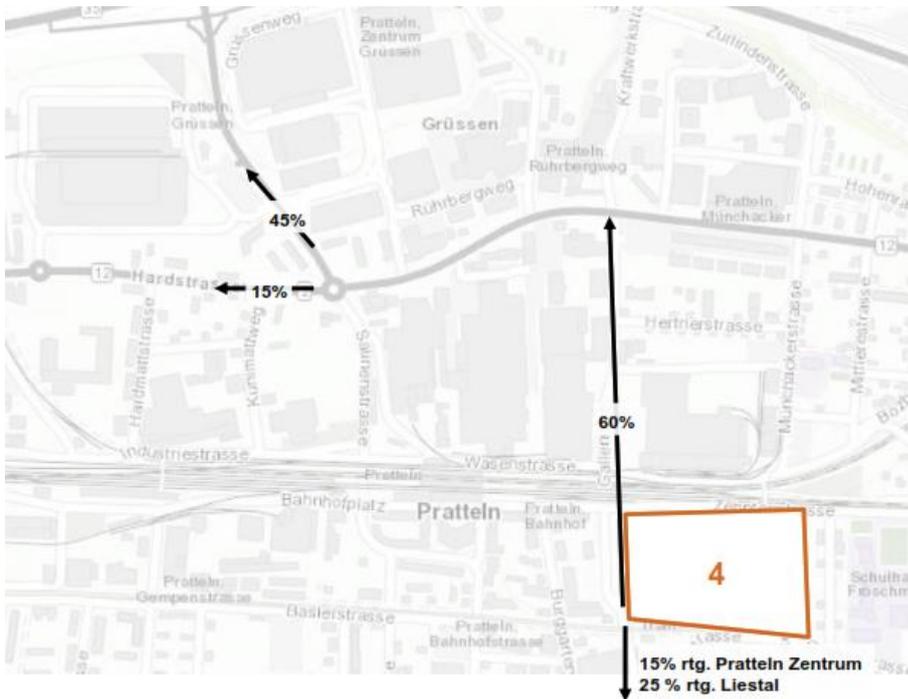


Abbildung 16 Umlegung Viererfeld

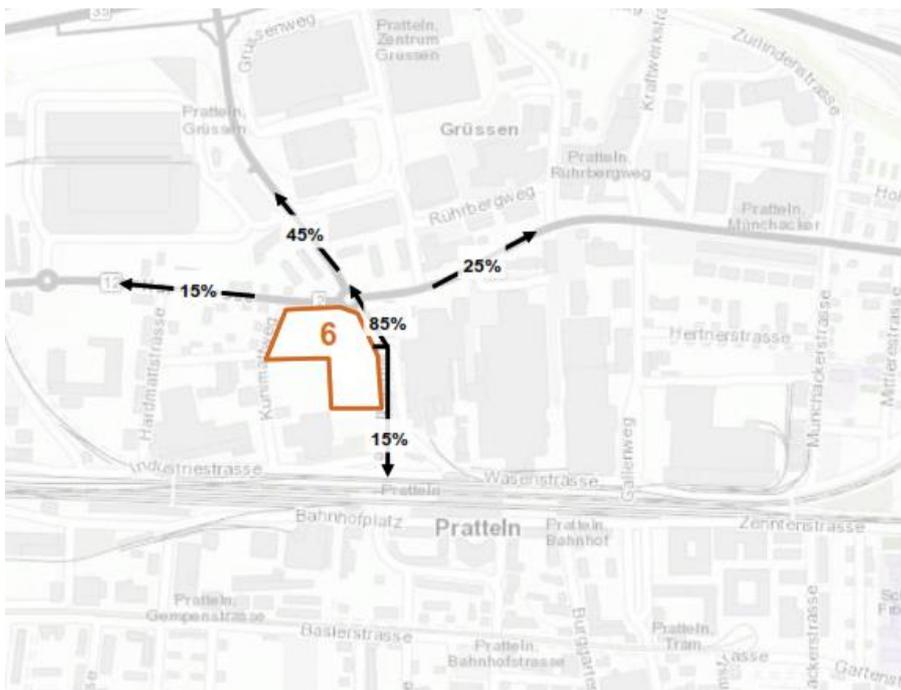


Abbildung 17 Umlegung Tri innova

## 8.5 Resultate

Die Resultate der Berechnungen sind folgenden Tabellen am Ende dieses Anhangs dargestellt:

- Tabelle A2-1: Verkehrszahlen Istzustand (2020)
- Tabelle A2-2: Verkehrszahlen Ausgangszustand 1 (2026)
- Tabelle A2-3: Verkehrszahlen Betriebszustand 1 (2026)
- Tabelle A2-4: Verkehrszahlen Ausgangszustand 2 (2030)
- Tabelle A2-5: Verkehrszahlen Betriebszustand 2 (2030)

Tabelle A2-1: Verkehrszahlen Istzustand (2020)

Laufnummer	Strasse	Objektverkehr										Drittprojekte								übriger Verkehr								Gesamtverkehr									
		DTV	Nt	%Nt2	Nt1	Nt2	Nn	%Nn2	Nn1	Nn2	DTV	Nt	%Nt2	Nt1	Nt2	Nn	%Nn2	Nn1	Nn2	DTV	Nt	%Nt2	Nt1	Nt2	Nn	%Nn2	Nn1	Nn2	DTV	Nt	%Nt2	Nt1	Nt2	Nn	%Nn2	Nn1	Nn2
		[Fz/h]	[Fz/h]	[%]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[%]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/24h]	[Fz/h]	[%]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[%]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/24h]	[Fz/h]	[%]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[%]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/24h]	[Fz/h]	[%]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[%]	[Fz/h]	[Fz/h]
1	Hardstrasse	375	22	5.0%	21	1	2	2.0%	2	0	435	25	1.0%	25	0	4	1.0%	4	0	11781	683	8.4%	626	57	107	4.2%	103	4	12591	730	8.0%	672	58	113	4.0%	109	5
2	Hardstrasse	375	22	5.0%	21	1	2	2.0%	2	0	435	25	1.0%	25	0	4	1.0%	4	0	11781	683	8.4%	626	57	107	4.2%	103	4	12591	730	8.0%	672	58	113	4.0%	109	5
3	Hardstrasse	375	22	5.0%	21	1	2	2.0%	2	0	435	25	1.0%	25	0	4	1.0%	4	0	11781	683	8.4%	626	57	107	4.2%	103	4	12591	730	8.0%	672	58	113	4.0%	109	5
4	Salinenstrasse	1125	67	5.0%	64	3	7	2.0%	7	0	1305	76	1.0%	75	1	12	1.0%	12	0	19215	1113	8.7%	1016	96	176	4.3%	169	8	21645	1255	8.0%	1155	100	195	4.0%	187	8
5	Salinenstrasse	1125	67	5.0%	64	3	7	2.0%	7	0	1305	76	1.0%	75	1	12	1.0%	12	0	19215	1113	8.7%	1016	96	176	4.3%	169	8	21645	1255	8.0%	1155	100	195	4.0%	187	8
6	Salinenstrasse	375	22	5.0%	21	1	2	2.0%	2	0	145	8	1.0%	8	0	1	1.0%	1	0	7597	440	4.0%	422	18	69	2.0%	68	1	8117	471	4.0%	452	19	73	2.0%	72	1
7	Salinenstrasse	250	15	5.0%	14	1	2	2.0%	1	0	145	8	1.0%	8	0	1	1.0%	1	0	7722	447	4.0%	429	18	70	2.0%	69	1	8117	471	4.0%	452	19	73	2.0%	72	1
8	Salinenstrasse	250	15	5.0%	14	1	2	2.0%	1	0	290	17	1.0%	17	0	3	1.0%	3	0	7577	439	4.1%	421	18	69	2.0%	68	1	8117	471	4.0%	452	19	73	2.0%	72	1
9	Salinenstrasse	250	15	5.0%	14	1	2	2.0%	1	0	290	17	1.0%	17	0	3	1.0%	3	0	7577	439	4.1%	421	18	69	2.0%	68	1	8117	471	4.0%	452	19	73	2.0%	72	1
10	Hohenrainstrasse	1500	89	5.0%	85	4	9	2.0%	9	0	1450	84	1.0%	83	1	13	1.0%	13	0	12347	714	9.2%	648	66	116	4.5%	110	5	15297	887	8.0%	816	71	138	4.0%	132	6
11	Hohenrainstrasse	1500	89	5.0%	85	4	9	2.0%	9	0	1450	84	1.0%	83	1	13	1.0%	13	0	12347	714	9.2%	648	66	116	4.5%	110	5	15297	887	8.0%	816	71	138	4.0%	132	6
12	Hohenrainstrasse	1500	89	5.0%	85	4	9	2.0%	9	0	1450	84	1.0%	83	1	13	1.0%	13	0	12347	714	9.2%	648	66	116	4.5%	110	5	15297	887	8.0%	816	71	138	4.0%	132	6
13	Hohenrainstrasse	1000	60	5.0%	57	3	6	2.0%	6	0	1450	84	1.0%	83	1	13	1.0%	13	0	12847	744	9.0%	676	67	119	4.4%	113	5	15297	887	8.0%	816	71	138	4.0%	132	6
14	Hohenrainstrasse	1000	60	5.0%	57	3	6	2.0%	6	0	1450	84	1.0%	83	1	13	1.0%	13	0	12847	744	9.0%	676	67	119	4.4%	113	5	15297	887	8.0%	816	71	138	4.0%	132	6
15	Hohenrainstrasse	625	37	5.0%	35	2	4	2.0%	4	0	290	17	1.0%	17	0	3	1.0%	3	0	14382	833	8.3%	764	69	131	4.1%	126	5	15297	887	8.0%	816	71	138	4.0%	132	6
16	Hohenrainstrasse	625	37	5.0%	35	2	4	2.0%	4	0	290	17	1.0%	17	0	3	1.0%	3	0	16047	930	8.2%	853	77	146	4.1%	140	6	16962	984	8.0%	905	79	153	4.0%	147	6
17	Gallenweg	750	45	5.0%	42	2	5	2.0%	4	0	870	50	1.0%	50	1	8	1.0%	8	0	1398	80	14.1%	69	11	15	6.2%	14	1	3018	175	8.0%	161	14	27	4.0%	26	1
18	Gallenweg	125	7	5.0%	7	0	1	2.0%	1	0	870	50	1.0%	50	1	8	1.0%	8	0	2023	117	11.2%	104	13	19	5.3%	18	1	3018	175	8.0%	161	14	27	4.0%	26	1
19	Gallenweg	125	7	5.0%	7	0	1	2.0%	1	0	870	50	1.0%	50	1	8	1.0%	8	0	2023	117	11.2%	104	13	19	5.3%	18	1	3018	175	8.0%	161	14	27	4.0%	26	1
20	Gallenweg	125	7	5.0%	7	0	1	2.0%	1	0	870	50	1.0%	50	1	8	1.0%	8	0	2023	117	11.2%	104	13	19	5.3%	18	1	3018	175	8.0%	161	14	27	4.0%	26	1

Faktor pro Jahr
[%]
1.0%
1.0%

Tabelle A2-2: Verkehrszahlen Ausgangszustand 1 (2026)

Laufnummer	Strasse	Objektverkehr										Drittprojekte								übriger Verkehr								Gesamtverkehr								Delta Ist						
		DTV	Nt	%Nt2	Nt1	Nt2	Nn	%Nn2	Nn1	Nn2		DTV	Nt	%Nt2	Nt1	Nt2	Nn	%Nn2	Nn1	Nn2		DTV	Nt	%Nt2	Nt1	Nt2	Nn	%Nn2	Nn1	Nn2		DTV	Nt	%Nt2	Nt1		Nt2	Nn	%Nn2	Nn1	Nn2	
		[Fz/h]	[%]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[%]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/24h]	[Fz/h]	[Fz/24h]	[Fz/h]	[%]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[%]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/24h]	[Fz/h]	[%]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[%]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/24h]	[Fz/h]	[%]	[Fz/h]		[Fz/h]	[Fz/h]	[%]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]
1	Hardstrasse	375	22	5.0%	21	1	2	2.0%	2	0	1'010	59	1.0%	58	1	9	1.0%	9	0	12'631	732	8.4%	671	61	115	4.2%	110	5	14'016	813	7.7%	750	63	126	3.9%	121	5	11.3%				
2	Hardstrasse	375	22	5.0%	21	1	2	2.0%	2	0	1'010	59	1.0%	58	1	9	1.0%	9	0	12'631	732	8.4%	671	61	115	4.2%	110	5	14'016	813	7.7%	750	63	126	3.9%	121	5	11.3%				
3	Hardstrasse	375	22	5.0%	21	1	2	2.0%	2	0	1'010	59	1.0%	58	1	9	1.0%	9	0	12'631	732	8.4%	671	61	115	4.2%	110	5	14'016	813	7.7%	750	63	126	3.9%	121	5	11.3%				
4	Salinenstrasse	1'125	67	5.0%	64	3	7	2.0%	7	0	3'029	176	1.0%	174	2	27	1.0%	27	0	20'601	1'193	8.7%	1'090	103	189	4.3%	181	8	24'754	1'436	7.5%	1'327	108	223	3.8%	215	8	14.4%				
5	Salinenstrasse	1'125	67	5.0%	64	3	7	2.0%	7	0	3'029	176	1.0%	174	2	27	1.0%	27	0	20'601	1'193	8.7%	1'090	103	189	4.3%	181	8	24'754	1'436	7.5%	1'327	108	223	3.8%	215	8	14.4%				
6	Salinenstrasse	375	22	5.0%	21	1	2	2.0%	2	0	1'683	98	1.0%	97	1	15	1.0%	15	0	8'145	472	4.0%	453	19	75	2.0%	73	2	10'202	592	3.5%	571	21	92	1.9%	90	2	25.7%				
7	Salinenstrasse	250	15	5.0%	14	1	2	2.0%	1	0	337	20	1.0%	19	0	3	1.0%	3	0	8'279	480	4.0%	460	19	75	2.0%	74	2	8'865	514	3.9%	494	20	80	2.0%	78	2	9.2%				
8	Salinenstrasse	250	15	5.0%	14	1	2	2.0%	1	0	673	39	1.0%	39	0	6	1.0%	6	0	8'123	471	4.1%	452	19	74	2.0%	72	2	9'046	525	3.9%	504	20	81	2.0%	80	2	11.5%				
9	Salinenstrasse	250	15	5.0%	14	1	2	2.0%	1	0	673	39	1.0%	39	0	6	1.0%	6	0	8'123	471	4.1%	452	19	74	2.0%	72	2	9'046	525	3.9%	504	20	81	2.0%	80	2	11.5%				
10	Hohenrainstrasse	1'500	89	5.0%	85	4	9	2.0%	9	0	3'029	176	1.0%	174	2	27	1.0%	27	0	13'238	765	9.2%	695	70	124	4.5%	118	6	17'766	1'030	7.4%	954	77	160	3.8%	154	6	16.1%				
11	Hohenrainstrasse	1'500	89	5.0%	85	4	9	2.0%	9	0	3'029	176	1.0%	174	2	27	1.0%	27	0	13'238	765	9.2%	695	70	124	4.5%	118	6	17'766	1'030	7.4%	954	77	160	3.8%	154	6	16.1%				
12	Hohenrainstrasse	1'500	89	5.0%	85	4	9	2.0%	9	0	3'029	176	1.0%	174	2	27	1.0%	27	0	13'238	765	9.2%	695	70	124	4.5%	118	6	17'766	1'030	7.4%	954	77	160	3.8%	154	6	16.1%				
13	Hohenrainstrasse	1'000	60	5.0%	57	3	6	2.0%	6	0	3'029	176	1.0%	174	2	27	1.0%	27	0	13'774	797	9.0%	725	72	127	4.4%	122	6	17'802	1'032	7.4%	956	77	160	3.8%	154	6	16.4%				
14	Hohenrainstrasse	1'000	60	5.0%	57	3	6	2.0%	6	0	3'029	176	1.0%	174	2	27	1.0%	27	0	13'774	797	9.0%	725	72	127	4.4%	122	6	17'802	1'032	7.4%	956	77	160	3.8%	154	6	16.4%				
15	Hohenrainstrasse	625	37	5.0%	35	2	4	2.0%	4	0	1'346	78	1.0%	77	1	12	1.0%	12	0	15'419	893	8.3%	819	74	141	4.1%	135	6	17'390	1'009	7.6%	932	77	157	3.8%	151	6	13.7%				
16	Hohenrainstrasse	625	37	5.0%	35	2	4	2.0%	4	0	1'346	78	1.0%	77	1	12	1.0%	12	0	17'204	997	8.2%	915	82	157	4.1%	150	6	19'175	1'112	7.6%	1'027	85	173	3.8%	166	7	13.1%				
17	Gallenweg	750	45	5.0%	42	2	5	2.0%	4	0	2'356	137	1.0%	135	1	21	1.0%	21	0	1'499	86	14.1%	74	12	16	6.2%	15	1	4'604	267	5.9%	251	16	42	3.1%	40	1	52.6%				
18	Gallenweg	125	7	5.0%	7	0	1	2.0%	1	0	1'010	59	1.0%	58	1	9	1.0%	9	0	2'169	126	11.2%	112	14	20	5.3%	19	1	3'303	192	7.8%	177	15	30	3.9%	29	1	9.5%				
19	Gallenweg	125	7	5.0%	7	0	1	2.0%	1	0	1'010	59	1.0%	58	1	9	1.0%	9	0	2'169	126	11.2%	112	14	20	5.3%	19	1	3'303	192	7.8%	177	15	30	3.9%	29	1	9.5%				
20	Gallenweg	125	7	5.0%	7	0	1	2.0%	1	0	1'010	59	1.0%	58	1	9	1.0%	9	0	2'169	126	11.2%	112	14	20	5.3%	19	1	3'303	192	7.8%	177	15	30	3.9%	29	1	9.5%				

Wachstumsfaktor pro Jahr	Veränderung gegenüber 2019
[%]	[%]
1.00%	7.2135%

Tabelle A2-3: Verkehrszahlen Betriebszustand 1 (2026)

Laufnummer	Strasse	Objektverkehr										Drittprojekte								übriger Verkehr								Gesamtverkehr								Delta AZ 1															
		DTV	Nt	%Nt2	Nt1	Nt2	Nn	%Nn2	Nn1	Nn2		DTV	Nt	%Nt2	Nt1	Nt2	Nn	%Nn2	Nn1	Nn2		DTV	Nt	%Nt2	Nt1	Nt2	Nn	%Nn2	Nn1	Nn2		DTV	Nt	%Nt2	Nt1	Nt2	Nn	%Nn2	Nn1	Nn2		DTV	Nt	%Nt2	Nt1	Nt2	Nn	%Nn2	Nn1	Nn2	
		[Fz/h]	[Fz/h]	[%]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[%]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/24h]	[Fz/h]	[%]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[%]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/24h]	[Fz/h]	[%]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[%]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/24h]	[Fz/h]	[%]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[%]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	DTV	[%]								
1	Hardstrasse	675	40	1.0%	40	0	4	1.0%	4	0	1'010	59	1%	58	1	9	1.0%	9	0	12'631	732	8.4%	671	61	115	4.2%	110	5	14'316	831	7.5%	769	62	128	3.8%	123	5	2.1%													
2	Hardstrasse	675	40	1.0%	40	0	4	1.0%	4	0	1'010	59	1%	58	1	9	1.0%	9	0	12'631	732	8.4%	671	61	115	4.2%	110	5	14'316	831	7.5%	769	62	128	3.8%	123	5	2.1%													
3	Hardstrasse	675	40	1.0%	40	0	4	1.0%	4	0	1'010	59	1%	58	1	9	1.0%	9	0	12'631	732	8.4%	671	61	115	4.2%	110	5	14'316	831	7.5%	769	62	128	3.8%	123	5	2.1%													
4	Salinenstrasse	2'025	121	1.0%	120	1	11	1.0%	11	0	3'029	176	1%	174	2	27	1.0%	27	0	20'601	1'193	8.7%	1'090	103	189	4.3%	181	8	25'654	1'490	7.1%	1'384	106	227	3.7%	219	8	3.6%													
5	Salinenstrasse	2'025	121	1.0%	120	1	11	1.0%	11	0	3'029	176	1%	174	2	27	1.0%	27	0	20'601	1'193	8.7%	1'090	103	189	4.3%	181	8	25'654	1'490	7.1%	1'384	106	227	3.7%	219	8	3.6%													
6	Salinenstrasse	675	40	1.0%	40	0	4	1.0%	4	0	1'683	98	1%	97	1	15	1.0%	15	0	8'145	472	4.0%	453	19	75	2.0%	73	2	10'502	610	3.3%	589	20	93	1.8%	92	2	2.9%													
7	Salinenstrasse	675	40	1.0%	40	0	4	1.0%	4	0	337	20	1%	19	0	3	1.0%	3	0	8'279	480	4.0%	460	19	75	2.0%	74	2	9'290	540	3.7%	520	20	82	1.9%	80	2	4.8%													
8	Salinenstrasse	225	13	1.0%	13	0	1	1.0%	1	0	673	39	1%	39	0	6	1.0%	6	0	8'123	471	4.1%	452	19	74	2.0%	72	2	9'021	523	3.8%	504	20	81	1.9%	80	2	-0.3%													
9	Salinenstrasse	225	13	1.0%	13	0	1	1.0%	1	0	673	39	1%	39	0	6	1.0%	6	0	8'123	471	4.1%	452	19	74	2.0%	72	2	9'021	523	3.8%	504	20	81	1.9%	80	2	-0.3%													
10	Hohenrainstrasse	2'475	148	1.0%	147	1	13	1.0%	13	0	3'029	176	1%	174	2	27	1.0%	27	0	13'238	765	9.2%	695	70	124	4.5%	118	6	18'741	1'089	6.8%	1'015	74	164	3.6%	158	6	5.5%													
11	Hohenrainstrasse	2'475	148	1.0%	147	1	13	1.0%	13	0	3'029	176	1%	174	2	27	1.0%	27	0	13'238	765	9.2%	695	70	124	4.5%	118	6	18'741	1'089	6.8%	1'015	74	164	3.6%	158	6	5.5%													
12	Hohenrainstrasse	2'250	135	1.0%	133	1	12	1.0%	12	0	3'029	176	1%	174	2	27	1.0%	27	0	13'238	765	9.2%	695	70	124	4.5%	118	6	18'516	1'076	6.8%	1'002	74	163	3.7%	157	6	4.2%													
13	Hohenrainstrasse	2'250	135	1.0%	133	1	12	1.0%	12	0	3'029	176	1%	174	2	27	1.0%	27	0	13'774	797	9.0%	725	72	127	4.4%	122	6	19'052	1'108	6.8%	1'032	75	166	3.6%	160	6	7.0%													
14	Hohenrainstrasse	2'250	135	1.0%	133	1	12	1.0%	12	0	3'029	176	1%	174	2	27	1.0%	27	0	13'774	797	9.0%	725	72	127	4.4%	122	6	19'052	1'108	6.8%	1'032	75	166	3.6%	160	6	7.0%													
15	Hohenrainstrasse	1'125	67	1.0%	67	1	6	1.0%	6	0	1'346	78	1%	77	1	12	1.0%	12	0	15'419	893	8.3%	819	74	141	4.1%	135	6	17'890	1'039	7.3%	963	75	159	3.8%	153	6	2.9%													
16	Hohenrainstrasse	1'125	67	1.0%	67	1	6	1.0%	6	0	1'346	78	1%	77	1	12	1.0%	12	0	17'204	997	8.2%	915	82	157	4.1%	150	6	19'675	1'142	7.3%	1'059	84	175	3.8%	168	7	2.6%													
17	Gallenweg	2'700	162	1.0%	160	2	14	1.0%	14	0	2'356	137	1%	135	1	21	1.0%	21	0	1'499	86	14.1%	74	12	16	6.2%	15	1	6'554	384	3.9%	369	15	51	2.6%	50	1	42.3%													
18	Gallenweg	450	27	1.0%	27	0	2	1.0%	2	0	1'010	59	1%	58	1	9	1.0%	9	0	2'169	126	11.2%	112	14	20	5.3%	19	1	3'628	211	7.1%	196	15	31	3.8%	30	1	9.8%													
19	Gallenweg	450	27	1.0%	27	0	2	1.0%	2	0	1'010	59	1%	58	1	9	1.0%	9	0	2'169	126	11.2%	112	14	20	5.3%	19	1	3'628	211	7.1%	196	15	31	3.8%	30	1	9.8%													
20	Gallenweg	450	27	1.0%	27	0	2	1.0%	2	0	1'010	59	1%	58	1	9	1.0%	9	0	2'169	126	11.2%	112	14	20	5.3%	19	1	3'628	211	7.1%	196	15	31	3.8%	30	1	9.8%													

Tabelle A2-4: Verkehrszahlen Ausgangszustand 2 (2030)

Laufnummer	Strasse	Objektverkehr										Drittprojekte								übriger Verkehr								Gesamtverkehr								Delta Ist						
		DTV	Nt	%Nt2	Nt1	Nt2	Nn	%Nn2	Nn1	Nn2		DTV	Nt	%Nt2	Nt1	Nt2	Nn	%Nn2	Nn1	Nn2		DTV	Nt	%Nt2	Nt1	Nt2	Nn	%Nn2	Nn1	Nn2		DTV	Nt	%Nt2	Nt1		Nt2	Nn	%Nn2	Nn1	Nn2	
		[Fz/h]	[%]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[%]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/24h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[%]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[%]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/24h]	[Fz/h]	[Fz/24h]	[Fz/h]	[%]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[%]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/24h]	[Fz/h]	[%]	[Fz/h]	[Fz/h]		[Fz/24h]	[Fz/h]				
1	Hardstrasse	375	22	5.0%	21	1	2	2.0%	2	0	1'010	59	1.0%	58	1	9	1.0%	9	0.09	13'144	762	8.4%	698	64	120	4.2%	115	5	14'529	843	7.8%	777	65	131	3.9%	126	5	15.4%				
2	Hardstrasse	375	22	5.0%	21	1	2	2.0%	2	0	1'010	59	1.0%	58	1	9	1.0%	9	0	13'144	762	8.4%	698	64	120	4.2%	115	5	14'529	843	7.8%	777	65	131	3.9%	126	5	15.4%				
3	Hardstrasse	375	22	5.0%	21	1	2	2.0%	2	0	1'010	59	1.0%	58	1	9	1.0%	9	0	13'144	762	8.4%	698	64	120	4.2%	115	5	14'529	843	7.8%	777	65	131	3.9%	126	5	15.4%				
4	Salinenstrasse	1125	67	5.0%	64	3	7	2.0%	7	0	3'029	176	1.0%	174	2	27	1.0%	27	0	21'437	1'241	8.7%	1'134	107	197	4.3%	188	8	25'591	1'484	7.6%	1'371	113	231	3.8%	222	9	18.2%				
5	Salinenstrasse	1125	67	5.0%	64	3	7	2.0%	7	0	3'029	176	1.0%	174	2	27	1.0%	27	0	21'437	1'241	8.7%	1'134	107	197	4.3%	188	8	25'591	1'484	7.6%	1'371	113	231	3.8%	222	9	18.2%				
6	Salinenstrasse	375	22	5.0%	21	1	2	2.0%	2	0	1'683	98	1.0%	97	1	15	1.0%	15	0	8'475	491	4.0%	471	20	78	2.0%	76	2	10'533	611	3.6%	589	22	95	1.9%	93	2	29.8%				
7	Salinenstrasse	250	15	5.0%	14	1	2	2.0%	1	0	337	20	1.0%	19	0	3	1.0%	3	0	8'615	499	4.0%	479	20	78	2.0%	77	2	9'201	534	3.9%	513	21	83	2.0%	81	2	13.4%				
8	Salinenstrasse	250	15	5.0%	14	1	2	2.0%	1	0	673	39	1.0%	39	0	6	1.0%	6	0	8'453	490	4.1%	470	20	77	2.0%	75	2	9'376	544	3.9%	523	21	84	2.0%	83	2	15.5%				
9	Salinenstrasse	250	15	5.0%	14	1	2	2.0%	1	0	673	39	1.0%	39	0	6	1.0%	6	0	8'453	490	4.1%	470	20	77	2.0%	75	2	9'376	544	3.9%	523	21	84	2.0%	83	2	15.5%				
10	Hohenrainstrasse	1500	89	5.0%	85	4	9	2.0%	9	0	3'029	176	1.0%	174	2	27	1.0%	27	0	13'775	796	9.2%	723	73	129	4.5%	123	6	18'304	1'061	7.5%	982	79	165	3.8%	159	6	19.7%				
11	Hohenrainstrasse	1500	89	5.0%	85	4	9	2.0%	9	0	3'029	176	1.0%	174	2	27	1.0%	27	0	13'775	796	9.2%	723	73	129	4.5%	123	6	18'304	1'061	7.5%	982	79	165	3.8%	159	6	19.7%				
12	Hohenrainstrasse	1500	89	5.0%	85	4	9	2.0%	9	0	3'029	176	1.0%	174	2	27	1.0%	27	0	13'775	796	9.2%	723	73	129	4.5%	123	6	18'304	1'061	7.5%	982	79	165	3.8%	159	6	19.7%				
13	Hohenrainstrasse	1000	60	5.0%	57	3	6	2.0%	6	0	3'029	176	1.0%	174	2	27	1.0%	27	0	14'333	830	9.0%	755	75	132	4.4%	126	6	18'361	1'065	7.5%	985	80	166	3.8%	159	6	20.0%				
14	Hohenrainstrasse	1000	60	5.0%	57	3	6	2.0%	6	0	3'029	176	1.0%	174	2	27	1.0%	27	0	14'333	830	9.0%	755	75	132	4.4%	126	6	18'361	1'065	7.5%	985	80	166	3.8%	159	6	20.0%				
15	Hohenrainstrasse	625	37	5.0%	35	2	4	2.0%	4	0	1'346	78	1.0%	77	1	12	1.0%	12	0	16'045	930	8.3%	853	77	147	4.1%	140	6	18'016	1'045	7.6%	965	80	162	3.8%	156	6	17.8%				
16	Hohenrainstrasse	625	37	5.0%	35	2	4	2.0%	4	0	1'346	78	1.0%	77	1	12	1.0%	12	0	17'903	1'037	8.2%	952	86	163	4.1%	157	7	19'874	1'153	7.7%	1'064	88	179	3.9%	172	7	17.2%				
17	Gallenweg	750	45	5.0%	42	2	5	2.0%	4	0	2'356	137	1.0%	135	1	21	1.0%	21	0	1'559	89	14.1%	77	13	17	6.2%	16	1	4'665	270	6.0%	254	16	42	3.1%	41	1	54.6%				
18	Gallenweg	125	7	5.0%	7	0	1	2.0%	1	0	1'010	59	1.0%	58	1	9	1.0%	9	0	2'257	131	11.2%	116	15	21	5.3%	20	1	3'391	197	7.9%	181	16	31	4.0%	29	1	12.4%				
19	Gallenweg	125	7	5.0%	7	0	1	2.0%	1	0	1'010	59	1.0%	58	1	9	1.0%	9	0	2'257	131	11.2%	116	15	21	5.3%	20	1	3'391	197	7.9%	181	16	31	4.0%	29	1	12.4%				
20	Gallenweg	125	7	5.0%	7	0	1	2.0%	1	0	1'010	59	1.0%	58	1	9	1.0%	9	0	2'257	131	11.2%	116	15	21	5.3%	20	1	3'391	197	7.9%	181	16	31	4.0%	29	1	12.4%				

Tabelle A2-5: Verkehrszahlen Betriebszustand 2 (2030)

Laufnummer	Strasse	Objektverkehr										Drittprojekte								übriger Verkehr								Gesamtverkehr								Delta Aus 2			
		DTV		Nt		%Nt2		Nt1		Nt2		Nn		%Nn2		Nn1		Nn2		DTV		Nt		%Nt2		Nt1		Nt2		Nn		%Nn2		Nn1		Nn2		DTV	[%]
		total	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]													
1	Hardstrasse	750	45	1.0%	45	0	4	1.0%	4	0	1'010	59	1.0%	58	1	9	1.0%	9	0	13'144	762	8.4%	698	64	120	4.2%	115	5	14'904	865	7.5%	801	65	132	3.8%	127	5	2.6%	
2	Hardstrasse	750	45	1.0%	45	0	4	1.0%	4	0	1'010	59	1.0%	58	1	9	1.0%	9	0	13'144	762	8.4%	698	64	120	4.2%	115	5	14'904	865	7.5%	801	65	132	3.8%	127	5	2.6%	
3	Hardstrasse	750	45	1.0%	45	0	4	1.0%	4	0	1'010	59	1.0%	58	1	9	1.0%	9	0	13'144	762	8.4%	698	64	120	4.2%	115	5	14'904	865	7.5%	801	65	132	3.8%	127	5	2.6%	
4	Salinenstrasse	2'750	165	1.0%	164	2	13	1.0%	13	0	3'029	176	1.0%	174	2	27	1.0%	27	0	21'437	1'241	8.7%	1'134	107	197	4.3%	188	8	27'216	1'582	7.0%	1'472	111	237	3.7%	228	9	6.3%	
5	Salinenstrasse	2'750	165	1.0%	164	2	13	1.0%	13	0	3'029	176	1.0%	174	2	27	1.0%	27	0	21'437	1'241	8.7%	1'134	107	197	4.3%	188	8	27'216	1'582	7.0%	1'472	111	237	3.7%	228	9	6.3%	
6	Salinenstrasse	1'000	60	1.0%	60	1	5	1.0%	5	0	1'683	98	1.0%	97	1	15	1.0%	15	0	8'475	491	4.0%	471	20	78	2.0%	76	2	11'158	649	3.3%	627	21	97	1.8%	96	2	5.9%	
7	Salinenstrasse	1'000	60	1.0%	60	1	5	1.0%	5	0	337	20	1.0%	19	0	3	1.0%	3	0	8'615	499	4.0%	479	20	78	2.0%	77	2	9'951	579	3.6%	558	21	86	1.9%	85	2	8.2%	
8	Salinenstrasse	250	15	1.0%	15	0	1	1.0%	1	0	673	39	1.0%	39	0	6	1.0%	6	0	8'453	490	4.1%	470	20	77	2.0%	75	2	9'376	544	3.8%	523	21	84	1.9%	83	2	0.0%	
9	Salinenstrasse	250	15	1.0%	15	0	1	1.0%	1	0	673	39	1.0%	39	0	6	1.0%	6	0	8'453	490	4.1%	470	20	77	2.0%	75	2	9'376	544	3.8%	523	21	84	1.9%	83	2	0.0%	
10	Hohenrainstrasse	2'500	150	1.0%	149	2	12	1.0%	12	0	3'029	176	1.0%	174	2	27	1.0%	27	0	13'775	796	9.2%	723	73	129	4.5%	123	6	19'304	1'122	6.8%	1'046	77	168	3.7%	162	6	5.5%	
11	Hohenrainstrasse	2'500	150	1.0%	149	2	12	1.0%	12	0	3'029	176	1.0%	174	2	27	1.0%	27	0	13'775	796	9.2%	723	73	129	4.5%	123	6	19'304	1'122	6.8%	1'046	77	168	3.7%	162	6	5.5%	
12	Hohenrainstrasse	2'250	135	1.0%	134	1	11	1.0%	11	0	3'029	176	1.0%	174	2	27	1.0%	27	0	13'775	796	9.2%	723	73	129	4.5%	123	6	19'054	1'107	6.9%	1'031	76	167	3.7%	161	6	4.1%	
13	Hohenrainstrasse	2'250	135	1.0%	134	1	11	1.0%	11	0	3'029	176	1.0%	174	2	27	1.0%	27	0	14'333	830	9.0%	755	75	132	4.4%	126	6	19'611	1'141	6.8%	1'062	78	170	3.7%	164	6	6.8%	
14	Hohenrainstrasse	1'250	75	1.0%	74	1	6	1.0%	6	0	3'029	176	1.0%	174	2	27	1.0%	27	0	14'333	830	9.0%	755	75	132	4.4%	126	6	18'611	1'080	7.2%	1'003	77	166	3.7%	159	6	1.4%	
15	Hohenrainstrasse	1'000	60	1.0%	60	1	5	1.0%	5	0	1'346	78	1.0%	77	1	12	1.0%	12	0	16'045	930	8.3%	853	77	147	4.1%	140	6	18'391	1'068	7.3%	989	78	163	3.8%	157	6	2.1%	
16	Hohenrainstrasse	1'000	60	1.0%	60	1	5	1.0%	5	0	1'346	78	1.0%	77	1	12	1.0%	12	0	17'903	1'037	8.2%	952	86	163	4.1%	157	7	20'249	1'175	7.4%	1'089	87	180	3.8%	173	7	1.9%	
17	Gallenweg	750	45	1.0%	45	0	4	1.0%	4	0	2'356	137	1.0%	135	1	21	1.0%	21	0	1'559	89	14.1%	77	13	17	6.2%	16	1	4'665	271	5.3%	257	14	41	3.1%	40	1	0.0%	
18	Gallenweg	750	45	1.0%	45	0	4	1.0%	4	0	1'010	59	1.0%	58	1	9	1.0%	9	0	2'257	131	11.2%	116	15	21	5.3%	20	1	4'016	234	6.7%	219	16	33	3.7%	32	1	18.4%	
19	Gallenweg	250	15	1.0%	15	0	1	1.0%	1	0	1'010	59	1.0%	58	1	9	1.0%	9	0	2'257	131	11.2%	116	15	21	5.3%	20	1	3'516	204	7.5%	189	15	31	3.9%	30	1	3.7%	
20	Gallenweg	250	15	1.0%	15	0	1	1.0%	1	0	1'010	59	1.0%	58	1	9	1.0%	9	0	2'257	131	11.2%	116	15	21	5.3%	20	1	3'516	204	7.5%	189	15	31	3.9%	30	1	3.7%	

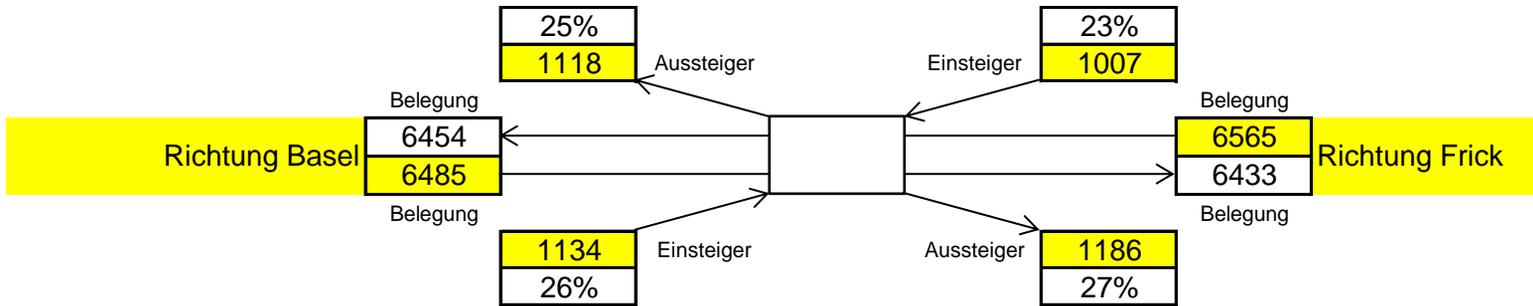
---

Anhang 1	Knotengrafiken und -leistungsfähigkeit Ist-Zustand
Anhang 2	Erhebung BUSS-Areal
Anhang 3	Parkplatzberechnung, Kontextplan AG
Anhang 4	Fahrtenaufkommen QP Bredella-Areal West
Anhang 5	Berechnung Ziel-/Quellverkehr
Anhang 6	Knotengrafiken und -leistungsfähigkeiten QP Bredella-Areal West
Anhang 7	Fahrtenaufkommen Zentrale Pratteln
Anhang 8	Bestimmung DTV für UVB
<b>Anhang 9</b>	<b>ÖV-Belastung künftig (S-Bahn)</b>
Anhang 10	Knotengrafiken und -leistungsfähigkeiten Betriebszustand 1
Anhang 11	Fahrtenaufkommen Betriebszustand 2

---

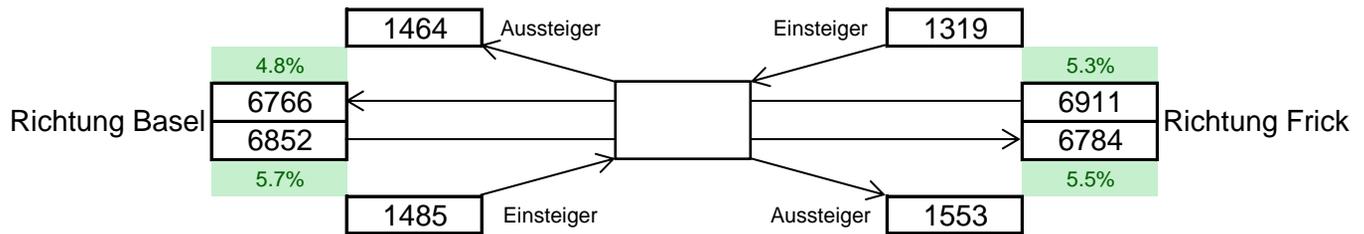
**Belastung öV Ist (DWV)**

Linie: **S1**  
Haltestelle: **Pratteln**  
Jahr: **2019**



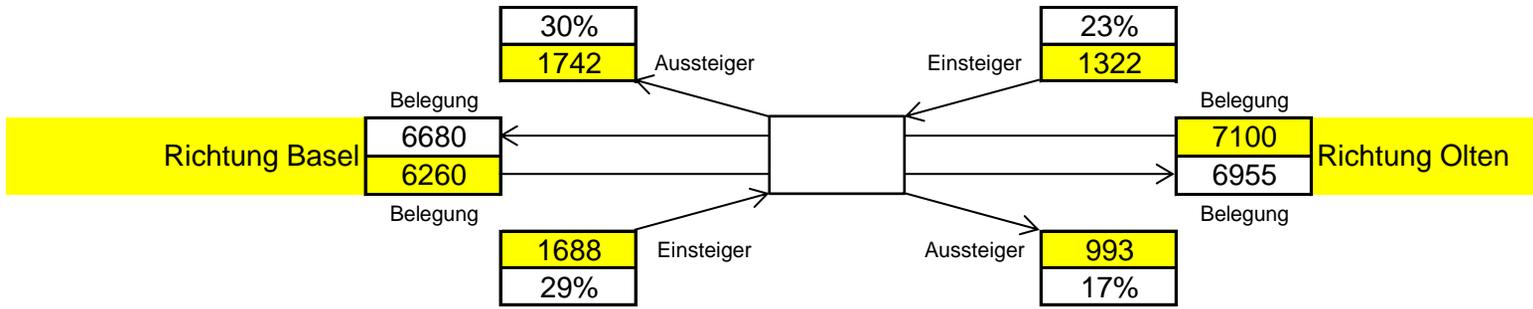
**Belastung öV mit QP**

Neu generierte Fahrten: **1375**



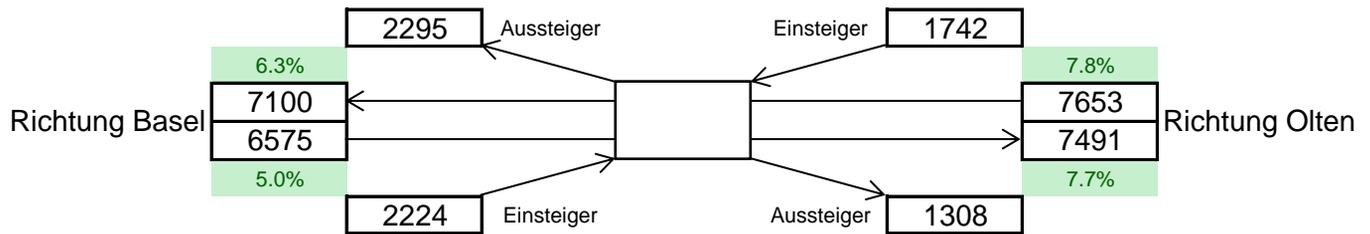
**Belastung öV Ist (DWV)**

Linie: **S3**  
Haltestelle: **Pratteln**  
Jahr: **2019**



**Belastung öV mit QP**

Neu generierte Fahrten: **1825**



---

Anhang 1	Knotengrafiken und -leistungsfähigkeit Ist-Zustand
Anhang 2	Erhebung BUSS-Areal
Anhang 3	Parkplatzberechnung, Kontextplan AG
Anhang 4	Fahrtenaufkommen QP Bredella-Areal West
Anhang 5	Berechnung Ziel-/Quellverkehr
Anhang 6	Knotengrafiken und -leistungsfähigkeiten QP Bredella-Areal West
Anhang 7	Fahrtenaufkommen Zentrale Pratteln
Anhang 8	Bestimmung DTV für UVB
Anhang 9	ÖV-Belastung künftig (S-Bahn)
<b>Anhang 10</b>	<b>Knotengrafiken und -leistungsfähigkeiten Betriebszustand 1</b>
Anhang 11	Fahrtenaufkommen Betriebszustand 2

---

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

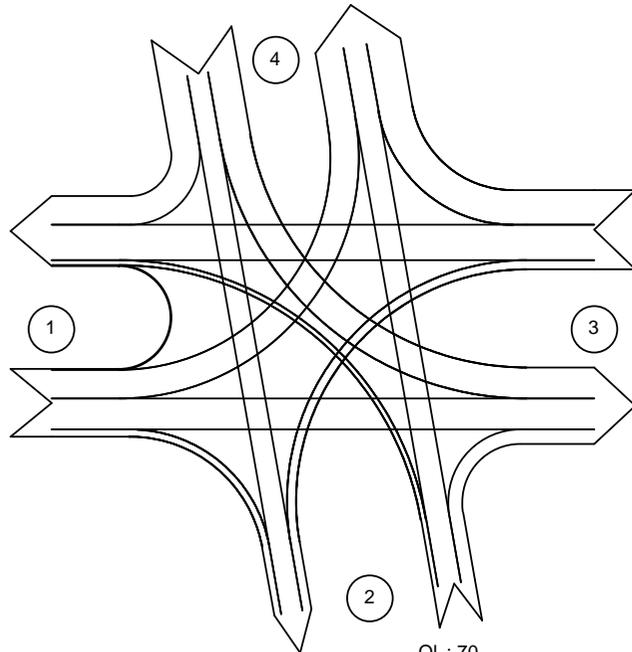
Datei: 2514\_E\_Kreisel\_BZ1.krs  
 Projekt: Verkehrsgutachten Bredella  
 Projekt-Nummer: 2514  
 Knoten: E\_Kreisel Kunimatt  
 Stunde: Abendspitzenstunde\_Betriebszustand 1

0 1000 / h  
 L L L L L

Ql : 430  
 Qg : 300  
 Qr : 400  
 Qw : 0  
 S = 1210

S = 970

Ql : 400  
 Qg : 430  
 Qr : 100  
 Qw : 10  
 S = 940



Ql : 130  
 Qg : 490  
 Qr : 480  
 Qw : 0  
 S = 1100

S = 1060

Ql : 70  
 Qg : 330  
 Qr : 200  
 Qw : 0  
 S = 530  
 Sum = 3770

Pkw-E (CH)

- Zufahrt 1: Hardstrasse
- Zufahrt 2: Salinenstrasse Süd
- Zufahrt 3: Hohenrainstrasse
- Zufahrt 4: Salinenstrasse Nord

Kapazität, mittlere Verlustzeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: 2514\_E\_Kreisel\_BZ1.krs  
 Projekt: Verkehrsgutachten Bredella  
 Projekt-Nummer: 2514  
 Knoten: E\_Kreisel Kunimatt  
 Stunde: Abendspitzenstunde\_Betriebszustand 1

Wartezeiten

	Name	n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
		-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Hardstrasse	2	0	860	940	1215	0.77	275	12.8	B
2	Salinenstrasse Süd	2	20	1270	600	984	0.61	384	9.3	A
3	Hohenrainstrasse	2	0	810	1100	1232	0.89	132	24.3	C
4	Salinenstrasse Nord	2	0	700	1130	1284	0.88	154	21.3	C

Staulängen

	Name	n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
		-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Hardstrasse	2	0	860	940	1215	2.3	10	15	B
2	Salinenstrasse Süd	2	20	1270	600	984	1.1	5	7	A
3	Hohenrainstrasse	2	0	810	1100	1232	5.3	20	28	C
4	Salinenstrasse Nord	2	0	700	1130	1284	4.8	18	26	C

Gesamt-Qualitätsstufe : C

Gesamter Verkehr im Kreis : 3770 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 3770 Kfz/h  
 Summe aller Wartezeiten : 19.00 (Kfz\*h)/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Kfz : 18.15 s pro Fz  
 Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Schweiz, ETH Lausanne, 1992  
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0.8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)  
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E für eingestelltes Kapazitäts-Verfahren

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: 2514\_F\_Kreisel\_BZ1.krs  
 Projekt: Verkehrsgutachten Bredella  
 Projekt-Nummer: 2514  
 Knoten: Kreisel Salinenstrasse  
 Stunde: Abendspitzestunde Betriebszustand 1

0 1000 / h  
 L L L L L

Q4: 70  
 Q3: 20  
 Q2: 390  
 Q1: 10  
 Q5: 0  
 S = 490

S = 480

Q3: 0  
 Q2: 20  
 Q1: 0  
 Q5: 90  
 Q4: 0  
 S = 110

S = 80

Q2: 10  
 Q1: 0  
 Q5: 50  
 Q4: 0  
 Q3: 0  
 S = 60

S = 30

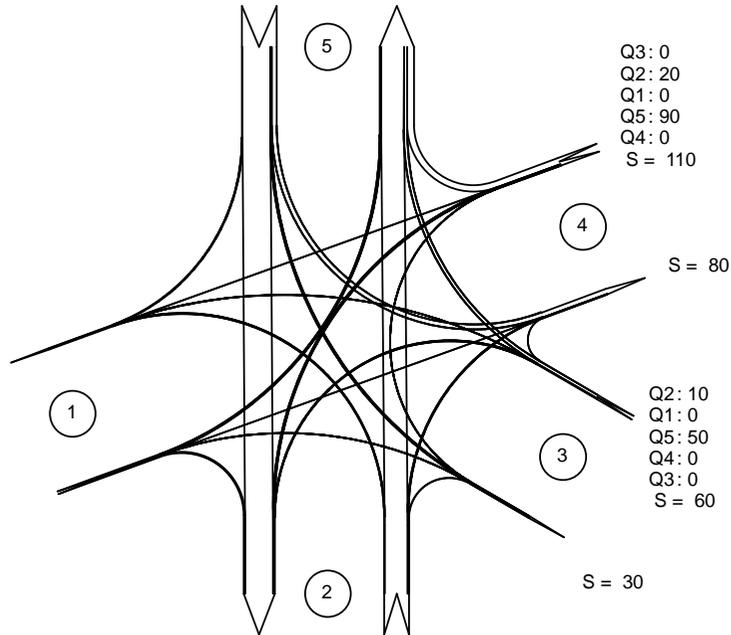
S = 440

Sum = 1050

Q1: 10  
 Q5: 320  
 Q4: 10  
 Q3: 10  
 Q2: 0  
 S = 350

S = 20

Q5: 20  
 Q4: 0  
 Q3: 0  
 Q2: 20  
 Q1: 0  
 S = 40



Pkw-E (CH)

- Zufahrt 1: Industriestrasse
- Zufahrt 2: Salinenstrasse Süd
- Zufahrt 3: Zufahrt AEH C1
- Zufahrt 4: neue Bahnhofstrasse
- Zufahrt 5: Salinenstrasse Nord

Kapazität, mittlere Verlustzeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: 2514\_F\_Kreisel\_BZ1.krs  
 Projekt: Verkehrsgutachten Bredella  
 Projekt-Nummer: 2514  
 Knoten: Kreisel Salinenstrasse  
 Stunde: Abendspitzestunde Betriebszustand 1

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Industriestrasse	1	50	510	40	841	0.05	801	4.5	A
2	Salinenstrasse Süd	1	0	110	350	1078	0.32	728	4.9	A
3	Zufahrt AEH C1	1	0	430	60	893	0.07	833	4.3	A
4	neue Bahnhofstrasse	1	50	410	110	898	0.12	788	4.6	A
5	Salinenstrasse Nord	1	50	40	490	1111	0.44	621	5.8	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Industriestrasse	1	50	510	40	841	0.0	1	1	A
2	Salinenstrasse Süd	1	0	110	350	1078	0.3	2	3	A
3	Zufahrt AEH C1	1	0	430	60	893	0.0	1	1	A
4	neue Bahnhofstrasse	1	50	410	110	898	0.1	1	1	A
5	Salinenstrasse Nord	1	50	40	490	1111	0.5	3	4	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr im Kreis  
 Zufluss über alle Zufahrten : 1050 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 1050 Kfz/h

Summe aller Wartezeiten : 1.53 (Kfz\*h)/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Kfz : 5.24 s pro Fz

Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Schweiz: SN 640 024a (2006)  
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0.8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)  
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E für eingestelltes Kapazitäts-Verfahren

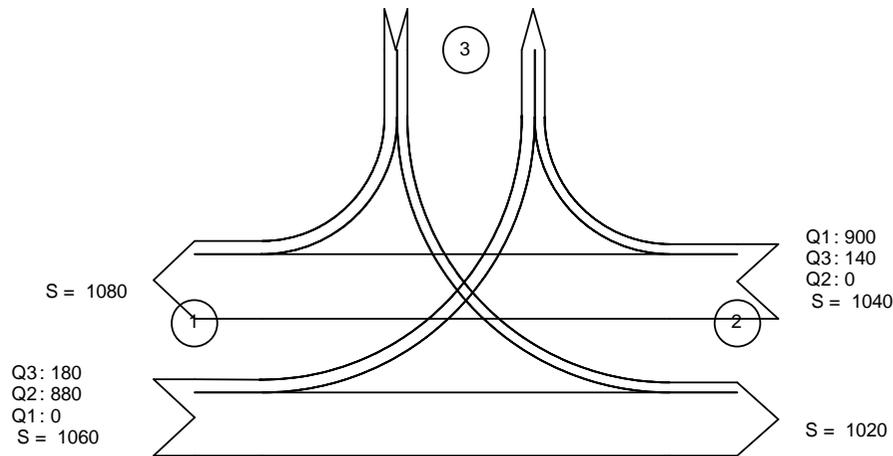
Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: 2514\_J\_Kreisel\_Grüssenhölzli\_BZ1.krs  
 Projekt: Verkehrsgutachten Bredella  
 Projekt-Nummer: 2514  
 Knoten: J\_Kreisel Grüssenhölzli  
 Stunde: Abendspitzenstunde\_Betriebszustand 1

0 1000 / h  
 L L L L L

Q2: 140  
 Q1: 180  
 Q3: 0  
 S = 320

S = 320



Sum = 2420

Pkw-E (CH)

Zufahrt 1: Hohenrainstrasse (Kunimatt)  
 Zufahrt 2: Hohenrainstrasse (Liestal)  
 Zufahrt 3: Grüssenhölzliweg

Kapazität, mittlere Verlustzeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: 2514\_J\_Kreisel\_Grüssenhölzli\_BZ1.krs  
 Projekt: Verkehrsgutachten Bredella  
 Projekt-Nummer: 2514  
 Knoten: J\_Kreisel Grüssenhölzli  
 Stunde: Abendspitzenstunde\_Betriebszustand 1

Wartezeiten

	Name	n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
		-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Hohenrainstrasse (Ku.	1	0	140	1060	1320	0.80	260	13.4	B
2	Hohenrainstrasse (Liest	1	20	180	1040	901	1.15	-139	744.7	F
3	Grüssenhölzliweg	1	20	900	320	652	0.49	332	10.8	B

Staulängen

	Name	n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
		-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Hohenrainstrasse (Ku.	1	0	140	1060	1320	2.8	12	17	B
2	Hohenrainstrasse (Lie.	1	20	180	1040	901	74.3	88	95	F
3	Grüssenhölzliweg	1	20	900	320	652	0.7	3	5	B

Gesamt-Qualitätsstufe : F

Es wurde so gerechnet, als würden - trotz Überlastung - die vorgegebenen Verkehre in den Kreis gelangen.

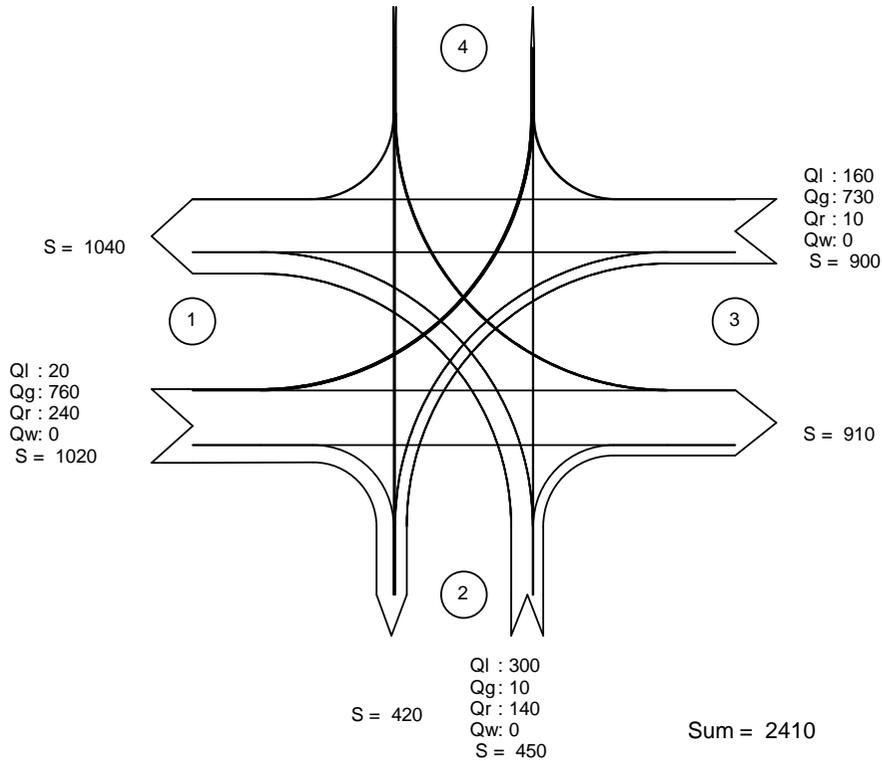
Gesamter Verkehr im Kreis  
 Zufluss über alle Zufahrten : 2420 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 2420 Kfz/h  
 Summe aller Wartezeiten : 220.01 (Kfz\*h)/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Kfz : 327.29 s pro Fz  
 Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Schweiz, ETH Lausanne, 1992  
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0.8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)  
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E für eingestelltes Kapazitäts-Verfahren

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: 2514\_K\_Kreisel\_Gallenweg\_BZ1.krs  
 Projekt: Verkehrsgutachten Bredella  
 Projekt-Nummer: 2514  
 Knoten: K\_Kreisel Gallenweg  
 Stunde: Abendspitzenstunde\_Betriebszustand 1

0 1000 / h  
 L L L L L

Ql : 10  
 Qg : 20  
 Qr : 10  
 Qw : 0  
 S = 40



Pkw-E (CH)

- Zufahrt 1: Hohenrainstrasse
- Zufahrt 2: Gallenweg
- Zufahrt 3: Hohenrainstrasse
- Zufahrt 4: Kraftwerkstrasse

Kapazität, mittlere Verlustzeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: 2514\_K\_Kreisel\_Gallenweg\_BZ1.krs  
 Projekt: Verkehrsgutachten Bredella  
 Projekt-Nummer: 2514  
 Knoten: K\_Kreisel Gallenweg  
 Stunde: Abendspitzenstunde\_Betriebszustand 1

Wartezeiten

	Name	n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
		-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Hohenrainstrasse	1	0	190	1020	815	1.25	-205	2615.4	F
2	Gallenweg	1	0	790	450	590	0.76	140	24.6	C
3	Hohenrainstrasse	1	20	330	900	753	1.20	-147	789.0	F
4	Kraftwerkstrasse	1	0	1190	40	423	0.09	383	9.4	A

Staulängen

	Name	n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
		-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Hohenrainstrasse	1	0	190	1020	815	105.8	116	122	F
2	Gallenweg	1	0	790	450	590	2.2	9	13	C
3	Hohenrainstrasse	1	20	330	900	753	77.5	89	96	F
4	Kraftwerkstrasse	1	0	1190	40	423	0.1	1	1	A

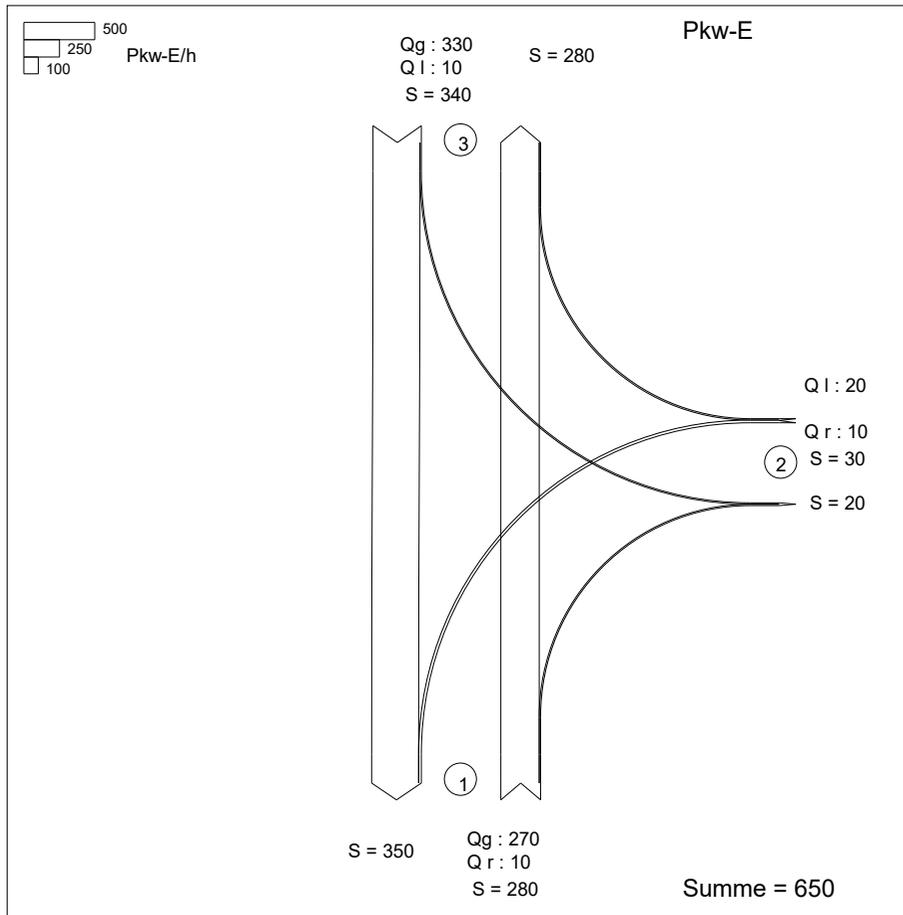
Gesamt-Qualitätsstufe : F

Es wurde so gerechnet, als würden - trotz Überlastung - die vorgegebenen Verkehre in den Kreis gelangen.

Gesamter Verkehr im Kreis : 2410 Pkw-E/h  
 Zufluss über alle Zufahrten : 2410 Kfz/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 2410 Kfz/h  
 Summe aller Wartezeiten : 941.47 (Kfz\*h)/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Kfz : 1406.34 s pro Fz  
 Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Schweiz, ETH Lausanne, 1992  
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0.8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)  
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E für eingestelltes Kapazitäts-Verfahren

### Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Verkehrsgutachten Bredella  
 Knotenpunkt : U\_Knoten Gallenweg/Hertnerstrasse  
 Stunde : Abendspitzenstunde\_Betriebszustand 1  
 Datei : 2514\_U\_GALLENWEG\_HERTNERSTRASSE\_BZ1.kob



Zufahrt 1: Gallenweg Süd  
 Zufahrt 2: Hertnerstrasse  
 Zufahrt 3: Gallenweg Nord

### Kreuzung mit 'Rechts vor Links'-Regelung (RvL) nach Wu

Projekt : Verkehrsgutachten Bredella  
 Knotenpunkt : U\_Knoten Gallenweg/Hertnerstrasse  
 Stunde : Abendspitzenstunde\_Betriebszustand 1  
 Datei : 2514\_U\_GALLENWEG\_HERTNERSTRASSE\_BZ1.kob

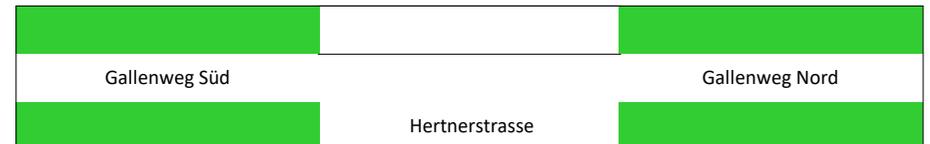
Strom		q-vorh	C0	schein. C	W	QSV	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[PWE/h]	[PWE/h]	[s]		strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1	→										
2	→	270	1029	986	5.03	B	280	5.09	2	3	B
3	↓	10	1029	1029	3.53	A					
4	←	20	947	629	5.91	B					
5	↑						30	5.2	0	1	B
6	↗	10	1029	1029	3.53	A					
7	↘	10	947	679	5.38	B					
8	←	330	1029	1029	5.15	B	340	5.35	2	4	B
9	↑										
10	↖										
11	↓										
12	↙										

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

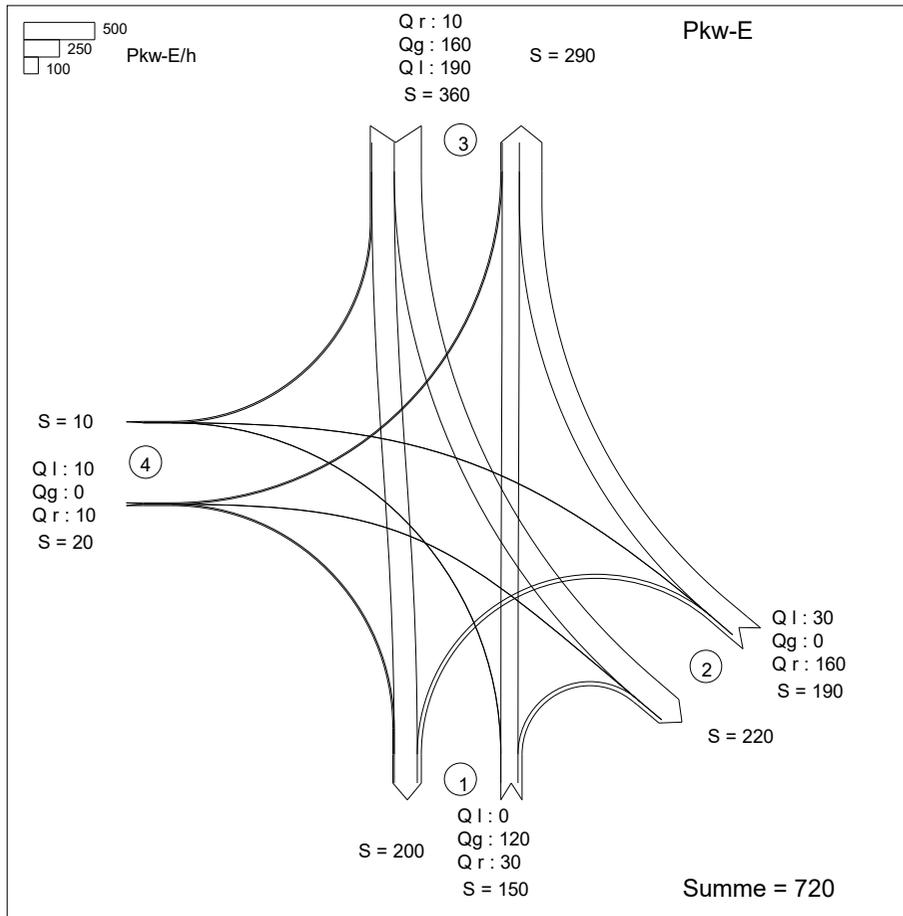
Berechnung 'Rechts vor Links': nach Wu, 2003

Strassennamen :



### Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

Projekt : Verkehrsgutachten Bredella  
 Knotenpunkt : V\_Knoten Gallenweg/Zentrale Pratteln  
 Stunde : Abendspitzenstunde\_Betriebszustand 1  
 Datei : 2514\_V\_ABZW\_ZENTRALE PRATTELN\_BZ1.kob



Zufahrt 1: Gallenweg (Süd)  
 Zufahrt 2: Gallenweg (Zentrale Pratteln)  
 Zufahrt 3: Gallenweg (Nord)  
 Zufahrt 4: Parkplatz

KNOBEL Version 7.1.18

### Schweiz VSS SN 640 022

Projekt : Verkehrsgutachten Bredella  
 Knotenpunkt : V\_Knoten Gallenweg/Zentrale Pratteln  
 Stunde : Abendspitzenstunde\_Betriebszustand 1  
 Datei : 2514\_V\_ABZW\_ZENTRALE PRATTELN\_BZ1.kob



Strom		q-vorh	tg	tf	q-Haupt	G-i	L-i	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
- Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[PWE]	[PWE]	
1		0	5.8	2.5	170	1252	1252		0.0	0	0	A
2		120										
3		30										
Misch-H		150					1800	1 + 2 + 3	2.1	0	0	A
4		30	7.2	3.9	495	538	466		8.2	0	0	A
5		0	6.5	4.0	495	575	481		0.0	0	0	A
6		160	6.5	3.1	135	1055	1055		4.0	1	1	A
Misch-N		190					879	4+5+6	5.2	1	1	A
9		10										
8		160										
7		190	5.8	2.5	150	1281	1281		3.2	1	1	A
Misch-H		360					1483	7+8+9	3.2	1	1	A
10		10	7.2	3.9	635	456	338		10.9	0	0	B
11		0	6.5	4.0	505	569	476		0.0	0	0	A
12		10	6.5	3.1	165	1016	1016		3.5	0	0	A
Misch-N		20					507	10+11+12	7.3	0	0	A

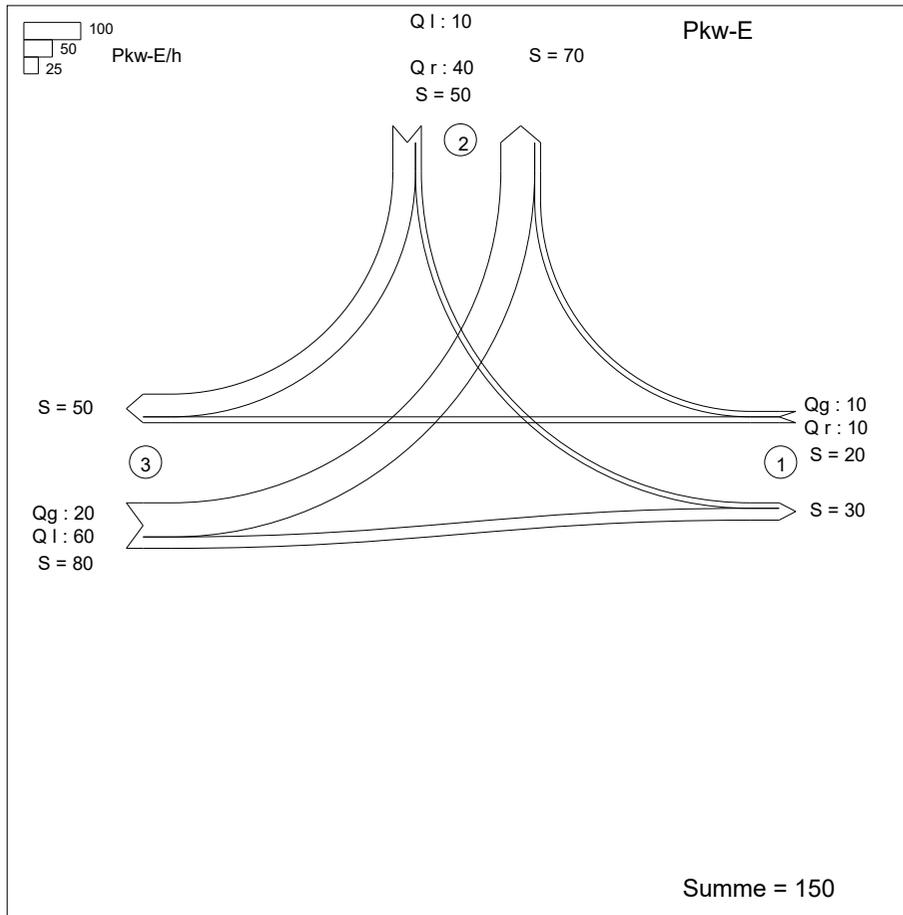
Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**  
 Rechnung nach : Schweiz VSS SN 640 022

Strassennamen :  
 Hauptstrasse : Gallenweg (Süd)  
                   Gallenweg (Nord)  
 Nebenstrasse : Gallenweg (Zentrale Pratteln)  
                   Parkplatz

KNOBEL Version 7.1.18

### Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Verkehrsgutachten Bredella  
 Knotenpunkt : W\_Knoten Wasenstrasse/Zentrale Pratteln  
 Stunde : Abendspitzenstunde\_Betriebszustand 1  
 Datei : 2514\_W\_KNOTEN WASENSTRASSE\_BZ1.kob



Zufahrt 1: Wasenstrasse Ost  
 Zufahrt 2: Wasenstrasse (COOP Zulieferung)  
 Zufahrt 3: Wasenstrasse West

KNOBEL Version 7.1.18

### Kreuzung mit 'Rechts vor Links'-Regelung (RvL) nach Wu

Projekt : Verkehrsgutachten Bredella  
 Knotenpunkt : W\_Knoten Wasenstrasse/Zentrale Pratteln  
 Stunde : Abendspitzenstunde\_Betriebszustand 1  
 Datei : 2514\_W\_KNOTEN WASENSTRASSE\_BZ1.kob

Strom		q-vorh	C0	schein. C	W	QSV	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[PWE/h]	[PWE/h]	[s]		strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1	→										
2	→	10	1029	977	3.72	A	20	3.67	0	1	A
3	↓	10	1029	1029	3.53	A					
4	←	10	947	868	4.2	B					
5	↑						50	3.82	1	1	A
6	↗	40	1029	1029	3.64	A					
7	↘	60	947	928	4.15	B					
8	←	20	1029	1029	3.57	A	80	4.13	1	1	B
9	↑										
10	↖										
11	↓										
12	↙										

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Berechnung 'Rechts vor Links': nach Wu, 2003

Strassennamen :

Wasenstrasse Ost	Wasenstrasse West
Wasenstrasse (COOP Zulieferung)	

KNOBEL Version 7.1.18

---

Anhang 1	Knotengrafiken und -leistungsfähigkeit Ist-Zustand
Anhang 2	Erhebung BUSS-Areal
Anhang 3	Parkplatzberechnung, Kontextplan AG
Anhang 4	Fahrtenaufkommen QP Bredella-Areal West
Anhang 5	Berechnung Ziel-/Quellverkehr
Anhang 6	Knotengrafiken und -leistungsfähigkeiten QP Bredella-Areal West
Anhang 7	Fahrtenaufkommen Zentrale Pratteln
Anhang 8	Bestimmung DTV für UVB
Anhang 9	ÖV-Belastung künftig (S-Bahn)
Anhang 10	Knotengrafiken und -leistungsfähigkeiten Betriebszustand 1
<b>Anhang 11</b>	<b>Fahrtenaufkommen Betriebszustand 2</b>

---

Grundlagen: Parkplatzberechnung von Kontextplan, April '22

Prognoseverfahren: Bestimmung der Verkehrsmenge in der ASP

Parkplätze	Wohnen	DL publikum intensiv	DL nicht publikum intensiv	Gewerbe publikum intensiv	Gewerbe produzierend	Verkauf publikumsintensiv	Verkauf nicht publikumsintensiv	Gastronomie	Hotel	Eventhalle	Schule	DL quartierbezogen	Total
<b>Effektiver P-Bedarf</b>													
Stamm-P	388	40	185	0	26	7	42	12	21	6	7	51	785
Besucher-P	214	30	89	0	8	15	83	86	84	15	3	13	662
<b>Total</b>	<b>602</b>	<b>70</b>	<b>274</b>	<b>0</b>	<b>34</b>	<b>44</b>	<b>125</b>	<b>98</b>	<b>105</b>	<b>21</b>	<b>10</b>	<b>64</b>	<b>1447</b>
<b>Durchschnittlicher Werktagsverkehr DWV (QV + ZV) in Motorfahrzeugen pro Tag (Mfz/T)</b>													
SVP Stamm DWV Fahrten/P	2.5	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	
SVP Besucher DWV Fahrten/P	2.5	6.5	3.5	3.5	3.5	10.0	6.0	6.0	3.0	3.0	3.0	3.0	5.0
<b>Verkehrsaufkommen (QV + ZV)</b>													
DWV Stamm P*SVP	970	120	555	0	78	21	126	36	63	18	21	153	2161
DWV Besucher P*SVP	535	195	312	0	28	370	498	516	252	45	9	65	2825
DWV LW Annahmen:													0
<b>Total Verkehrsaufkommen Mfz/T</b>	<b>1505</b>	<b>315</b>	<b>867</b>	<b>0</b>	<b>106</b>	<b>391</b>	<b>624</b>	<b>552</b>	<b>315</b>	<b>63</b>	<b>30</b>	<b>218</b>	<b>4986</b>
<b>Durchschnittliche Abendspitzenstunde ASS in Personeneinheiten pro Stunde (PwE/h)</b>													
<b>Zielverkehr (einfahrend)</b>													
SVP Stamm ASB % P-Kapazität	40%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	0%
SVP Besucher ASB % P-Kapazität	10%	40%	5%	40%	5%	60%	40%	25%	20%	10%	80%	40%	22%
Zielverkehr Stamm	156	4	19	0	3	1	5	2	3	2	1	6	202
Zielverkehr Besucher	22	12	5	0	1	23	34	22	17	2	3	6	147
<b>Total Zielverkehr PwE/h</b>	<b>178</b>	<b>16</b>	<b>24</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>24</b>	<b>39</b>	<b>24</b>	<b>20</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>12</b>	<b>349</b>
Anteil am DWV-Z	23.7%	10.2%	5.5%	0.0%	7.5%	12.3%	12.5%	8.7%	12.7%	12.7%	26.7%	11.0%	14.0%
<b>Quellverkehr (ausfahrend)</b>													
SVP Stamm ASB % P-Kapazität	15%	25%	60%	60%	60%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	60%	0%
SVP Besucher ASB % P-Kapazität	10%	50%	5%	25%	5%	60%	40%	50%	20%	10%	80%	5%	25%
Quellverkehr Stamm	59	10	111	0	16	1	5	2	3	1	1	31	240
Quellverkehr Besucher	22	15	5	0	1	23	34	43	17	2	3	1	166
<b>Total Quellverkehr PwE/h</b>	<b>81</b>	<b>25</b>	<b>116</b>	<b>0</b>	<b>17</b>	<b>24</b>	<b>39</b>	<b>45</b>	<b>20</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>32</b>	<b>406</b>
Anteil am DWV-Q	10.8%	15.9%	26.8%	0.0%	32.1%	12.3%	12.5%	16.3%	12.7%	9.5%	26.7%	29.4%	16.3%
<b>Total Abendspitzenverkehr PwE/h</b>	<b>259</b>	<b>41</b>	<b>140</b>	<b>0</b>	<b>21</b>	<b>48</b>	<b>78</b>	<b>69</b>	<b>40</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>44</b>	<b>711</b>
Anteil am DWV (Ein- und Ausfahrten)	17.2%	13.0%	16.1%	0.0%	19.8%	12.3%	12.5%	12.5%	12.7%	11.1%	26.7%	20.2%	14.3%