

Beraten.  
Planen.  
Steuern.



Meili Unternehmungen

# Mobilitätsgutachten QP Parkstrasse Ost, Frenkendorf

Version 1.2

24. Juni 2022

Bericht-Nr. 2061.313

## Änderungsnachweis

Version	Datum	Status/Änderung/Bemerkung	Name
1.0	28.02.2022	Als Beilage QP Unterlagen	Y. Gasser
1.1	14.03.2022	Reduktion Besucher PP Wohnen	Y. Gasser
1.2	24.06.2022	Ergänzungen FVV-Netz	Y. Gasser

## Verteiler dieser Version

Firma	Name	Anzahl/Form
Meili Unternehmungen AG	Marc Holle	1/PDF
Harry Gugger Studio	Caroline Schmidt	1/PDF
Harry Gugger Studio	Harry Gugger	1/PDF
Stierli+Ruggli	Ralph Christen	1/PDF

## Projektleitung und Sachbearbeitung

Name	E-Mail	Telefon
Yves Gasser (PL)	yves.gasser@rapp.ch	058 595 78 40
Nabil Mikhael	nabil.mikhael@rapp.ch	058 595 78 98

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>1</b>
1.1	Grundlagen	2
<b>2</b>	<b>Standortanalyse</b>	<b>2</b>
2.1	Siedlungsstruktur	2
2.2	Nutzungen im Umfeld	2
2.3	Erschliessung ÖV	3
2.4	Erschliessung Fussverkehr	5
2.5	Erschliessung Veloverkehr	5
2.6	Weitere Mobilitätsangebote	6
2.7	Zwischenfazit Standortanalyse	6
<b>3</b>	<b>Projektfaktoren</b>	<b>6</b>
3.1	Nutzungskonzept Parkstrasse Ost	6
3.2	Feinerschliessung und Durchwegung	7
3.3	Zwischenfazit Projektfaktoren	9
<b>4</b>	<b>Autoabstellplätze</b>	<b>10</b>
4.1	Grundlage des Parkplatzbedarfs	10
4.2	Reduktionsfaktoren nach Nutzungsarten	10
4.3	Parkplatzbedarf Wohnen	12
4.4	Parkplatzbedarf Dienstleistungen und Verkauf	13
4.5	Zusammenfassung des Parkplatzbedarfs	15
<b>5</b>	<b>Abstellplätze für den Veloverkehr</b>	<b>16</b>
<b>6</b>	<b>Mobilitätsmassnahmen</b>	<b>17</b>
6.1	Übersicht der Massnahmen des Mobilitätskonzepts	17
6.2	Ausgewählte Massnahmen zur Umsetzung	20
<b>7</b>	<b>Controlling des Mobilitätskonzepts</b>	<b>22</b>

### **Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1: Flächen .....	1
Tabelle 2: ÖV-Angebot.....	3
Tabelle 3: Wohnungsschlüssel Verteilung (Stand 05.01.2022).....	6
Tabelle 4: Abschätzung Fahrzeugbedarf bei geplantem Wohnungsmix.....	7
Tabelle 5: Nutzungsarten Parkstrasse Ost .....	11
Tabelle 6: Parkplatzbedarf.....	15
Tabelle 7: Ermittlung der Veloabstellplätze .....	16
Tabelle 8: Übersicht Massnahmen Mobilitätskonzept .....	17

### **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Übersicht Plan.....	1
Abbildung 2: Quell- und Zielorte im 500 m Radius.....	3
Abbildung 3: ÖV-Erschliessung QP-Perimeter.....	4
Abbildung 4: Umliegendes kantonales Velowegnetz .....	5
Abbildung 5: Situationsplan Parkstrasse Ost (neue Wegführungen in blau) .....	8
Abbildung 6: Fusswege abgestimmt mit Grünraum und Strassenraum .....	8
Abbildung 7: Neue Veloinfrastrukturen.....	9
Abbildung 8: Reduktionsfaktoren Auto-PP (RBV Basel-Landschaft, Stand 01.03.2022) .....	11

## 1 Ausgangslage

In Frenkendorf wird zwischen der Parkstrasse und Rheinstrasse der Quartierplan (QP) «Parkstrasse Ost» geplant. Auf den Parzellen 64 und 65 soll eine neue Überbauung mit einer höheren baulichen Dichte entstehen. Der Fokus des Areals liegt bei der Wohnnutzung, es sind aber ergänzend Flächen für Dienstleistungs- und Verkaufsbetriebe vorgesehen. So soll der Aldi auch nach der Umsetzung auf dem Areal weiter bestehen.

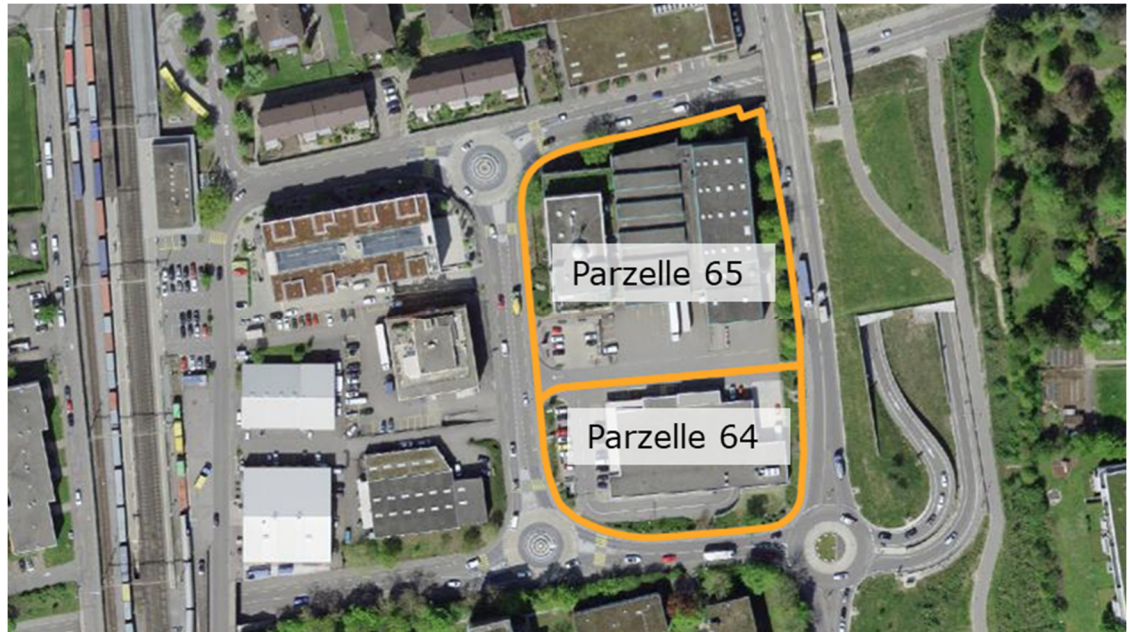


Abbildung 1: Übersicht Plan

Die Entwicklung erfolgt in zwei Etappen. In der ersten Etappe soll die Parzelle 65 ab dem Jahr 2025 entwickelt werden. Die zweite Etappe wird ab dem Jahr 2037 realisiert. Der heute vorhandene Aldi auf der Parzelle 64 soll nach Fertigstellung des nördlichen Teils auf diese Parzelle umgesiedelt werden.

In Etappe I werden 130 Wohnungen gebaut. Hinzu kommen gemäss nachfolgender Tabelle Flächen für Gewerbe- und Verkaufsnutzungen. Mit der Etappe II entstehen weitere 87 Wohnungen.

Tabelle 1: Flächen

<b>Etappe</b>	<b>Parzelle</b>	<b>Zeithorizont</b>	<b>Parzellenfläche</b>	<b>GfO Gewerbe</b>	<b>GfO Wohnen</b>	<b>Nutzfläche</b>
1	65	Ab ca. 2025	7'708 m <sup>2</sup>	3'671 m <sup>2</sup>	13'932 m <sup>2</sup>	17'603 m <sup>2</sup>
2	64	Ab ca. 2037	4'652 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	8'380 m <sup>2</sup>	8'380 m <sup>2</sup>
<b>Total</b>	<b>64+65</b>		<b>12'360</b>	<b>3'671 m<sup>2</sup></b>	<b>22'312 m<sup>2</sup></b>	<b>26'983 m<sup>2</sup></b>

Die beiden Parzellen sind verkehrlich gut erschlossen; der Bahnhof Frenkendorf-Füllinsdorf ist in unmittelbarer Fussdistanz erreichbar und auch die Hochleistungsstrasse A22 kann mit dem Anschluss Frenkendorf von/nach Basel in nächster Nähe erreicht werden.

Rapp Trans wurde von Meili Unternehmen mit der Ausarbeitung des Verkehrsgutachtens als Grundlage für die Quartierplanung sowie mit der Erarbeitung des Mobilitätsgutachtens



beauftragt. Das vorliegende Mobilitätsgutachten ist Bestandteil der Quartierplanung «Parkstrasse Ost» und stellt das reduzierte Parkplatzangebot dar.

### **1.1 Grundlagen**

- Projektdefinition Harry Gugger Studio (HGS)
- Besprechungen HGS und Stierli+Ruggli
- Präsentation Arealbaukommission Kanton Basel-Landschaft vom 24.06.2021
- Letzter Planstand HGS vom 26.01.2022
- Geoview BL: <https://geoview.bl.ch/>
- Wegleitung Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas Amt für Raumplanung Kanton Basel-Landschaft (2004).
- VSS 40 065: Leichter Zweiradverkehr, Abstellanlagen, Bedarfsermittlung (2019).
- Handbuch Veloparkierung (Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb), (ASTRA 2008).

## **2 Standortanalyse**

### **2.1 Siedlungsstruktur**

Das Areal des QP Parkstrasse Ost ist heute im Zonenplan der Gemeinde Frenkendorf als Zentrumszone Z4b definiert. Angrenzend finden sich weitere Zentrumszonen (Z3 und Z4b) sowie die Sondernutzungen QP «Coop Frenkendorf» und QP «Trottenweg».

Gemäss der Studie „Raumbeobachtung – Analyse des Fahrzeugbestandes im Kanton Basel-Landschaft“ aus dem Jahr 2019 ist im Kanton Basel-Landschaft ein durchschnittlicher Wert von 0.95 Motorfahrzeugen pro Wohnung im inneren Korridor zu beobachten, in welchem das Areal Parkstrasse Ost liegt. Wird dieser Wert weiter ausdifferenziert und mit der ÖV-Gütekategorie kombiniert (das Areal liegt in der Gütekategorie B, vgl. dazu Kapitel 2.3), so ergibt sich gemäss Studie ein Wert von ca. 0.85 Fahrzeugen pro Wohnung. Dies deutet generell auf einen verminderten Parkplatzbedarf gegenüber den kantonalen Vorgaben pro Wohnung hin (normalerweise 1 Stamm-Parkplatz pro Wohneinheit).

### **2.2 Nutzungen im Umfeld**

Der Standort des Areals profitiert von einer guten Lage am Bahnhof Frenkendorf-Füllinsdorf. Die beiden Ortszentren sind zu Fuss erreichbar. Die wichtigsten öffentlichen Einrichtungen (Schulareal Mühleacker, Einkaufszentrum Schöndorf, Kindergarten Neufeld, Bahnhof, Gemeindeverwaltung etc.) sowie die Parkanlage auf dem Tunnelareal als Naherholungsgebiet befinden sich in einem Radius von maximal 500 m entfernt. Das Schulareal Egg (mit Kindergarten) ist etwas weiter weg und liegt mit 1.1 km für Primarschulkinder noch in zumutbarer Gehdistanz.

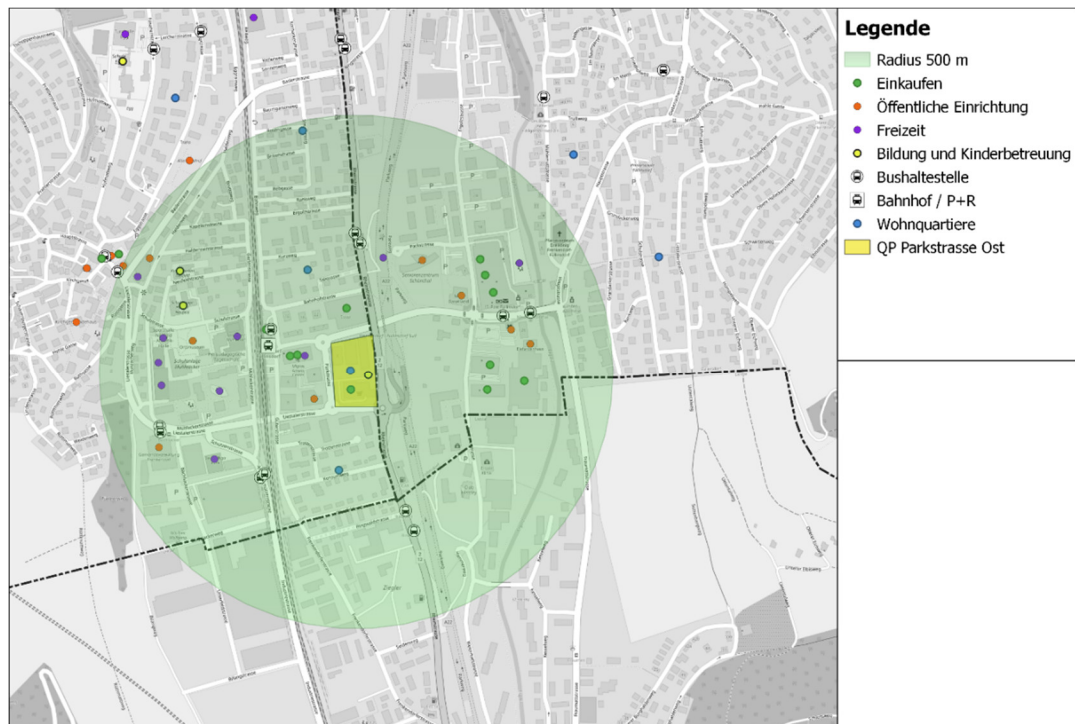


Abbildung 2: Quell- und Zielorte im 500 m Radius

In den nachfolgenden Kapiteln wird die aktuelle Situation des Areals bzgl. der öv-Erreichbarkeit und Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr untersucht. Die ergänzenden und arealbezogenen Mobilitätsmassnahmen im Sinne des Mobilitätskonzeptes werden in Kapitel 5 erläutert.

### 2.3 Erschliessung ÖV

Der Planungsperimeter liegt vollumfänglich in der ARE-ÖV-Gütekategorie B (Gute Erschliessung). Die wichtigsten Zugangspunkte zum ÖV sind der Bahnhof Frenkendorf-Füllinsdorf und die Haltestelle Schönthal (Bus 80, 81) in einer Fusswegdistanz von 250 m entfernt. Derzeit wird eine Neugestaltung des Bushof Bahnhof Frenkendorf-Füllinsdorf von der Gemeinde geplant. Ausserdem sollen die benachbarten Haltestellen nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) überprüft und angepasst werden. Dadurch ist mit einer weiteren Attraktivitätssteigerung des ÖV zu rechnen. Folgendes ÖV-Angebot ist unmittelbarer Nähe vorhanden:

Tabelle 2: ÖV-Angebot

Angebot	Haltestelle	Strecke	Takt
S3	Bahnhof	Olten – Basel – Laufen (– Porrentruy)	30-Minuten-Takt
Bus 75	Bahnhof	Frenkendorf Bahnhof – Füllinsdorf, Giebenacherstrasse	Hinkender Viertelstundentakt
Bus 78	Bahnhof	Lausen – Liestal – Frenkendorf, Friedhof	Halbstundentakt tagsüber Viertelstundentakt HVZ
Bus 80	Schönthal	Liestal – Pratteln – Basel, Aeschenplatz	Halbstundentakt
Bus 81	Schönthal	Liestal – Augst – Basel, Aeschenplatz	Halbstundentakt



Abbildung 3: ÖV-Erschliessung QP-Perimeter

### Kursfolge

Die am Bahnhof Frenkendorf-Füllinsdorf und der Haltestelle Schönthal, Füllinsdorf verkehrenden Linien werden zur Morgenspitze von 33 und Abendspitze von 29 Kursen in beide Richtungen (Basel und Liestal) bedient. Daraus ergibt sich für das Areal Parkstrasse Ost eine durchschnittliche Kursfrequenz von 1.9 Minuten in einer Fusswegdistanz von maximal 350 m entfernt. Mit dem Fahrplanwechsel 2022 wird während der Hauptverkehrszeiten auch die Linie 76 Lausen Furlen-Liestal ab Liestal bis Bahnhof Frenkendorf-Füllinsdorf verlängert.

Haltestelle	Linien	Richtung	Abfahrten während Morgenspitze 07:00 - 08:00	Abfahrten während Morgenspitze 17:00 - 18:00
Bahnhof Frenkendorf Füllinsdorf S3		Basel	5	2
		Liestal	6	7
	75	Giebenacherstr	4	4
	78	Friedhof	4	4
		Lausen Stutz	4	4
Haltestelle Schönthal, Füllinsdorf80		Basel	2	2
		Liestal	2	2
	81	Basel	2	2
		Liestal	4	2
Total			33	29
Minuten			60	60
Kursfrequenz			1.8	2.1



## 2.4 Erschliessung Fussverkehr

Auf den angrenzenden Strassen sind mit Ausnahme der Rheinstrasse beidseitige und ausreichend dimensionierte Trottoirs vorhanden, die eine fussgängerfreundliche Wegführung zum Bahnhof gewährleisten. Allerdings wird die Aufenthaltsqualität durch die starke Verkehrsorientierung der Strassen (Tempo 50 km/h) beeinträchtigt. An den Knotenpunkten werden Kreisel eingesetzt, bei denen der Fussverkehr sicher und bevorrechtigt über Fussgängerstreifen geführt wird. Auf Querungen mit Lichtsignalanlagen, die aufgrund der Wartezeit für den Fussverkehr als besonders unangenehm empfunden werden, wird in der Umgebung verzichtet. Mit der Entstehung der Nationalstrasse A22 ist eine fussläufige Parkanlage auf dem Tunnelareal entstanden, die frei vom Motorverkehr ist und durch die neu geplante Wegführung auf dem Areal Parkstrasse Ost noch besser angebunden werden kann. Von besonderer Bedeutung sind die zukünftigen Fussgänger Routen für neuen Publikumsverkehr Richtung Bahnhof sowie in das benachbarte Quartier Oberfeld, welches derzeit unzureichend über Treppen an die Liestalerstrasse angeschlossen ist. Für Schulkinder und mobilitätseingeschränkte Personen ist die heutige Situation mit hohem Autoverkehr anspruchsvoll. Das Fuss- und Velokonzept Frenkendorf sieht hierfür neue und attraktive Verbindungen im Wegenetz vor, die sich mit der Freiraumplanung aus dem QP Parkstrasse Ost bewerkstelligen liessen.

## 2.5 Erschliessung Veloverkehr

Für den Veloverkehr existiert an den angrenzenden Verkehrsachsen mit Ausnahme der Liestaler- und Rheinstrasse eine Veloinfrastruktur mit beidseitigen Velostreifen. Frenkendorf ist Korridor des unteren Ergolztales im kantonalen Veloroutennetz von Basel-Landschaft verankert. Westlich der Bahnlinie verläuft die Schweizer Nationalroute 3 bzw. der Dreiland-Veloweg als Nord-Süd-Route. Auf dieser zentralen Route bestehen bedeutende Pendlerbeziehungen nach Liestal und in den Agglomerationsraum von Basel. Velopendelnde aus dem östlichen Füllinsdorf werden über eine Zubringeroute entlang der Mühlerain- und Niederschönthalstrasse angeschlossen. An der Kreuzung Mühlerainstrasse und Ergolzstrasse entsteht derzeit ein neuer Kreisel mit Veloverkehrsanlagen. Im Zuge der Umgestaltung der Rheinstrasse ist zukünftig eine weitere Verbesserung des Velowegenetzes zu erwarten.

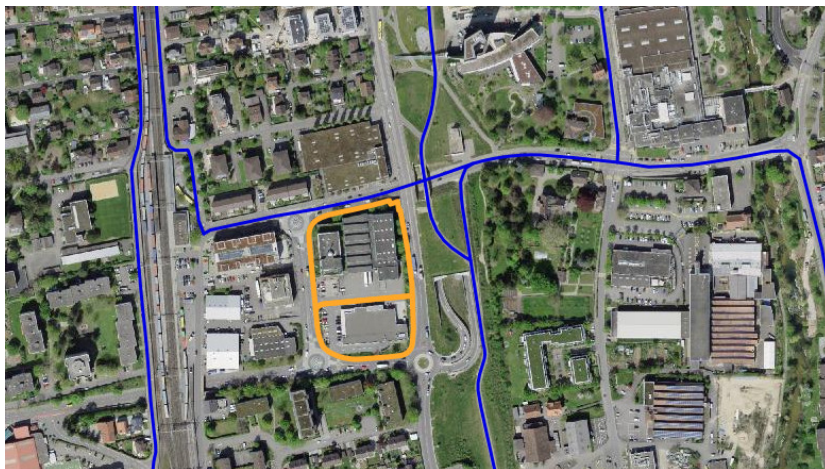


Abbildung 4: Umliegendes kantonales Velowegnetz

## 2.6 Weitere Mobilitätsangebote

Zurzeit befinden sich in Frenkendorf zwei Mobility Carsharing Standorte mit insgesamt zwei Fahrzeugen. Ein Standort befindet sich am Bahnhof (1 Combi) in 250 m Entfernung. Der zweite Standort befindet sich am Dorfplatz (1 Combi) ca. 650 m vom Areal Parkstrasse Ost entfernt und ist zu Fuss ebenfalls gut erreichbar.

## 2.7 Zwischenfazit Standortanalyse

Das Areal ist sehr gut an den öffentlichen Verkehr erschlossen und mit dem nahen S-Bahnhof mit den wichtigsten Quell- und Zielorten in der Region vernetzt. Viele Nutzergruppen (Pendler/innen, Einkauf) können heute die Wege in akzeptierter Distanz zu Fuss oder mit dem Velo bewerkstelligen. Für die neue Wohnnutzung (Schulwege, Naherholung) wird das Langsamverkehrsnetz noch optimiert. Die Mobility-Standorte ergänzen das vorhandene Mobilitätsangebot ohne eigenes Fahrzeug zusätzlich. Für eine erhöhte Sicherheit insbesondere des Fussverkehrs gibt es Verbesserungspotential, das von der Gemeinde bereits erkannt ist und mit bestehenden und zukünftigen Projekten umgesetzt wird bzw. werden soll. In Summe über die oben aufgeführten Standortfaktoren bietet der Standort des Areals Parkstrasse Ost damit alle Voraussetzungen für ein reduziertes Parkplatzangebot.

## 3 Projektfaktoren

### 3.1 Nutzungskonzept Parkstrasse Ost

Die Planung des Areals sieht hauptsächlich Wohnnutzung mit einem Anteil von 85 % vor, die im Erdgeschoss durch eine Quartiersversorgung (bestehende Aldi-Filiale) und im 1. Obergeschoss durch Dienstleistung ergänzt wird. Mit der Erstellung eines Hochhauses (17. Stockwerke) wird eine stark verdichtete Nutzung angestrebt, was einem entsprechend hohen Ausnutzungsgrad entspricht, die Mischnutzung trägt zudem zur Reduktion und Verkürzung von Wegen bei. Die aktuelle Planung sieht einen Wohnungsmix vor, bei dem 2/3 der Wohnungen 3.5 Zimmer oder kleiner sind.

Tabelle 3: Wohnungsschlüssel Verteilung (Stand 05.01.2022)

Wohnungsmix	Etappe 1+2	Prozent
4.5 Zimmer	73	33.6 %
3.5 Zimmer	86	39.6 %
2.5 Zimmer	47	21.7 %
1.5 Zimmer	11	5.1 %
Total	217	100 %

Laut der bereits erwähnten Analyse des Fahrzeugbestandes im Kanton Basel-Landschaft hat die Wohnungsgrösse nach Zimmern einen grossen Einfluss auf die durchschnittliche Anzahl Fahrzeuge pro Haushalt. Die durchschnittliche Anzahl Fahrzeuge bei einer 1.5-Zimmer-Wohnung im urbanen Gebiet (innerer Korridor) liegt bei ungefähr 0.6 Fahrzeugen; bei 2.5-Zimmer-Wohnungen liegt sie bei rund 0.7 Fahrzeugen; bei einer 3.5-Zimmer-Wohnung bei rund 0.8 Fahrzeugen und bei 4.5-Zimmer-Wohnungen bei rund 1 Fahrzeug.

Unter Berücksichtigung des geplanten Wohnungsmix mit 217 eher kleinen Wohnungen resultiert allein auf Basis des durchschnittlichen Fahrzeugbestands eine zu erwartende maximale Fahrzeuganzahl von rund 181 Fahrzeugen und damit ein Verhältnis von durchschnittlich rund 0.84 Fahrzeugen pro Wohnung. Das hier unterstützende

Mobilitätskonzept und die sehr guten Standortfaktoren lassen eine noch tiefere Fahrzeugzahl von geplanten 175 Parkplätzen für die Wohnnutzung zu.

Tabelle 4: Abschätzung Fahrzeugbedarf bei geplantem Wohnungsmix

<b>Wohnungsmix</b>	<b>Etappe 1+2</b>	<b>Durchschnittlicher Fahrzeugbestand</b>	<b>Gesamter Fahrzeugbestand</b>
4.5 Zimmer	73	1	73
3.5 Zimmer	86	0.8	68.8
2.5 Zimmer	47	0.7	32.9
1.5 Zimmer	11	0.6	6.6
Total	217		181.3

### 3.2 Feinerschliessung und Durchwegung

Der Quartierplan sieht vor, die Erschliessungsflächen Langsamverkehr ausserhalb der Gewerbegasse fussgängerfreundlich und weitgehend autoverkehrsreich zu gestalten. Sie dienen der Arealdurchwegung, der Gebäudeerschliessung und als attraktive Aufenthalts- und Begegnungsflächen. Mit der Freiraumplanung aus dem QP Parkstrasse Ost wird dem Fussverkehr auf dem Areal zukünftig eine sichere und attraktive Längsführung entlang der Rheinstrasse bereitgestellt, auf deren Verlängerung die Bahnhofstrasse als wichtige Langsamverkehrsachse in Ost-West Richtung zu den Schularealen erreicht werden kann. Ein neuer öffentlicher Fuss- und Veloweg durchquert mit der Gewerbegasse das Areal in Ost-Richtung, mit Anschluss an die Grünräume auf dem Tunnelareal. Somit stehen künftig zwischen Bahnhof und Füllinsdorf zwei attraktive Ost-West Fusswege zur Verfügung: die bestehende Bahnhofstrasse am Einkaufszentrum vorbei und die neu geschaffene Verbindung durch die Gewerbegasse, mitten durch den QP Parkstrasse Ost.<sup>1</sup>

Das Projekt erstellt 686 Veloabstellplätze, davon 433 unterirdisch im 1. UG über Rampe erreichbar. Die Veloabstellplätze aussen verteilen sich um die Gebäudeeingänge oder sind an den Wegen dorthin in einer Distanz von maximal 30 m platziert. Die neue Durchwegung in Ost-Richtung entlang Gewerbegasse ist auch für Velofahrende nutzbar und bringt bereits in der ersten Etappe ein neues Netzelement für lokale Velofahrten.

---

<sup>1</sup> Im übergeordneten Fuss- und Velokonzept wurde die neue Verbindung entlang der Gewerbegasse bereits berücksichtigt.

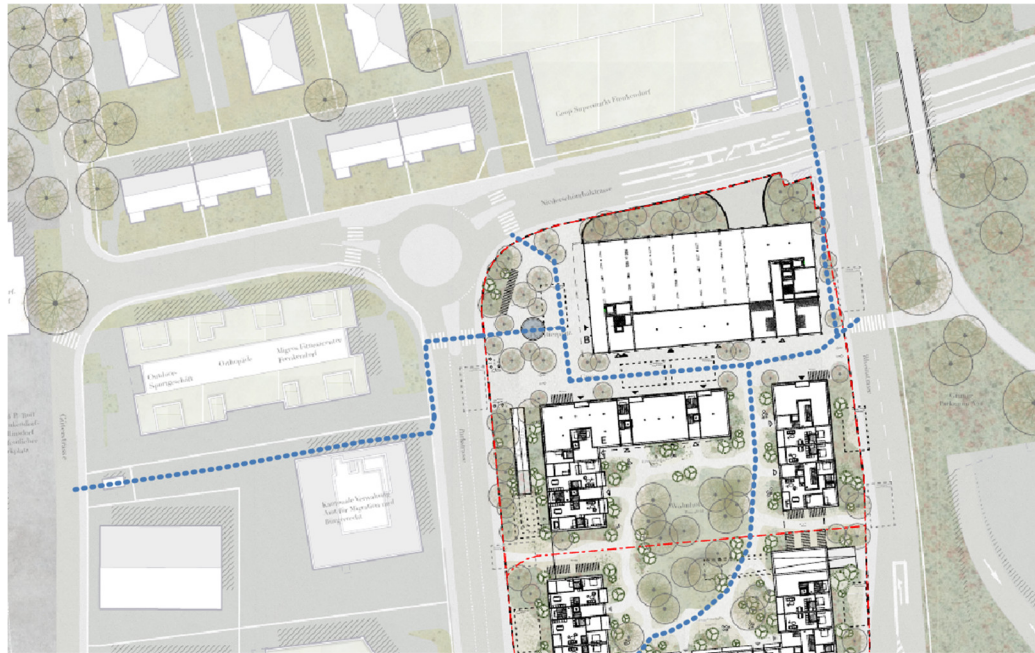


Abbildung 5: Situationsplan Parkstrasse Ost (neue Wegführungen in blau)



Abbildung 6: Fusswege abgestimmt mit Grünraum und Strassenraum





Abbildung 7: Neue Veloinfrastrukturen

### 3.3 Zwischenfazit Projektfaktoren

Der angestrebte Wohnungsmix mit eher kleineren Wohnungsgrössen, hoher Dichte und ergänzenden Nutzungen bietet gute Voraussetzungen für ein reduziertes Parkplatzangebot. Gestützt wird dies auch durch die ausreichende und hochwertige Veloinfrastruktur sowie die durchdachte Erschliessung und gute Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr. In diesem Zuge wird auch die Verbindung Rheinstrasse bis hin zur wichtigen Schulwegachse Bahnhofsstrasse durch eine Längsführung auf dem Areal sicherer und attraktiver gestaltet.

Die Mobilitätsmassnahmen des Mobilitätskonzepts stellen sicher, dass die Potentiale im Bereich Infrastrukturmassnahmen ausgeschöpft werden und dass die autoreduzierte Nutzung auch im Betrieb funktioniert.



## **4 Autoabstellplätze**

### **4.1 Grundlage des Parkplatzbedarfs**

Im Kanton Basel-Landschaft gilt bei der Erstellung von Wohnbauten eine Parkplatzpflicht: pro Wohnung müssten an diesem Standort mindestens 0.91 Abstellplätze für Motorfahrzeuge errichtet werden. Mit geeigneten, in einem Mobilitätskonzept aufzuzeigenden Massnahmen ist es möglich, die Anzahl Parkplätze im Rahmen eines Quartierplanverfahrens weiter zu reduzieren.

Der Parkplatzbedarf wird im Folgenden gestützt auf die Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) des Kanton Basel-Landschaft berechnet. Massgeblich ist dabei § 70, «Anzahl der Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas.» Mittels eines Verkehrs- und Mobilitätsgutachtens für Wohneinheiten kann die Mindestzahl der Abstellplätze für Motorfahrzeuge unabhängig herabgesetzt oder Höchstwerte festlegt werden.

Für eine Reduktion sind folgende Kriterien zu beachten:

- Eine gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr wird vorausgesetzt.
- Es müssen genügend Abstellplätze für Zweiräder vorgesehen sein.
- Die Umsetzung des zur Parkplatzreduktion führenden Nutzungskonzepts ist in den Quartierplanvorschriften sicherzustellen.

Die Parkplatzberechnung für Autos sowie die Berechnung der Anzahl Veloabstellplätze stützen sich auf die Nutzungsangaben (Bruttogeschossflächen, Wohnungsmix) gemäss Besprechungen mit den Architekten Harry Gugger Studio (Stand Januar 2022).

### **4.2 Reduktionsfaktoren nach Nutzungsarten**

Der Parkplatzbedarf wird für Wohnnutzungen über die Anzahl Wohnungen und für die übrigen Nutzungen über die Bruttogeschossfläche (BGF) berechnet. Die Reduktion des Parkplatzbedarfs für die Wohnnutzungen wird seit 1.3.2022 neu über die Güteklasse der ÖV-Erschliessung begründet. Die Projekt- und Standortfaktoren (vgl. Kapitel 2 und 3) werden ebenfalls einbezogen und begründet.

Für die übrigen Nutzungen werden der Parkplatzbedarf über zwei Faktoren R1 (öV-Erschliessungsqualität) und R2 (übrige Faktoren) berechnet.

Nutzungsart	Reduktion für Autoparkplätze am Zielort																					
Wohnbauten	<table><tr><th colspan="5">Gütekategorie<sup>1</sup> des öffentlichen Verkehrs</th></tr><tr><th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th><th>keine</th></tr><tr><td>0.6</td><td>0.7</td><td>0.8</td><td>0.9</td><td>1</td></tr></table>					Gütekategorie <sup>1</sup> des öffentlichen Verkehrs					A	B	C	D	keine	0.6	0.7	0.8	0.9	1		
	Gütekategorie <sup>1</sup> des öffentlichen Verkehrs																					
	A	B	C	D	keine																	
0.6	0.7	0.8	0.9	1																		
Weitergehende Reduktionen sind in Ortskernen auf begründeten Antrag des Gemeinderats möglich.																						
	Reduktion infolge ÖV-Erschliessung R1			Übrige Reduktion R2																		
<b>Dienstleistungen</b> Schalterbetriebe Übrige  <b>Industrie / Gewerbe</b> Klein- und Mittelbetriebe Grossbetriebe  <b>Verkaufsgeschäfte</b> Wenig kundenintensiv (Buchhandlung, Bijouterie etc.)  Kundenintensiv Laden bis 500 m <sup>2</sup> VF Supermarkt bis 1'000 m <sup>2</sup> VF Einkaufszentr. ≥ 1'000 m <sup>2</sup> VF  <b>Restaurant</b>  <b>Andere</b>	<table><tr><th rowspan="2">Kursfolge in Min. während Spitzenstunden</th><th colspan="2">Fusswege zur nächsten Haltestelle</th></tr><tr><th>weniger als 350 m</th><th>mehr als 350 m</th></tr><tr><td>Mehr als 20 Minuten</td><td>0.8</td><td>1.0</td></tr><tr><td>13 – 20 Minuten</td><td>0.7</td><td>0.9</td></tr><tr><td>7 – 12 Minuten</td><td>0.6</td><td>0.8</td></tr><tr><td>6 Minuten und weniger</td><td>0.5</td><td>0.7</td></tr></table>			Kursfolge in Min. während Spitzenstunden	Fusswege zur nächsten Haltestelle		weniger als 350 m	mehr als 350 m	Mehr als 20 Minuten	0.8	1.0	13 – 20 Minuten	0.7	0.9	7 – 12 Minuten	0.6	0.8	6 Minuten und weniger	0.5	0.7	<p>Für folgende Kriterien können Reduktionen geltend gemacht werden:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Umweltvorbelastung</li><li>2. Politische und planerische Leitbilder</li><li>3. Vorhandene öffentliche Autoparkplätze in akzeptabler Nähe</li><li>4. Mehrfachnutzung</li><li>5. Gebäudenutzung, die einen hohen Veloanteil erwarten lässt</li></ol> <p>Der maximale Reduktionsfaktor für alle Kriterien beträgt 0.6.</p>	
Kursfolge in Min. während Spitzenstunden	Fusswege zur nächsten Haltestelle																					
	weniger als 350 m	mehr als 350 m																				
Mehr als 20 Minuten	0.8	1.0																				
13 – 20 Minuten	0.7	0.9																				
7 – 12 Minuten	0.6	0.8																				
6 Minuten und weniger	0.5	0.7																				

Abbildung 8: Reduktionsfaktoren Auto-PP (RBV Basel-Landschaft, Stand 01.03.2022)

Im Areal Parkstrasse Ost sind neben 217 Wohnungen noch Büronutzungen und Verkaufsflächen vorgesehen. In der folgenden Tabelle sind die entsprechenden Flächen und die Anzahl Wohnungen, die für die Berechnung des Parkplatzbedarfs relevant sind, ersichtlich.

Tabelle 5: Nutzungsarten Parkstrasse Ost

Nutzungsart	Anzahl / BGF
Wohnungen	217 Stück
Verkauf	2000 m <sup>2</sup>
Dienstleistungen	1671 m <sup>2</sup>

### 4.3 Parkplatzbedarf Wohnen

Die Reduktion für Autoparkplätze bei Wohnbauten wird seit dem 1.3.2022 in Abhängigkeit der Güteklasse des öffentlichen Verkehrs<sup>2</sup> berechnet. Das gesamte Areal Parkstrasse Ost weist die Güteklasse B auf, womit sowohl die Stammparkplätze als auch die Besucherparkplätze mit dem **Faktor 0.7** reduziert werden dürfen.

Für das Areal Parkstrasse Ost werden, aufbauend auf den obigen Ausführungen, unterschiedliche Ansätze für die Ermittlung des Parkplatzbedarfs beschrieben:

- **Gemäss RBV ab 1.3.2022:**  
Der Parkplatz-Bedarf basiert auf den derzeit geltenden kantonalen Vorgaben ohne ergänzende Massnahmen. Damit wären 0.7 Stamm-Parkplatz pro Wohnung vorgesehen und 0.21 Besucherparkplätze. Für das Areal wird insbesondere bei den Stammparkplätzen ein tieferliegender Ansatz aufgrund der günstigen Standort- und Projektfaktoren empfohlen.
- **Reduktion auf 0.5 Stamm-Parkplätze pro Wohnung (ohne Besucherparkplätze)**  
Argumente für eine weitere Reduktion wurden in den Kapiteln Standortanalyse und Projektfaktoren (Kapitel 2 und 3) aufgezeigt. Für die Wohnnutzung wird eine weitere Parkplatz-Reduktion angestrebt, welche auf 0.5 Stamm-Parkplätze pro Wohnung ausgewiesen wird. Der Wert kann durch die günstigen Standort- und Projektfaktoren sowie durch zusätzliche Mobilitätsmassnahmen erreicht werden (vgl. auch Priorität 1-Massnahmen in Kapitel 5):
  - Statische Informationen & Broschüren zu den Mobilitätsangeboten
  - Grosszügige und qualitativ hochwertige Veloparkierung
  - Einrichtung eines Car-Sharing-Angebots auf dem Areal (z.B. Mobility)
  - Parkraumbewirtschaftung für die Besucherparkplätze
  - Einrichtung einer zentralen Velo-Reparatur Station (fest installierte Luftpumpe und Werkzeug)
  - Veloreparaturtag (ca. 1 x jährlich), Reparaturen können vor Ort erledigt werden oder die Fachperson gibt eine Kostenschätzung ab.
  - Einrichtung eines Pick-up-Standorts für Heimlieferdienste (Anbieter von Gemüseabos, Online-Shopping, etc.)
  - Mobilitätsverantwortlicher für das ganze Areal
- **Reduktionsfaktoren auch für Besucherparkplätze**  
Mit der aktualisierten RBV (gültig ab 01.03.2022) könnten auch die Besucherparkplätze auf 0.7 reduziert werden. Die Projekt- und Standortfaktoren erlauben optional eine weitere Reduktion auf 0.5.

---

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

#### 4.4 Parkplatzbedarf Dienstleistungen und Verkauf

##### Reduktionsfaktor R1 infolge öV-Erschliessung

Bei allen nicht dem Wohnen dienenden Nutzungsarten (Dienstleistungen, Verkauf und andere) werden zwei Reduktionfaktoren angewandt (R1 und R2). Der erste Reduktionsfaktor (R1) berücksichtigt die Erschliessung durch die öffentlichen Verkehrsmittel. Das Areal Parkstrasse Ost liegt rund 250 m Fusswegdistanz vom Bahnhof Frenkendorf-Füllinsdorf und der Haltestelle Schönthal entfernt. Die Kursfrequenz beträgt zu den Spitzenzeiten 3 Minuten, womit gemäss Abbildung 3 der grösstmögliche Reduktionsfaktor **R1 = 0.5** zugrunde gelegt werden darf.

##### Reduktionsfaktor R2

Der Reduktionsfaktor R2 ist ein Sammelfaktor und ergibt sich aus den Bereichen Umweltverträglichkeit, politische Leitbilder, vorhandene öffentliche Parkplätze, Mehrfachnutzungen sowie Zweiraderschliessung. Für das Areal Parkstrasse Ost wurden die einzelnen Punkte analysiert. Die Einschätzungen sind nachfolgend dargelegt:

- **Umweltverträglichkeit (erfüllt)**  
*Die direkt an das Areal anliegenden Kantonsstrassen haben GeoView BL bereits heute eine sehr hohe Verkehrs- sowie Lärmbelastung. Das Kriterium zur Reduktion der Autoparkplätze für die vorbelastete Lage in der Zentrumszone als erfüllt angesehen.*
- **Politische und Planerische Leitbilder (erfüllt)**  
*Mit dem Fuss- und Velokonzept Frenkendorf soll eine Verschiebung des Modal-Splits angestrebt werden, sodass die Verkehrsteilnehmenden die zukünftigen Alltags- und Freizeitwege vermehrt zu Fuss und mit dem Velo zurücklegen können. Um die Voraussetzungen für eine Verschiebung des Modal-Splits zu ermöglichen, sollen entsprechende Infrastrukturen und Vernetzungen ausgebaut werden. Die kantonalen Richtpläne von Basel-Landschaft legen zudem fest, dass der Langsamverkehr zu fördern ist und die wichtigsten Quell- und Zielorte durch direkte, sichere sowie attraktive Fuss- und Velonetze erschlossen werden sollen.*
- **Vorhandene öffentliche Parkplätze in akzeptabler Nähe (nicht erfüllt)**  
*Dies kann für den QP Parkstrasse Ost nicht geltend gemacht werden. Beim Bahnhof Frenkendorf-Füllinsdorf ist ein öffentlicher P+R Parkplatz mit 27 gebührenpflichtigen Parkplätzen vorhanden, die aufgrund der Distanz und Funktion nicht als Parkplatz für Gewerbetreibende an der Parkstrasse Ost geeignet sind. Weitere Parkplätze im Parkhaus Einkaufszentrum Schönthal oder bei der Bibliothek in der Hammerstrasse sind zu weit entfernt (ca.500 m Fusswegdistanz).*
- **Mehrfachnutzung (zur Hälfte erfüllt)**  
*Die Mischnutzung ermöglicht aufgrund der unterschiedlichen Nutzungsarten innerhalb der gewerblichen Nutzungen eine Mehrfachnutzung der Parkplätze – die Parkplätze in Etappe 2 werden nicht den einzelnen Nutzungen zugesprochen, sondern können gemeinsam genutzt werden (Pooling).*
- **Gebäudenutzung mit hohem Veloanteil (erfüllt)**

*Die gute Erschliessung (kantonale Pendlerroute nördlich angrenzend entlang der Niederschönthalstrasse) und das ausreichende Angebot an Veloabstellplätzen stützen einen hohen Anteil Veloverkehr der neuen Nutzungen (Wohnen, Büro). Verschiedene geplante Massnahmen wie die Neugestaltung der Rheinstrasse verbessern die Erschliessung für den Veloverkehr in Zukunft. Für die weiterhin bestehende Einkaufsnutzung (Filiale Aldi) kann ein hoher Veloanteil nicht geltend gemacht werden.*

Gemäss der Analyse oben können für das Areal Parkstrasse Ost kann nur ein der fünf Kriterien, die für eine Reduktion des Grundbedarfs sprechen, als nicht erfüllt gewertet werden. Der Reduktionsfaktor R2 wird aufgrund obiger Analyse zurückhaltend auf **R2 = 0.76** festgelegt<sup>3</sup>, da die Mehrfachnutzung erst nach Vollendung aller Etappen vollumfänglich wirkt.

---

<sup>3</sup> 0.76 entspricht proportional 3 erfüllten Kriterien, bei einem maximalen Reduktionsfaktor R2=0.6 bei 5 Kriterien.



#### 4.5 Zusammenfassung des Parkplatzbedarfs

Mit den Reduktionsfaktoren für die Nicht-Wohnnutzungen  $R1 = 0.5$  und  $R2 = 0.76$  gemäss RBV und dem Reduktionsfaktor 0.5 für die Stamm-Parkplätze der Wohnnutzung (möglich durch vorliegenden Mobilitätskonzept) wird der Parkplatzbedarf für das Areal Parkstrasse Ost gemäss nachfolgender Tabelle 7 ausgewiesen. Dabei wird die aktuelle Planung verschiedenen Konstellationen der Besucherparkplätze der Wohnnutzung (Mini, Midi, Maxi) gegenübergestellt.

Tabelle 6: Parkplatzbedarf

	Mini	Midi	Maxi	Standard RBV
Annahme Besucher-PP	PP/Whg =0.15	PP/Whg =0.21	PP/Whg =0.3	PP/Whg =0.21
Annahme Stamm-PP	PP/Whg =0.5	PP/Whg =0.5	PP/Whg =0.5	PP/Whg =0.7
Wohnen: Stamm-PP	109	109	109	152
Wohnen: Besucher-PP	33	46	66	46
Übrige Nutzung: Stamm-PP	14	14	14	14
Übrige Nutzung: Besucher-PP	41	41	41	41
Zusätzliche PP Aldi	57	57	57	57
<b>Gesamt PP</b>	<b>254</b>	<b>267</b>	<b>287</b>	<b>310</b>

hier wirkt das Mobilitätskonzept

Für den QP Parkstrasse Ost werden gemäss Wegleitung BL unter Anwendung der gewählten Reduktionsfaktoren für Nicht-Wohnnutzungen und dem Parkraumangebot für Wohnnutzungen höchstens 287 Parkplätze erstellt. Diese Zahl liegt, durch die hier beschriebenen Mobilitätsmassnahmen, unter der nach RBV BL vorgegebenen Standards von 310 Autoabstellplätzen. Die 287 Parkplätze sind alle in der unterirdischen Einstellhalle verortet und können über zwei Zu- und Wegfahrten ohne Zusatzbelastung der Parkstrasse erreicht werden. Die verkehrstechnischen Nachweise sind im Verkehrsgutachten dargestellt.

Die Bauherrschaft betrachtet es als realistische Option, eine weitere Reduktion der Besucherparkplätze für das Wohnen vorzunehmen (Variante Mini). Dies ist mit der neuen RBV Regelung ab 1.3.2022 zulässig. Damit würden für Besuchende der Wohnnutzung nur die Hälfte der Parkplätze erstellt, also 33 anstelle von 66 Besucherparkplätzen. Insgesamt würden dann nur 254 Parkplätze erstellt, die dafür zusätzlichen Mobilitätsmassnahmen sind in Kap. 6 bezeichnet.

## 5 Abstellplätze für den Veloverkehr

Die Anzahl der Veloabstellplätze wird mit der Norm VSS 40 065 und der Wegleitung BL in der nachfolgenden Tabelle 7 berechnet. Daraus ergibt sich eine Bandbreite von 540 – 827 VAP, wobei zunächst 540 VAP für die Planung zu berücksichtigen sind. Gemäss der VSS 40 065 entspricht das den zwei Dritteln (von 827 VAP), die bei ungewisser Nachfrage in einem ersten Schritt umgesetzt werden sollten. Der Flächenbedarf für die restlichen 287 VAP ist in die Planung mit einzubeziehen, sodass bei erhöhter Nachfrage in Zukunft beispielsweise Flächen in der Tiefgarage mit VAP erweitert werden können.

Tabelle 7: Ermittlung der Veloabstellplätze

	Wegleitung BL	Norm VSS 40 065		
		Kurzzeit	Langzeit	Total
Wohnen Etappe 1	299	144	334	478
Wohnen Etappe 2	201	87	203	290
Andere Nutzung	40	15	44	59
Total	540	246 (30 %)	581 (70 %)	827 (100%)

Bezüglich Verortung und Qualität orientiert sich die Planung an der VSS Norm 40 065 «Parkieren; Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen»: Spezialvelos passen häufig nicht in die gängigen Parkierungssysteme, daher ist ein Anteil von ca. 20 % als Freifläche ohne Parkierungssystem bereitzustellen. Die VAP sind in Langzeit- (70 %) und Kurzzeitparkplätze (30 %) aufgeteilt. Kurzzeitparkplätze sind offene, möglichst ebenerdige Anlagen, die für eine Parkierungsdauer von bis zu 2 Stunden nahe am Gebäudeeingang vorgesehen sind. Langzeitparkplätze sind überdachte, abschliessbare Anlagen mit einer längeren Parkierungsdauer und können daher auch an anderen Orten wie Velokeller oder Tiefgaragen vorgesehen werden. Bei den offenen Kurzzeitparkplätzen sind Parkierungssysteme wie zum Beispiel Velobügel auszuwählen, bei dem der Velorahmen mit angeschlossen werden kann. Weiter sind auch Reparaturstationen inkl. Velopumpen an den verschiedenen Abstellorten vorgesehen. Die Aufteilung zwischen normalen Velos und Spezialvelos kann auf Basis des Monitorings angepasst werden.

## 6 Mobilitätsmassnahmen

Nachfolgend werden die verschiedenen Mobilitätsmassnahmen beschrieben, die zur Erreichung eines tiefen MIV-Anteils und somit zur Sicherstellung des deutlich reduzierten Parkplatz-Bedarfs getroffen werden sollen. Sie sind in die fünf Bereiche Informieren, Unterstützen, Gemeinsam, Regulieren und Organisieren gruppiert und werden nach Priorität unterschieden. Massnahmen der Priorität 1 werden in jedem Fall umgesetzt (berücksichtigt im Bauprojekt und bei Inbetriebnahme). Massnahmen der Priorität 2 können als weitere Auswahl dienen, sollten Nachbesserungen nötig werden. Die beiden Mobilitätsmassnahmen ÖV-Abfahrtsmonitore und Webplattform Mobilität werden der Priorität 1 zugeordnet, sofern die weitere Reduktion der Besucher Parkplätze angestrebt wird (Variante Mini, Reduktion um 33 Besucherparkplätze).

### 6.1 Übersicht der Massnahmen des Mobilitätskonzepts

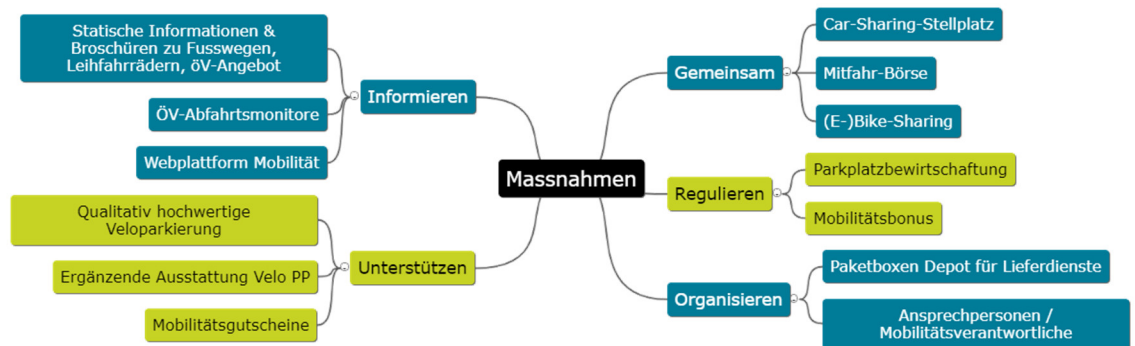


Tabelle 8: Übersicht Massnahmen Mobilitätskonzept

Massnahme	Beschreibung	Priorität
Statische Informationen & Broschüren zu Fusswegen, Leihfahrrädern, öV-Angebot (Informieren)	Informationen rund um Mobilität und zu den verfügbaren Verkehrsmitteln und Mobilitätsangeboten in der Umgebung sowie auf dem Gelände werden als Flyer oder Broschüren an Neuzuzüger*innen abgegeben und / oder an Anschlagstafeln an prominenten Stellen aufgehängt. Dies dient vor allem der Sensibilisierung und Information über alternative Mobilitätsformen zum Auto.	1
Qualitativ hochwertige Veloparkierung (Unterstützen)	Die vorhandenen Veloabstellplätze entsprechen den folgenden Qualitätsmerkmalen: - Die Plätze werden witterungsgeschützt (Kurzzeit-Stellplätze) und überdacht bzw. in Veloräumen (Langzeit-Stellplätze) angeboten - Alle Abstellplätze sind möglichst direkt erreichbar - (Kurz-/Langzeit-PP sind fahrend, Dauerparking über einen eigenen Lift zugänglich) - Veloräume im Erdgeschoss und in den Untergeschossen bieten eine sichere und witterungsgeschützte Abstellmöglichkeit für Langzeit- und Dauerparkierung. Ein Teil der Abstellplätze steht für Spezialvelos (Anhänger, Lastenvelos etc.) zur Verfügung (freie Flächen ohne Abstellsysteme).	1

<b>Ergänzende Ausstattung Velo PP</b>  <b>(Unterstützen)</b>	<b>Die Abstellplätze werden ergänzt durch unterstützende Angebote</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Velopumpe, idealerweise mit Druckluft, sowie einfaches Velowerkzeug stehen den Bewohner*innen und Angestellten zur freien Benützung zur Verfügung.</b></li> <li>- <b>Lademöglichkeiten für E-Bikes erhöhen die Attraktivität von langsamen und schnellen E-Bikes.</b></li> <li>- <b>Veloreparaturtag (ca. 1 x jährlich), Reparaturen können vor Ort erledigt werden oder die Fachperson gibt eine Kostenschätzung ab.</b></li> </ul> <b>Garderoben und Duschen für die Geschäftsnutzungen sind für die Mitarbeitenden vorhanden, damit werden die ganzjährige Velonutzung, aber auch Sport über Mittag unterstützt.</b>	<b>1</b>
Car-Sharing-Stellplatz  (Gemeinsam)	Bereits jetzt besteht am nahen gelegenen Bahnhof ein Angebot von Mobility mit einem Car-Sharing-Stellplatz. Dieses Angebot ist am Standort Parkstrasse Ost ebenfalls anzubieten.	<b>1</b>
Parkplatzbewirtschaftung  (Regulieren)	Die Parkplätze werden zu marktüblichen Tarifen vermietet – dies widerspiegelt die Erstellungskosten der Parkplätze und trägt zur Kostenwahrheit des Autos gegenüber den anderen Verkehrsmitteln bei.	<b>1</b>
Paketboxen / Depot für Lieferdienste  (Organisieren)	Mit abschliessbaren Paketboxen können Pakete auch bei Abwesenheit der Adressaten sicher übergeben werden. Ein Empfangsdepot für Gemüseabos, Online-Shopping Anbieter wie für Lebensmittel etc. erfüllt die gleiche Funktion für Lieferdienste – diese können Waren einfach und sicher ausliefern. Beide Massnahmen erhöhen die Erstzustellungsquote stark und reduzieren Zustell- oder Abholfahrten. Der Zugang für Lieferdienste / Post ist in der Erschliessung zu berücksichtigen (Anlieferungsbereich).	<b>1</b>
öV-Abfahrtsmonitore  (Informieren)	An zentralen Stellen des Gebäudes, z. B. bei den Eingangsbereichen der Geschäftsnutzungen, können Abfahrtsmonitore mit den nächsten Abfahrtszeiten der nahegelegenen Haltestellen angebracht werden. Die aktuelle Verkehrslage kann in Echtzeit mitberücksichtigt werden und über Verspätungen und Ausfälle kann frühzeitig informiert werden. Der Fussweg zu den entsprechenden Haltestellen kann ebenfalls berücksichtigt werden. Diese Massnahme eignet sich insbesondere für geschäftliche Nutzungen.	<b>1</b> <b>(wenn Besucher-PP Reduktion = 0.5)</b>
Webplattform Mobilität  (Informieren)	Mit einer Webplattform / Webapp können Informationen und Anregungen bezüglich Mobilität gebündelt zur Verfügung gestellt werden. Auf der Webplattform kann das Besucher-Parking durch Bewohner vorreserviert werden. Weitere mögliche Nutzungen wären: Sharingangebote direkt buchen, Informationen über Störungen und öV-Abfahrtszeiten, Anmerkungen für Verbesserungen bezüglich des Areals und Mobilität, integrierte Mitfahrbörse etc. Der Umfang der Webplattform kann variieren und auch über die Mobilität hinausgehen (Living-App).	<b>1</b> <b>(wenn Besucher-PP Reduktion = 0.5)</b>

Mobilitätsbonus  (Regulieren)	<b>Als Teil des Mietverhältnisses erhalten die Mieter einen Mobilitätsbonus wählen. Der Mobilitätsbonus kann z.B. ein TNW-U-Abo, ein RailCheck-Guthaben oder Mobility-Abo sein.</b>	<b>2</b>
Mobilitätsgutscheine  (Unterstützen)	Mittels Gutscheine für Mobilitätsangebote erhalten alle Neumieter*innen einen Anreiz für die Benutzung der vielseitigen Angebote im Bereich des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs sowie von Sharing Angeboten. Dies kann in Form von öV-Gutscheinen, Gutscheinen für Velowerkstätten in der Nähe, Gratisminuten für Sharing-Anbieter umgesetzt werden. Zur Förderung kurzer Wege können auch Gutscheine für die umliegenden Einkaufs- und Dienstleistungsgeschäfte verteilt werden.	2
Ansprechpersonen / Mobilitätsverantwortliche  (Organisieren)	Eine designierte Ansprechperson bei der Liegenschaftsverwaltung steht den Bewohner*innen und Geschäften für Fragen und Anliegen rund um das Thema Mobilität zur Verfügung.	2
Mitfahr-Börse  (Gemeinsam)	Angebote und Portale für Mitfahrgelegenheiten existieren bereits (blablacar, karzoo, HitchHike). Es könnte auch eine quartiersinterne Lösung erarbeitet werden (z. B. für den Berufspendlerverkehr zu den Arbeitsplätzen). Die Portale können z. B. auch in der Mobilitätsapp verlinkt werden.	2
(E-)Bike-Sharing  (Gemeinsam)	Bike-Sharing wird gefördert, in dem ein Bike-Sharing-Standort bestehender Anbieter auf dem Areal angeboten wird (Teil der Veloabstellplätze). Das Verkaufsgeschäft kann als Kontaktstelle für Carvelo2Go geprüft werden, das Bike kann intern, aber auch durch das umliegende Quartier genutzt werden.	2



## 6.2 Ausgewählte Massnahmen zur Umsetzung

Die im vorangehenden Kapitel dargestellten Massnahmen der Priorität 1 werden nachfolgend genauer beschrieben.

Statische Informationen & Broschüren zu Fusswegen, Leihfahrrädern, öV-Angebot Informieren

Beschreibung	Informationen über die Erreichbarkeit des Areals mit dem MIV, öV und mit dem Langsamverkehr sowie Informationen über die Mobilitätsangebote (Mobilitätsmassnahmen, öV-Angebot, Veloparking-Infos etc.) werden in einem Dossier festgehalten. Das Dossier kann ergänzt werden mit Velostadtplänen, öV-Gutscheinen und Fahrplänen etc.	
Wirkung	Mittel	Mittlere Wirkung, gute Information als Grundvoraussetzung für eine Veränderung des Verkehrsverhaltens. Der Einzug oder Anstellungsbeginn ist ein wichtiges Entscheidungszeitfenster für Verhaltensänderungen.
Kosten	Gering – Mittel	Geringe bis mittlere Kosten für das Zusammentragen der Informationen sowie für die Implementierung auf der Website bzw. den Druck der Flyer / Broschüre.
Messbarkeit / Monitoring	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung kann belegt werden</li> <li>• Befragung der Bewohner*innen / Angestellten</li> </ul>	

### Qualitativ hochwertige Veloparkierung und ergänzende Ausstattung für Veloabstellplätze Unterstützen

Beschreibung	Durch die kantonalen Radrouten ist das Areal Parkstrasse Ost bereits gut für den Veloverkehr erschlossen. Das Festlegen von Mindeststandards (Anzahl und Ausgestaltung der Abstellplätze) sowie das Sichern der Fläche ist Bestandteil der Planung. An sinnvollen Orten sind für Beschäftigte Langzeit- und für Besucher Kurzzeitabstellplätze vorhanden. Durch eine Überdachung und Anschliessmöglichkeiten des Velorahmens werden die Abstellplätze besonders attraktiv und qualitativ hochstehend ausgestaltet. Bei den Abstellplätzen werden Velopumpen und für E-Bikes Lademöglichkeiten bereitgestellt. Zudem stehen den Nutzenden (der Büroräumlichkeiten) Umzieh- und Duschmöglichkeiten zur Verfügung.	
Wirkung	Mittel	Eine qualitativ hochstehende und sinnvoll angeordnete Infrastruktur für den Veloverkehr steigert die Attraktivität des Velos als Alltagstransportmittel für Beschäftigte, Bewohnende und Besucher*innen.
Kosten	Tief-Mittel	Kosten stehen in Abhängigkeit der definierten Standards. Die Abstellplätze und auch Signalisations- und Markierungsmassnahmen werden bereits in der Bauphase erstellt.
Messbarkeit / Monitoring	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erfassung von Nutzung, Auslastung der Veloabstellplätze pro Zeiteinheit durch punktuelle Zählungen</li> <li>• Umfragen zur Velonutzung im Gebäude</li> </ul>	

<b>Car-Sharing-Stellplätze</b>		<b>Gemeinsam</b>
Beschreibung	Bereits jetzt besteht am nahegelegenen Bahnhof ein Angebot von Mobility mit einem Car-Sharing-Stellplatz. Das Angebot solle in Abhängigkeit der Nachfrage im Areal ausgebaut oder angepasst werden (andere Fahrzeugkategorien, E-Fahrzeuge).	
Wirkung	Mittel-Hoch	Mit einem Sharing Angebot direkt bei der Wohnung verzichtet eine gewisse Anzahl Mieter*innen auf ein eigenes Fahrzeug, da sie es im Bedarfsfall einfach mieten können.
Kosten	Niedrig-Mittel	Die Kosten können bei reger Nutzung weitgehend gedeckt werden (Rückvergütung durch hohe Auslastung).
Messbarkeit / Monitoring	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nutzungsstatistiken</li> </ul>	
<b>Parkplatzbewirtschaftung</b>		<b>Regulieren</b>
Beschreibung	Die Parkplatzbewirtschaftung kann die Anzahl benötigter Parkplätze beeinflussen und sollte deshalb gut geplant werden. Die Parkplätze sollen mindestens auf Höhe des Marktniveaus vermietet werden, auch die Besucherparkplätze sollen auf eine Bewirtschaftung geprüft werden.	
Wirkung	Hoch	Bei der Parkplatzbewirtschaftung sind die Kosten der ausschlaggebende Faktor für die Mieter*innen. Je höher die Kosten, desto tiefer die Nachfrage.
Kosten	Niedrig	Bei der Parkplatzbewirtschaftung entstehen wenig Kosten (Zufahrtskontrolle), die Parkplätze sollen über die Zeit kostenneutral vermietet werden können.
Messbarkeit / Monitoring	<ul style="list-style-type: none"> <li>Auslastung Parkfelder</li> <li>Anzahl Anwohnende mit Parkkarte</li> <li>Umfragen</li> <li>Einnahmen durch Parkplatzbewirtschaftung</li> </ul>	
<b>Paketboxen, Depot für Lieferdienste</b>		<b>Organisieren</b>
Beschreibung	Mit Paketboxen oder einer Depotstelle für Lieferdienste wird ein Ort für die Warenabgabe definiert. Dies reduziert den Lieferverkehr und auch Einkaufsfahrten. Anbieter von Gemüseabos, Online-Shopping Anbieter, aber auch die Post können ihre Lieferungen einfach und sicher ausliefern. Die entsprechenden Angebote müssen für die Lieferdienste erreichbar sein (Zufahrtsmöglichkeiten), initial ist auch eine Abstimmung mit den Lieferdiensten und der lokalen Postzustellung zu empfehlen.	
Wirkung	Mittel	Die Erstzustellrate erhöht sich durch die sichere Zustellmöglichkeit, auch wenn die Empfänger nicht zuhause sind.
Kosten	Niedrig	Die Kosten können bei einfacher Umsetzung geringgehalten werden.
Messbarkeit / Monitoring	<ul style="list-style-type: none"> <li>Befragungen</li> <li>Statistik zur Nutzung der Paketboxen</li> </ul>	

## **7 Controlling des Mobilitätskonzepts**

Mit den ergriffenen Mobilitätsmassnahmen und den zu Beginn des Mobilitätskonzepts aufgezeigten Standort- und Projektfaktoren kann davon ausgegangen werden, dass die angebotene Anzahl an Parkplätzen ausreicht. Die Sicherstellung dieses Ziels wird mit einem Controlling erreicht.

Dadurch können die eingeführten Massnahmen sowie die beschriebenen Wirkungen bezüglich Umsetzung und Zielerreichung überprüft werden. Die Verantwortung liegt dabei bei der Eigentümerin. Das Controlling kann auch von der mobilitätsverantwortlichen Person – beispielsweise innerhalb der Liegenschaftsverwaltung – durchgeführt werden.

Das Controlling erfolgt regelmässig und die Ergebnisse werden jeweils in Form eines kurzen Berichts an die Gemeinde Frenkendorf abgegeben. Vorgesehen ist ein erstes Controlling 1 Jahr nach Bezug der 1. Etappe, ein zweites Controlling ein Jahr später, danach kann im Zweijahresrhythmus fortgesetzt werden.

Der Kurzbericht enthält mindestens die folgenden Elemente:

- Übersicht der geplanten und umgesetzten Massnahmen,
- Statistische Auswertung der verschiedenen Mobilitätsmassnahmen und -angebote (wie häufig genutzt, wie stark besucht),
- Ein- und Ausfahrtsdaten der Tiefgarage,
- Auslastung der Tiefgarage bzw. Anzahl fix vermieteter Parkplätze nach Nutzung,
- Auslastung der Veloabstellplätze (abgeleitet aus Erhebung) sowie
- Einschätzung der Zufriedenheit von Bewohner\*innen und Angestellten zum Thema Mobilität sowie zum Mobilitätsverhalten ausgehend vom Areal

Gewisse Mobilitätsmassnahmen benötigen länger als ein Jahr um ihre Wirkung voll entfalten zu können. Es kann deshalb kontraproduktiv sein, bereits nach jedem Jahresreporting Änderungen in den Massnahmen vorzunehmen. Das jährliche Reporting soll deshalb ca. alle drei Jahre um einen bilateralen Austausch zwischen der Gemeinde und der Eigentümerin (bzw. der mobilitätsverantwortlichen Person), um Anpassungen abzustimmen.

Die Pflicht zur Durchführung des Controllings und der Umsetzung der Mobilitätsmassnahmen in Abhängigkeit des Reduktionsfaktors Wohnen wird in den Quartierplanvorschriften (Vertrag oder QP-Reglement) festgehalten.

Bereits in der Erarbeitung des vorliegenden Gutachtens hat eine Abstimmung mit der Gemeinde stattgefunden. Es ist im weiteren Verlauf des Quartierplanverfahrens vorgesehen, diesen Dialog aufrecht zu erhalten, insbesondere um die Details des Controlling-Prozesses zu vereinbaren.

Falls das Controlling aufzeigt, dass die Zielvorgaben mehrmals hintereinander nicht eingehalten werden, werden in Absprache mit der Gemeinde Anpassungen oder Verbesserungen der Mobilitätsmassnahmen (Attraktivitätssteigerung bzw. verschärfte Regulierung, Ersatz unwirksamer Massnahmen) vorgenommen. Dazu können noch nicht umgesetzte Mobilitätsmassnahmen der Prioritätsstufe 2 eingeführt werden oder bestehende Massnahmen in ihrer Attraktivität gesteigert bzw. in ihrer Verbindlichkeit gestärkt werden.

Rapp Trans AG

Yves Gasser  
Leiter Verkehrsplanung

Nabil Mikhael  
Fachplaner Mobilität und Verkehr

Basel, 24. Juni 2022 / MNa