

Auftraggeber: Stiftung Seniorenzentrum Rosengarten
Objekt: Mutation QP Seniorenzentrum Rosengarten,
Laufen

Verkehrsgutachten



31. Juli 2026

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	3
1.1 Ausgangslage	3
1.2 Auftrag	3
1.3 Grundlagen	3
1.4 Lage des QP-Perimeters.....	4
2. Projektbeschreibung.....	5
2.1 Ist-Situation	5
2.2 Geplante Wohnungen für betreutes Wohnen (QP-Mutation).....	6
2.3 Endzustand	7
2.4 Anmerkung zur Mutation	7
3. Erschliessungskonzept	8
3.1 Motorisierter Verkehr/Parkplätze	8
3.2 Fuss- und Veloverkehr	8
3.3 Öffentlicher Verkehr	8
3.4 Schwerverkehr/Anlieferung	8
4. Parkplatz-Nachweis	9
4.1 Anzahl bestehende Parkplätze im QP-Perimeter (Berechnung aus dem Baugesuch)	9
4.2 Künftige Anzahl Parkplätze nach der kantonalen Richtlinie	9
4.3 Zusammenfassung.....	11
5. Verkehrsauswirkungen der QP Erweiterung	12
5.1 Differenzverkehr	12
5.2 Auswirkungen auf das Strassennetz	12
5.3 Auswirkungen auf den ÖV	12
6. Fazit.....	13

Anhang 1: Parkplatzberechnung Baueingabe 15.12.2011

Anhang 2: Parkplatzberechnung nach Wegleitung BL

Anhang 3: Ermittlung R1 komb.

Anhang 4: Berechnung Verkehrsmengen heute

Anhang 5: Berechnung Verkehrsmenge künftig

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Gesamtanlage des Seniorenzentrums Rosengarten in Laufen soll durch einen Neubau mit 18 Wohnungen und einer zusätzlichen unterirdischen Einstellhalle erweitert werden. Diese 18 neuen Wohnungen werden künftig als «**Wohnungen für betreutes Wohnen**» genutzt. Der Neubau kommt auf dem heutigen oberirdischen Parkplatz zu liegen. Die dadurch wegfallenden Parkplätze werden zusammen mit den künftigen Stamm-Parkplätzen für die neuen Wohnungen in der neuen Einstellhalle ersetzt, während die Besucher-PP mehrheitlich oberirdisch vorgesehen sind. Das Vorprojekt des Neubaus und der Umgebungsgestaltung liegt im Entwurf vor.

Für die Umsetzung dieses Vorhabens ist eine **Mutation** des bestehenden **Quartierplans Seniorenzentrum Rosengarten** notwendig. Dazu hat die Zentrumsleitung die Firma Jermann AG beauftragt, die notwendigen Unterlagen zusammenzustellen und die Mutation des QP's zu begleiten. Diese Mutation hat zur Folge, dass ein neues Verkehrsgutachten über den gesamten QP-Perimeter erstellt werden muss.

1.2 Auftrag

Glaser Saxer Keller AG (GSK) soll das für die QP-Mutation notwendige **Verkehrsgutachten** erstellen, aus welchem die Auswirkungen des Projektes hervorgehen. Da der erwartete Neuverkehr der QP-Erweiterung gering ausfallen wird, kann auf eine Erhebung des heutigen Verkehrs verzichtet werden.

1.3 Grundlagen

- [1] RBG (Raumplanungs- und Baugesetz) vom 8. Januar 1998 (Stand: 1. April 2020)
- [2] Verordnung zum RBG (RBV), vom 27.10.1998 (Stand 01.01.2019)
- [3] Unterlagen der Ackermann Architekt BSA SIA AG zu den geplanten Projekten, vom 25.06.2021
- [4] Unterlagen zur QP "Seniorenzentrum Rosengarten"-Mutation, Quartierplan, Jermann AG, vom 29.06.2021
- [5] Unterlagen Neubau Rosengarten Seniorenzentrum Laufental, Vorprojekt vom 23.03.2011

1.4 Lage des QP-Perimeters



Quelle: GeoView BL

2. Projektbeschreibung

2.1 Ist-Situation

Heute besteht auf der Parzelle Nr. 2381 in Laufen ein Quartierplan für das Seniorenzentrum Rosengarten. Dieser umfasst das bestehende Gebäude mit den Zimmern für die BewohnerInnen, das öffentliche Restaurant, die Räume für die Mitarbeitenden, eine Anlieferung sowie eine Einstellhalle mit 20 Parkplätzen und 30 oberirdischen Parkplätze. Ausserdem hat das Seniorenzentrum noch 6 Parkplätze auf der Nachbarparzelle Nr. 4262 hinzu gemietet. Total stehen dem Seniorenzentrum somit 56 Parkplätze zur Verfügung.

Die folgende Abbildung zeigt die heutige Situation:



Heute arbeiten tagsüber maximal **60 Personen** schichtübergreifend und nachts sind es 4 Personen. Diese Mitarbeiter sind zuständig für aktuell 120 BewohnerInnen des Seniorenzentrums (max. Kapazität: **130 Betten**).

Nach Auskunft der Zentrumsleitung kommen heute knapp die Hälfte der **Mitarbeitenden** (ca. 25 Personen) mit dem eigenen Auto zur Arbeit. Die übrigen nutzen den ÖV, kommen zu Fuss, mit dem Velo oder in einer Fahrgemeinschaft.

Die **Besucher** der Bewohner kommen mehrheitlich am Nachmittag, wobei heute gemäss Auskunft der Zentrumsleitung ein Grossteil mit dem ÖV anreist. Normalerweise bewegt sich die Zahl der Besucher zwischen 30 und 40 Personen pro Tag. Wir gehen davon aus, dass ca. 2/3 (ca. 25-30) mit dem ÖV und 1/3 (ca. 10-15 Personen) mit dem MIV anreisen.

Die **Anlieferungen** finden täglich zwischen 7 – 16 Uhr statt, wobei die Art des Transports stark variieren kann. So kann die Anlieferung sowohl durch PW's als auch durch Lastwagen erfolgen. Eine genauere Angabe konnte uns dazu nicht gemacht werden.

Das öffentliche **Restaurant** versorgt in erster Linie die BewohnerInnen und Mitarbeitenden des Seniorenzentrums. Vereinzelt kommen auch auswärtige Personen, die sich regelmässig hier verpflegen. So gibt es ca. 10 Personen aus der Nachbarschaft, welche das Angebot des Restaurants nutzen. Zudem kommen täglich 5-10 Personen hierhin zum Mittagessen. Im Vergleich zur Anzahl BewohnerInnen und Mitarbeitenden ist die Zahl der externen Restaurantbesucher aber überschaubar.

2.2 Geplante Wohnungen für betreutes Wohnen (QP-Mutation)

Die Stiftung Seniorenzentrum Rosengarten möchte ihr Angebot um 18 Wohnungen für betreutes Wohnen erweitern. Dazu soll der oberirdische Parkplatz überbaut werden. Es wird darauf geachtet, dass die bestehende Parkanlage möglichst wenig tangiert wird (sowohl beim Bau des Neubaus als auch im Endzustand).

Geplant sind 18 Wohnungen (1,5- bis 3,5-Zimmer Wohnungen) für ca. 18-25 Personen. Da es sich um betreutes Wohnen handelt und nicht um Pflege, soll die Belegschaft im gesamten QP-Perimeter lediglich um **eine Person** aufgestockt werden.

Eine Erweiterung des Restaurants oder des Dienstleistungsangebots ist nicht vorgesehen. Die BewohnerInnen der neuen Wohnungen können allerdings die bestehende Anlage nutzen, insbesondere das bestehende Restaurant und die Parkanlage.

In der folgenden Abbildung ist die geplante Mutation dargestellt:



2.3 Endzustand

Der Endzustand ist die Kombination aus diesen beiden Teilplänen und wird sich wie folgt präsentieren:



2.4 Anmerkung zur Mutation

Der Quartierplan wird nur insoweit mutiert, als dies für das Projekt des betreuten Wohnens notwendig ist. So ist ausschliesslich jener Bereich östlich der Ostfassade des bestehenden Seniorenzentrums von der Mutation des Quartierplans betroffen.

Für die künftige Verkehrsbeurteilung wurde der Gesamtverkehr des Quartierplans beurteilt.

3. Erschliessungskonzept

3.1 Motorisierter Verkehr/Parkplätze

Das Gelände wird über den Schützenweg erschlossen, wobei es zwei separate Einfahrten für die beiden voneinander unabhängigen Einstellhallen geben wird. Die heute bestehende Zufahrt bleibt am nördlichen Ende des Areals bestehen. Die neue Einstellhalle wird von Osten her erschlossen. Ansonsten ist auf dem gesamten Gelände kein motorisierter Verkehr zugelassen (mit Ausnahme der Notfallzufahrt für Feuerwehr/Sanität etc.).

3.2 Fuss- und Veloverkehr

Die Parzelle liegt in einer Tempo 30-Zone und bietet daher eine attraktive Basis für den Fuss- und Veloverkehr.

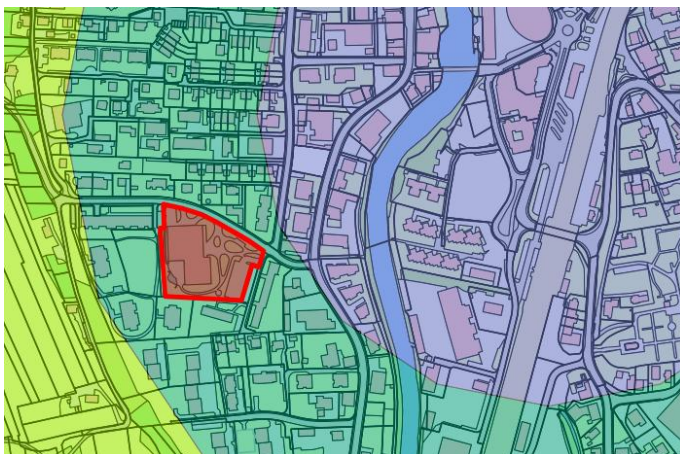
Für die zu Fussgehenden weisen sämtliche Strassen im unmittelbaren Umkreis ein Trottoir auf. Auch die Bushaltestelle und der Bahnhof Laufen können auf Trottoirs erreicht werden. Fussgängerstreifen ermöglichen das Queren der Fahrbahnen an geeigneten Standorten. Auf dem Gelände selbst bestehen verschiedene Wege. Diese stehen ausschliesslich den Fussgängern zur Verfügung.

Für die Velofahrer besteht die Möglichkeit abseits der Hauptverkehrsstrasse durch die bestehende Tempo 30-Zone sicher zum Bahnhof oder ins Dorfzentrum zu gelangen. Dazu muss nur an punktuellen Stellen die Delsbergerstrasse gequert werden.

Auf dem Areal sind Veloabstellplätze vorgesehen.

3.3 Öffentlicher Verkehr

Die Parzelle ist nicht ideal durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Der Bahnhof Laufen liegt ca. 700 m von dem Seniorenzentrum entfernt. Und die nächstgelegene Bushaltestelle (Laufen, Delsbergerstrasse – Buslinie 118) ca. 340 m. Das Areal liegt deshalb in der ÖV-Gütekategorie C (mittelmässige Erschliessung). Gemäss Aussage der Zentrumsleitung kommen dennoch viele Besucher mit dem ÖV.



3.4 Schwerverkehr/Anlieferung

Die Anlieferung resp. Schwerverkehrszufahrt wird auch künftig über den Schützenweg führen. Da lediglich einige neue Wohnungen entstehen, wird sich in diesem Zusammenhang praktisch nichts verändern.

4. Parkplatz-Nachweis

4.1 Anzahl bestehende Parkplätze im QP-Perimeter (Berechnung aus dem Baugesuch)

Folgender Parkplatzbedarf wurde im Rahmen der Baueingabe vom 15.12.2011 für das ursprüngliche Seniorenzentrum errechnet (siehe Anhang 1):

Ermittelter Bedarf:

- Beschäftigte/Bewohner 25 PP (Stamm-PP)
- Besucher 30 PP (Restaurant, Bewohner)

Grundbedarf Autoparkplätze: 55 PP (siehe Anhang 1)

Erstellt wurden gemäss den zur Verfügung gestellten Plänen insgesamt **56 PP** (davon 2 als Invaliden-PP). Somit wurde 1 Parkplatz zusätzlich erstellt als gemäss Grundbedarf erforderlich wäre.

Diese Berechnung basierte auf

- 75 Mitarbeitenden,
- 130 Betten für die Pflege und
- 50 Sitzplätzen im Restaurant.

4.2 Künftige Anzahl Parkplätze nach der kantonalen Richtlinie

4.2.1 Nutzungsdaten

Gemäss Angaben von Herrn Rosenberg (Zentrumsleitung, Seniorenzentrum Rosengarten) können wir von folgenden künftigen Nutzungsdaten ausgehen:

- Wohnnutzung (Betreutes Wohnen): 18 Wohnungen
- Mitarbeitende (total im Perimeter): 61 Mitarbeitende
- Anzahl Betten für die Pflege: 130 Betten
- Restaurant: 50 Sitzplätze

4.2.2 Richtwerte für den Parkplatzbedarf

Die Richtwerte für die Berechnung der Anzahl Parkplätze entstammen der Verordnung zum RBG, Anhang 11 (Grundlage [2]).

Für die Wohnnutzung gibt es folgende Richtwerte: Pro Wohnung sind 1 PP für die Bewohner sowie 0.3 PP für Besucher vorzusehen. Um den Worst-Case abzubilden, wird keine Reduktion der Parkplätze für die Wohnnutzung vorgenommen.

Für die übrige Nutzung errechnet sich der PP-Bedarf über die Anzahl Arbeitsplätze, die Anzahl Sitzplätze oder die Anzahl Betten. Details dazu sind im Anhang 2 ersichtlich.

4.2.3 Reduktionsfaktoren

Faktor R1: öffentlicher Verkehr

Die Bushaltestelle «Delsbergstrasse, Laufen» der Linie 118 liegt ca. 340 m von der betrachteten Parzelle entfernt. Dadurch befindet sich diese Haltestelle **innerhalb der 350 m** Grenze, welche für die Beurteilung des R1-Faktors entscheidend ist. In der Abendspitzenstunde fahren insgesamt **4 Kurse** an diese Haltestelle (2 pro Richtung).

Des Weiteren befindet sich auch noch der Bahnhof Laufen in Fusswegdistanz, jedoch mit ca. 700 m deutlich **weiter als 350 m** von der Parzelle entfernt.

Nachfolgend sind sämtliche Bahn- und Buskurse aufgelistet, welche in der Abendspitzenstunde am Bahnhof Laufen verkehren (Stand 12.07.2021):

SBB IC	Richtung Basel SBB	1 Kurs/h
SBB IC	Richtung Biel/Bienne	1 Kurse/h
SBB S3	Richtung Porrentruy	1 Kurse/h
SBB S3	Richtung Delémont	1 Kurse/h
SBB S3	Richtung Olten	2 Kurs/h
Post Auto AG Bus-Linie 111	Richtung Liestal Bahnhof	2 Kurse/h
Post Auto AG Bus-Linie 111	Richtung Nunningen	1 Kurse/h
Post Auto AG Bus-Linie 112	Richtung Kleinlützel	3 Kurse/h
Post Auto AG Bus-Linie 114	Richtung Bärschwil	2 Kurse/h
Post Auto AG Bus-Linie 119	Richtung Nenzlingen	2 Kurse/h

In der Abendspitzenstunde stehen somit **16 Kurse** zur Verfügung (Zug, Bus).

Mit diesen Angaben zu den Kursen und Haltestellenabständen kann ein kombinierter Reduktionsfaktor R1 ($=R1_{\text{komb}}$) ermittelt werden. Im Anhang 3 wird dessen Herleitung erläutert. Aus den Verbindungen ergeben sich folgende Werte:

- $R1a = 0.7$ für Haltestelle < 350 m Abstand
- $R1b = 0.7$ für Haltestelle > 350 m Abstand

Daraus folgt: **$R1_{\text{komb.}} = 0.64$**

Faktor R2: Umwelt, Leitbild

Ein weiterer Reduktionsfaktor R2 kann dann geltend gemacht werden, wenn folgende Kriterien in Frage kommen:

- Umweltbelastung
- politische und planerische Leitbilder
- vorhandene öffentliche Parkplätze in der Nähe

Wir gehen davon aus, dass hier vom Faktor **$R2 = 1.0$** nicht abgewichen wird.

4.2.4 Erforderliche Parkplatzzahl für Autos

Unsere auf der kantonalen Verordnung zum RBG [1] basierende EDV-Berechnung ergibt für die geplante Nutzung und den möglichen Reduktionswerten ein total von 59 Parkplätze (34 Stamm-P und 25 Besucher-P, siehe Anhang 2).

Gemäss Projektplänen beabsichtigt die Bauherrschaft total **74 Parkplätze** zu realisieren, also 15 mehr als nach Berechnung mind. erforderlich und 18 mehr als heute vorhanden sind.

4.2.5 Velo-/Mofa-Abstellplätze

Die kantonalen Verordnungen enthalten auch Empfehlungen für die Anzahl bereitzustellender Velo- / Mofa-Abstellplätze (VP). Diese Berechnung sieht 2 Velo/Wohnung (Stamm-VP) vor, was für die geplante Wohnnutzung deutlich zu hoch ist. Wir reduzieren deshalb die empfohlenen 2 Velo-PP/Wohnung auf 1 Velo-PP/Wohnung. Dies scheint uns für die vorgesehene Nutzung ausreichend.

Unter dieser Ausgangslage ergibt die Berechnung für den gesamten Perimeter 48 Velo-P (29 Stamm-P und 16 Besucher-P, Anhang 5).

Wir empfehlen die Bereitstellung von **40-50 Velo-PP**.

Für die Veloabstellanlagen gilt:

Die Stammpplätze sollten möglichst in extra für die Fahrräder vorgesehenen und abschliessbaren Räumen angeordnet werden. Die Abstellplätze für Besucher sollten oberirdisch und wenn möglich überdacht in der Nähe der Eingänge angeordnet werden. Ausserdem empfehlen wir, eine genügend grosse Anzahl an Abstellplätze für E-Bikes mit Lademöglichkeiten vorzusehen.

4.3 Zusammenfassung

Heute sind auf dem Gelände bereits 56 Parkplätze vorhanden. Für die künftige Nutzung sollen nach aktuellem Projekt insgesamt 74 Parkplätze realisiert werden. **Somit werden im Vergleich zum heutigen Zustand insgesamt 18 Parkplätze zusätzlich erstellt.**

Aufgrund des geplanten Neubaus fallen die heute bestehenden 30 oberirdischen PP (inkl. 2 Invaliden-PP) weg. Zudem sollen künftig auch auf die 6 eingemieteten Parkplätze von der Nachbarparzelle verzichtet werden. Diese Parkplätze werden zusammen mit den zusätzlichen 18 Parkplätzen in der Einstellhalle (46 PP) und oberirdisch (8PP) neu erstellt.

Da es sich hier um betreutes Wohnen handelt, sollten genügend Invaliden-Parkplätze angeboten werden: wir empfehlen die zwei wegfallenden oberirdischen Plätze zu ersetzen und für die 18 neuen Wohnungen zwei weitere Invaliden-PP zu erstellen, d.h. total **4 Invaliden-PP**.

5. Verkehrsauswirkungen der QP Erweiterung

5.1 Differenzverkehr

Auf dem Areal wird bereits heute Verkehr generiert, welcher das Strassennetz entsprechend belastet. Deshalb muss für die Beurteilung nur die Differenz zwischen heutigem und künftigem Verkehr auf das Strassennetz aufgerechnet werden. Da keine Verkehrserhebung durchgeführt wurde, wird der heutige Verkehr ebenfalls rechnerisch über die bestehende Anzahl Parkplätze ermittelt (Anhang 4 und 5):

	Heute - 56 Parkplätze (Anhang 4)	Künftig - 74 Parkplätze (Anhang 5)	Differenzverkehr*
Zielverkehr	5 PwE/h	14 PwE/h	+ 9 PwE/h
Quellverkehr	17 PwE/h	20 PwE/h	+ 3 PwE/h

[*Differenzverkehr = 74 Parkplätze (künftiger Verkehr) – 56 Parkplätze (heutiger Verkehr) = 18 Parkplätze]

Somit erhalten wir eine Verkehrszunahme von **12 PwE/h in der Abendspitzenstunde**.

5.2 Auswirkungen auf das Strassennetz

Nach aktuellem Projekt sind schlussendlich 74 Parkplätze auf dem Areal geplant. Dieser Zuwachs bedeutet einen zusätzlichen Mehrverkehr in der Abendspitzenstunde von 12 PwE/h im Vergleich zu heute (vgl. Kap. 5.1) oder anders ausgedrückt: **ein zusätzliches Fahrzeug alle 5 Minuten**.

Da sich die Auslastung des umliegenden Strassennetzes noch nicht an der Kapazitätsgrenze befindet, stellt dieser geringe Mehrverkehr kein Problem für die bestehende Verkehrsinfrastruktur dar.

Es werden daher keine Kapazitätsprobleme durch den geplanten Quartierplan erwartet.

5.3 Auswirkungen auf den ÖV

Auch die Auswirkungen auf den ÖV treten nur in einem begrenzten Rahmen auf. Die Betrachtungen werden ebenfalls auf die 18 Wohnungen für betreutes Wohnen reduziert. Da die BewohnerInnen dieser Wohnungen meist nicht mehr im Arbeitsprozess involviert sind, wird sich die ÖV-Belastung nicht hauptsächlich auf die Spitzenstunde konzentrieren und sich deshalb über den Tag verteilen, so dass nur wenige zusätzliche ÖV-Nutzer in den Spitzenstunden erwartet werden.

Es werden sich daher auch beim ÖV keine Kapazitätsprobleme aufgrund des Quartierplans ergeben.

6. Fazit

Durch die Erweiterung des bestehenden Quartierplans Rosengarten mit 18 neuen Wohnungen für betreutes Wohnen werden gemäss der Berechnung gemäss RBV Anhang 1/11 künftig insgesamt **mind. 59 Parkplätze** benötigt. Die aktuelle Planung sieht 74 Parkplätze auf der gesamten Parzelle vor. Die Bauherrschaft möchte an dieser Anzahl Parkplätze festhalten.

Gegenüber heute sind das 18 Parkplätze mehr. Diese generieren einen Mehrverkehr von 12 PwE/h oder anders ausgedrückt: **ein zusätzliches Fahrzeug alle 5 Minuten.**

Da es sich bei der Erweiterung um Wohnungen für betreutes Wohnen handelt, welche nicht explizit Fahrten in den "normalen" Spitzenstunden generieren, hat dieses Projekt kaum Auswirkungen auf die ÖV-Auslastung in den Spitzenzeiten.

→ **Die geplante Erweiterung des Quartierplans Rosengarten wird weder auf dem Strassennetz noch beim ÖV Kapazitätsprobleme zur Folge haben.**

Bottmingen, 31.07.2026

Glaser Saxer Keller AG

Sachbearbeiter: Andreas Wunderlin, Stephan Glutz

Anhang 1 Parkplatzberechnung Baueingabe 15.12.2011

Anhang 2 Parkplatzberechnung nach kant. Wegleitung BL

Anhang 3 Ermittlung $R1_{\text{komb.}}$

Anhang 4 Berechnung Verkehrsmenge heute

Anhang 5 Berechnung Verkehrsmenge künftig

Bauinspektorat
Rheinfeldstrasse 9
4410 Liestal

15. Dezember 2011
Seniorenzentrum Rosengarten Laufen
Parkplatzberechnung

Gemäss Verordnung zum Raumplanungs-und Baugesetz (RBV), Anhang 11/1

Grundlagen:

75 Vollzeitstellen (Personal/Verwaltung) pro 3 Beschäftigte = 1 Stammplatz
130 Betten pro 10 Betten = 1 Besucherparkplatz
(immer aufrunden)
50 Sitzplätze Restaurant 0.3 P/ Sitzplatz

Ermittlung Bedarf:

Nutzungsart	Stammplatz	Besucherplatz	Total PP
Beschäftigte	25		25 PP
Bewohner		13	13 PP
Restaurant		17	17 PP
Total Stammplatz	25		
Total Besucherplatz		30	
Grundbedarf Autoparkplätze			55 PP

Projektiert:

IV-Parkplatz, Aussenbereich		2	2 PP
Busgarage im EG	1		1 PP
Einstellhalle	20		20 PP
Aussenbereich		28	28 PP
Anmietung bei Nachbar	6		6 PP
Total Stammplatz	27		
Total Besucherplatz		30	
Total Projekt inkl. Anmietung			57 PP

Anhang 1 Parkplatzberechnung Baueingabe 15.12.2011

Anhang 2 Parkplatzberechnung nach kant. Wegleitung BL

Anhang 3 Ermittlung $R1_{\text{komb.}}$

Anhang 4 Berechnung Verkehrsmenge heute

Anhang 5 Berechnung Verkehrsmenge künftig

Ort: Laufen

Objekt: QP Rosengarten

Grundlagen: Projekt Nerinvest vom 21.02.2020 Prognoseverfahren: Abschätzung über P und Richtwerte aus der Literatur

Raumprogramm (verkehrsrelevant)	Wohnungen	BGF m2	Whg	0	Vorg.Wg	18	Reduktionsfaktoren
	Beschäftigte	BGF m2	A	0	Vorg. A	61	
	Restaurant	BGF m2	A	0	Vorg. A	0	R1 komb 0.64 (Berechnung: siehe Anhang 3)
		Sitzplätze SP	0		Vorg. SP	50	
	Pflegebetter	BGF m2	A	0	Vorg. A	130	
							R2 1.00

Parkplätze	Wohn.	Beschäftigte				Rest.	Pflegebetter		Total
BGF/ A resp. A/Kantine	100	30				40	30		
Arbeitsplätze A resp. Anzahl Whg resp Sitzp.	18	61				0	130		191
Richtwerte P Stamm P/A, P/Whg od. gem. SN 640 281	1.00	0.40				0.40	0.00		
Richtwerte Besucher P/X *) oder SN 640 281, Kantine: nur MA	0.30	0.00				0.30	0.10		
*) X: Whg, A; BGF; SP; VF; etc	X=Whg	X=A				X=A/SP	X=A/SP		
Grundbedarf									
Stamm-P GS	18	25				0	0		43
Besucher-P GB	6	0				17	13		36
Total	24	25				17	13		79
Reduktionsfaktoren	R1	1.00	0.64			0.64	0.64		
	R2	1.00	1.00			1.00	1.00		
Effektiver P-Bedarf									
Stamm-P	18	16	0	0	0	0	0	0	34
Besucher-P	6	0	0	0	0	11	8	0	25
Total	24	16	0	0	0	11	8	0	59

Velo-P :	Stamm-VP GSxR1(1.5-R2) **)	18	8	0	0	0	0	0	0	26
	Besucher-VP GBxR1(1.25-R2) **)	6	0	0	0	0	3	11	0	20
	Total Velobedarf	24	8	0	0	0	3	11	0	46

**) für Wohnungen gilt: 2 VP/GS 1 VP/GB

Falls Rgesamt = 0.5 gemäss RBV, §70, Absatz 4 ist, muss für die Berechnung der Veloplätze der effektive Faktor R2 eingesetzt werden

Durchschnittlicher Werktagsverkehr DWV (QV + ZV) in Motorfahrzeugen pro Tag (Mfz/24 h)										
SVP Stamm DWV	Fahrten/P	2.5	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	
SVP Besucher DWV	Fahrten/P	2.5	3.5	6.5	6.5	3.5	3.5	3.5	3.5	
Verkehrsaufkommen (QV + ZV)										
DWV Stamm	P*SVP	45	48	0	0	0	0	0	0	93
DWV Besucher	P*SVP	15	0	0	0	0	39	28	0	82
Total Verkehrsaufkommen	Mfz/24h	60	48	0	0	0	39	28	0	175

Durchschnittliche Abendspitzenstunde ASP in Personenwageneinheiten pro Stunde (PwE/h)										
Zielverkehr (einfahrend)										
SVP Stamm ASB	% P-Kapazität	40%	10%	10%	80%	10%	10%	10%	10%	
SVP Besucher ASB	% P-Kapazität	5%	5%	60%	5%	5%	5%	5%	25%	
Zielverkehr Stamm		8	2	0	0	0	0	0	0	10
Zielverkehr Besucher		1	0	0	0	0	1	1	0	3
Total Zielverkehr	PwE/h	9	2	0	0	0	1	1	0	13
Anteil am DWV-Z		30.0%				0.0%				14.9%
Quellverkehr (ausfahrend)										
SVP Stamm ASB	% P-Kapazität	10%	60%	10%	10%	70%	60%	60%	10%	
SVP Besucher ASB	% P-Kapazität	5%	5%	60%	5%	5%	5%	5%	50%	
Quellverkehr Stamm		2	10	0	0	0	0	0	0	12
Quellverkehr Besucher		1	0	0	0	0	1	1	0	3
Total Quellverkehr	PwE/h	3	10	0	0	0	1	1	0	15
Anteil am DWV-Q		10.0%				0.0%				17.1%
Total Abendspitzenverkehr ASP	PwE/h	12	12	0	0	0	2	2	0	28
Anteil am DWV (Ein- und Ausfahrten)		20.0%				0.0%				16.0%

Anhang 1 Parkplatzberechnung Baueingabe 15.12.2011

Anhang 2 Parkplatzberechnung nach kant. Wegleitung BL

Anhang 3 Ermittlung R1 komb.

Anhang 4 Berechnung Verkehrsmenge heute

Anhang 5 Berechnung Verkehrsmenge künftig

Reduktionsfaktor R1

für mehrere öV-Linien, deren Haltestellen in unterschiedlicher Entfernung liegen:

R1_a Reduktionsfaktor der Kurse, deren Haltestelle(n) < 350m entfernt sind

R1_b Reduktionsfaktor der Kurse, deren Haltestelle(n) > 350m entfernt sind

Formel für kombinierten Reduktionsfaktor:

$$R1 = 0.5 + (R1_a - 0.5) * R1_b$$

R1 _a	R1 _b	<i>R1 komb</i>
1	1.0	1.00
	0.9	0.95
	0.8	0.90
	0.7	0.85
0.9	1.0	0.90
	0.9	0.86
	0.8	0.82
	0.7	0.78
0.8	1.0	0.80
	0.9	0.77
	0.8	0.74
	0.7	0.71
0.7	1.0	0.70
	0.9	0.68
	0.8	0.66
	0.7	0.64
0.6	1.0	0.60
	0.9	0.59
	0.8	0.58
	0.7	0.57
0.5	1.0	0.50
	0.9	0.50
	0.8	0.50
	0.7	0.50

Anhang 1 Parkplatzberechnung Baueingabe 15.12.2011

Anhang 2 Parkplatzberechnung nach kant. Wegleitung BL

Anhang 3 Ermittlung $R1_{\text{komb.}}$

Anhang 4 Berechnung Verkehrsmenge heute

Anhang 5 Berechnung Verkehrsmenge künftig

Grundlagen: Projekt Nerinvest vom 21.02.2020 Prognoseverfahren: Abschätzung über P und Richtwerte aus der Literatur

Raumprogramm (verkehrsrelevant)	Wohnungen	BGF m2	Whg	0	Vorg.Wg	
	Beschäftigte	BGF m2	A	0	Vorg. A	60
	Restaurant	BGF m2	A	0	Vorg. A	0
	Sitzplätze SP	0			Vorg. SP	50
	Pflegebette	BGF m2	A	0	Vorg. A	130

	Wohn.	Beschäftigte				Rest.	Pflegebette	Zus. Parkplätze	Total
BGF/ A	100	30				40	30		
Arbeitsplätze A	0	60				0	130		
Richtwerte P Stamm P/A, P/Whg od. gem. SN 640 281	1.00	0.40				0.40			
Richtwerte Besucher P/X *) oder SN 640 281, Kantine: nur MA	0.30	0.00				0.30	0.10		
*) X: Whg, A; BGF; SP; VF; etc	X=Whg	X=A				X=A/SP	X=A/SP		
Grundbedarf									
Stamm-P	0	25				0	0	0	25
Besucher-P	0	0				17	13	1	31
Total	0	25				17	13	1	56
Reduktionsfaktoren	R1	1.00				1.00	1.00	1.00	
	R2	1.00				1.00	1.00	1.00	
Effektiver P-Bedarf									
Stamm-P	0	25	0	0	0	0	0	0	25
Besucher-P	0	0	0	0	0	17	13	1	31
Total	0	25	0	0	0	17	13	1	56

Velo-P :	Stamm-VP	GSxR1(1.5-R2) **)	0	13	0	0	0	0	0	13
	Besucher-VP	GBxR1(1.25-R2) **)	0	0	0	0	5	17	1	23
	Total Velobedarf		0	13	0	0	5	17	1	36

**) für Wohnungen gilt: 2 VP/GS 1 VP/GB

Falls Rgesamt = 0.5 gemäss RBV, §70, Absatz 4 ist, muss für die Berechnung der Veloplatze der effektive Faktor R2 eingesetzt werden

Durchschnittlicher Werktagsverkehr DWV (QV + ZV) in Motorfahrzeugen pro Tag (Mfz/24 h)									
SVP Stamm DWV	Fahrten/P	2.5	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	
SVP Besucher DWV	Fahrten/P	2.5	3.5	6.5	6.5	3.5	3.5	3.5	
Verkehrsaufkommen (QV + ZV)									
DWV Stamm	P*SVP	0	75	0	0	0	0	0	75
DWV Besucher	P*SVP	0	0	0	0	60	46	4	110
Total Verkehrsaufkommen	Mfz/24h	0	75	0	0	0	60	46	185

Durchschnittliche Abendspitzenstunde ASP in Personenwageneinheiten pro Stunde (PwE/h)									
Zielverkehr (einfahrend)									
SVP Stamm ASB	% P-Kapazität	40%	10%	10%	80%	10%	10%	10%	
SVP Besucher ASB	% P-Kapazität	5%	5%	60%	5%	5%	5%	5%	
Zielverkehr Stamm		0	2	0	0	0	0	0	2
Zielverkehr Besucher		0	0	0	0	0	1	1	3
Total Zielverkehr	PwE/h	0	2	0	0	0	1	1	5
Anteil am DWV-Z		0.0%				0.0%			5.4%
Quellverkehr (ausfahrend)									
SVP Stamm ASB	% P-Kapazität	10%	60%	10%	10%	70%	60%	60%	
SVP Besucher ASB	% P-Kapazität	5%	5%	60%	5%	5%	5%	25%	
Quellverkehr Stamm		0	14	0	0	0	0	0	14
Quellverkehr Besucher		0	0	0	0	0	1	1	3
Total Quellverkehr	PwE/h	0	14	0	0	0	1	1	17
Anteil am DWV-Q		0.0%				0.0%			18.4%
Total Abendspitzenverkehr ASP	PwE/h	0	16	0	0	0	2	2	22
Anteil am DWV (Ein- und Ausfahrten)		0.0%				0.0%			11.9%

Anhang 1	Parkplatzberechnung Baueingabe 15.12.2011
----------	---

Anhang 2	Parkplatzberechnung nach kant. Wegleitung BL
----------	--

Anhang 3	Ermittlung $R1_{\text{komb.}}$
----------	--------------------------------

Anhang 4	Berechnung Verkehrsmenge heute
----------	--------------------------------

Anhang 5	Berechnung Verkehrsmenge künftig
----------	----------------------------------

Grundlagen: Projekt Nerinvest vom 21.02.2020 Prognoseverfahren: Abschätzung über P und Richtwerte aus der Literatur

Raumprogramm (verkehrsrelevant)	Wohnungen	BGF m2	Whg	0	Vorg.Wg	18	
	Beschäftigte	BGF m2	A	0	Vorg. A	61	
	Restaurant	BGF m2	A	0	Vorg. A	0	
	Sitzplätze SP	0			Vorg. SP	50	
	Pflegebette	BGF m2	A	0	Vorg. A	130	

	Wohn.	Beschäftigte				Rest.	Pflegebette	Zus. Parkplätze	Total
BGF/ A resp. A/Kantine	100	30				40	30		
Arbeitsplätze A resp. Anzahl Whg resp Sitzp.	18	61				0	130		
Richtwerte P Stamm P/A, P/Whg od. gem. SN 640 281	1.00	0.40				0.40	0.00		
Richtwerte Besucher P/X *) oder SN 640 281, Kantine: nur MA	0.30	0.00				0.30	0.10		
*) X: Whg, A; BGF; SP; VF; etc	X=Whg	X=A				X=A/SP	X=A/SP		
Grundbedarf									
Stamm-P	18	25				0	0	0	43
Besucher-P	6	0				17	13	15	51
Total	24	25				17	13	15	94
Reduktionsfaktoren	R1	0.64				0.64	0.64	1.00	
	R2	1.00				1.00	1.00	1.00	
Effektiver P-Bedarf									
Stamm-P	18	16	0	0	0	0	0	0	34
Besucher-P	6	0	0	0	0	11	8	15	40
Total	24	16	0	0	0	11	8	15	74

Velo-P :	Stamm-VP	GSxR1(1.5-R2) **)	18	8	0	0	0	0	0	26
	Besucher-VP	GBxR1(1.25-R2) **)	0	0	0	0	3	11	4	18
	Total Velobedarf		18	8	0	0	3	11	4	44

**) für Wohnungen gilt: 2 VP/GS 1 VP/GB

Falls Rgesamt = 0.5 gemäss RBV, §70, Absatz 4 ist, muss für die Berechnung der Veloplätze der effektive Faktor R2 eingesetzt werden

Durchschnittlicher Werktagsverkehr DWV (QV + ZV) in Motorfahrzeugen pro Tag (Mfz/24 h)										
SVP Stamm DWV	Fahrten/P	2.5	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	
SVP Besucher DWV	Fahrten/P	2.5	3.5	6.5	6.5	3.5	3.5	3.5	3.5	
Verkehrsaufkommen (QV + ZV)										
DWV Stamm	P*SVP	45	48	0	0	0	0	0	0	93
DWV Besucher	P*SVP	15	0	0	0	39	28	53		135
Total Verkehrsaufkommen	Mfz/24h	60	48	0	0	0	39	28	53	228

Durchschnittliche Abendspitzenstunde ASP in Personenwageneinheiten pro Stunde (PwE/h)										
Zielverkehr (einfahrend)										
SVP Stamm ASB	% P-Kapazität	40%	10%	10%	80%	10%	10%	10%	10%	
SVP Besucher ASB	% P-Kapazität	5%	5%	60%	5%	5%	5%	5%	5%	
Zielverkehr Stamm		8	2	0	0	0	0	0	0	10
Zielverkehr Besucher		1	0	0	0	0	1	1	1	4
Total Zielverkehr	PwE/h	9	2	0	0	0	1	1	1	14
Anteil am DWV-Z		30.0%				0.0%				12.3%
Quellverkehr (ausfahrend)										
SVP Stamm ASB	% P-Kapazität	10%	60%	10%	10%	70%	60%	60%	60%	
SVP Besucher ASB	% P-Kapazität	5%	5%	60%	5%	5%	5%	5%	25%	
Quellverkehr Stamm		2	11	0	0	0	0	0	0	13
Quellverkehr Besucher		1	0	0	0	0	1	1	4	7
Total Quellverkehr	PwE/h	3	11	0	0	0	1	1	4	20
Anteil am DWV-Q		10.0%				0.0%				17.5%
Total Abendspitzenverkehr ASP	PwE/h	12	13	0	0	0	2	2	5	34
Anteil am DWV (Ein- und Ausfahrten)		20.0%				0.0%				14.9%