



Verkehrsabschätzung

Zonenplan Siedlung

Mutation Kleebodenweg

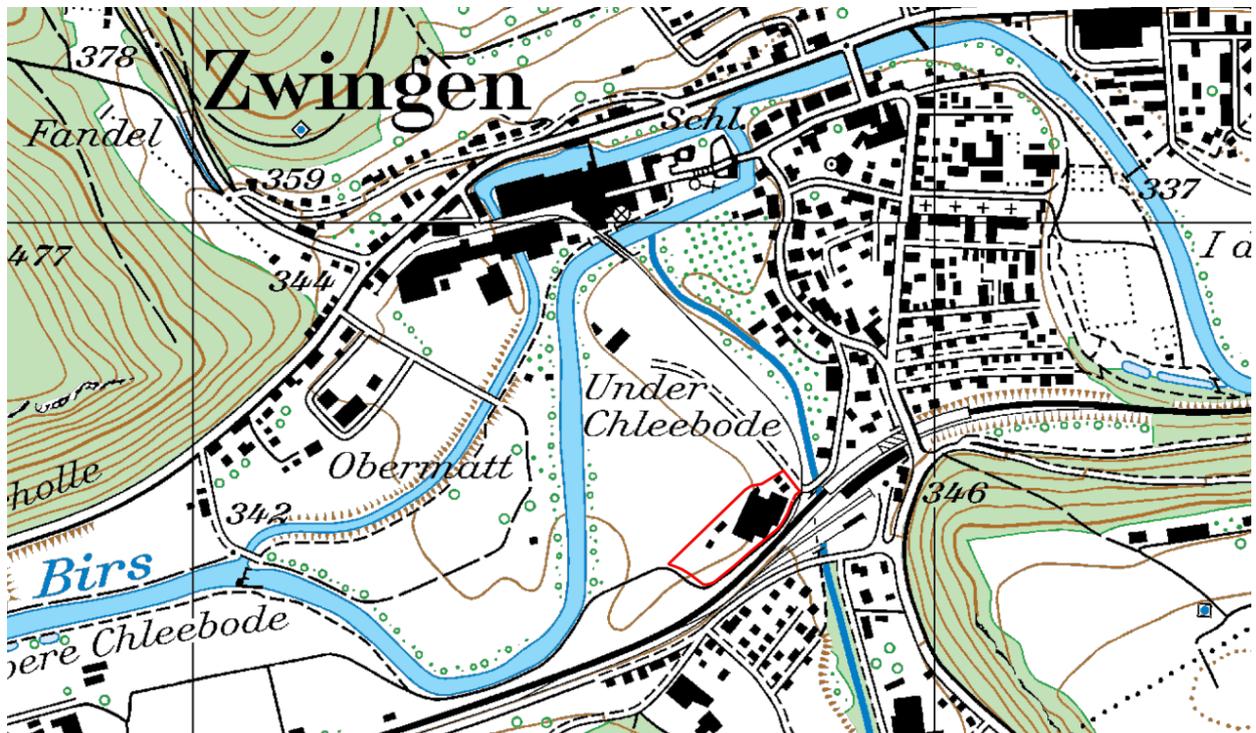


Abb 1: Ausschnitt Landeskarte 1:10'000 (Quelle: Geoportal.ch)

Planungsstand

Beschluss Gemeinderat

Auftrag

41.00078

Datum

29.10.2024

Impressum

Auftraggeber Gemeinde Zwingen
Araweg 5a | 4222 Zwingen

Auftragnehmer

jermann
Geoinformation
Vermessung
Raumplanung

Jermann Ingenieure + Geometer AG

Altenmattweg 1
4144 Arlesheim
info@jermann-ag.ch
+41 61 706 93 93
www.jermann-ag.ch

Projektleitung Nadja Peter

Inhalt

1	Einleitung.....	5
1.1	Mutation	5
1.2	Heutige Erschliessung	6
1.3	Heutige Verkehrsbelastung	7
1.4	Szenarien.....	7
1.4.1	Status quo	7
1.4.2	Worst case: alles wird neu überbaut mit maximaler Nutzung	7
1.4.3	Szenario: Bestehende Nutzung bleibt erhalten.....	7
1.4.4	Szenario: Bestehende Nutzung bleibt erhalten mit Werkhof.....	7
1.4.5	Vergleich Quartierplan mit Nutzungsart WG2.....	7
2	Berechnung des Parkplatzbedarfs	8
2.1	Gesetzliche Grundlagen.....	8
2.2	Reduktionsfaktoren bei Wohnnutzungen	8
2.3	Reduktionsfaktoren bei Nichtwohnnutzungen.....	8
2.4	Hinweise zu den Berechnungen	8
2.5	Parkplatzbedarf.....	9
2.5.1	Status Quo	9
2.5.2	Worst case: alles wird neu überbaut mit maximaler Nutzung	9
2.5.3	Szenario: Bestehende Nutzung bleibt erhalten.....	10
2.5.4	Szenario: Bestehende Nutzung bleibt erhalten mit Werkhof.....	10
2.5.5	Vergleich Quartierplan mit Nutzungsart WG2.....	10
2.6	Empfehlung Velo- und Mofa-Abstellplätze.....	10
3	Verkehrsaufkommen.....	11
3.1.1	Status Quo	11
3.1.2	Worst Case: alles wird neu überbaut mit maximaler Nutzung.....	11
3.1.3	Szenario: Bestehende Nutzung bleibt erhalten.....	11
3.1.4	Szenario: Bestehende Nutzung bleibt erhalten mit Werkhof.....	11
3.1.5	Vergleich Quartierplan mit Nutzungsart WG2.....	12
4	Fazit.....	13

Version	Verfasser	Datum	Inhalt/Anpassungen
1.0	pen	29.10.2024	Entwurf

Verkehrsabschätzung

1 Einleitung

1.1 Mutation

Mit der Mutation Kleebodenweg wird die heute bestehende QP-Pflicht mit Nutzungsart Wohn- und Geschäftszone WG2 aufgehoben. Stattdessen wird die Parzelle Nr. 325 direkt der Wohn- und Geschäftszone WG2 zugeordnet und für die restliche Fläche (ausgenommen des Grünstreifens) wird einer Gewerbezone G1 (12m Höhe) festgesetzt.

Grundzone	Fläche	Nutzung
Wohn- und Geschäftszone WG2	1305 m ²	Bebauungsziffer 28%
Gewerbezone G1 (12m)	8376 m ²	Grünflächenziffer 10%
Grünzone	1629 m ²	keine

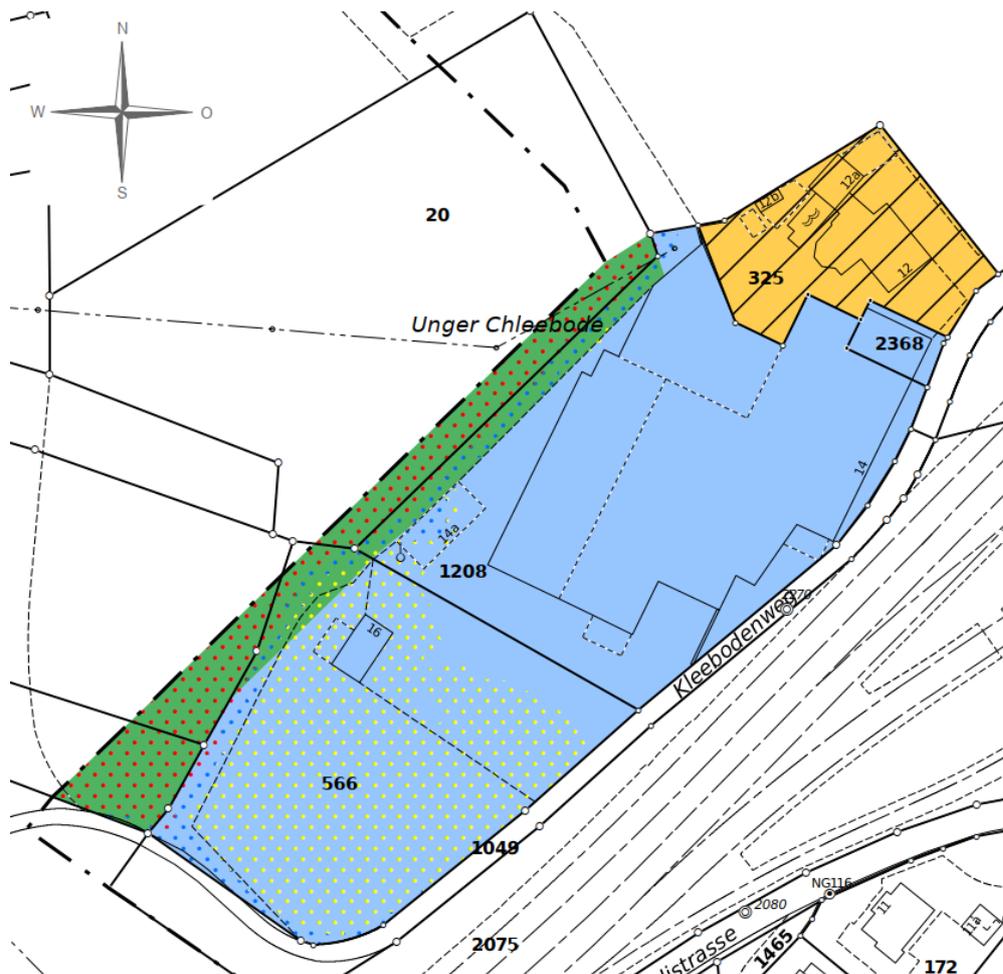


Abb. 1: Mutationsplan (Quelle: eigene Darstellung)

1.2 Heutige Erschliessung

Das Gebiet der Mutation liegt am Kleebodenweg. Dieser ist als Erschliessungsstrasse mit Fusswegverbindung klassiert. Die Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr erfolgt über den Kleebodenweg, über die Dorfstrasse (Sammelstrasse) zur Hinterfeldstrasse (Kantonsstrasse).

Die kantonale Radroute kann ebenfalls via Kleebodenweg – Dorfstrasse erreicht werden.

Die nächste ÖV-Haltestelle ist der Bahnhof von Zwingen. Er ist Luftlinie ca. 140m weg, und kann über die Fussgängerunterführung (nicht behindertengerecht) innerhalb von 300m erreicht werden. Für eine behindertengerechte Verbindung muss auch hier auf die Route Kleebodenweg – Dorfstrasse – Bahnhof ausgewichen werden. Diese ist ca. 400m lang.

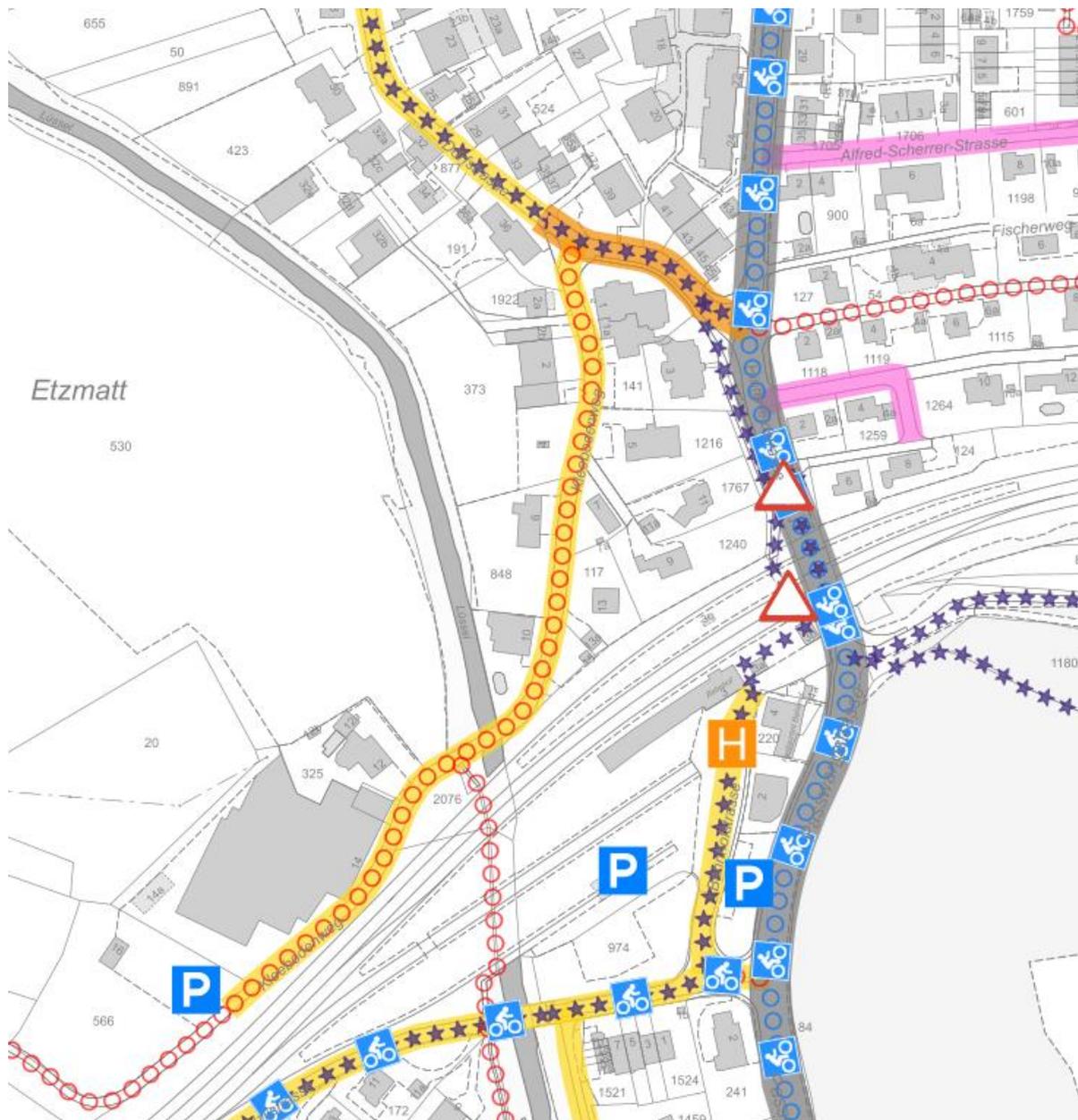


Abb. 2:Ausschnitt Strassennetzplan (Quelle: Geoportal.ch)

1.3 Heutige Verkehrsbelastung

Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) auf der Hinterfeldstrasse liegt bei 9600 Fahrzeugen pro Tag. Für den Kleebodenweg liegen keine Daten zum DTV vor.

1.4 Szenarien

1.4.1 Status quo

Da das Gebiet heute bereits als Wohn- und Gewerbefläche genutzt wird, ist eine Abschätzung des heutigen Verkehrsaufkommens zu machen, damit der Mehrverkehr bei einer Mutation bestimmt werden kann.

1.4.2 Worst case: alles wird neu überbaut mit maximaler Nutzung

Das Worst Case Szenario geht davon aus, dass das Gebiet mit der maximalen Nutzungsmöglichkeit komplett neu überbaut wird.

1.4.3 Szenario: Bestehende Nutzung bleibt erhalten

Dieses Szenario zeigt auf, wie sich der Verkehr verhält, wenn die bestehenden Gewerbe und Wohnbauten bleiben und nur die freien Flächen maximal genutzt werden.

1.4.4 Szenario: Bestehende Nutzung bleibt erhalten mit Werkhof

Dieses Szenario zeigt auf, wie sich der Verkehr verhält, wenn die bestehenden Gewerbe und Wohnbauten bleiben, der Werkhof gebaut wird und nur die freien Flächen der Gemeindeparzelle für neues Gewerbe zur Verfügung stehen. Dieses Szenario kommt dem geplanten Vorhaben am nächsten.

1.4.5 Vergleich Quartierplan mit Nutzungsart WG2

Dieses Szenario stellt alles in Relation zur angedachten Nutzung mit den zurzeit rechtskräftigen Zonenvorschriften, sprich einer Quartierplanung mit Nutzungsart WG2.

2 Berechnung des Parkplatzbedarfs

2.1 Gesetzliche Grundlagen

Als Grundlage dient die Wegleitung zur Bestimmung der Anzahl Abstellplätze des Kantons Baselland, gestützt auf das Raumplanungs- und Baugesetz inklusiv der zugehörigen Verordnung.

2.2 Reduktionsfaktoren bei Wohnnutzungen

Für die Wohnnutzung wird kein Reduktionsfaktor angewandt, da die entsprechenden Voraussetzungen nicht erfüllt sind (ÖV-Erschliessung liegt im Bereich C und ist damit unzureichend für eine Reduktion, das Gebiet liegt nicht in einer Kernzone).

2.3 Reduktionsfaktoren bei Nichtwohnnutzungen

Bei Nichtwohnnutzungen können zwei Reduktionsfaktoren geltend gemacht werden:

- Reduktionsfaktor 1 berücksichtigt die Erschliessung durch den ÖV. Der Weg zum Bahnhof beträgt mit der Unterführung ca. 300m, der Takt der S-Bahn ist 30 min. Daraus ergibt sich eine mögliche Reduktion von 0.8.
- Reduktionsfaktor 2 berücksichtigt weitere zusätzliche Reduktionen in besonderen Fällen. Diese sind im vorliegenden Fall nicht vorhanden. Daher wird dieser Reduktionsfaktor nicht angewendet.

Der Reduktionsfaktor beträgt damit bei Nichtwohnnutzungen 0.8.

2.4 Hinweise zu den Berechnungen

Es wird darauf verwiesen, dass die Abschätzung des Verkehrsaufkommens im vorliegenden Fall sehr theoretisch ist, da kein korrektes Projekt besteht und daher eine Abschätzung vor allem für Gewerbeflächen grosse Diskrepanzen aufweisen können. Die für die Berechnung verwendeten Werte wurden in der Regel so gewählt, dass sie die schlecht möglichste Situation abbilden.

- Die bebaubare Fläche wurde lediglich anhand der Reglementszielfern bestimmt (Bebauungsziffer und Grünflächenziffer). Es wurden keine Grenzabstände beachtet. Es ist davon auszugehen, dass damit die bebaubare Fläche grösser ausfällt, als diese effektiv ist.
- Mit dem Ansatz von 60m² BGF/Arbeitsplatz wurde der kleinste Platzbedarf pro Arbeitsplatz für Klein- bis Mittelbetriebe genommen, was wiederum zu den meisten Arbeitsplätzen führt. Damit ist die Abschätzung der Arbeitsplätze als grosszügig einzustufen.
- Dienstleistungen/Schalterbetriebe wurden nicht beachtet, da das Gebiet durch seine Lage und unter der Voraussetzung von gewerblicher Nutzung dafür weniger geeignet ist. Ausnahme stellt die Berechnung mit reiner WG2 dar, da bei Geschäftszone nur wenig störende Betriebe zugelassen sind, welche mit Dienstleistungen/Schalterbetrieben besser modelliert werden können.
- Die Realisierung dieser Parkplätze benötigt ebenfalls Fläche, was bei der Berechnung nicht berücksichtigt wurde. Es ist daher davon auszugehen, dass die effektiv als Gewerbefläche genutzte Fläche entsprechend kleiner ausfallen wird als in der Modelrechnung.

Tendenziell kann davon ausgegangen werden, dass die Parkplatzabschätzung eher zu hoch ausfällt.

2.5 Parkplatzbedarf

2.5.1 Status Quo

Gemäss den statistischen Daten arbeiteten 2022 30 beschäftigte im Gebiet Kleebodenweg und es hat 1-3 Einwohner (im Hektoraster werden aufgrund der Anonymisierung keine Zahlen kleiner 3 veröffentlicht).



Abb. 3: Anzahl Beschäftigte im Hektoraster (2022) (Quelle: Geoview.bl.ch)



Abb. 4: Anzahl Einwohner im Hektoraster (2022) (Quelle: Geoview.bl.ch)

Die Print Avia ist ein Industrie-/Gewerbebetrieb in der Grösse Klein- bis Mittelbetrieb.

Ausgangswerte

Grundzone	Fläche [m ²]
QP-Pflicht	11310

Parkplatzbedarf

Nutzungsart	Wohneinheiten	Arbeitsplätze	Stammplätze		Besucherplätze		Reduktion	Bedarf	
			Ansatz	Anzahl	Ansatz	Anzahl		Stammplätze	Besucherplätze
Wohnen	1		1	1	0.3	0.3		1	1
Gewerbe		30	0.4	12	0.1	3	0.8	10	3
								11	4
								15	

Damit ergibt sich ein heutiger Parkplatzbedarf von 15 Parkplätzen (11 Stammparkplätze und 15 Besucherparkplätze).

2.5.2 Worst case: alles wird neu überbaut mit maximaler Nutzung

Ausgangswerte

Grundzone	Geschosse	Fläche [m ²]	bebaubar Fläche gem. Reglement [m ²]	Durchschnittliche Wohnungsfläche 2022 [m ²]
Gewerbe G1 bis 12m	frei	8376	7538.4	
WG2	2	1305	365.4	99
Grünzone	0	1629	0	

Worst Case: Parkplatzbedarf

Nutzungsart	Fläche BGF [m ²]	Schätzung Wohneinheiten	Ansatz Arbeitsplätze m ² BGF / AP	Schätzwert Arbeitsplätze	Stammplätze		Besucherplätze		Reduktion	Bedarf	
					Ansatz	Anzahl	Ansatz	Anzahl		Stammplätze	Besucherplätze
Wohnen	913.5	9			1	9	0.3	2.7		9	3
Gewerbe	15076.8		60	251	0.4	100.4	0.1	25.1	0.8	81	21
										90	24
										114	

Damit ergibt sich ein Parkplatzbedarf von 114 Parkplätzen (90 Stammparkplätze und 24 Besucherparkplätze).

2.5.3 Szenario: Bestehende Nutzung bleibt erhalten

Ausgangswerte

Grundzone	Geschosse	Fläche [m2]	bebaubar Fläche gem. Reglement [m2]	Durchschnittliche Wohnungsfläche 2022 [m2]
Gewerbe G1 bis 12m	2	3564	3207.6	
WG2	2	0	0	99
Grünzone	0	0	0	

Szenario Bestehende Nutzung bleibt erhalten: Parkplatzbedarf

Nutzungsart	Fläche BGF [m2]	Schätzung Wohneinheiten	Ansatz Arbeitsplätze m2 BGF / AP	Schätzwert Arbeitsplätze	Stammpunkte Ansatz	Stammpunkte Anzahl	Besucherplätze Ansatz	Besucherplätze Anzahl	Reduktion	Bedarf	
										Stammpunkte	Besucherplätze
Wohnen	0	0			1	0	0.3	0		0	0
Gewerbe	6415.2		60	106	0.4	42.4	0.1	10.6	0.8	34	9
bestehende Parkplätze										11	4
										45	13
										58	

Damit ergibt sich ein Parkplatzbedarf von 58 Parkplätzen (45 Stammparkplätze und 13 Besucherparkplätze).

2.5.4 Szenario: Bestehende Nutzung bleibt erhalten mit Werkhof

Gemäss den Angaben der Gemeinde sind auf dem Werkhof mit 3-4 Vollzeitstellen zu rechnen. Weiter werden die Besucherparkplätze anhand eines Dienstleistungsbetriebs/Schalterbetrieb berechnet.

Ausgangswerte

Grundzone	Geschosse	Fläche [m2]	bebaubar Fläche gem. Reglement [m2]	Durchschnittliche Wohnungsfläche 2022 [m2]
Gewerbe G1 bis 12m	frei	1782	1603.8	
Werkhof	frei	1782	1603.8	
WG2	2	0	0	99
Grünzone	0	0	0	

Szenario Bestehende Nutzung bleibt erhalten, Werkhof: Parkplatzbedarf

Nutzungsart	Fläche BGF [m2]	Schätzung Wohneinheiten	Ansatz Arbeitsplätze m2 BGF / AP	Schätzwert Arbeitsplätze	Stammpunkte Ansatz	Stammpunkte Anzahl	Besucherplätze Ansatz	Besucherplätze Anzahl	Reduktion	Bedarf	
										Stammpunkte	Besucherplätze
Wohnen	0	0			1	0	0.3	0		0	0
Gewerbe	3207.6		60	53	0.4	21.2	0.1	5.3	0.8	17	5
Werkhof				4	0.4	1.6	0.3	1.2	0.8	2	1
bestehende Parkplätze										11	4
										30	10
										40	

Damit ergibt sich ein Parkplatzbedarf von 40 Parkplätzen (30 Stammparkplätze und 10 Besucherparkplätze).

2.5.5 Vergleich Quartierplan mit Nutzungsart WG2

Ausgangswerte

Grundzone	Geschosse	Fläche [m2]	bebaubar Fläche gem. Reglement +10% [m2]	Durchschnittliche Wohnungsfläche 2022 [m2]
Gewerbe G1 bis 12m	2	0	0	
WG2	2	9681	3678.78	99
Grünzone	0	1628	618.64	

Vergleich QP-Pflicht: Parkplatzbedarf

Nutzungsart	Fläche BGF [m2]	Schätzung Wohneinheiten	Ansatz Arbeitsplätze m2 BGF / AP	Schätzwert Arbeitsplätze	Stammpunkte Ansatz	Stammpunkte Anzahl	Besucherplätze Ansatz	Besucherplätze Anzahl	Reduktion	Bedarf	
										Stammpunkte	Besucherplätze
Wohnen	9669.2	97		35	1	97	0.3	29.1		97	30
Gewerbe	1074.4		30	35	0.4	14	0.3	10.5	0.8	12	9
										109	39
										148	

Damit ergibt sich ein Parkplatzbedarf von 148 Parkplätzen (109 Stammparkplätze und 39 Besucherparkplätze).

2.6 Empfehlung Velo- und Mofa-Abstellplätze

Für Velo- und Mofa-Abstellplätze gibt es keine Pflichtabstellplätze. Es wird geraten sich an die Empfehlung der Wegleitung des Kantons Baselland zu halten. Auf eine detaillierte Berechnung wird im Rahmen dieser Verkehrsabschätzung verzichtet.

3 Verkehrsabschätzung

3.1.1 Status Quo

Verkehrsaufkommen

Nutzungsart	Bedarf		spezifisches Verkerspotential 1)		durchschnittlicher Werktagsverkehr		Anzahl Tage pro Woche	Durchschnittlicher Tagesverkehr	
	Stammparkplätze	Besucherparkplätze	Stammparkplätze [F/PP/24h]	Besucherparkplätze [F/PP/24h]	Stammparkplätze [F/24h]	Besucherparkplätze [F/24h]		Stammparkplätze [F/24h]	Besucherparkplätze [F/24h]
Wohnen	1	0.3	2.5	2.5	2.5	0.75	7/7	3	1
Gewerbe	9.6	2.4	2.5	4	24	9.6	5/7	18	7
	13.3				36.85			29	

Verkehrsaufkommen Abendspitzenstunde (17-18h)

Nutzungsart	Bedarf		spezifisches Verkerspotential Einfahrten		spezifisches Verkerspotential Ausfahrten		Verkehrsaufkommen Einfahrten		Verkehrsaufkommen Ausfahrten	
	Stammparkplätze	Besucherparkplätze	Stammparkplätze [F/PP/h]	Besucherparkplätze [F/PP/h]	Stammparkplätze [F/PP/h]	Besucherparkplätze [F/PP/h]	Stammparkplätze [F/h]	Besucherparkplätze [F/h]	Stammparkplätze [F/h]	Besucherparkplätze [F/h]
Wohnen	1	0.3	0.25	0.2	0.1	0.2	1	1	1	1
Gewerbe	9.6	2.4	0	0	0.5	0.4	0	0	5	1
							2		8	

Heute weist das Gebiet einen DTV von 29 Fahrten pro Tag auf. Dies macht in den Spitzenstunden ein Verkehrsaufkommen von ca. 10 Fahrten.

3.1.2 Worst Case: alles wird neu überbaut mit maximaler Nutzung

Worst Case: Verkehrsaufkommen

Nutzungsart	Bedarf		spezifisches Verkerspotential 1)		durchschnittlicher Werktagsverkehr		Anzahl Tage pro Woche	Durchschnittlicher Tagesverkehr	
	Stammparkplätze	Besucherparkplätze	Stammparkplätze [F/PP/24h]	Besucherparkplätze [F/PP/24h]	Stammparkplätze [F/24h]	Besucherparkplätze [F/24h]		Stammparkplätze [F/24h]	Besucherparkplätze [F/24h]
Wohnen	9	3	2.5	2.5	23	8	7/7	23	8
Gewerbe	81	21	2.5	4	203	84	5/7	145	60
	114				318			236	

Worst Case: Verkehrsaufkommen Abendspitzenstunde (17-18h)

Nutzungsart	Bedarf		spezifisches Verkerspotential Einfahrten		spezifisches Verkerspotential Ausfahrten		Verkehrsaufkommen Einfahrten		Verkehrsaufkommen Ausfahrten	
	Stammparkplätze	Besucherparkplätze	Stammparkplätze [F/PP/h]	Besucherparkplätze [F/PP/h]	Stammparkplätze [F/PP/h]	Besucherparkplätze [F/PP/h]	Stammparkplätze [F/h]	Besucherparkplätze [F/h]	Stammparkplätze [F/h]	Besucherparkplätze [F/h]
Wohnen	9	3	0.25	0.2	0.1	0.2	3	1	1	1
Gewerbe	81	21	0	0	0.5	0.4	0	0	41	9
							4		52	

Im Worst Case könnte es einen DTV von 236 Fahrten pro Tag geben. Dies würde in den Spitzenstunden zu einem Verkehrsaufkommen von ca. 56 Fahrten führen.

3.1.3 Szenario: Bestehende Nutzung bleibt erhalten

Szenario Bestehende Nutzung bleibt erhalten: Verkehrsaufkommen

Nutzungsart	Bedarf		spezifisches Verkerspotential 1)		durchschnittlicher Werktagsverkehr		Anzahl Tage pro Woche	Durchschnittlicher Tagesverkehr	
	Stammparkplätze	Besucherparkplätze	Stammparkplätze [F/PP/24h]	Besucherparkplätze [F/PP/24h]	Stammparkplätze [F/24h]	Besucherparkplätze [F/24h]		Stammparkplätze [F/24h]	Besucherparkplätze [F/24h]
Wohnen	1	1	2.5	2.5	3	3	7/7	3	3
Gewerbe	44	12	2.5	4	110	48	5/7	79	35
	58				164			120	

Szenario Bestehende Nutzung bleibt erhalten: Verkehrsaufkommen Abendspitzenstunde (17-18h)

Nutzungsart	Bedarf		spezifisches Verkerspotential Einfahrten		spezifisches Verkerspotential Ausfahrten		Verkehrsaufkommen Einfahrten		Verkehrsaufkommen Ausfahrten	
	Stammparkplätze	Besucherparkplätze	Stammparkplätze [F/PP/h]	Besucherparkplätze [F/PP/h]	Stammparkplätze [F/PP/h]	Besucherparkplätze [F/PP/h]	Stammparkplätze [F/h]	Besucherparkplätze [F/h]	Stammparkplätze [F/h]	Besucherparkplätze [F/h]
Wohnen	1	1	0.25	0.2	0.1	0.2	1	1	1	1
Gewerbe	44	12	0	0	0.5	0.4	0	0	22	5
							2		29	

Falls die bestehende Nutzung erhalten bleibt und nur die freie Gewerbefläche gemäss einem Worst Case Szenario überbaut wird, könnte es zu einem DTV von 120 Fahrten pro Tag kommen. Dies würde in den Spitzenstunden zu einem Verkehrsaufkommen von ca. 31 Fahrten führen.

3.1.4 Szenario: Bestehende Nutzung bleibt erhalten mit Werkhof

Szenario Bestehende Nutzung bleibt erhalten, Werkhof: Verkehrsaufkommen

Nutzungsart	Bedarf		spezifisches Verkerspotential 1)		durchschnittlicher Werktagsverkehr		Anzahl Tage pro Woche	Durchschnittlicher Tagesverkehr	
	Stammparkplätze	Besucherparkplätze	Stammparkplätze [F/PP/24h]	Besucherparkplätze [F/PP/24h]	Stammparkplätze [F/24h]	Besucherparkplätze [F/24h]		Stammparkplätze [F/24h]	Besucherparkplätze [F/24h]
Wohnen	1	1	2.5	2.5	3	3	7/7	3	3
Gewerbe	29	9	2.5	4	73	36	5/7	53	26
	40				115			85	

Szenario Bestehende Nutzung bleibt erhalten, Werkhof: Verkehrsaufkommen Abendspitzenstunde (17-18h)

Nutzungsart	Bedarf		spezifisches Verkerspotential Einfahrten		spezifisches Verkerspotential Ausfahrten		Verkehrsaufkommen Einfahrten		Verkehrsaufkommen Ausfahrten	
	Stammparkplätze	Besucherparkplätze	Stammparkplätze [F/PP/h]	Besucherparkplätze [F/PP/h]	Stammparkplätze [F/PP/h]	Besucherparkplätze [F/PP/h]	Stammparkplätze [F/h]	Besucherparkplätze [F/h]	Stammparkplätze [F/h]	Besucherparkplätze [F/h]
Wohnen	1	1	0.25	0.2	0.1	0.2	1	1	1	1
Gewerbe	29	9	0	0	0.5	0.4	0	0	15	4
							2		21	

Falls die bestehende Nutzung bestehen bleibt und der Werkhof wie geplant erstellt wird, ist mit einem DTV von 85 Fahrten pro Tag zu rechnen. Dies führt in den Spitzenstunden zu einem Verkehrsaufkommen von 23 Fahrten.

3.1.5 Vergleich Quartierplan mit Nutzungsart WG2

Vergleich QP-Pflicht: Verkehrsaufkommen

Nutzungsart	Bedarf		spezifisches Verkerspotential 1)		durchschnittlicher Werktagsverkehr		Anzahl Tage pro Woche	Durchschnittlicher Tagesverkehr	
	Stammparkplätze	Besucherparkplätze	Stammparkplätze [F/PP/24h]	Besucherparkplätze [F/PP/24h]	Stammparkplätze [F/24h]	Besucherparkplätze [F/24h]		Stammparkplätze [F/24h]	Besucherparkplätze [F/24h]
Wohnen	97	30	2.5	2.5	243	75	7/7	243	75
Gewerbe	12	9	2.5	4	30	36	5/7	22	26
	148				384			366	

Vergleich QP-Pflicht: Verkehrsaufkommen Abendspitzenstunde (17-18h)

Nutzungsart	Bedarf		spezifisches Verkerspotential Einfahrten		spezifisches Verkerspotential Ausfahrten		Verkehrsaufkommen Einfahrten		Verkehrsaufkommen Ausfahrten	
	Stammparkplätze	Besucherparkplätze	Stammparkplätze [F/PP/h]	Besucherparkplätze [F/PP/h]	Stammparkplätze [F/PP/h]	Besucherparkplätze [F/PP/h]	Stammparkplätze [F/h]	Besucherparkplätze [F/h]	Stammparkplätze [F/h]	Besucherparkplätze [F/h]
Wohnen	97	30	0.25	0.2	0.1	0.2	25	6	10	6
Gewerbe	12	9	0	0	0.5	0.4	0	0	6	4
							31		26	

Würde wie heute vorgesehen eine Quartierplanung mit der, gemäss Reglement, möglichen Nutzung erstellt werden, würde das zu einem DTV von 366 Fahrten pro Tag führen. Dies entspricht einem Verkehrsaufkommen in den Spitzenstunden von ca. 57 Fahrten.

4 Fazit

	Durchschnittlicher Tagesverkehr	Verhältnis zur Hinterfeldstrasse	Verkehrsaufkommen Spitzenstunde
Status Quo	29	0.30	10
Worst Case	236	2.46	56
Bestehende Nutzung	120	1.25	31
Bestehende Nutzung, Werkhof	85	0.89	23
QP-Pflicht WG2	366	3.81	57

Die Hinterfeldstrasse ist die Kantonsstrasse, welche den Mehrverkehr aufnehmen muss. Sie hat einen durchschnittlichen Tagesverkehr von 9600. Die berechneten Zahlen werden daher im Verhältnis zum durchschnittlichen Tagesverkehr dieser Strasse angesehen. Selbst im schlechtesten Fall beträgt der Mehrverkehr weniger als 2.5% des durchschnittlichen Tagesverkehr der Hinterfeldstrasse. Dies wird als verträglich eingestuft.

Weiter ist auffallend, dass mit den heutigen Zonenvorschriften bei Ausarbeitung einer Quartierplanung theoretisch eine Überbauung möglich wäre, welche mehr Verkehr generieren würde, als dies mit der angedachten Mutation möglich ist. Das theoretische Verkehrsaufkommen wird mit der vorliegenden Mutation daher reduziert, allerdings ist bei einer gewerblichen Nutzung neben dem Arbeitsverkehr auch mit Transportverkehr zu rechnen, wobei bei einer Wohnnutzung vorwiegend mit Autoverkehr zu rechnen ist.

Das für das Gebiet geplante Szenario, in welchen die heutige Bebauung bestehen bleibt und der Werkhof erstellt wird, verursacht ca. 56 Fahrten mehr am Tag, als dies heute bereits der Fall ist. Dies sind in den Spitzenstunden ca. 23 Fahrten mehr. Was als verträglich einzustufen ist. Da die Parzelle Nr. 566 der Gemeinde gehört und sie diese explizit für die Erstellung des neuen Werkhofs gekauft hat, kann in vorliegenden Fall davon ausgegangen werden, dass dies das wahrscheinlichste Szenario ist.