

MUTTENZ  
AREAL APFHALTER  
VERKEHRSGUTACHTEN

Zürich, 24.07.2025

**IBV** HÜSLER AG

MUTTENZ  
**AREAL APFHALTER**  
VERKEHRSGUTACHTEN

Auftraggeberin:  
Immobilien Basel-Stadt

Arbeitsgruppe IBV:  
Luca Urbani  
Serena Marra  
Atefeh Jaleh  
Aaron Eichler

Zürich, 24.07.2025

**IBV HÜSLER AG**

Ingenieurbüro für Verkehrsplanung  
Olgastrasse 4, CH-8001 Zürich  
Tel. + 41 (0)44 252 13 23  
[www.ibv-zuerich.ch](http://www.ibv-zuerich.ch)

# INHALTSVERZEICHNIS

1	AUSGANGSLAGE UND ZIEL	5
1.1	Lage	5
1.2	Fuss- und Veloverkehr	7
1.3	Erschliessung mit öffentlichem Verkehr	9
1.4	Motorisierter Individualverkehr	11
2	PARKIERUNGSKONZEPT	12
2.1	Vorgehen und normative Grundlage	12
2.2	Raumprogramm	12
2.3	Parkierungskonzept Personenwagen und Motorräder	12
2.3.1	Parkplatzbedarf gemäss §70 Abs. 2 <sup>bis</sup> für Wohnnutzung und Abs. 1 für nicht-Wohnnutzung der RBV (mit Mobilitätskonzept)	13
2.4	Parkierungskonzept Velos	15
2.4.1	Parkplatzbedarf nach Wegleitung (ARP) und VSS	15
2.4.2	Parkierungsangebot	15
3	MASSNAHMENKONZEPT	19
3.1	Aufbau und Kategorisierung der Massnahmen	19
3.2	Organisatorische Massnahmen	20
3.3	Massnahmen zur Stärkung der Aufenthaltsqualität	20
3.4	Massnahmen zur Minderung der Abhängigkeit von Autos	21
3.5	Massnahmen zur Aufwertung der Veloabstellplätze	21
4	CONTROLLING, MONITORING UND RÜCKFALLEBENE	23
4.1	Controlling und Monitoring	23
4.2	Rückfallebene	23
5	ERSCHLIESSUNGSKONZEPT	24
5.1	Erschliessungsschema	24
5.2	ÖV	24
5.3	Geometrie der Zufahrten	25
5.3.1	Nachweis der Befahrbarkeit	25

5.3.2	Nachweis der Sichtweiten	27
5.4	Anpassung der bestehenden Strasse	28
6	VERKEHRSELASTUNG MIV	29
6.1	Abschätzung der Verkehrsverteilung	29
6.2	Verkehrsregime	29
6.3	Abschätzung des DTV als Grundlage für die Lärmbetrachtung	33
6.3.1	Areal-Verkehr Ist-Zustand	33
6.3.2	Projektverkehr (DTV)	34
6.4	Auswirkung umliegende Kantonsstrassennetz	35

# 1 AUSGANGSLAGE UND ZIEL

Von Herbst 2022 bis Frühling 2023 wurde der Studienauftrag "Sanierung und Verdichtung der Wohnüberbauung Apfhalter" in Muttenz durchgeführt. Das Projekt des Teams Nord wurde für die Weiterbearbeitung ausgewählt.

Auf dem bestehenden Wohnareal wird eine Überbauung mit insgesamt 134 Wohnungen entstehen. Stille gewerbliche Nutzungen sind bei Bedarf möglich.

Ziel des Mobilitätsgutachtens ist es, die Grundsätze der verkehrlichen Erschliessung aufzuzeigen und Massnahmen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für autoarmes Wohnen in der geplanten Bebauung zu definieren.

## 1.1 Lage

Das Projektareal in der Gemeinde Muttenz liegt in nordwestlicher Richtung des Gemeindezentrums an der St. Jakob-Strasse, die eine Verbindung zu der Gemeinde Pratteln und der Stadt Basel bildet. Im Norden grenzt das Areal an die Gartenstrasse, grösstenteils stösst das Areal an eine Häuserreihe vor der Gartenstrasse.

Im Umkreis von 10 bzw. 15 Gehminuten (siehe Abbildung 2) befinden sich zahlreiche Bildungseinrichtungen, Einkaufs- und Dienstleistungsangebote sowie Freizeit- und Erholungseinrichtungen. Auch Schulen und Kindertagesstätten sind in unmittelbarer Nähe vorhanden, so dass der tägliche Bedarf grundsätzlich autofrei gedeckt werden kann.



Abbildung 1: Lage des Areals im Grossraum Muttenz (map.geo.admin.ch, bearbeitet)

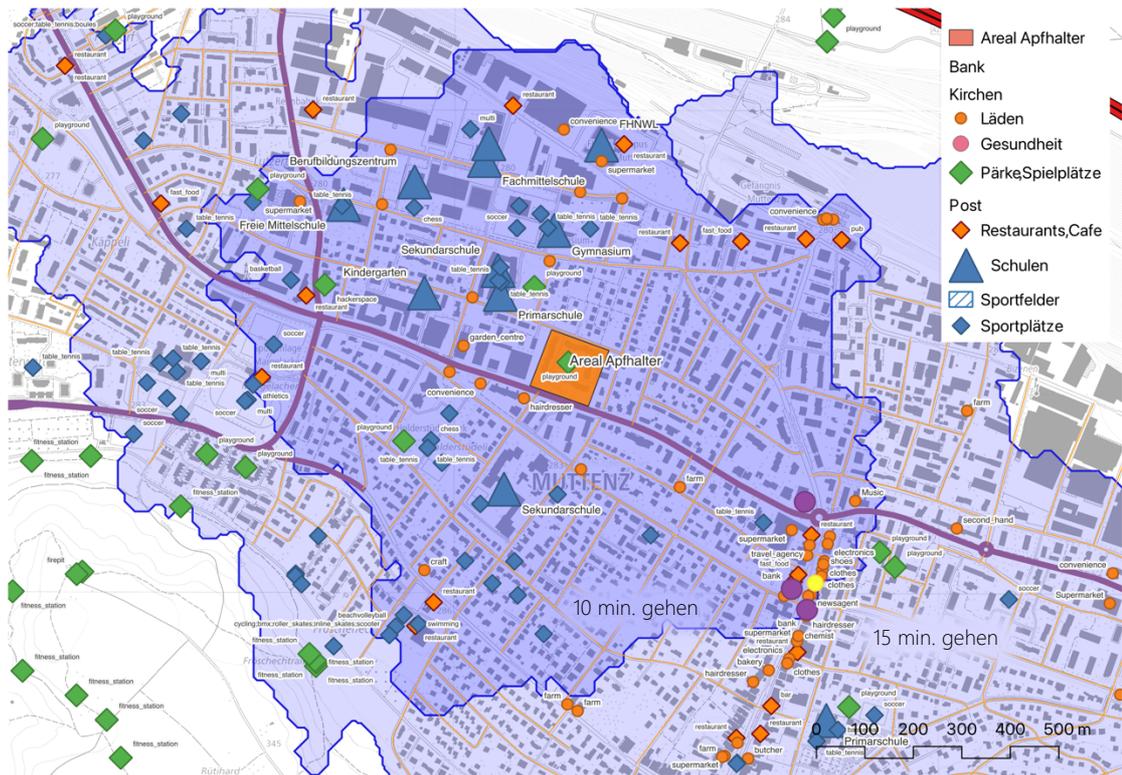


Abbildung 2: Dienstleistungen und Freizeitangebote im Umkreis des Areals Apfhalter

## 1.2 Fuss- und Veloverkehr

Die Wohnzonen in MuttENZ sind grösstenteils verkehrsberuhigt in Tempo-30 Zonen eingeteilt, dies betrifft auch die Gartenstrasse. Die Kantonsstrasse an der südlichen Kante des Areals, die St. Jakob-Strasse kann mit der Unterführung an der Zwinglistrasse und der Apfhalterstrasse schnell und sicher über/unterquert werden, damit besteht an dem Projektstandort ein attraktives Wegennetz für den Langsamverkehr. Die Tram- und die Gründenstrasse sind Teil der kantonalen Radrouten, die für das Areal Apfhalter einen nahen Einstieg ins kantonale Radnetz bieten.



Abbildung 3: Das Areal Apfhalter im Velonetz

Die Isochronenkarte in Abbildung 4 zeigt auf, welche Radien in der Umgebung in bis zu 22 Minuten mit dem Velo ohne Elektromotor abgedeckt werden können. Die Lage hat mit der flachen Topografie für die Nutzung von Velos und E-Bikes grosses Potential.

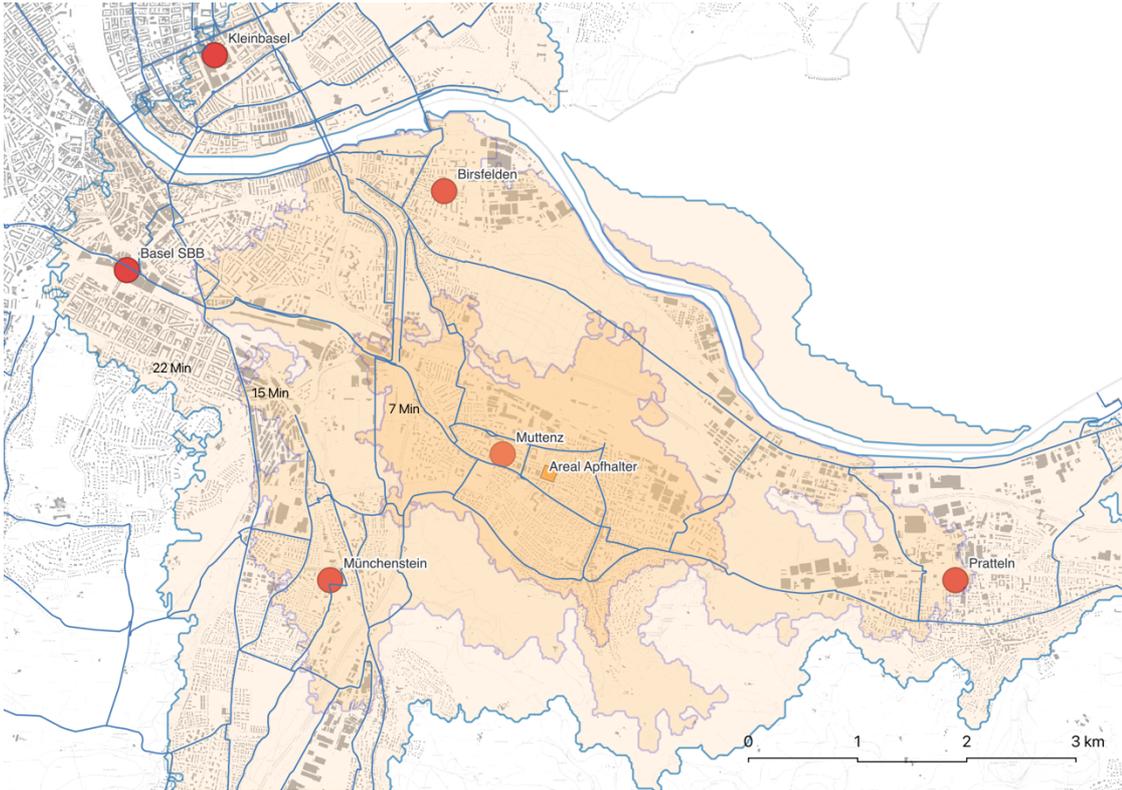


Abbildung 4: Kantonale Velorouten (BL+BS) mit Velo-Isochronen-Karte (7, 15 und 22 Minuten Fahrzeit), das Areal Apfhalter als Zentrum

### 1.3 Erschliessung mit öffentlichem Verkehr

Das Areal Apfhalter ist gut mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar (ÖV-Güteklasse B). Die Haltestellen zum Park und Schützenstrasse der Tramlinie 14 liegen südlich des Areals und sind in ca. 5 Minuten zu Fuss erreichbar (250 m).

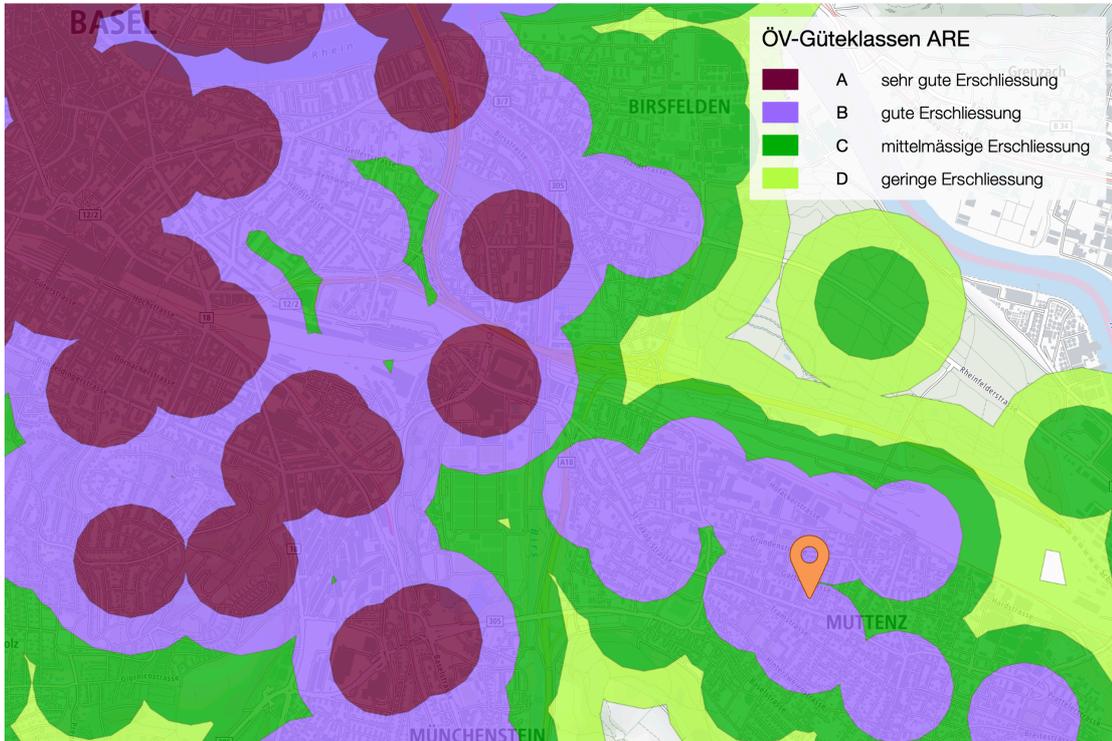


Abbildung 5: ÖV-Güteklasse des Areals Apfhalter (map.geo.admin.ch, bearbeitet)

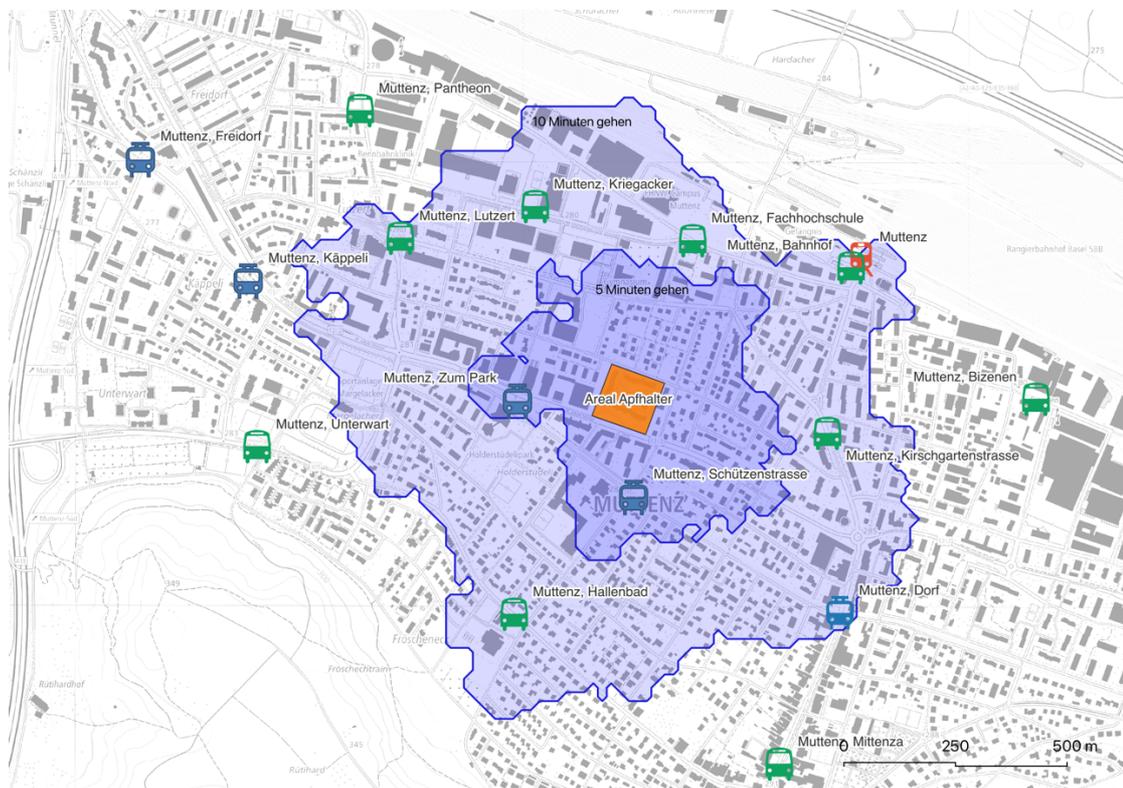


Abbildung 6: Gezeit zu den ÖV-Haltestellen, Isokrone 5 und 10 Minuten (map.geo.admin.ch, bearbeitet)

<b>Muttenz SBB</b>			
ca. 10 min Fusswegdistanz (ca. 700 m)			
Linie	Typ	Verbindungen von/nach	Takt <sup>1</sup>
S1	S-Bahn	Basel SBB – Stein-Säckingen – Frick / Laufenburg	30 Min
S3	S-Bahn	Porrentruy – Laufen – Basel SBB – Olten	30 Min

<b>Zum Park und Schützenstrasse</b>			
ca. 4 min Fusswegdistanz (ca. 250 m)			
Linie	Typ	Verbindungen von/nach	Takt <sup>1</sup>
14	Tram	Basel Dreirosenbrücke, Messeplatz, Bankverein, St. Jakob, Muttenz Dorf, Pratteln Bahnhofstrasse	7.5 Min
N14	Nacht-Tram	Basel Dreirosenbrücke, Messeplatz, Bankverein, St. Jakob, Muttenz Dorf, Pratteln Bahnhofstrasse	60 Min

<b>Fachhochschule</b>			
ca. 8 min Fusswegdistanz (ca. 400 m)			
Linie	Typ	Verbindungen von/nach	Takt <sup>1</sup>
46	Bus-Verstärkungslinie	Kleinhüningen, Badischer Bahnhof, Tinguely Museum, Breite, Redingstrasse, Bahnhof Muttenz	15 Min <sup>2</sup>
47	Bus	Bottmingen Schloss, Bruderholzspital, Leimgrubenweg, Basel Dreispitz, Bahnhof Muttenz	15 Min <sup>3</sup>

<sup>1</sup> Der Takt der ÖV-Verbindungen bezieht sich auf die Hauptbetriebszeit von 6 – 20 Uhr an Wochentagen, die Nachtverbindungen sind in den Nächten Fr/Sa und Sa/So, sowie an Feiertagen von 1 – 4 Uhr morgens unterwegs.

<sup>2</sup> Die Verstärkungslinie fährt nur während den Spitzenstunden von 06:00 - 09:00 und 16:00 - 19:00

<sup>3</sup> Während den Spitzenstunden fährt die Linie 47 im 7.5Minuten Takt

Der Bahnhof Muttenz, der nächste grössere ÖV-Knotenpunkt, ist ebenfalls zu Fuss in ca. 10 Minuten gut erreichbar wo alle 15 Minuten ein Zug (S1 oder S3) nach Bahnhof Basel SBB abfährt. Mit der Tram ist der Bahnhof Basel SBB ab Haltestelle «Zum Park» und «Schützenstrasse» alle 8 Minuten in 24 Minuten erreichbar, mit einem Umstieg am Aeschenplatz. An Wochenenden und an Feiertagen verkehrt die Tram Nachtlinie N14 von 01:00 bis 04:30 im Halbstundentakt. Innerhalb von 30 Minuten ist der östliche Teil der Stadt Basel mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar, was eine sehr günstige Voraussetzung für autofreies Wohnen darstellt.

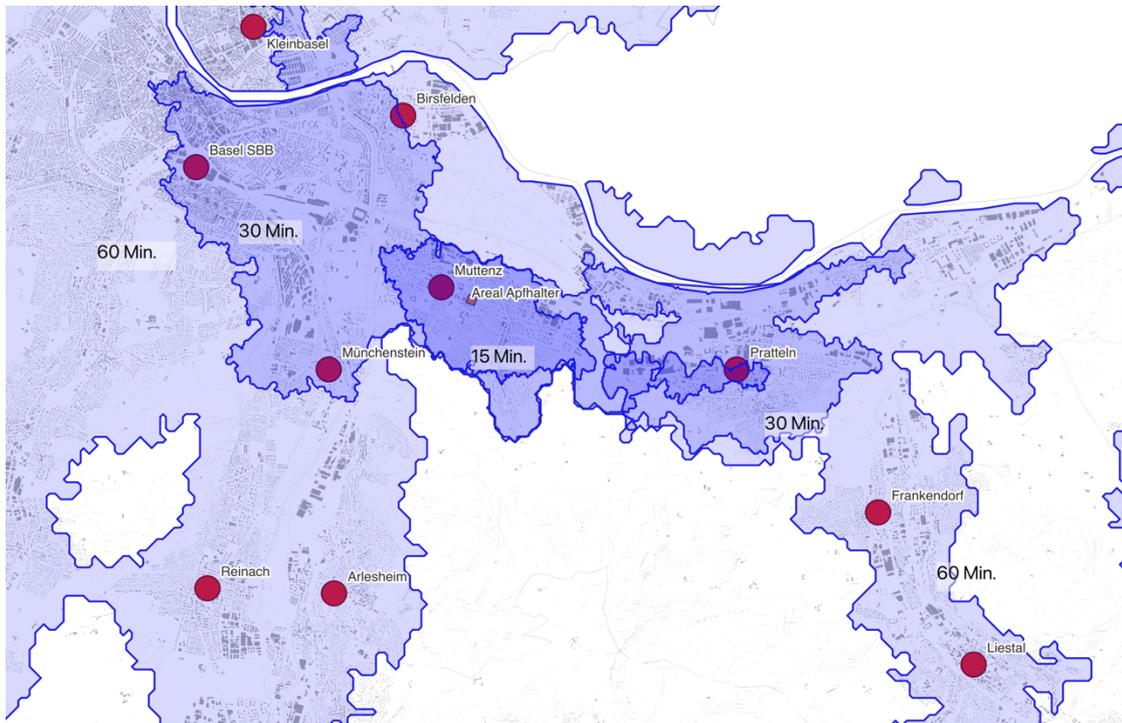


Abbildung 7: Projektareal mit Isochrone-Kurven 15, 30 und 60 Minuten Fahrzeit ÖV

## 1.4 Motorisierter Individualverkehr

Das Projektareal ist im Strassennetz von Muttenz über die St. Jakob-Strasse (Kantonsstrasse) und die Gartenstrasse (Kommunale T30 Strasse) gut erreichbar. Der Autobahnanschluss zur A2/A3 in beide Richtungen ist 1.3 km entfernt und je nach Verkehrslage innert 3 – 4 Minuten erreichbar. Damit ist das Areal sehr gut an das überregionale Strassennetz angeschlossen. Im Umkreis von 5 Minuten Gehdistanz werden an 4 Standorten zwei Car-Sharing Fahrzeuge von Mobility angeboten (siehe Abbildung 8).

Entlang der St. Jakob-Strasse stehen einzelne öffentlichen Parkplätze zur Verfügung. An der Gartenstrasse stehen im Abschnitt östlich der Begegnungszone/Schule zahlreiche öffentliche (weisse) Parkplätze zur Verfügung. Weitere (ca. 60) öffentliche Parkplätze befinden sich entlang der neuen Bahnhofstrasse im Bereich des Knotens Gartenstrasse. Ebenfalls im Bereich des Knotens Gartenstrasse auf der Bahnhofstrasse befindet sich ein öffentliches (gebührenpflichtig über App buchbares) Parkhaus.

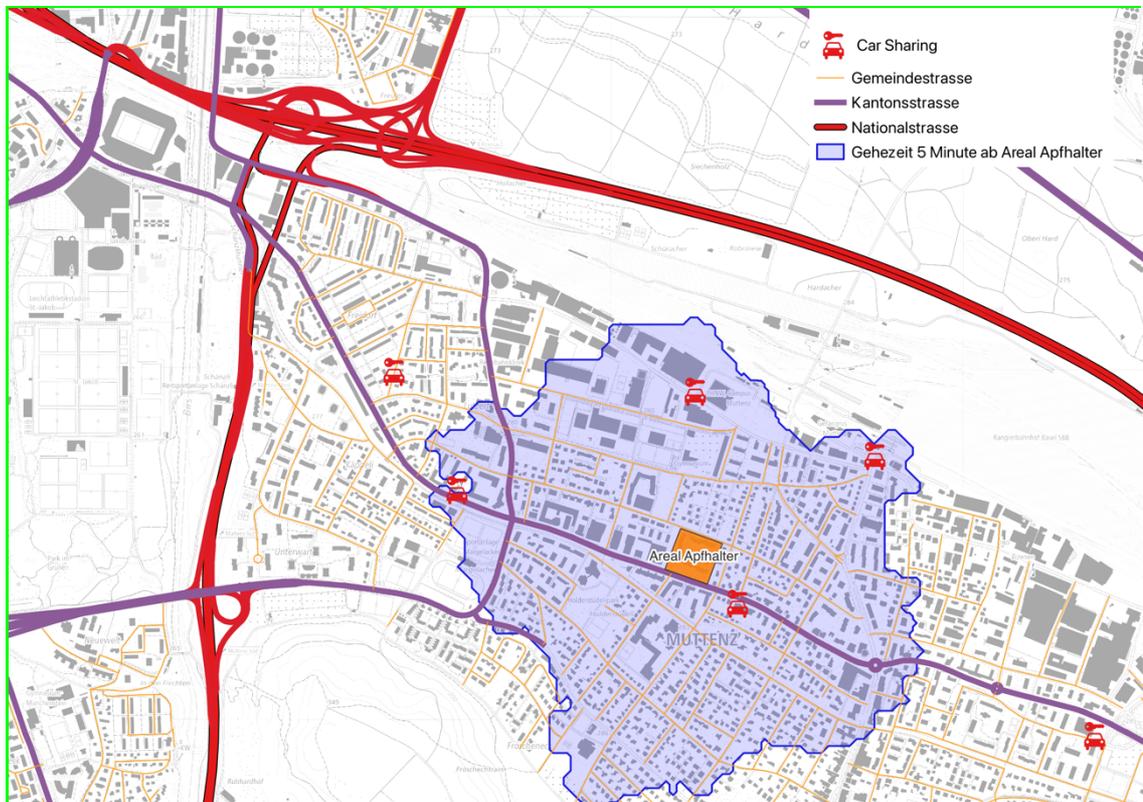


Abbildung 8: Mobilitätsstandorte rund um das Areal Apfhalter

## 2 PARKIERUNGSKONZEPT

### 2.1 Vorgehen und normative Grundlage

Für die Dimensionierung des Parkplatzangebots für Personenwagen und Velos ist die Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (SGS 400.11 – RBV, Anhang 1/S. 11-12) des Kantons Basel-Landschaft massgebend. Diese schreibt eine Mindestzahl von Parkplätzen für Personenwagen vor, die nicht unterschritten werden darf. Der Pflichtbedarf wird bestimmt durch die Nutzungsintensität (Grundbedarf) und die ÖV-Qualität sowie weitere Faktoren, die den PP-Bedarf reduzieren können. In ordentlichen Quartierplänen kann die Gemeinde basierend auf einem Verkehrs- und Mobilitätsgutachten die Mindestzahl der Abstellplätze für Wohneinheiten herabsetzen oder Höchstwerte festlegen, unabhängig der Vorgaben in Anhang 1/S. 12 («Reduktion für Autoparkplätze am Zielort»). Daher gibt es theoretisch keine Untergrenze. Das Mobilitätskonzept zeigt Voraussetzungen und Massnahmen zur Reduktion der Parkplätze auf. Im RBV ist kein gesetzliches Minimum für die Anzahl Veloabstellplätze festgelegt.

### 2.2 Raumprogramm

Das Raumprogramm ist in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst. Insgesamt sind 134 Wohneinheiten vorgesehen. Neben vorwiegend Wohnnutzung lassen die Quartierplanvorschriften auch stilles Gewerbe zu. Als Referenzszenario, das für die Darlegung des plausiblen ungünstigen Falls der verkehrlichen Auswirkungen angewendet wird, werden 834 m<sup>2</sup> BGF für Gewerbenutzung im EG des Neubaus berücksichtigt (entspricht 6 4.5-Zimmer-Wohnungen und 1 Gemeinschaftsraum oder ca. 5% der zulässigen BGF).

Wohnnutzungen	Anz. WE	Anzahl Zimmer
1.5-Zimmer-Wohnungen	10	10
2.5-Zimmer-Wohnungen	14	28
3.5-Zimmer-Wohnungen	41	123
4.5-Zimmer-Wohnungen	49	196
5.5-Zimmer-Wohnungen	20	100
<b>Total</b>	<b>134</b>	<b>457</b>

Tabelle 1: Wohnungsspiegel (davon könnten gemäss Referenzszenario 6 4.5-Zimmerwohnungen als gewerberäume benutzt werden)

### 2.3 Parkierungskonzept Personenwagen und Motorräder

Die bestehende Tiefgarage mit 68 Autoparkplätzen (AP) wird auf insgesamt 112 AP erweitert. Zusätzlich sind 3 oberirdische AP auf dem Vorplatz an der St. Jakob-Strasse geplant, so dass insgesamt 115 AP zur Verfügung stehen. Davon sind 18 AP in der TG und 1 AP auf dem Vorplatz für Besucherinnen und Besucher reserviert. Zwei Parkplätze auf dem Vorplatz sind für Car-Sharing-Angebote reserviert. Insgesamt 6 AP (1 pro 25 WE) sind IV zugänglich. In der Tiefgarage stehen zusätzlich 13 Abstellplätze für Motorräder/Roller zur Verfügung.

AP	TG bestand	TG neu	Oberirdisch	Total
Wohnen oder Gewerbe Stamm	58	36	0	94
Wohnen oder Gewerbe Besucher	10	8	1	19
Car Sharing	0	0	2	2
<b>Total</b>	<b>68</b>	<b>44</b>	<b>3</b>	<b>115</b>

Tabelle 2: Verteilung der Autoparkplätze

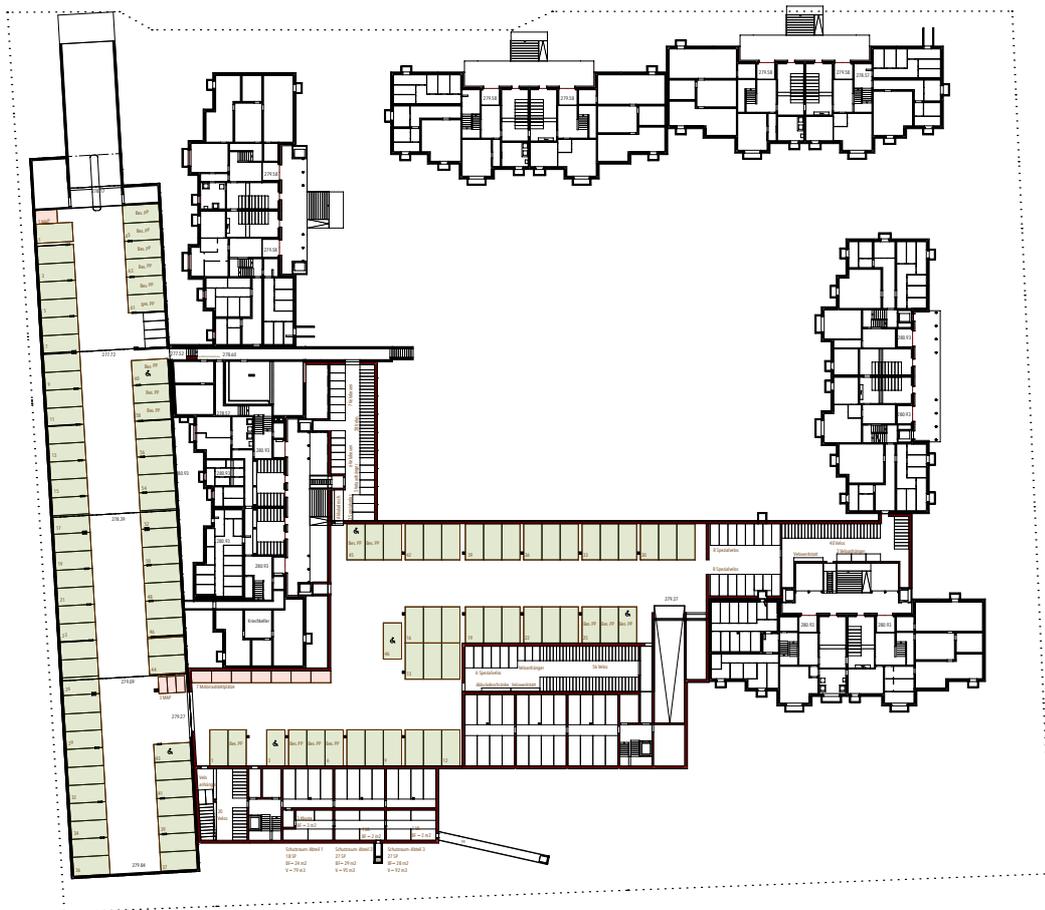


Abbildung 9: Parkierungsangebot (PW – Grün und Motorräder – Orange) im Untergeschoss (Quelle: Richtplan Nordarchitekten, Mai 2024)

### 2.3.1 Parkplatzbedarf gemäss §70 Abs. 2<sup>bis</sup> für Wohnnutzung und Abs. 1 für nicht-Wohnnutzung der RBV (mit Mobilitätskonzept)

«Im Rahmen von ordentlichen Quartierplänen kann die Gemeinde aufgrund eines Verkehrs- und Mobilitätsgutachtens für Wohneinheiten die Mindestzahl der Abstellplätze für Motorfahrzeuge unabhängig von Anhang 1/S. 12 herabsetzen oder Höchstwerte festlegen»<sup>1</sup>, weshalb es

<sup>1</sup> Aus §70 Absatz 2<sup>bis</sup> RBV. Betrifft die Bestimmung des PP-Bedarfes für die Stammparkplätze Wohnen.

theoretisch keine Untergrenze gibt. Im Mobilitätskonzept sind die Massnahmen aufgezeigt, die die Reduktion der Anzahl Parkplätze begründen.

**Die Bedingungen für eine Reduzierung der Mindestanzahl von AP für Wohnen sind wie folgt definiert und im Projekt Apfhalter erfüllt:**

- Qualität der heutigen (ÖV und Langsamverkehr) Erschliessung. Die Lage des Areals Apfhalter bietet sehr gute Voraussetzungen für autoarmes Wohnen (siehe Kap. 1.2 und 1.3).
- Genügend und hochwertige Abstellplätze für Zweiräder sind vorzusehen. Im Projekt Apfhalter wurde ein ausgewogenes Konzept, mit einem grosszügigen und vielfältigen Angebot an Veloabstellplätzen erarbeitet (siehe Kapitel 2.4).
- Die Umsetzung des zur Parkplatzreduktion führenden Nutzungskonzeptes und Mobilitätsmassnahmen sind in den Quartierplanvorschriften (Reglement, Quartierplanvertrag, siehe Kapitel 3) sicherzustellen.

Die Festlegung des Parkplatzbedarfs für Autos bei Wohnnutzung richtet sich nach § 70 Abs. 2<sup>bis</sup> RBV. **Der Grundbedarf (Minimum) beträgt 0.7 Stammparkplätze und 0.1 Besucherparkplätze pro Wohnung.**

Die Anzahl der erforderlichen Abstellplätze bei Nicht-Wohnnutzung richtet sich nach den kantonalen Bestimmungen. **Für stille gewerbliche Nutzung richtet sich die Anzahl der erforderlichen Abstellplätze nach § 70 Abs. 1 (Nutzungsart «Dienstleistung: Übriges»).**

**Maximal sind im QP bis zu 115 Autoparkplätze zulässig.**

Der Schlüssel von 0.7 AP pro WE entspricht in der Tat dem Koeffizienten des RBV (1 AP/ WE x 0.7 Reduktionsfaktor auf Grund von ÖV-Gütekategorie B) und ist deshalb für den Ort plausibel und zweckmässig. Der Schlüssel von 0.10 Besucher-AP/Wohnung stimmt mit den Vorgaben der VSS-Norm 40 281 (0.1 AP/WE) überein, was ebenfalls mit Berücksichtigung der zentralen Lage mit guter ÖV- und Veloanbindung zweckmässig ist.

Für den Schlüssel der «stillen» gewerblichen Nutzung welche der Nutzung «Dienstleistung: Übriges» entspricht, kann der Reduktionsfaktor R1 gemäss Anhang 1/ S. 12 angewendet werden. Eine Reduktion von 0.6 des Schlüssels kann angewendet werden da eine ÖV-Erschliessung auf 250 m mit einer Kursfolge von 7.5 Minuten vorhanden ist (Siehe Abschnitt 1.3). Somit beträgt der Schlüssel für die gewerbliche Nutzung für Beschäftigte 0.2 AP pro Arbeitsplatz und für Besuchende 0.1 AP pro Arbeitsplatz.

Als Referenzszenario für die Abschätzung der verkehrlichen Auswirkung des QP und als Beispiel für die Anwendung des QP wird der verkehrlich ungünstigste Fall 105 AP für Wohnnutzung (inkl. 2 Car Sharing Plätze) und 10 AP für Gewerbenutzung definiert.

Nutzung	Anzahl Wohneinheiten, Arbeitsplätze (ABP)	Berechnungsschlüssel nach MK		AP nach MK		Gesamt
		Bewohnende/ Beschäftigte	Besuchende	Stamm-AP	AP für Besuchende	
Wohnen	128 WE	0.7 PP / WE	0.1 PP / WE	90	13	103
Gewerbe (5% BGF)	28 ABP	0.2 PP / ABP	0.1 PP / ABP	7	3	10
Car Sharing						2
<b>Gesamt</b>						<b>115</b>

Tabelle 3: Parkplatzbedarf gemäss Mobilitätskonzept Referenzszenario (mit Gewerbe 5%)

## 2.4 Parkierungskonzept Velos

### 2.4.1 Parkplatzbedarf nach Wegleitung (ARP) und VSS

In der RBV ist kein gesetzliches Minimum für die Anzahl Veloabstellplätze festgelegt.

Für das Mobilitätskonzept ist die Berechnung nach VSS-Norm massgebend. Für Wohnnutzungen sind gemäss VSS-Norm 40 065 pro Zimmer (inkl. Halbzimmer) 1 VAP bzw. 457 VAP vorzusehen bei 100% Wohnnutzung.

Für Gewerbenutzung sind Gemäss Norm pro 10 Angestellte 2 VAP für Beschäftigte und 0.5 VAP für Besuchende vorzusehen. Bei der Nutzung von 6 4.5-Wohnungen und 1 Gemeinschaftsraum (834 m<sup>2</sup> BGF, 5%) als Gewerbe mit 28 Arbeitsplätze (pro 30 m<sup>2</sup> 1 Arbeitsplatz) sind 6 VAP für Beschäftigte und 1 VAP für Kunden bzw. 7 VAP vorzusehen. Dies ist deutlich geringer als bei einer Wohnnutzung (27 VAP). Somit wären **gemäss VSS-Norm insgesamt 440 VAP vorzusehen**.

Berechnung Velo-Abstellplätze (gemäss VSS-Norm 40 065)						
Nutzung	Anzahl	Bewohner/ Beschäftigte	Besucher	Stammplatz	Besucherplatz	Total
Wohnen	433 Zimmer	1 VAP / Zimmer	in Bewohner	433	in Stammplatz	433
Gewerbe	28 ABP	2 VAP / 10 ABP	0.5 VAP / 10 ABP	6	1	7
<b>Total</b>				<b>439</b>	<b>1</b>	<b>440</b>

Tabelle 4: Berechnung des Bedarfes an Veloabstellplätze bei Wohn- und Gewerbenutzung gemäss Referenzszenario.

### 2.4.2 Parkierungsangebot

Es ist ein vielfältiges Angebot mit insgesamt 530 Veloabstellplätzen vorgesehen, weshalb die Vorgaben der VSS-Norm deutlich übertroffen werden. 320 gedeckten Langzeitabstellplätze sind in verschiedenen Veloräumen angeordnet, die über die Tiefgarage und in den Erdgeschossen der bestehenden Gebäude erschlossen werden. Weitere 210 Veloabstellplätze für die spontane Benutzung der Velos und für Besuchende sind im Freiraum vorgesehen.

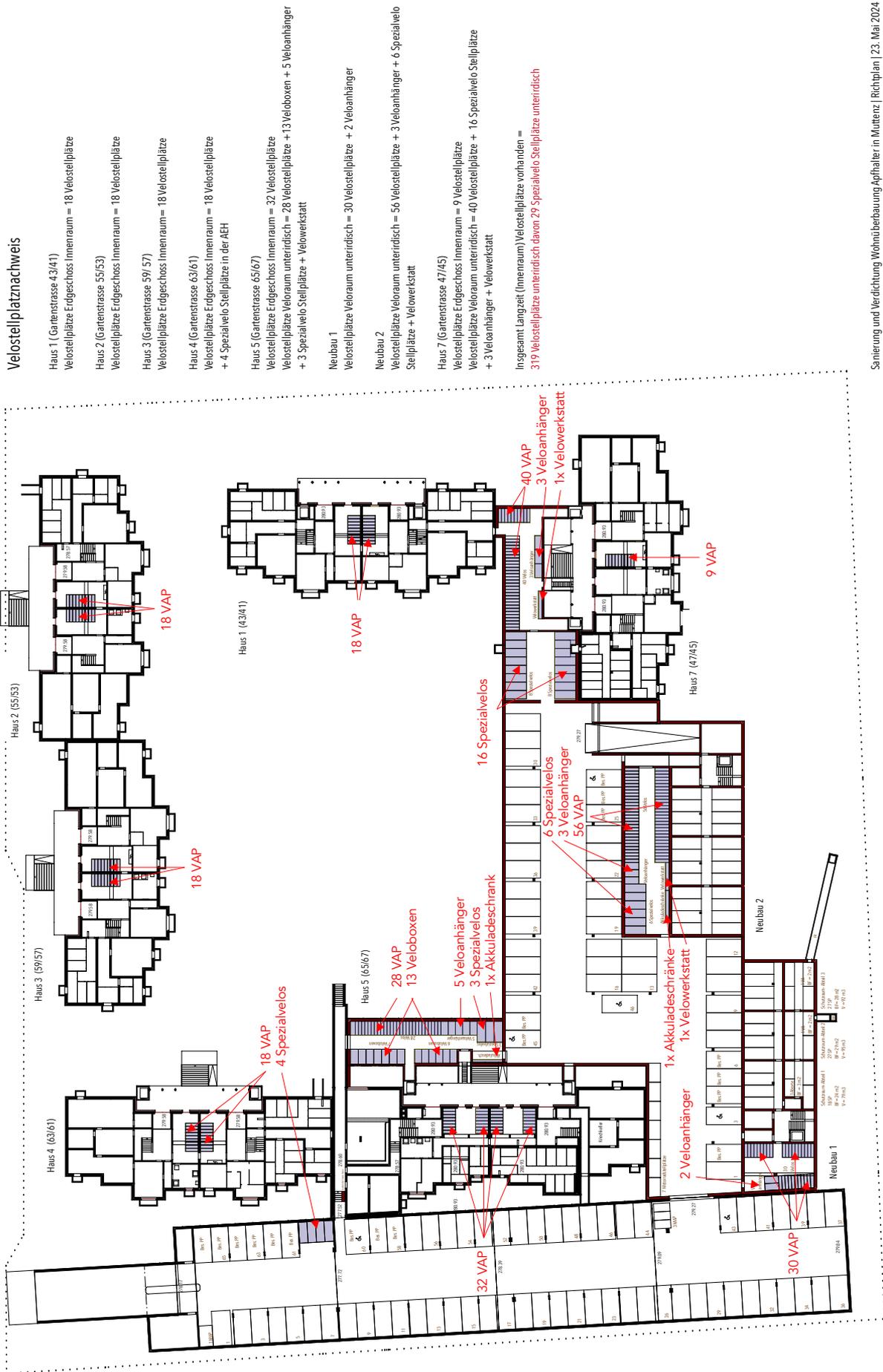
Kennzahlen des Velokonzeptes	Richtprojekt	Vorgabe	Erfüllt
Anzahl Velostellplätze (Gesamt)	530 VAP (15% über dem Minimum VSS)	Min. 10% über VSS	Ja
Velostellplätze gedeckt	320 VAP (60% vom Angebot, 70% vom Minimum)	Min. 60% von Pflichtbedarf	Ja
Velostellplätze im Freiraum	210 VAP	Keine Vorgabe	Ja
Spezialvelo z.B. Cargobike und Anhänger (gedeckt/ nicht gedeckt)	40/ 26 (0.15 pro Zimmer davon 60% gedeckt)	0.125 Pro Zimmer, davon 50% gedeckt	Ja
Velowerkstätten	3	Mind. 1	Ja
Ladeschranken/Ladestationen	2 Schränke (mit mehreren Lademöglichkeiten)	Mind. 1 Lademöglichkeit pro 25 VAP	Ja
Veloboxen	13 (1 pro 10 WE)	Mind. 1 pro 15 WE	Ja

Tabelle 5: Zusammenfassung der Kennzahlen des Velokonzeptes und Vorgaben für QP

Das Angebot umfasst zahlreiche Abstellplätze für Spezialvelos (z.B Cargobikes und Veloanhänger), Reparaturrecken mit Pumpe, Veloständer und Reparaturwerkzeug, Veloboxen für die

sichere Aufbewahrung hochwertiger Velos, «Ladeschränke» für das Aufladen von Akkus sowie unkomplizierte Abstellplätze im Freiraum. Auf diese Weise werden die Bedürfnisse der verschiedenen und recht heterogenen Velonutzergruppen berücksichtigt und die autounabhängige Mobilität und Lebensweise der Bewohnerinnen und Bewohner sowie der Besucherinnen und Besucher massgeblich unterstützt.

In Abbildung 10 und Abbildung 11 wird das Velo-Angebot im Untergeschoss bzw. Freiraum abgebildet.



Sanierung und Verdichtung Wohnüberbauung Apfhalter in Muttenz | Richtplan | 23. Mai 2024

Abbildung 10: Schemaplan Velo- und Autostellplätze im UG (Quelle: Richtplan Nordarchitekten)

Sanierung und Verdichtung Wohnüberbauung Apfhalter in Muttenz | Richtplan | 28. Mai 2024  
 NORD Architekten & META Landschaftsarchitektur

**VELO- & AUTOSTELLPLÄTZE - Aussenraum**



Abbildung 11: Schemaplan Velo- und Autostellplätze im EG/ Freiraum (Quelle: Richtplan Meta LA)

## 3 MASSNAHMENKONZEPT

### 3.1 Aufbau und Kategorisierung der Massnahmen

Das Massnahmenkonzept ist ein auf das Projekt abgestimmter Katalog von Angeboten, betrieblichen und infrastrukturellen Einrichtungen, die eine moderne und effiziente Mobilität unterstützen und fördern. Die Massnahmen werden in drei Kategorien eingeteilt:

<b>Grundlage</b>	Massnahmen der Kategorie «Grundlage» sorgen für die richtigen Bedingungen in autoreduzierten Nutzungen, sie definieren eine Infrastruktur, mit der MIV-Fahrten vermieden werden können.
<b>Fördern</b>	Massnahmen der Kategorie «Fördern» unterstützen alternative, ökologischere Arten der Mobilität. Dazu gehören Anreize für die Nutzung des ÖV, des Langsamverkehrs und von Sharing-Angeboten.
<b>Sensibilisieren</b>	Sensibilisierungsmassnahmen sollen den Nutzenden helfen, ein bewussteres Mobilitätsverhalten zu entwickeln. Mit Informationen, Mobilitätsevents oder Bilanzierungen (z.B. In Neujahrskarte einer Wohnsiedlung: <i>Sie haben dieses Jahr 18-mal unser Cargo-Bike ausgeliehen und damit durchschnittlich 68 kg CO<sub>2</sub> gespart<sup>2</sup>.</i> ) soll eine positive Grundhaltung zur autoarmen Mobilität gefördert werden.

Die Massnahmen haben nicht für alle Nutzenden denselben Wert, deshalb werden die Massnahmen groben Nutzergruppen zugeteilt:



Massnahmen für **Bewohnende**



Massnahmen für **Besuchende**

Die Wirksamkeit der Massnahmen wird mit nachfolgender Skala bewertet:



**Starker** Nutzen



**Mittlerer** Nutzen



**Schwacher** Nutzen



**Kein** Nutzen

<sup>2</sup> Die durchschnittliche Tagesdistanz des MIV in Basel beträgt 11 km (Städtevergleich Mobilität, 2015) und ergibt mit einem durchschnittlichen Mittelklassewagen (Benzin, 8,42 l/100 km) nach dem CO<sub>2</sub>-Rechner von myclimate den angegebenen CO<sub>2</sub>-Ausstoss

## 3.2 Organisatorische Massnahmen

Die organisatorischen Massnahmen bilden günstige Rahmenbedingungen für die autoarme Mobilität auf dem Areal Apfhalter. Sie setzen den ersten Impuls, um eine Änderung des Mobilitätsverhaltens der Bewohnenden und den restlichen Arealnutzenden zu ermöglichen.

a. Die Bewohnende des Neubaus im Areal Apfhalter anerkennen folgende Regeln:

- Die Wohnung befindet sich in einer autoarmen Siedlung. Den Bewohner/innen steht nur eine reduzierte Anzahl an Personenwagen-Abstellplätzen zur Verfügung. Dies gilt auch für sämtliche Mitbewohnenden der Mietpartei.
- Für die Personenwagen-Abstellplätze werden separate Mietverträge mit den Mieter/innen abgeschlossen.

Grundlage



b. Integrierte Mobilitätsinformationen: Informationen über das aktuelle Mobilitätsangebot (ÖV, Car- und Bike-Sharing, etc.) werden über diverse Kommunikationskanäle (Pläne, Info-Broschüre, Mieter-App, etc.) den Bewohnenden und Besuchenden zur Verfügung gestellt.

Grundlage



Familie Lachat feiert einen runden Geburtstag mit vielen Gästen im Garten. Mit der Einladung weisen sie auf die wenigen Besucherparkplätzen im Areal hin und schicken eine Infobroschüre vom Areal mit, damit die Gäste die Anfahrt ohne Auto einfacher planen können.

## 3.3 Massnahmen zur Stärkung der Aufenthaltsqualität

Eine grosse Aufenthaltsqualität und die damit verbundene Identifikation führen nachweislich zur Reduktion der Mobilitäts-Nachfrage. Die Aufenthaltsflächen sind weitgehend vom motorisierten Verkehr befreit.

a. Qualitativ gute und dichte Vernetzung im Quartier

Grundlage



b. Qualitativ gute und differenzierte Spiel- und Aufenthaltsplätze für Kinder, Jugendliche und Erwachsene (Quartiergarten, Spielplatz, etc.)

Grundlage



Familie Perez hat den Kinderspielplatz im Garten für das Geburtstagsfest der kleinen Emilie mit Ballonen geschmückt und eine grosse Picknickdecke für das Kuchenessen ausgebreitet.

### 3.4 Massnahmen zur Minderung der Abhängigkeit von Autos

Durch die Ergänzung und Aufwertung des bestehenden Mobilitätsangebotes können attraktive Alternativen zur Benutzung des privaten Autos geschaffen werden.

- a. Pakete und Einkäufe (Coop, Migros, Post, Zalando, etc.) können in einer Paketbox deponiert werden.

Grundlage



- b. Wenn möglich Cargo-Bike zum Mieten für die Nutzenden des Areals Apfhalter (z.B. Car-velo2go).

Fördern



Herr Studer möchte seinen Balkon begrünen und kauft dafür Pflanzen, Töpfe und Erde im nächstgelegenen Gartencenter. Mit dem arealinternen Cargo-Bike bringt er das Gartenmaterial bequem nach Hause.

- c. Car-Sharing: In der Umgebung gibt es mehrere Car-Sharing-Stationen. Darüber hinaus ist die Bereitstellung von zwei zusätzlichen Car-Sharing-Fahrzeugen direkt im Gebiet geplant. Car-Sharing-Fahrzeuge unterstützen die spontane Mobilität über längere Distanzen und/oder zu mit dem ÖV schlecht erschlossenen Zielen.

Fördern



Frau Müller hat online einen grossen antiken Spiegel erstanden und nutzt einen Kombi von Mobility, um das schwere Möbelstück bei den vorherigen Besitzern abzuholen.

### 3.5 Massnahmen zur Aufwertung der Veloabstellplätze

Der Veloverkehr hat an diesem Standort ein grosses Potential. Die folgenden Massnahmen setzen optimale Bedingungen für die tägliche Benutzung des Velos als Hauptverkehrsmittel und ermöglichen den Arbeits- und Freizeitweg mit dem Velo über längere Distanzen und auch bei schlechtem Wetter (siehe Kap. 2.4.2).

- Gute Zugänglichkeit der Abstellplätze
  - o Zielnah
  - o Komfortabel
  - o Ebenerdig barrierefrei anfahrbar
  - o Wenn möglich Min. 1.4 m breite Schiebetüren
  - o Velo-AP für Besuchende und Kunden im Aussenbereich

Grundlage



- Gute Ausstattung
  - o Angebot an Velo-AP entspricht mindestens die Vorgaben gemäss VSS 40 065
  - o Ladezonen für E-Bikes mit fest verbauten Akkus
  - o Werkstattplatz mit Pumpe (ev. Kompressor), Werkzeug für kleinere Anpassungen am Velo und Sicherheitskontrolle (z.B. Sattelhöhe verstellen oder lose Teile festziehen).

Grundlage



## Instandhaltung

- o Regelmässiges Markieren und Entfernen von zurückgelassenen, defekten und unbenutzten Fahrrädern

Grundlage



Sina unterrichtet an der Uni im Dreispitz und fährt jeden Tag mit dem Velo zu ihrem Arbeitsplatz. Dank der Pumpe beim Serviceplatz hat Sina immer genug Luft in den Reifen und kommt schnell ans Ziel.

## 4 CONTROLLING, MONITORING UND RÜCKFALLEBENE

### 4.1 Controlling und Monitoring

Controlling	3 Monate nach Vollvermietung (exkl. strukturellem Leerstand) beginnt das Controlling. Nach zwei Jahren wird das Controlling wiederholt. Dabei wird untersucht, ob das reduzierte PW-PP-Angebot und die Mobilitätsmassnahmen das Mobilitätsbedürfnis der Bewohnerschaft abdecken.
Monitoring	Als Grundlage des Controllings ist durch die Grundeigentümerschaft / Baurechtsnehmenden ein Monitoring durchzuführen. Im Rahmen des Monitorings sind folgende Themen abzuhandeln: Ausweisung des Parkplatzbedarfs und Zuteilung der Stammplätze bei Wohnnutzungen, Auslastung der Parkmöglichkeiten für Besuchende, Auslastung der Velo-/Mofaabstellplätze, Nutzung der Sharing-Angebote, Befragung zur Verkehrsmittelwahl, Deckung der Mobilitätsbedürfnisse der Arealnutzenden, allgemeine Erfahrungen aus dem Betrieb.
Zielverfehlung	Die Zielvorgaben gelten als „nicht eingehalten“, wenn bei Indikatoren massgebende Abweichungen festzustellen sind.
Rückfallebene	Sollte durch das Controlling eine Zielverfehlung festgestellt werden, sind geeignete Massnahmen aufzuzeigen und umzusetzen, bis das Ziel dieses Leitfadens im Rahmen des jeweiligen QP sichergestellt werden konnte.

Tabelle 6: Controlling und Monitoring

Mit dem Controlling und Monitoring durch die Grundeigentümerschaft wird über die Umsetzung der Massnahmen und die Wirksamkeit des Mobilitätskonzepts systematisch berichtet.

### 4.2 Rückfallebene

Nach Bedarf ist die Wirkung des Mobilitätskonzeptes mit den folgenden Massnahmen zu verstärken (die Entwicklung und Abstimmung von zusätzlichen Massnahmen ist in den weiteren Planungsphasen sowie nach der Realisierung jederzeit möglich):

1. Aufstockung des Bikesharing Angebots.
2. Erweiterung des Carsharing Angebots innerhalb des Projekts.
3. Entrichtung einer Parkplatzersatzabgabe, falls die obenstehenden Punkte sich nicht als wirksam erweisen.

## 5 ERSCHLIESSUNGSKONZEPT

### 5.1 Erschliessungsschema

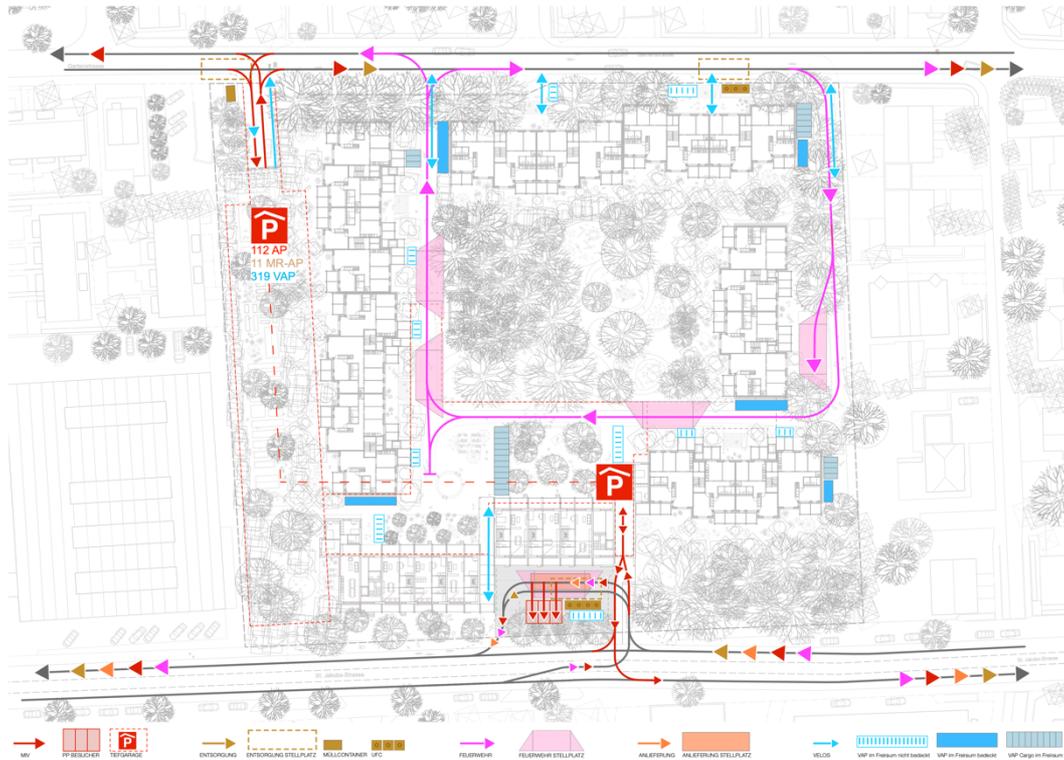


Abbildung 12: Erschliessungskonzept

Das Areal ist gut in das übergeordnete Fuss- und Veloverkehrsnetz integriert. Für den **Fussverkehr** entsteht zwischen Gartenstrasse und St. Jakob-Strasse eine attraktive Abfolge von Freiräumen, die der Erschliessung der einzelnen Gebäude und der Integration ins Quartier dienen.

Der **Veloverkehr** wird hauptsächlich über die verkehrsberuhigte Gartenstrasse erschlossen, wo auch die grosszügige PW+Velo-Rampe zur unterirdischen Parkierung angeordnet ist.

Für den **MIV** sind 112 Autoparkplätze in einer Tiefgarage angeordnet. Die Tiefgarage wird sowohl über die Gartenstrasse als auch über die St. Jakob-Strasse erschlossen. Die Zufahrt von der St. Jakob-Strasse erfolgt über eine einspurige Rampe, auf dem Vorplatz ist Platz (Stauraum) für zwei wartende Autos. Im Vorzonenbereich auf Seite St. Jakob-Strasse sind drei oberirdische Stellplätze für Car-Sharing und Kurzzeitparker (Handwerker, Bring- und Holverkehr etc.) sowie Platz für den Ver- und Entsorgung des Areals vorgesehen.

### 5.2 ÖV

Das Areal ist mit ÖV gut erschlossen (siehe Kap. 1.3). Auf Grund der geplanten Verdichtung (von der heutigen ca. 7'000 auf ca. 12'000 m<sup>2</sup> Wohnfläche) wird eine Zunahme von ca. 75 ÖV-Fahrten pro Tag<sup>3</sup> bzw. ca. 3 Tram-Einsteiger pro Stunde (Hauptlastrichtung in der Spitzenstunde)

<sup>3</sup> Annahme: 50 m<sup>2</sup>/Einwohner, Modal Split ÖV 30%.

geschätzt. Für diese geringe Differenz ist keine Angebotsanpassung (z.B. Taktverdichtung) erforderlich.

### 5.3 Geometrie der Zufahrten

#### 5.3.1 Nachweis der Befahrbarkeit

Die Zufahrten wurden gemäss Vorgaben der VSS-Norm 640050 – «Grundstückszufahrten» dimensioniert und mit Schleppkurven verifiziert.

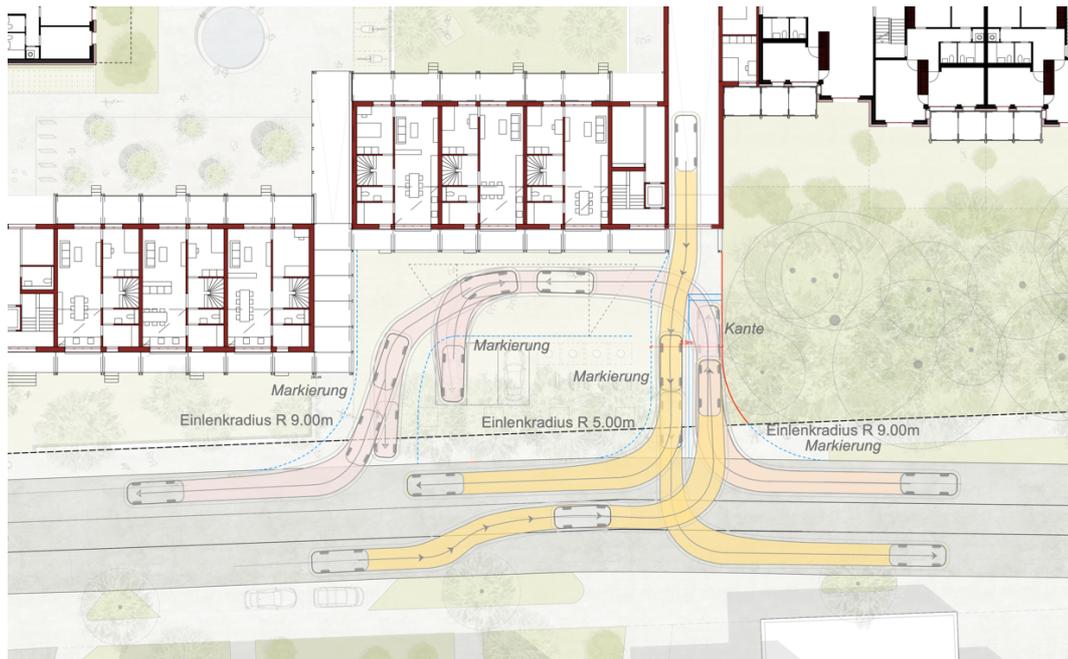


Abbildung 13: Vorzone St. Jakob-Strasse, Befahrbarkeit PW

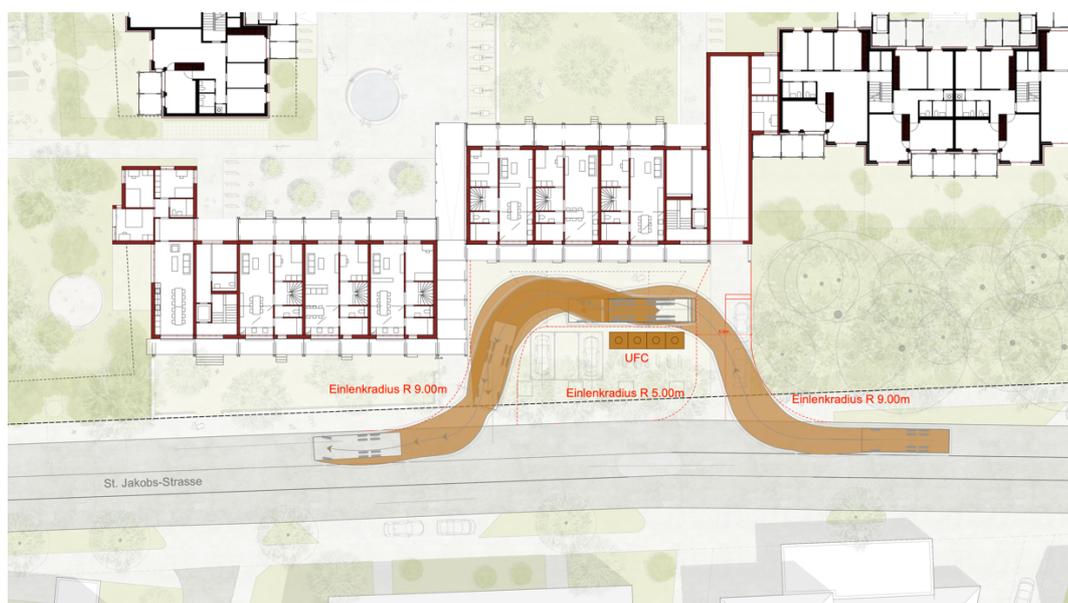


Abbildung 14: Vorzone St. Jakob-Strasse, Befahrbarkeit Ver- Entsorgung

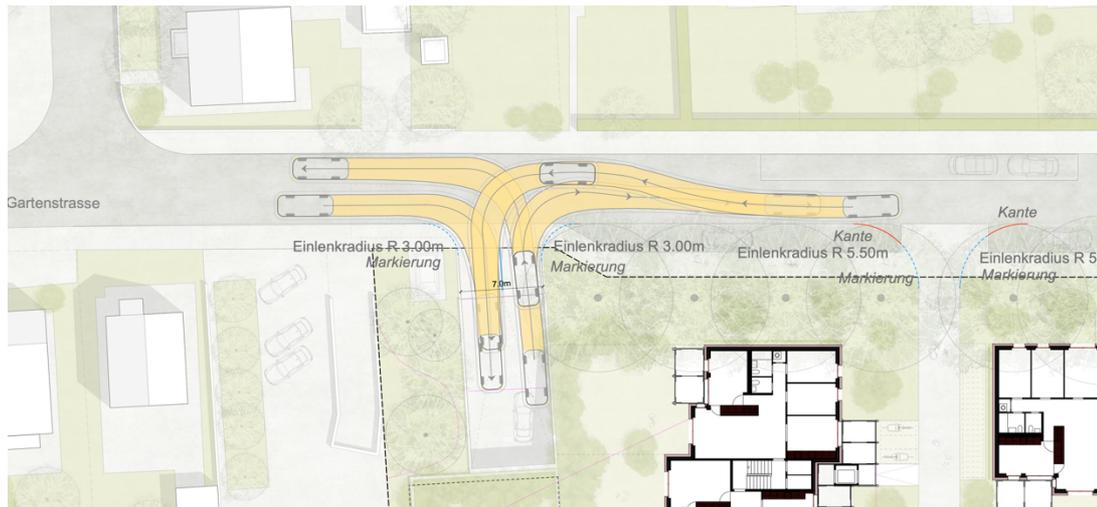


Abbildung 15: Zufahrt Gartenstrasse, Befahrbarkeit PW

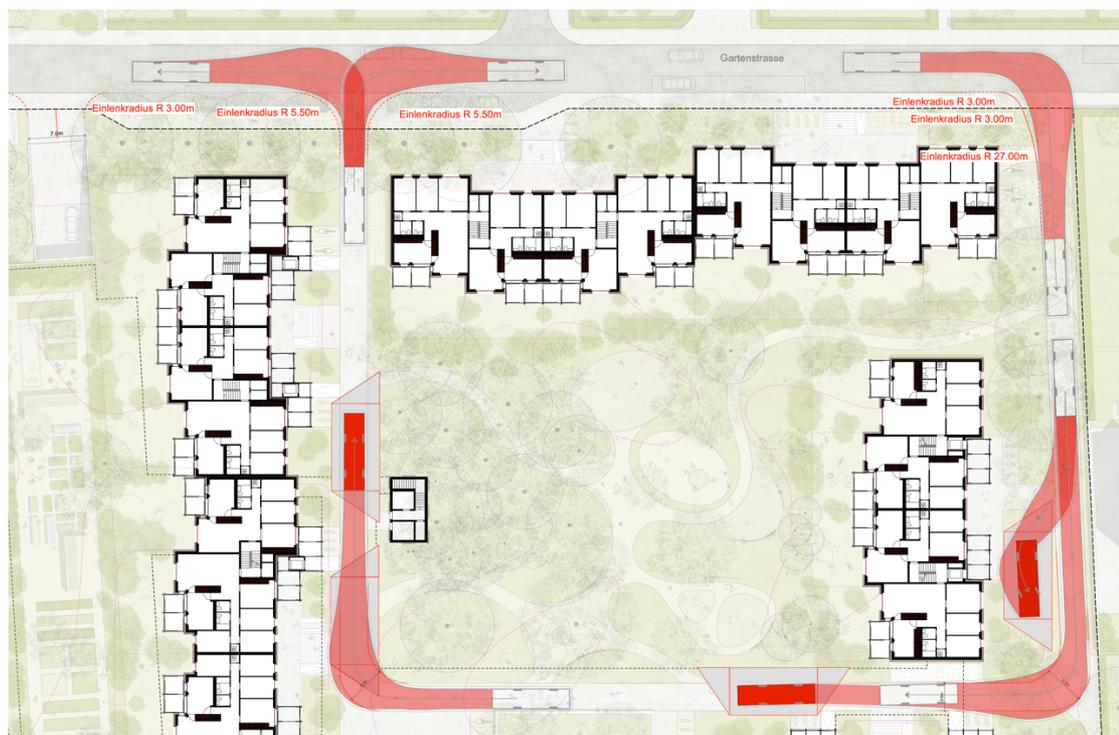


Abbildung 16: Zufahrt Notfall, Gartenstrasse



Abbildung 17: Zufahrt Notfall, St. Jaob-Strasse

### 5.3.2 Nachweis der Sichtweiten

Die Sichtdistanzen wurden gemäss Vorgaben der VSS-Norm 640273a – «Sichtweiten in Knoten in einer Ebene» nachgewiesen.

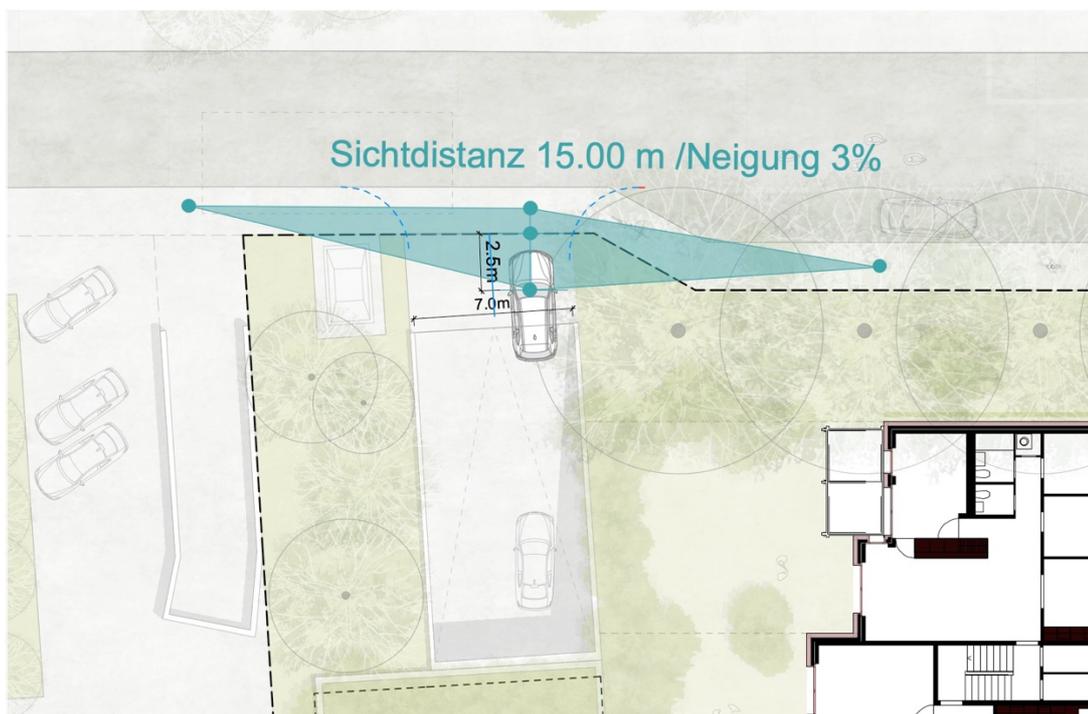


Abbildung 18: Sichtdistanz auf Trottoir, Zufahrt Gartenstrasse

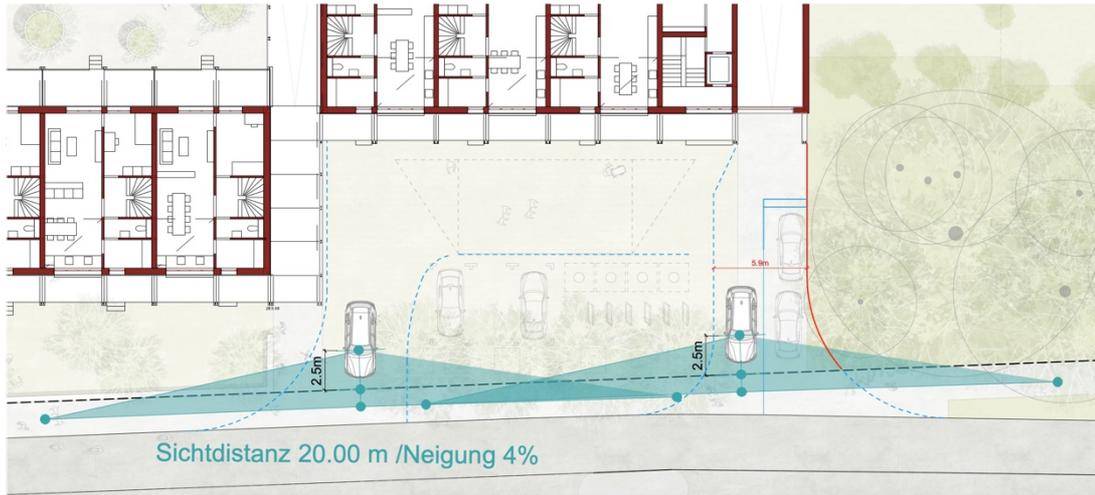


Abbildung 19: Sichtdistanz auf Trottoir, Zufahrt St. Jakob-Strasse



Abbildung 20: Sichtdistanz auf Fahrbahn, Zufahrt Gartenstrasse

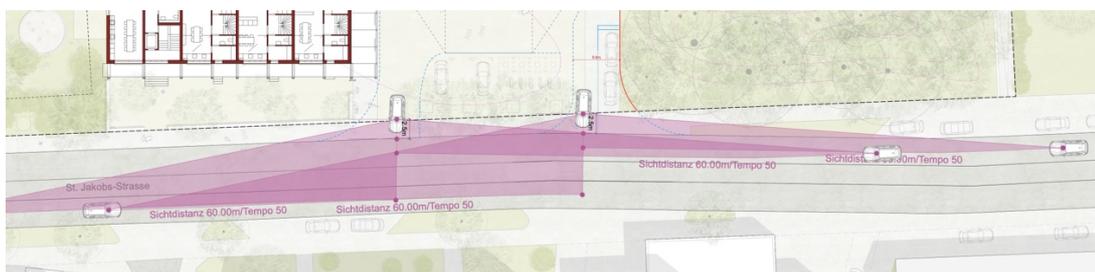


Abbildung 21: Sichtdistanz auf Fahrbahn, Zufahrt St. Jakob-Strasse

## 5.4 Anpassung der bestehenden Strasse

Für die Erschliessung des Projektgebietes sind keine baulichen oder betrieblichen Anpassungen der St. Jakob-Strasse und der Gartenstrasse notwendig.

## 6 VERKEHRSELASTUNG MIV

### 6.1 Abschätzung der Verkehrsverteilung

Die Verteilung des Quell- und Zielverkehrs wurde aus der Analyse der Daten des kantonalen Verkehrsmodells abgeleitet und ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

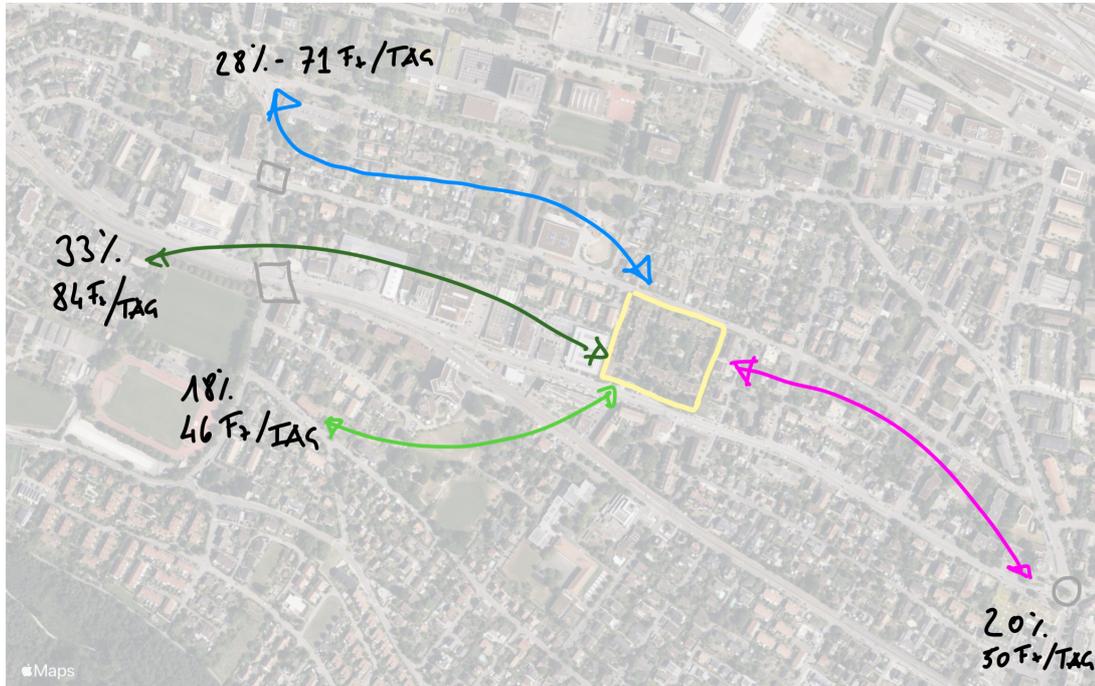


Abbildung 22: Abschätzung der Verteilung des Quell- Ziel-Verkehr auf die vier Hauptrichtungen (Birsfelden/ Autobahn N, Stadt Basel W, Pratteln O und Münchenstein S).

### 6.2 Verkehrsregime

Die Arealerschliessung soll allgemein gemäss kantonalen Vorgaben über das kommunale Strassennetz (Feinerschliessung) erfolgen. Das Areal Apfhalter sollte deshalb, anders als im ist-Zustand, ausschliesslich über die Gartenstrasse erschlossen werden.

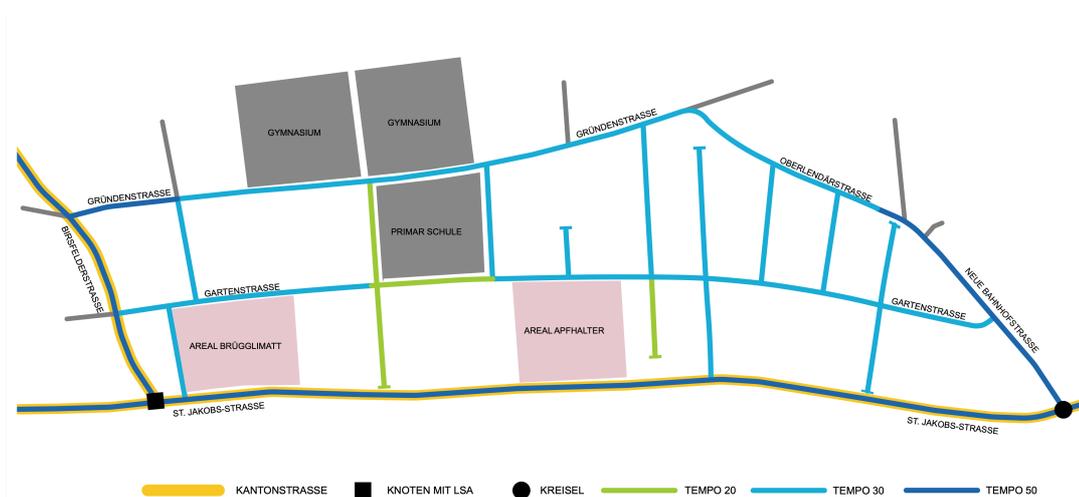


Abbildung 23: Verkehrsregime auf der Gartenstrasse und in den umliegenden Strassen

Die Gartenstrasse ist eine verkehrsberuhigte Quartierstrasse im Tempo-30-Regime ohne übergeordnete Verkehrs-funktion. Im mittleren Abschnitt, im Bereich der Schule, ist sie als Begegnungszone mit Tempo 20 signalisiert. Auf Quartiersebene übernimmt sie die Funktion eines Schulwegs sowie einer lokalen Veloverbindung.

Eine überproportionale Verkehrszunahme auf der Gartenstrasse ist aus übergeordneten Interessen nicht erwünscht. Aus verkehrsplanerischer Sicht sind daher grundsätzlich Alternativvarianten zu prüfen.

Eine ausschliessliche Erschliessung des Areals über die St. Jakob-Strasse (Kantonsstrasse) ist aus Sicht des Kantons jedoch nicht bewilligungsfähig und wurde deshalb im Rahmen dieser Studie nicht weiterverfolgt.

Im Rahmen dieser Studie wurden, neben der Referenzvariante V1, vier optimierte Varianten betrachtet. Für jede Variante wurde die Verkehrsbelastung der umliegenden Strassenabschnitte und Knoten grob vergleichend bewertet.

Varianten
<b>V1 Anschluss nur über Gartenstrasse (kantonale Vorgabe)</b>
<b>V2 Anschluss über Gartenstrasse und St. Jakob-Strasse (Ist-Zustand)</b>
V3 Anschluss über Gartenstrasse, Halbanschluss (rechts-ein, rechts-aus) St. Jakob-Strasse
V4a Einfahrt über Gartenstrasse, Anschluss St. Jakob-Strasse
V4b Ausfahrt über Gartenstrasse, Anschluss St. Jakob-Strasse

Zusammenfassend weisen die Varianten 1, 3, 4a und 4b die höchste Belastung auf (als Kombination von Wartezeiten und Verkehrsvolumen an den umliegenden Knotenpunkten). Die Variante 2 stellt den besten Kompromiss zwischen der Entlastung der Gartenstrasse und der St. Jakob-Strasse dar, da sie insgesamt die geringste Belastung der umliegenden Strassenabschnitte und Knoten erzeugt.

In den folgenden Abschnitten werden die beiden Varianten V1 und V2 vertieft betrachtet. Dabei werden die Auswirkungen auf die Knotenbelastung während der Abendspitzenstunde analysiert – sowohl bei einer verkehrlichen Erschliessung ausschliesslich über die Gartenstrasse (Variante V1) als auch bei einer Weiterführung des heutigen Zustands mit einem Vollanschluss über Garten- und St. Jakob-Strasse (Variante V2).

Die Unterschiede bei der Leistungsfähigkeit des massgeblichen Knotens «Rennbahn» zwischen den zwei Erschliessungsschemen wurden auf Basis einer Referenzbelastung (Quell- Zielverkehr) von 38 Zufahrten und 25 Ausfahrten in der Abendspitzenstunde vergleichend evaluiert.

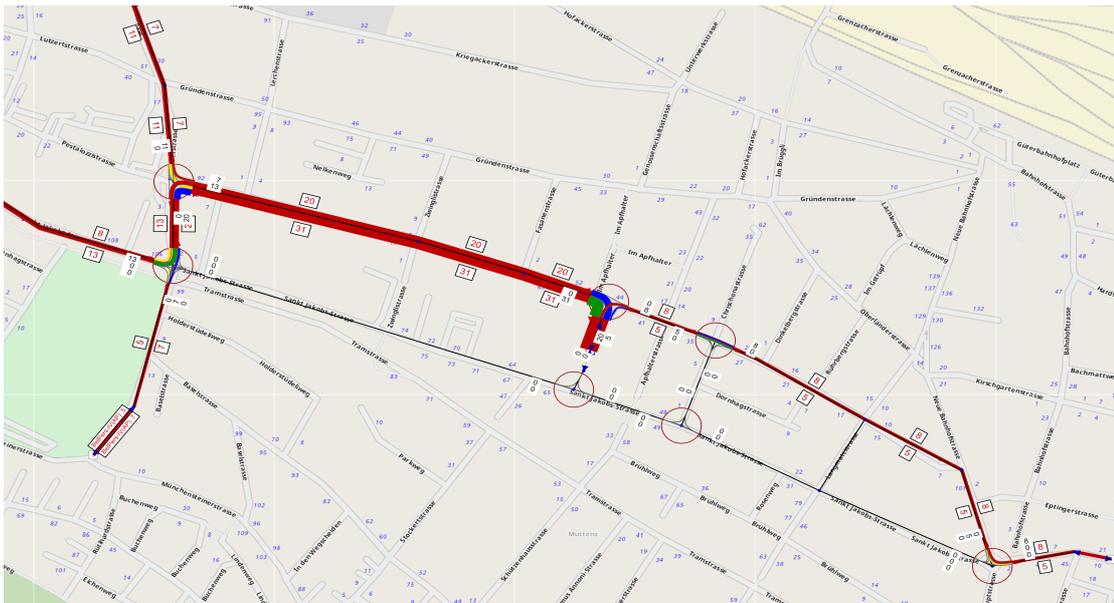


Abbildung 24: Verteilung des Quell- Zielverkehrs in der ASP. Erschliessung ausschliesslich über Gartenstrasse.

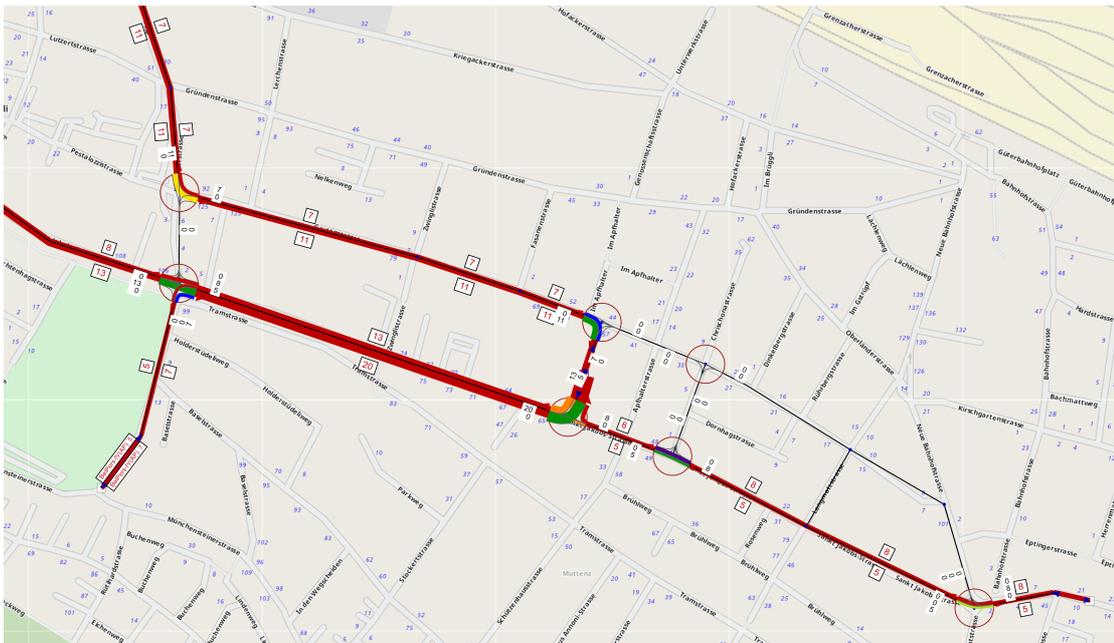


Abbildung 25: Verteilung des Quell- Zielverkehrs in der ASP. Erschliessung über Garten- und St. Jakob-Strasse

Für die Variante 1 (heutiges Erschliessungsschema) wurden die Knotenströme der «Verkehrsuntersuchung Tram Polyfeld»<sup>4</sup> als Grundlage übernommen. Die Knotenbelastung in der V1 wurde als Differenz ermittelt. Die Signalplanoptimierung und die Berechnung der Rückstaulängen ( $L_{95,j}$ ) erfolgte für alle Varianten mit der Software "Ampel" nach dem Verfahren HBS 2015 (Umlaufzeit 100 s). Die sich ergebende mittlere Wartezeit ( $t_{w,j}$ ) nicht als Absolutwert erachtet werden. Aussagekräftig sind nur die Unterschiede zwischen den Varianten. Die Erschliessung des Areals über die Gartenstrasse würde zu einer Verschlechterung der Wartezeiten am Knoten Rennbahn gegenüber der Variante mit Anschluss in alle Richtungen führen.

<sup>4</sup> EBP Schweiz AG «Tram Polyfeld Machbarkeitsstudie - Erläuterungsbericht zur Herleitung Mengengerüst», 13.11.2020



## 6.3

## 6.3 Abschätzung des DTV als Grundlage für die Lärmbetrachtung

## 6.3.1 Areal-Verkehr Ist-Zustand

Im Areal Apfhalter bestehen heute 68 Autoparkplätze für Wohnnutzung. Diese sind in einer TG angeordnet, die sowohl von der Gartenstrasse als auch von der St. Jakob-Strasse her zugänglich ist.

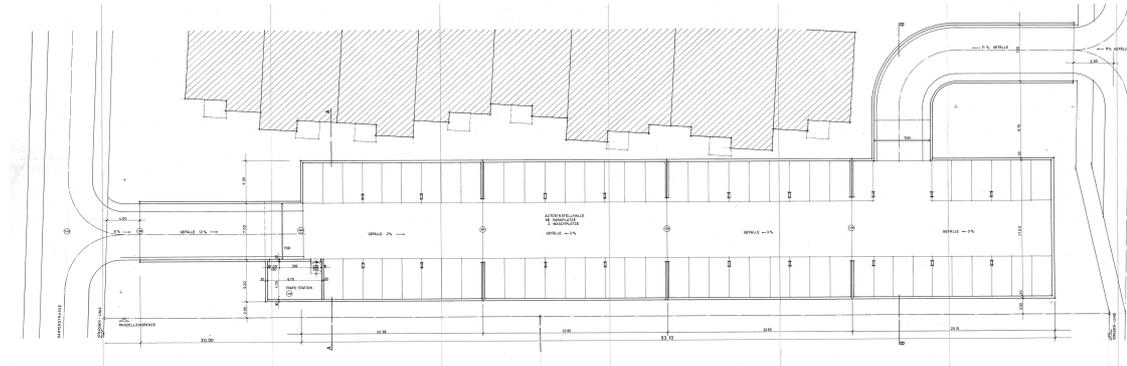


Abbildung 28: TG Apfhalter, Ist-Zustand

Die Abschätzung des Quell-Ziel-Verkehrs im Ist-Zustand ist in der folgenden Tabelle zusammengefasst. Insgesamt werden 170 Fahrten pro Tag aus dem Gebiet generiert.

Die Tagesganglinie wurde auf Grund der Resultate des Forschungsprojekt VSS 2013/103 ermittelt.

Ist-Zustand	PW-TG	PW-Vorfahrt	MR-TG	Tot PW	Tot MR
PP	68	0	0	68	0
SVP	2.5	2.5	0.875		
DTV	170	0	0.0	170.0	0.0
Anteil St.Jakob-Strasse W	0.52	0.8	0.5		
Anteil St.Jakob-Strasse O	0.2	0.2	0.2		
Anteil Gartenstrasse	0.28	0	0.3		
DTV St.Jakob-Strasse W	88.4	0	0.0	88.4	0.0
DTV St.Jakob-Strasse O	34	0	0.0	34.0	0.0
DTV Gartenstrasse	47.6	0	0.0	47.6	0.0

PP = Parkplatz; SVP = Spezifisches Verkehrspotenzial; DTV = Durchschnittstagesverkehr

Tabelle 7: Quell- Zielverkehr - Ist-Zustand

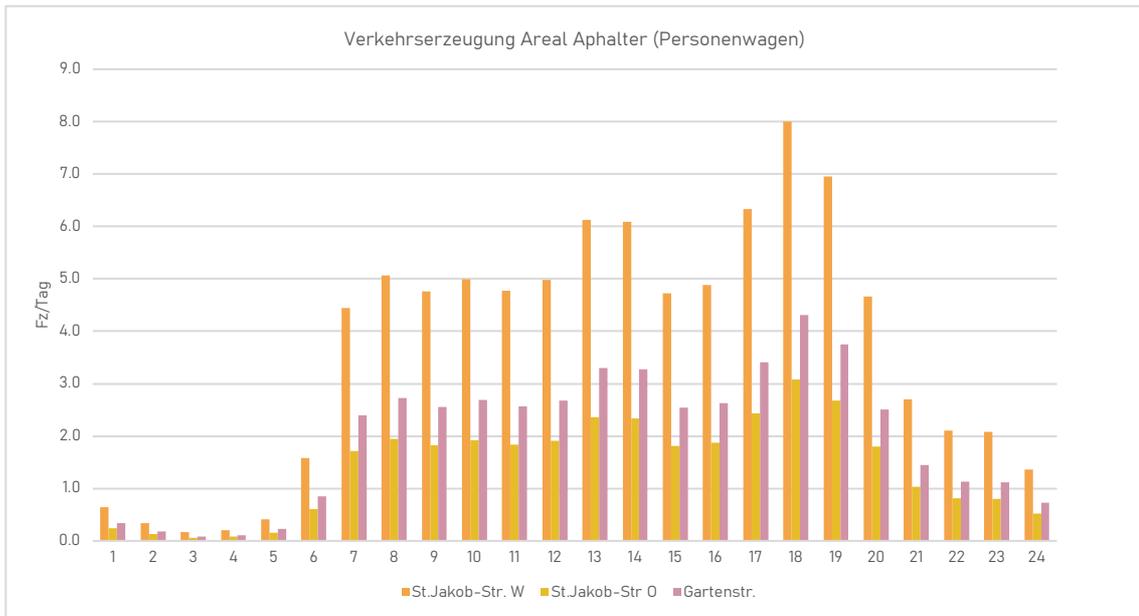


Abbildung 29: Abschätzung der Tagesganglinie (DTV), Quell- Zielverkehr, Ist-Zustand

### 6.3.2 Projektverkehr (DTV)

Das Projekt sieht insgesamt 115 Parkplätze vor. Der grösste Teil der Parkplätze (112 AP) befindet sich in einer Tiefgarage, die über die St. Jakob-Strasse und die Gartenstrasse erschlossen wird. Weitere 3 AP befinden sich auf einem Vorplatz, der nur über die St. Jakob-Strasse erreichbar ist.

Die Abschätzung des Quell-Ziel-Verkehrs im Projektzustand ist in der folgenden Tabelle zusammengefasst. Insgesamt werden 292 Fahrten pro Tag bzw. 122 Fahrten pro Tag mehr als im Ist-Zustand aus dem Gebiet generiert.

Projekt-Zustand	PW-TG	PW-Vorfahrt	MR-TG	Tot PW	Tot MR
PP	112	3	13	115	13
SVP	2.5	4	0.875		
DTV	280	12	11.4	292.0	11.4
Anteil St. Jakob-Strasse W	0.52	0.8	0.5		
Anteil St. Jakob-Strasse O	0.2	0.2	0.2		
Anteil Gartenstrasse	0.28	0	0.3		
DTV St. Jakob-Strasse W	145.6	9.6	5.9	155.2	5.9
DTV St. Jakob-Strasse O	56	2.4	2.3	58.4	2.3
DTV Gartenstrasse	78.4	0	3.2	78.4	3.2

Tabelle 8: Quell- Zielverkehr - Projekt-Zustand Wohnnutzung

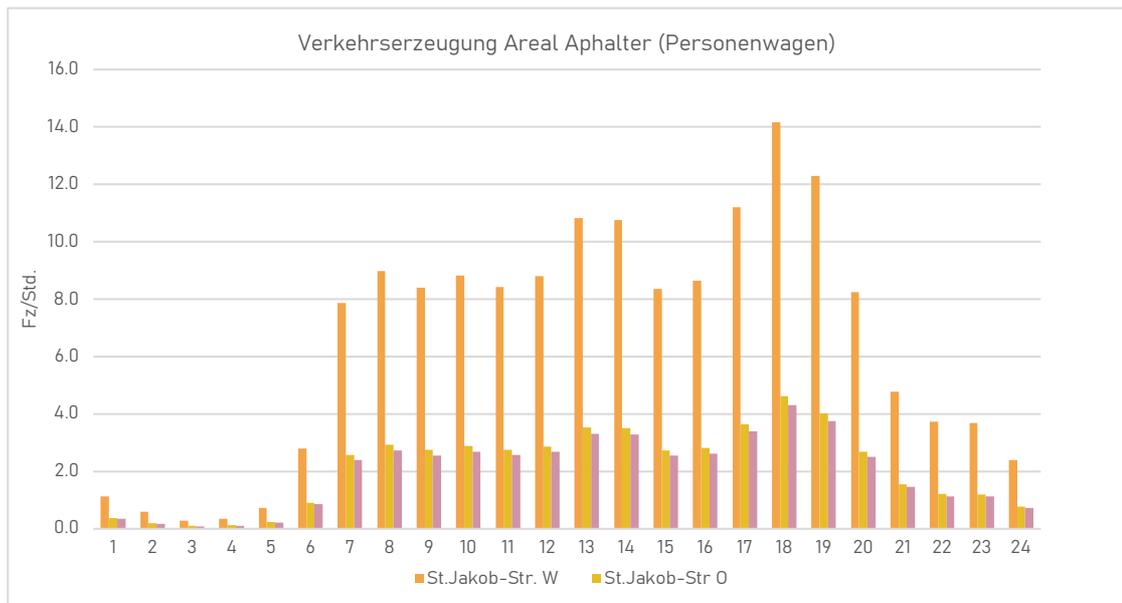


Abbildung 30: Abschätzung der Tagesganglinie (DTV), Quell- Zielverkehr, Richtproject Zustand

### DTV Gewerbenutzung

Für die Abbildung des verkehrlich plausibel ungünstigsten Falls wurde angenommen, dass 50% der nutzbaren Gewerbeflächen durch kundenintensive Nutzungen (SVP: 10 Fahrten/PP) und 50% durch nicht kundenintensive Nutzungen (SVP: 4 Fahrten/PP) belegt werden. Die DTV werte, sowie die Aufteilung auf Tag und Nacht sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

Nutzung					Betrachtung des Umliegenden Strassennetzes		Betrachtung arealintern	
					Tag 6-22 Uhr	Nacht 22-6 Uhr	Tag 7-19 Uhr	Nacht 19-7 Uhr
Gewerbe Dienstleistung	Nutzer	PP	SVP	DTV				
- verkehrsentensiv, 50%	Stamm	3.5	2.5	6.3	100% 6.3	0% 0.0	92% 5.8	8% 0.5
	Besuchende	1.5	10	10.7	100% 10.7	0% 0.0	100% 10.7	0% 0.0
- nicht verkehrsentensiv, 50%	Stamm	3.5	2.5	6.3	100% 6.3	0% 0.0	92% 5.8	8% 0.5
	Besuchende	1.5	4	4.3	100% 4.3	0% 0.0	100% 4.3	0% 0.0
<b>Gesamtfahrten</b>					<b>27.5</b>	<b>0.0</b>	<b>26.5</b>	<b>1.0</b>

## 6.4 Auswirkung umliegende Kantonsstrassennetz

Wie bereits die Resultate der Variantenstudie (siehe Kap.6.2) zeigen, sind die verkehrliche Auswirkungen des Projektverkehrs sehr gering. Gemäss QP sind maximal 115 AP zulässig, wobei heute bereits 68 AP bestehen. Darüber hinaus verteilt sich den Quell- Zielverkehr sofort auf 4 Richtungen (siehe 6.1), weshalb bereits nach den ersten Knoten nicht mehr als ein Drittel (in Richtung Stadt Basel) des Projektverkehrs gebündelt auf einer Strasse fliesst. In der folgenden

Abbildung wurde der Projektverkehr (Variante 2) mit dem Grundbelastung aus der der Machbarkeitsstudie Tram Polyfeld<sup>5</sup> (Szenario «Z1 Verkehrsbelastung (ASP 2040 ohne Tram).

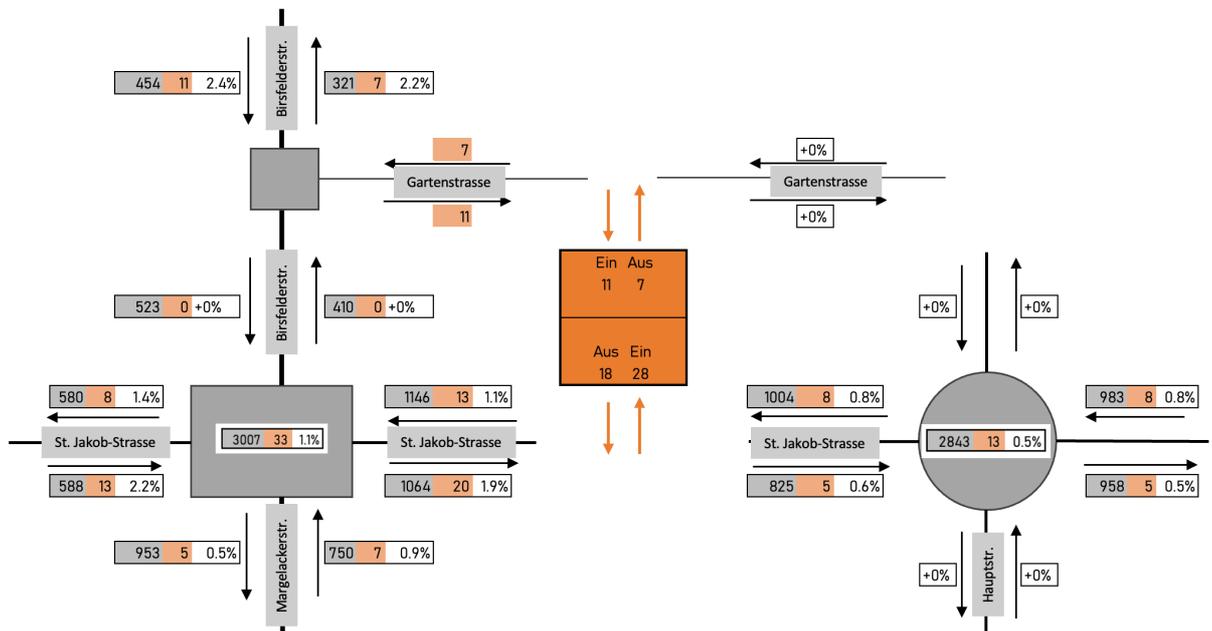


Abbildung 31: 2040 ASP Verkehrsbelastung umliegende Knoten

Die Verkehrsbelastung am Knoten Rennbahn nimmt in der Abendspitzenstunde (ASP) lediglich um **1.1%** zu. Auch am Kreisellux-Guyer ist nur ein geringer Zuwachs von 0.5% festzustellen. Der Projektverkehr auf den weiterführenden Abschnitten nach dem ersten Knoten - in Richtung Stadt Basel (St. Jakob-Strasse), Birsfelderstrasse, Margelackerstrasse und Prattelerstrasse - liegt jeweils deutlich unter 2.5%. Es ist daher nicht zu erwarten, dass der zusätzliche Verkehr zu signifikanten Leistungseinbußen im übergeordneten Strassennetz führt.

<sup>5</sup> EBP Schweiz AG «Tram Polyfeld Machbarkeitsstudie - Erläuterungsbericht zur Herleitung Mengengerüst», 13.11.2020