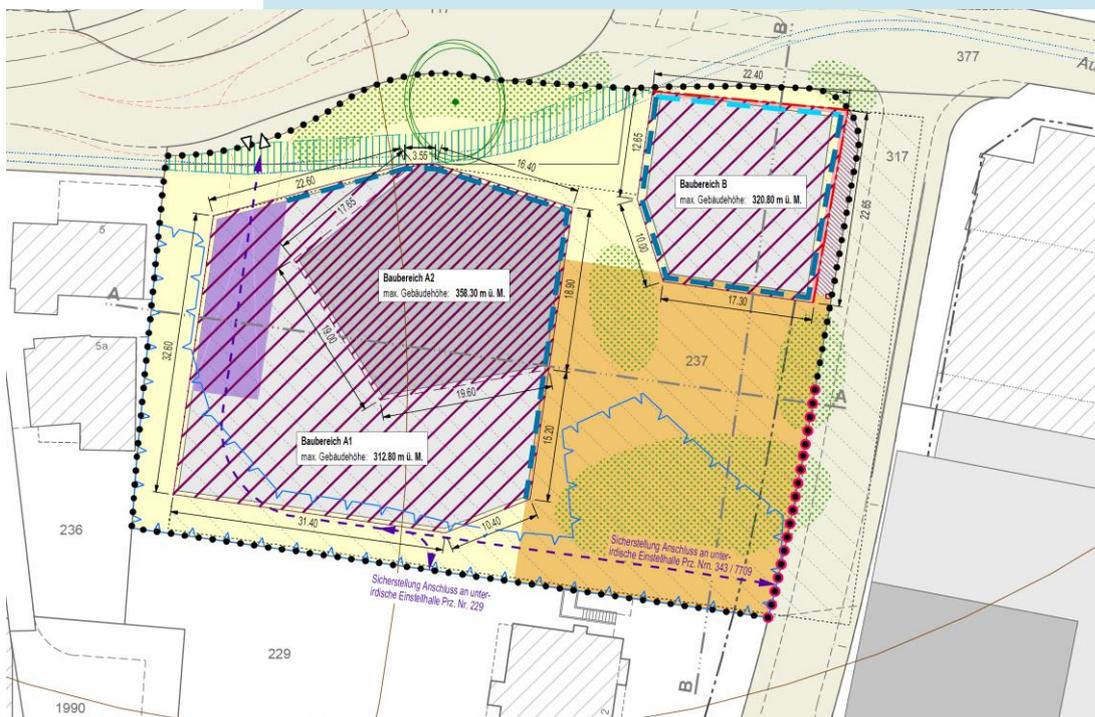


## Quartierplanung Angensteinerplatz Reinach



## Verkehrs- und Mobilitätsgutachten

874627B Verkehrs- und Mobilitätsgutachten v04-00-00 / Version 04-00-00 [15] / 21.10.2021 / Stö, kll



DokName / Version	Versionsdatum	Kommentar	Status	Geprüft
874627B Verkehrs- und Mobilitätsgutachten v00-00-01 / 00-00-01	05.11.2019	Erstfassung	In Bearbeitung	Stö
874627B Verkehrs- und Mobilitätsgutachten v00-00-02.docm / 00-00-02	25.11.2019	Kap. 1-3 und Anhang überarbeitet	In Bearbeitung	Stö
874627B Verkehrs- und Mobilitätsgutachten v00-00-03.docm / 00-00-03	26.11.2019	Überarbeitung	In Bearbeitung	Stö
874627B Verkehrs- und Mobilitätsgutachten v00-01-00.docm / 00-01-00	04.12.2019		Zur externen Prüfung	Ralph Christen, Marius Baumann
874627B Verkehrs- und Mobilitätsgutachten v01-00-00.docm / 01-00-00	08.01.2020	Kap. 8.8 eingefügt, Korrekturen vorgenommen	Freigegeben	M. Müllen
874627B Verkehrs- und Mobilitätsgutachten v02-00-00.docm / 02-00-00	25.06.2020	Überarbeitung Nutzungen	Freigegeben	Stö
874627B Verkehrs- und Mobilitätsgutachten v03-00-00.docm / 03-00-00	27.11.2020	Überarbeitung kommunale Vernehmlassung	Freigegeben	Stö
874627B Verkehrs- und Mobilitätsgutachten v04-00-00.docm / 04-00-00	21.10.2021	Überarbeitung kantonale Vorprüfung	Freigegeben	Stö

### Impressum

Auftragsnummer: 874627.0000  
 Datei: 874627B Verkehrs- und Mobilitätsgutachten v04-00-00  
 Version/Datum: 04-00-00 [15] / 21.10.2021  
 Speicherdatum: 21.10.2021  
 Autor(en): Markus Stöcklin, Lukas Kleiner  
 Qualitätssicherung: SQS-zertifiziertes Qualitätssystem nach ISO 9001:2015 (Reg.Nr. 34856)  
 © Copyright: Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG  
 Hinweis geistiges Eigentum: Dieses Dokument ist geistiges Eigentum der Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG und ist urheberrechtlich geschützt. Die Nutzungsrechte des Bauherrn sind vertraglich geregelt.  
 Die Rechte Dritter, welche rechtmässig in den Besitz des Dokumentes kommen, sind ebenfalls durch deren Verträge mit dem Bauherrn geregelt.  
 Eine über diese Verträge hinausgehende Verwendung wie kopieren, vervielfältigen, weitergeben etc. ist nur mit Zustimmung der Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG erlaubt.

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>EINLEITUNG</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>PROJEKT/NUTZUNG</b>	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>ÜBERSICHT ERSCHLIESSUNG</b>	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>BERECHNUNG PARKPLATZ-BEDARF</b>	<b>9</b>
4.1	Gesetzliche Grundlagen	9
4.2	Voraussetzungen für eine Herabsetzung der PP	9
4.3	Ausmass der Herabsetzung bei Wohn-Nutzungen	10
4.4	Reduktionsfaktoren für Nicht-Wohnnutzungen	10
4.5	Berechnung PP-Bedarf	11
4.6	PP-Angebot	11
4.7	Empfehlung für Velo-/Mofa-Abstellplätze	11
<b>5</b>	<b>HEUTIGE VERKEHRSELASTUNG MIV</b>	<b>12</b>
5.1	Überblick Reinach Süd	12
5.2	Verkehrserhebung Kreisel Austrasse	13
5.3	Belastungsplan Z0	13
<b>6</b>	<b>VERKEHRSAUFKOMMEN / ZUSATZBELASTUNG INFOLGE QP</b>	<b>14</b>
6.1	Verkehrsaufkommen QP's	14
6.2	Belastungsplan Z1 (= Z0 + QP's)	14
<b>7</b>	<b>AUSWIRKUNGEN AUF KANTONSSTRASSENNETZ</b>	<b>16</b>
7.1	Leistungsfähigkeit Kreisel Austrasse	16
7.2	Grossräumige Auswirkungen auf übergeordnetes Strassennetz	17
<b>8</b>	<b>DIREKTERSCHLIESSUNG AB HAUPTSTRASSE</b>	<b>19</b>
8.1	Gesetzliche Grundlagen	20
8.2	Vorgehen	20
8.3	Optimierung Geometrie Linksabbieger/Schleppkurven	21
8.4	Prüfung Verkehrsablauf (Verkehrssimulation VISSIM)	22
8.5	Verkehrssicherheit/Rückfallebene	24
8.6	Aspekte der Raumplanung	26
8.7	Briefwechsel	26
8.8	Variantenvergleich OHNE/MIT Direkterschliessung	27
<b>9</b>	<b>ÖFFENTLICHER VERKEHR</b>	<b>30</b>
9.1	ÖV-Erschliessung	30
9.2	Auswirkung QP auf den ÖV	32
<b>10</b>	<b>MOBILITÄTSGUTACHTEN</b>	<b>33</b>
10.1	Mobilitätsverhalten im Zentrum Reinachs	33

10.2	Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens	33
10.3	Mobilitäts-Massnahmen	33
10.4	Sicherstellung/Controlling	34
<b>11</b>	<b>ZUSAMMENFASSUNG/FAZIT</b>	<b>35</b>

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Ausschnitt aus dem Quartierplan	7
Abbildung 2:	Ausschnitt kommunaler Strassennetzplan Reinach	8
Abbildung 3:	Heutige Verkehrsbelastung ASP auf Hauptstrassennetz in Reinach Süd [Mfz/h] (rot= Querschnittsbelastung, blau= Summe der Knotenzufahrten)	12
Abbildung 4:	Kleinräumiger und grossräumiger Betrachtungsperimeter	17
Abbildung 5:	Grundsätzliche Erschliessungsmöglichkeiten QP Angensteinerplatz	19
Abbildung 6:	Beispiel Ein-/Ausfahrt COOP ab Baselstrasse	19
Abbildung 7:	Linksabbieger Hauptstrasse (1. Entwurf)	20
Abbildung 8:	optimierte Situation Linksabbieger	21
Abbildung 9:	Ausschnitt aus einer Verkehrssimulation (Zustand Z1)	22
Abbildung 10:	Rückfallebenen bei Aufhebung Linksabbieger Hauptstrasse	25
Abbildung 11:	ÖV-Erschliessungsgüte Zentrum Reinach	30
Abbildung 12:	Nachweis einer guten ÖV-Erreichbarkeit gemäss § 22a RBV	31
Abbildung 13:	Velo-/Mofa-Abstellplätze (VMP) im Freien	34

## TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	Nutzungszahlen gemäss Richtprojekt	7
Tabelle 2:	Übersicht Verkehrsqualität (VQS) in Reinach Süd (ASP)	12
Tabelle 3:	Berechnetes Verkehrsaufkommen der beiden QP's (Fahrten/h, ASP)	14
Tabelle 4:	Den Leistungsberechnungen zugrunde gelegter Zusatzverkehr (ASP)	14
Tabelle 5:	Ergebnisse Leistungsberechnung Kreisel Austrasse für ASP (IST / IST+QP's)	16
Tabelle 6:	Variantenvergleich OHNE/MIT Direkterschliessung	29

**ANHANGSVERZEICHNIS**

ANHANG 1	ERSCHLIESSUNGSKONZEPT	38
ANHANG 2	BERECHNUNG BEDARF AUTO-PP	40
ANHANG 3	EMPFEHLUNG VELO-MOFA-ABSTELLPLÄTZE	41
ANHANG 4	VERKEHRSERHEBUNG KREISEL „AUSTRASSE“	42
ANHANG 5	ABSCHÄTZUNG VERKEHRSAUFKOMMEN ABENDSPITZENSTUNDE (ASP 17-18 UHR)	44
ANHANG 6	VQS KREISEL AUSTRASSE ASP (IST)	45
ANHANG 7	VQS KREISEL AUSTRASSE ASP (IST+QP'S)	46
ANHANG 8	BELASTUNGSGRUNDLAGE ASP VISSIM	47
ANHANG 9	ERGEBNISSE DER VERKEHRSSIMULATION Z0 (= IST-ZUSTAND)	48
ANHANG 10	ERGEBNISSE DER VERKEHRSSIMULATION Z1 (= Z0+QPA)	49
ANHANG 11	ERGEBNISSE DER VERKEHRSSIMULATION Z2 (= Z1+10%)	50
ANHANG 12	SCHREIBEN GEMEINDE REINACH VOM 28. MAI 2019	51
ANHANG 13	SCHREIBEN BAU- UND UMWELTSCHUTZDIREKTION VOM 18. JUNI 19	54
ANHANG 14	ANFORDERUNGEN AN VERKEHRS- UND MOBILITÄTSGUTACHTEN	56
ANHANG 15	ZUSATZBELASTUNG ÖFFENTLICHER VERKEHR DURCH QP	58
ANHANG 16	SCHLEPPKURVEN DIREKTERSCHLIESSUNG HAUPTSTRASSE	59

## 1 EINLEITUNG

Die UBS<sup>1</sup> möchte ihr Hochhaus an der Hauptstrasse in Reinach durch einen Neubau (Turm) sowie einen Punktbau an der Angensteinerstrasse ersetzen. Der heutige Parkplatz an der Angensteinerstrasse soll aufgehoben und als Platz gestaltet werden.

Gleichzeitig plant die Spaini Bau AG ebenfalls im Rahmen einer Quartierplanung („Im Zentrum“) den Ersatz der gegenüberliegenden Überbauung. Im Rahmen der **Informationsveranstaltung** vom 25. September 2018 im Gemeindehaus Reinach, welche von rund 250 Anwesenden besucht wurde, gab es insbesondere auch kritische Stimmen zur geplanten Verkehrsführung. Es wurde gewünscht, die Erschliessung der Autoeinstellhallen (AEH) zu überprüfen. Es soll eine Vernetzung der beiden AEH und die Anbindung an die Hauptstrasse zur verkehrlichen Entlastung des Angensteinerplatzes und des Herrenweges angestrebt werden.

In der Folge wurden in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe **„Zentrumsentwicklung Reinach“** unter Federführung der Gemeinde technische Lösungen für eine Direkterschliessung und für die Verknüpfung der AEH gesucht, was sich als machbar herausgestellt hat. Bei einem Wegfall der Rampen auf dem Angensteinerplatz muss auch die unterirdische Anbindung der bestehenden Einstellhalle auf der Parzelle Nr. 229 („Denner“) gewährleistet sein.

Eine Direkterschliessung dieser unterirdisch verbundenen AEH ab Hauptstrasse wurde zusammen mit dem Kanton (Tiefbauamt BL) erarbeitet und ist im Kap. 8 detailliert beschrieben. Das geplante **Erschliessungskonzept** ist in ANHANG 1 in 2 Abbildungen schematisch dargestellt:

- Ursprünglich geplante separate Erschliessung der AEH und angestrebte Direkterschliessung ab Hauptstrasse (mit Verknüpfung der AEH und Verkehrsberuhigung der Angensteinerstrasse). Der öffentliche Angensteinerplatz wird als urbane Freiraumfläche attraktiv gestaltet. Der Strassenraum der Angensteinerstrasse dient als Mischverkehrsfläche für alle Verkehrsmittel (verkehrsberuhigt als Begegnungszone) und soll in die Platzgestaltung einbezogen werden.
- Unterirdische Verknüpfung der AEH und Erschliessung mit einem unterirdischen Kreisell.

Das vorliegende Verkehrsgutachten ist aufgrund der **kantonalen Vorprüfung** vom 01. Juli 2021 in folgenden Punkten überarbeitet worden:

- Ergänzung Sensitivitätsuntersuchung Nutzung (siehe Kapitel 2)
- Aussagen zum übergeordneten Strassennetz (siehe Kapitel 7.2)
- Ergänzungen Schleppkurven (siehe Kapitel 8.3 und ANHANG 16)
- «Abbruchkriterien» für Sperrung Linksabbieger und Rückfallebene (siehe Kapitel 8.5)
- Synchronisierung der Mobilitätsmassnahmen mit QP-Reglement (siehe Kapitel 10)

RK&P wurde von der UBS mit der Ausarbeitung des Verkehrs- und Mobilitätsgutachtens als Grundlage für den Quartierplan „Angensteinerplatz“ beauftragt. Das angestrebte Erschliessungskonzept sieht eine Direkterschliessung der AEH ab Hauptstrasse sowie eine unterirdische Verknüpfung mit der AEH QP «Im Zentrum» vor.

<sup>1</sup> UBS = UBS Investment Foundation 1 / "AST-KIS" vertreten durch UBS Fund Management (Switzerland) AG, Basel.

## 2 PROJEKT/NUTZUNG

Für das Areal wird eine **hochwertige Nutzung** angestrebt. Im Sockel des Turms (Baubereiche A1, A2) sind Maisonette-Wohnungen, im EG Verkauf und im OG Praxen vorgesehen. Im Punktbau (Baubereich B) sind im EG Bankschalter und Gastronomie vorgesehen. In den oberen Stockwerken sind 74 Wohnungen geplant.



Abbildung 1: Ausschnitt aus dem Quartierplan

Gemäss Richtprojekt sind folgende Nutzungen vorgesehen:

<b>Sockel/Turm (A1, A2)</b>	EG: Verkauf kundenintensiv (ca. 460m <sup>2</sup> ) OG1: Praxen (ca. 800m <sup>2</sup> )
<b>Punktbau (B)</b>	EG: Gastronomie (183m <sup>2</sup> ); Bank (183m <sup>2</sup> ) OG1: Bank (393m <sup>2</sup> ); OG2: Büro (393m <sup>2</sup> )
<b>Alle OG's darüber</b>	Total 74 Whg.

Tabelle 1: Nutzungszahlen gemäss Richtprojekt

### Sensitivitätsuntersuchungen

- Falls im EG des Punkthauses anstelle von Bank/Gastronomie ein weiteres Verkaufsgeschäft eingerichtet wird, so hat dies praktisch keinen Einfluss auf die Anzahl PP.
- Falls oberhalb der EG's überall Wohnungen erstellt werden (keine Praxen und Büros), so hat dies nur einen geringen Einfluss auf die Anzahl PP und das Verkehrsaufkommen.
- Werden anstelle von Wohnungen vermehrt Büroflächen realisiert, so sind i.d.R. PP-Bedarf und Verkehrsaufkommen leicht kleiner.
- Falls mehr kleinere Wohnungen erstellt werden, so hat dies eine direkte Abhängigkeit. Dem Verkehrsgutachten wird eine leichte Erhöhung auf 80 Whg. zugrunde gelegt.

Zusätzlich zu obigen Nutzungsbetrachtungen wird der erforderliche PP-Bedarf (Kap. 4.5) erhöht und «gedeckt» (max. Anz. PP, siehe Kap. 4.6) und das Verkehrsaufkommen der QP's (Kap 6.1) wird im Sinne einer Berechnungsreserve beinahe verdoppelt (Kap. 6.2).

Für das Verkehrsgutachten werden maximale Nutzungszahlen festgelegt (inkl. Sensitivitätsuntersuchung) und das zugrundegelegte Verkehrsaufkommen stark erhöht (sichere Seite, «worst case»).

### 3 ÜBERSICHT ERSCHLIESSUNG

Das QP-Areal liegt an der Kantonsstrasse Aesch – Reinach – Münchenstein - Basel, entlang welcher auch die Tramlinie 11/E11 verläuft. Gemäss **kommunalem Strassennetzplan** der Gemeinde Reinach sind die Austrasse sowie die Aumattstrasse Sammelstrassen, die übrigen Strassen im Quartier sind Erschliessungstrassen.

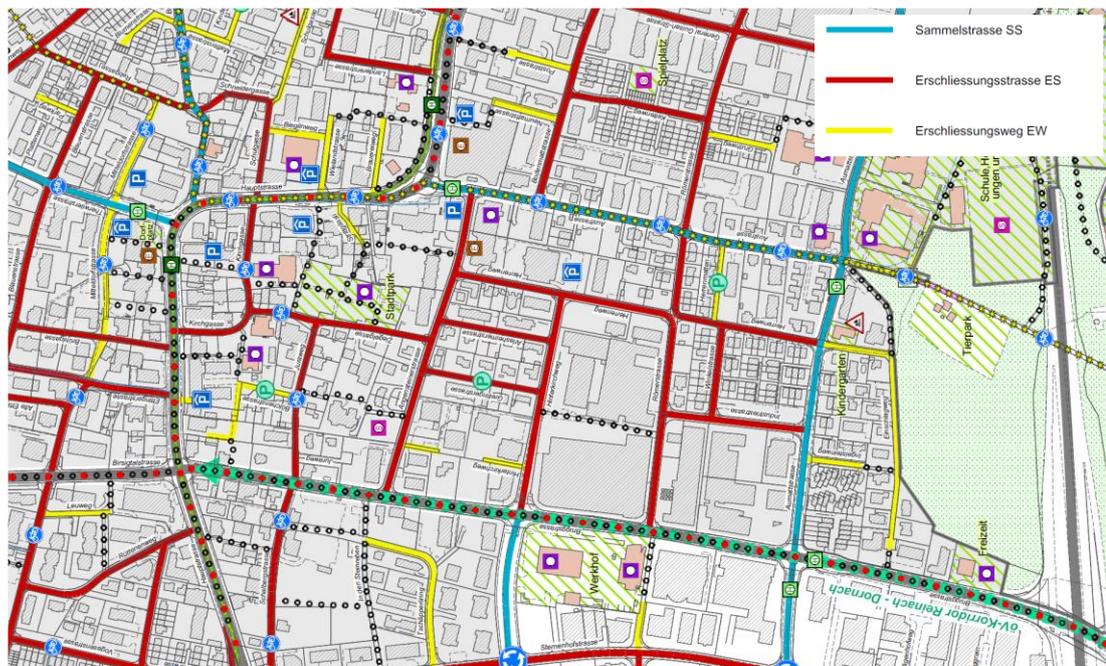


Abbildung 2: Ausschnitt kommunaler Strassennetzplan Reinach

Die Haupterschliessung des Areals für den **motorisierten Individualverkehr** erfolgt heute über die Angensteinerstrasse und den dortigen öffentlich zugänglichen Parkplatz sowie die Rampe in die AEH. Die Erschliessung der AEH soll künftig direkt ab Hauptstrasse erfolgen (siehe Kap. 8). Die Angensteinerstrasse soll künftig als Mischverkehrsfläche ausgebildet und als Begegnungszone verkehrsberuhigt werden. Die Anlieferung kann über den Angensteinerplatz erfolgen. Die Auswirkungen des motorisierten Zusatzverkehrs QP Angensteinerplatz auf das Strassennetz sind in den Kap. 6 und 7 beschrieben.

Das QP-Areal ist vom **öffentlichen Verkehr** ausgezeichnet erschlossen (siehe Kap. 9):

- Mit den Tramlinien 11 und E11 (Haltestelle Landererstrasse) besteht eine schnelle Tramverbindung Richtung Stadt.
- Mit der Buslinie 64 (Haltestelle Landererstrasse) bestehen gute Tangentialverbindungen Richtung Therwil/Leimental sowie zum Bahnhof Dornach/Arlesheim.

Zudem besteht eine ausgezeichnete Areal-Erschliessung für den **Velo-Verkehr**, schneiden sich hier doch verschiedene Radrouten gemäss kantonalem Richtplan:

- Ost/West-Achse (Therwil – Reinach - Dornach) via Therwilerstrasse – Hauptstrasse – Austrasse
- Nord/Süd-Achse (Aesch – Reinach – Münchenstein) weitgehend entlang von Hauptstrasse und Baselstrasse

Mit allen Verkehrsmitteln ist eine **gute Arealerschliessung** gewährleistet.

## 4 BERECHNUNG PARKPLATZ-BEDARF

### 4.1 Gesetzliche Grundlagen

Grundlage für die Berechnung des Parkplatzbedarfes bildet die Wegleitung zur Bestimmung der Anzahl Abstellplätze des Kantons BL, gestützt auf das Raumplanungs- und Baugesetz des Kantons BL und die zugehörige Verordnung, welche auf Anfang 2019 angepasst wurde. Im Rahmen von Quartierplanungen kann neu bei guter ÖV-Erschliessung auch bei Wohnnutzungen der Wert für Stamm-PP von 1.0 PP/Whg gesenkt werden. Auf den **1.1.2019** ist folgende **Anpassung der Verordnung** des Raumplanungs- und Baugesetzes (RBV §70) in Kraft getreten:

*§70 Absatz 3 RBV*

*Im Rahmen von ordentlichen Quartierplänen kann die Gemeinde auf Grund eines Verkehrs- und Mobilitätsgutachtens für Wohneinheiten die Mindestzahl der Abstellplätze für Motorfahrzeuge unabhängig von Anhang 11/2 herabsetzen oder Höchstwerte festlegen. Dabei gelten folgende Kriterien:*

- a) *Die Abstellplätze für Besucher dürfen nicht reduziert werden;*
- b) *Mit dem öffentlichen Verkehr gute Erreichbarkeit muss gegeben sein;*
- c) *Genügend Abstellplätze für Zweiräder sind vorzusehen;*
- d) *Die Umsetzung des zur Parkplatzreduktion führenden Nutzungskonzepts ist in den Quartierplanvorschriften (Reglement, Quartierplanvertrag) sicherzustellen;*

Seit Anfang 2019 ist eine Gesetzesänderung in Kraft getreten, welche unter bestimmten Voraussetzungen eine Herabsetzung der Anzahl Stamm-PP pro Whg ermöglicht.

### 4.2 Voraussetzungen für eine Herabsetzung der PP

Die oben genannten **Voraussetzungen** für eine Reduktion der Anzahl PP sind gegeben:

- **Gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr:** Die Beurteilung einer guten Erreichbarkeit mit dem ÖV im Zusammenhang mit §70 RBV erfolgt anhand der Definition gemäss §22a RBV (Kursfolge von mindestens 10min als Grundangebot bei einer Fusswegdistanz bis zu 350m) und ist gegeben (siehe auch Kap. 9.1 „ÖV-Erschliessung“).
- **Genügend Abstellplätze für Zweiräder:** Ein grosszügiges Angebot an attraktiven Veloabstellanlagen (im Gebäude und ausserhalb des Gebäudes) erleichtert die Benutzung des Velos. Gemäss Kap. 4.7 werden in der Wegleitung zur Bestimmung der Anzahl Abstellplätze des Kantons BL 2.0 Velo-/Mofa-Stammplätze empfohlen. Um genügend Velo-Abstellplätze zur Verfügung zu stellen, wird der Wert von 2.0 VMP pro Whg auf 2.5 VMP pro Whg erhöht.

Die bei der Revision der PP-Verordnung geforderten Voraussetzungen für eine PP-Reduktion bei Wohnungen (gute ÖV-Erreichbarkeit, genügend Zweirad-Abstellplätze) sind erfüllt. Das erforderliche Mobilitätsgutachten wird im Kap. 10 dargelegt.

### 4.3 Ausmass der Herabsetzung bei Wohn-Nutzungen

Grundsätzlich sind auch bei Wohnnutzungen **ähnliche Kriterien** ein Indiz für eine Herabsetzung des PP-Angebotes wie bei Nicht-Wohnnutzungen (siehe Kap. 4.4).

Gemäss der Studie „**Raubeobachtung – Analyse des Fahrzeugbestandes im Kanton Basel-Landschaft**“ des Amtes für Raumplanung BL aus dem Jahr 2019 ist heute ein durchschnittlicher Wert von 0.95 Fahrzeugen pro Wohnung im inneren Korridor vorhanden. Wird der Raumtyp noch mit der ÖV-Gütekategorie kombiniert (der QP Angensteinerplatz liegt in der Gütekategorie A, siehe Kap. 9.1), so liegt der heutige statistische Wert bei 0.78 Fahrzeugen pro Wohnung. Dies bedeutet, dass bereits heute (ohne weitere Mobilitätsmassnahmen) an diesen Standorten der Bedarf bei 0.78 Stamm-PP/Wohnung liegt, was einen klaren Hinweis für eine mögliche Herabsetzung gibt.

Bei der Berechnung des PP-Bedarfs für den QP „Angensteinerplatz“ wird in Absprache mit der Gemeinde Reinach von einem Wert von **0.7 Stamm-PP/Whg.** ausgegangen.

Es wird von einer Herabsetzung auf **0.7 Stamm-PP pro Wohnung** ausgegangen.

### 4.4 Reduktionsfaktoren für Nicht-Wohnnutzungen

Bei der PP-Berechnung (siehe ANHANG 2) für Nicht-Wohnnutzungen wird von folgenden Reduktionsfaktoren ausgegangen:

- Der **Reduktionsfaktor R1** berücksichtigt die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr (ÖV) anhand der Fusswegdistanz zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Distanz zur Haltestelle Landererstrasse <350m) und dem Fahrplanangebot zur massgebenden Spitzenstunde. Die Tramlinien 11 und E11 (je im 7.5'-Takt) weisen zusammen eine Kursfolge von weniger als 6 Minuten auf. Dazu kommt noch die Buslinie 64 im Viertelstundentakt. Die heutige ÖV-Erschliessung ist im Kap. 9.1 detailliert beschrieben. Es resultiert ein Reduktionsfaktor **R1 = 0.5**.
- Der **Reduktionsfaktor R2** berücksichtigt zusätzliche Reduktionen in besonderen Fällen. Die Standortgemeinde kann hier in Absprache mit dem Kanton v.a. über die planerischen Vorgaben Einfluss nehmen. Es wird beim Reduktionsfaktor R2 von einer Reduktion **R2 = 0.7** ausgegangen. Dabei werden folgende Kriterien geltend gemacht:
  - Umweltvorbelastung: Reinach liegt im Massnahmengebiet Luftreinhaltung
  - Politische und planerische Leitbilder: die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist ein zentrales Anliegen der Raumplanung (Siedlungsverdichtung in den vom ÖV gut erschlossenen Gebieten).
  - Gebäudenutzung, die einen hohen Veloanteil erwarten lässt: Das QP-Areal liegt im Zentrum Reinachs. Die meisten Einkaufsgeschäfte sind mit dem Velo (oder zu Fuss) gut erreichbar. Die Benützung des Autos ist auf diesen Kurzstrecken nicht attraktiv.

Gemäss ANHANG 2 werden für Wohnen (Bedarf v.a. abends sowie an Wochenenden), Schalter BLKB sowie Verkauf insgesamt 32 Besucher-Parkplätze angeboten. Aufgrund der unterschiedlichen zeitlichen Verteilung der Nutzer der Besucherparkplätze (Dienstleistung und Restaurant = v.a. an Wochentagen) wird in einer zentralen „Besucherhalle“ ein Pool an Besucherparkplätzen realisiert. Aufgrund der zeitverschobenen Nutzung kann auf die 10 Besucherparkplätze der Dienstleistungs- und Restaurant-Nutzung verzichtet werden (Doppelnutzung mit den 32 vorhandenen Besucher-PP).

Der Reduktionsfaktor für Nicht-Wohnnutzungen beträgt  $R = R1 \times R2 = 0.5 \times 0.7 = 0.35$ .

#### 4.5 Berechnung PP-Bedarf

Mit den oben aufgeführten Reduktionen ergibt sich der folgende PP-Bedarf (ANHANG 2):

Der Bedarf an Autoparkplätzen auf Basis der seit Anfang 2019 angepassten PP-Verordnung beträgt bei einer Herabsetzung auf 0.7 Stamm-PP/Whg **insgesamt 100 PP** (68 Stamm-PP und 32 Besucher-PP).

#### 4.6 PP-Angebot

Gemäss dem jetzigen Planungstand ist je nach Grösse der Autoeinstellhalle (AEH) das folgende **PP-Angebot** möglich:

- Variante 1: (Angensteinerstrasse weitgehend unterbaut): 118 PP
- Variante 2: (Angensteinerstrasse teilweise unterbaut): 105 PP

Zudem sind im Zusammenhang mit der Bank (24h-Zone) und der Post (Schliessfächer) an der Angensteinerstrasse entlang des Baubereichs B max. 4 oberirdische Kurzzeit-PP (z.B. max. 10 min.) möglich. Das **maximale Parkplatzangebot** beträgt somit **118 + 4 = 122 PP**. Das im Kap. 6.2 zu berechnende Verkehrsaufkommen geht von diesem max. Angebot aus, um die Verträglichkeit auf dem Strassennetz mit diesem schlechtest möglichen Fall (worst case) nachzuweisen.

Um im Rahmen des Baugesuchsverfahrens einen gewissen **Spielraum** zu haben, sind folgende Betrachtungen massgebend:

- Der im Kapitel 4.5 berechnete Bedarf von 100 PP basiert auf einer Herabsetzung auf 0.7 PP/Whg.. Die erforderlichen Mobilitätsmassnahmen (siehe Kapitel 10) müssen darauf ausgerichtet sein.
- Falls die Bauherrschaft aufgrund der dannzumaligen Marktlage die maximale Herabsetzung auf 0.7 PP/Whg. nicht voll ausnützen will, kann dieser Wert leicht erhöht werden.
- Evtl. möchte die Gemeinde einzelne Parkplätze beanspruchen (Ersatz für Bauprojekte im Zentrum, welche keine oder zu wenig eigene PP realisieren können).

Um für das Baugesuchsverfahren genügend Flexibilität zu haben wird das **maximale PP-Angebot auf 122 PP** (unterirdisch + oberirdisch) festgelegt.

#### 4.7 Empfehlung für Velo-/Mofa-Abstellplätze

Die Wegleitung BL schreibt bezüglich Velo- und Mofa-Abstellplätzen (VMP) keine Pflichtplätze vor, sondern gibt lediglich Empfehlungen ab. In Abhängigkeit des Grundbedarfes an Auto-PP sowie der angewandten Reduktionsfaktoren R1 und R2 wird der Bedarf berechnet (vgl. ANHANG 3):

Basierend auf der Wegleitung BL müssten insgesamt 207 Velo-/ Mofa-Abstellplätze (VMP) erstellt werden (Ansatz: 2.0 Stammplätze pro Wohnung).

Gemäss Mobilitätsgutachten (siehe Kap. 10) wird bei einer Herabsetzung der Auto-PP auf 0.7 Stamm-PP/Whg eine Erhöhung der Anzahl VMP **auf 2.5 Stammplätze pro Whg** vorgeschlagen, sodass insgesamt **247** Velo-/Mofa-Abstellplätze (VMP) erstellt werden sollen. Zudem werden im Mobilitätsgutachten (Kap. 10.3) Angaben betreffend Verortung und Qualität der Veloabstellplätze gemacht.

## 5 HEUTIGE VERKEHRSELASTUNG MIV

### 5.1 Überblick Reinach Süd

Zur Untersuchung der Auswirkungen der vorgesehenen **Stadtentwicklung** im Gebiet Reinach Süd auf den Verkehr hat die Gemeinde Reinach im Jahre 2017 das Büro RK&P mit einer entsprechenden Verkehrsstudie beauftragt. Im Rahmen dieser Studie wurden die Verkehrsbelastungen in der massgebenden Abendspitze aufgrund verschiedener bereits vorhandener Erhebungen sowie aufgrund von zusätzlich durchgeführten Verkehrszählungen zusammengetragen:

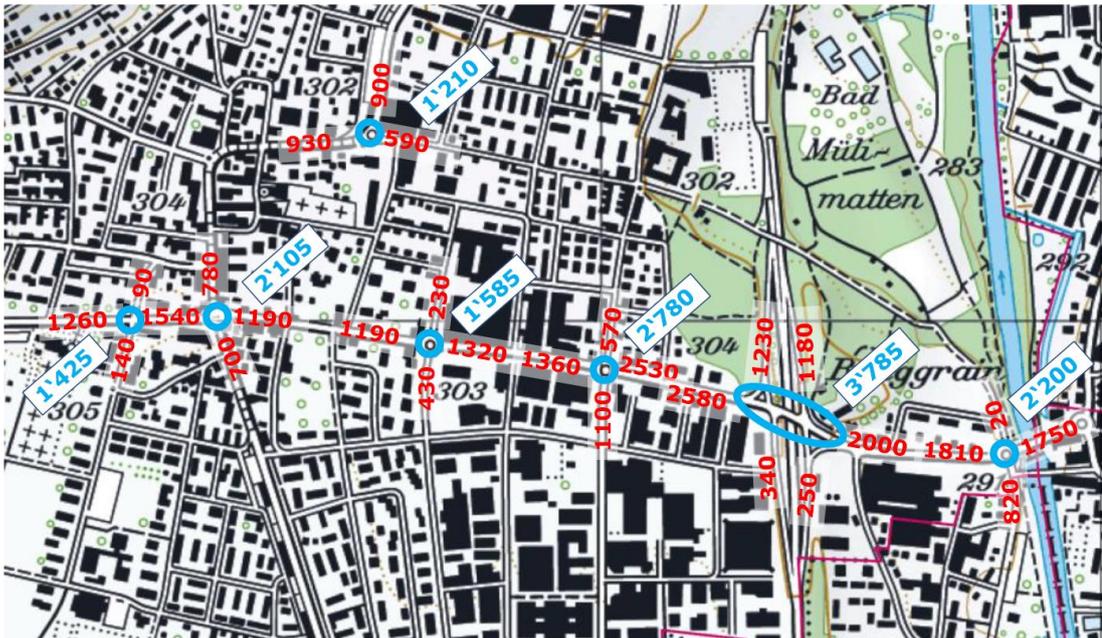


Abbildung 3: Heutige Verkehrsbelastung ASP auf Hauptstrassennetz in Reinach Süd [Mfz/h] (rot= Querschnittsbelastung, blau= Summe der Knotenzufahrten)

Für 7 Knoten auf den Kantonsstrassen in Reinach Süd wurde aufgrund obiger Belastungen die Leistungsfähigkeit bzw. die **Verkehrsqualität** in der Abendspitze (ASP) berechnet:

Knoten	IST
Knoten Zihlackerstrasse/Birsigtalstrasse	VQS C
Kreisel Austrasse	VQS A
Kreisel Bruggstrasse/Hauptstrasse	VQS E
Kreisel Hinterkirchweg	VQS B
Kreisel Kägenstrasse	VQS D
LSA A18 Reinach Süd	VQS F
Kreisel Dornacherstrasse	VQS E

Tabelle 2: Übersicht Verkehrsqualität (VQS) in Reinach Süd (ASP)

- Die grösste Verkehrsbelastung in der Abendspitze ist beim A18-Anschluss Reinach Süd sowie beim Kreisel Kägenstrasse/Bruggstrasse vorhanden.
- Die Verkehrsqualität ist bei der LSA A18 Reinach Süd (VQS = F) sowie bei den Kreiseln Dornacherstrasse und Bruggstr./Hauptstr. (VQS = E) schlecht.
- Beim Kreisel Austrasse ist die Verkehrsbelastung deutlich geringer, und die Verkehrsqualität ist heute ausgezeichnet (VQS = A).

## 5.2 Verkehrserhebung Kreisel Austrasse

Für den Knoten Hauptstrasse/Austrasse/Baselstrasse („**Kreisel Austrasse**“) hat RK&P im Rahmen der genannten Studie „Stadtentwicklung Reinach Süd“ am 30.08.2017 eine Verkehrserhebung (Motorfahrzeugverkehr, FG-Querungen, Rückstaubeobachtung) durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Erhebung (Knotenströme) sowie eine ausführliche Interpretation der heutigen Verkehrssituation sind im ANHANG 4 dargestellt.

Die Firma RAPP Trans AG hat am 16. August 2018 eine weitere Zählung des Kreisels Austrasse in der Abendspitzenstunde durchgeführt, welche jedoch zu einer rund 17% tieferen Belastung geführt hat.

Es wird im Folgenden von der höheren Zählung RK&P (1'212 Mfz/h, 270 Fussgänger/h, 130 Velos/h, 32 Tramkurse/h) ausgegangen (siehe Seite). Die detaillierten Beobachtungen zum Verkehrsablauf (siehe ANHANG 4) sind in die Verkehrssimulation (siehe Kap. 8.4) eingeflossen.

## 5.3 Belastungsplan Z0

Für die Verkehrssimulation in einem erweiterten Perimeter um das QP-Areal (siehe Kap. 8.4) ist ein konsistenter Belastungsplan Z0 (ASP) erarbeitet worden (siehe ANHANG 8, Abb. oben). Dabei sind Verkehrserhebungen aus folgenden **Quellen** herangezogen, aufeinander abgestimmt („Konsistenz“) und gerundet worden:

- Verkehrsgutachten Quartierplan „Im Zentrum“ (RK&P 2013)
- Verdichtung Reinach Nord, Auswirkungen auf den Verkehr (Teil 1) (RK&P 2014)
- Verdichtung Reinach Nord, Auswirkungen auf den Verkehr (Teil 2) (RK&P 2014)
- Stadtentwicklung Reinach Süd, Auswirkungen auf den Verkehr (Teil 1) (RK&P 2017)
- Stadtentwicklung Reinach Süd, Auswirkungen auf den Verkehr (Teil 2) (RK&P 2017)
- Verkehrsgutachten Quartierplan „Hinterkirch“ (RK&P 2018)
- Zählung Knoten Angensteinerstrasse/Austrasse (Rapp Trans AG 2018)

Aus verschiedenen vorhanden Grundlagen und Studien ist ein konsistenter Belastungsplan Z0 (heutiger Zustand) für die massgebende Abendspitzenstunde 17-18 Uhr erarbeitet worden (siehe ANHANG 8, Abb. oben).

## 6 VERKEHRSAUFKOMMEN / ZUSATZBELASTUNG INFOLGE QP

### 6.1 Verkehrsaufkommen QP's

Die Berechnung des durch die geplante Überbauung generierten Zusatzverkehrs erfolgt anhand des maximalen Parkplatzangebotes (worst-case gemäss Kap. 4.6 = max. 122 PP) sowie anhand des spezifischen Verkehrspotentials (SVP). Die Berechnung des Verkehrsaufkommens in der Abendspitzenstunde (ASP) für den **QP „Angensteinerplatz“** findet sich in ANHANG 5. Sensitivitätsüberlegungen für Nutzungszahlen, welche vom Richtprojekt abweichen, finden sich im Kap. 2.

Ein QP muss in der Regel die Nachweise für das von ihm ausgelöste Verkehrsaufkommen erbringen. Im Falle der Zentrumsentwicklung Reinach ist ein Zusammenhängen der AEH der beiden QP's (Angensteinerplatz und Im Zentrum) sowie eine Direkterschliessung ab Hauptstrasse vorgesehen. Dies bedeutet, dass beim Verkehr Abhängigkeiten bestehen. Die zu erbringenden Leistungsnachweise müssen daher gemeinsam (unter Berücksichtigung des Gesamtverkehrs) erbracht werden. Für den parallel in Planung befindlichen **QP „Im Zentrum“** hat RK&P das Verkehrsgutachten erarbeitet (Entwurf Stand 10.04.2021).

	Einfahrten	Ausfahrten	Total Fahrten
QP „Angensteinerplatz“ (ANHANG 5)	32 F/h	25 F/h	57 F/h
QP „Im Zentrum“	81 F/h	64 F/h	145 F/h
TOTAL beide QP's	113 F/h	89 F/h	<b>202 F/h</b>

Tabelle 3: Berechnetes Verkehrsaufkommen der beiden QP's (Fahrten/h, ASP)

### 6.2 Belastungsplan Z1 (= Z0 + QP's)

Für die Leistungsberechnungen (LF Kreisler Austrasse = Kap. 7.1, Verkehrssimulation VIS-SIM = Kap. 8.4) wurde das Verkehrsaufkommen beider QP's zugrunde gelegt. Die Verteilung des Verkehrs auf die beiden Ein-/Ausfahrten (Hauptstrasse bzw. Herrenweg) sowie die weitere Verteilung auf dem Strassennetz sind relativ komplex:

- In einem ersten Schritt wurde der Verkehr des heutigen Parkplatzes Angensteinerplatz (inkl. Rampen in AEH) von der heutigen Belastung abgezogen.
- In einem zweiten Schritt wurde das berechnete Verkehrsaufkommen der beiden QP's gemäss Tabelle 3 (202 F/h) stark erhöht (Verdoppelung auf 400 F/h, siehe Tabelle 4), um eine gewisse Berechnungsreserve bei den Leistungsberechnungen zu haben. Damit wird beispielsweise auch der Verkehr des QP Hinterkirch berücksichtigt (total 64 Fahrten/h), falls dieser zuerst realisiert wird:

	Einfahrten	Ausfahrten	Total Fahrten
Ein-/Ausfahrt Hauptstrasse	100 F/h	100 F/h	200 F/h
Ein-/Ausfahrt Herrenweg	110 F/h	90 F/h	200 F/h
TOTAL beide QP's	210 F/h	190 F/h	<b>400 F/h</b>

Tabelle 4: Den Leistungsberechnungen zugrunde gelegter Zusatzverkehr (ASP)

- In einem dritten Schritt wurde bei der Verkehrsverteilung der neuen Direkterschliessung der AEH ab Hauptstrasse angenommen, dass sich dort der Verkehr hälftig auf die beiden Hauptrichtungen Süd (Hauptstrasse) und Nord (Baselstrasse) verteilt. Linkseinfahrten von der AEH in die Hauptstrasse müssen wegen des Linksabbiegeverbots nach rechts zum Kreisler Austrasse fahren, um dort mit einem U-Turn in Richtung Hauptstrasse wegzufahren (Belastungsplan Z1 siehe ANHANG 8, Abbildung unten).

Um Unsicherheiten bei den Annahmen betr. Aufteilung auf die beiden Ein-/Ausfahrten (Hauptstrasse und Herrenweg) sowie auf die verschiedenen Richtungen aufzufangen und eine gewisse Berechnungsreserve zu schaffen, ist für die Leistungsberechnungen das geschätzte Verkehrsaufkommen der beiden QP's beinahe verdoppelt und auf insgesamt 400 Fhz/h aufgerundet worden (worst case).

## 7 AUSWIRKUNGEN AUF KANTONSSTRASSENNETZ

### 7.1 Leistungsfähigkeit Kreisel Austrasse

Beim nahegelegenen Kreisel Austrasse ergeben sich infolge der neuen Arealerschliessung grössere Veränderungen der Verkehrsströme. Gemäss ANHANG 8 ergibt sich eine Zunahme der Knotenströme (Summe der Kreiseleinfahrten) von 1'200 Mfz/h auf 1'350 Mfz/h (d.h. eine Zunahme um 13 %). Die Auswirkungen der neuen Verkehrsführung auf die Leistungsfähigkeit dieses Kreisels werden daher im Folgenden mit einer Leistungsberechnung gemäss Norm sowie mit Hilfe einer Verkehrssimulation (Kap. 8.4) im Detail untersucht.

Die Berechnung der **Leistungsfähigkeit/Verkehrsqualität (VQS)** erfolgt nach Norm SN 640 024a (Knoten mit Kreisverkehr):

- Grundlage für die Leistungsberechnung Z0 ist die Zählung des Kreisels Austrasse gemäss Kap. 5.2.
- Grundlage für die Leistungsberechnung Z1 (= Z0 + QP Angensteinerplatz + QP Im Zentrum) ist die künftige Verkehrsbelastung gemäss Kap. 6.2 bzw. gemäss ANHANG 8 (Abb. unten).

Der leistungsmindernde Einfluss der **Tramsicherungsanlage** unmittelbar nach der Kreiselzufahrt Hauptstrasse (Rotdauer = 19% in der Abendspitzenstunde) wird berücksichtigt, indem alle Verkehrsströme um 10% erhöht werden. Diese Annahme ist auf der sicheren Seite.

Die **Ergebnisse** der Leistungsberechnung für die Abendspitze der beiden Verkehrszustände Z0 und Z1 sind in Tabelle 5 zusammengefasst:

	<b>Z0 (IST)</b> (ANHANG 6)	<b>Z1 (IST + QP's)</b> (ANHANG 7)
Auslastung massg. Einfahrt (Baselstr.) bzw. Ausfahrt (Hauptstrasse)	0.56 0.45	0.63 0.52
Mittlere Wartezeit massg. Einfahrt	9 s	11 s
Verkehrsqualitätsstufe (VQS)	<b>A</b>	<b>B</b>

Tabelle 5: Ergebnisse Leistungsberechnung Kreisel Austrasse für ASP (IST / IST+QP's)

#### Interpretation

- Im IST-Zustand hat der Kreisel Austrasse eine sehr gute Verkehrsqualität (VQS A) mit einer mittleren Wartezeit von 9s auf der massgebenden Kreiselzufahrt Baselstrasse.
- Mit dem Zusatzverkehr im Zustand IST+QP's ergibt sich eine gute Verkehrsqualität (VQS B) mit 11s mittlerer Wartezeit (Zunahme um 2s).
- Die Kreiselzufahrten sind in beiden Zuständen unproblematisch.
- Auch aus Sicht ÖV (BLT-Buslinie 64) sind die beiden vom Bus befahrenen Kreiselzufahrten Hauptstrasse und Austrasse in beiden Zuständen problemlos passierbar (VQS A).

Die Verkehrsqualität am Kreisel Austrasse in der ASP verändert sich mit dem Zusatzverkehr nur geringfügig von VQS A (IST) zu VQS B (IST+QP's). Dabei erhöht sich die mittlere Wartezeit von 9s (= VQS A) lediglich um 2s auf 11s (= VQS B).

Die Buslinie 64 verkehrt am Kreisel auch mit dem Zusatzverkehr ohne Probleme.

## 7.2 Grossräumige Auswirkungen auf übergeordnetes Strassennetz

Wie im Kap. 7.1 einleitend dargelegt ergibt sich infolge der neuen Erschliessung **kleinräumig** (Bereich Kreisel Austrasse) eine deutliche Veränderung der Verkehrsströme und Verkehrszunahme, weshalb dieser Knoten detailliert untersucht wurde.

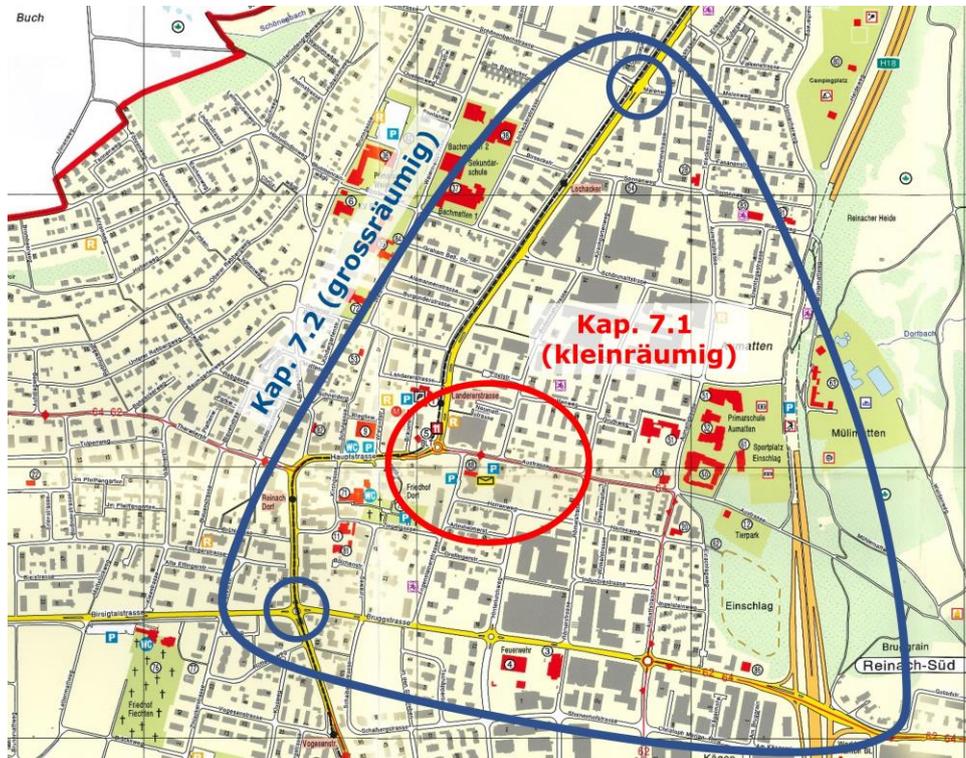


Abbildung 4: Kleinräumiger und grossräumiger Betrachtungsperimeter

Aufgrund der folgenden beiden Gegebenheiten sind **grossräumig** nur geringfügige Auswirkungen auf das übergeordnete Strassennetz zu erwarten:

- Die beiden QP-Areale «QP Angensteinerplatz» und «QP Im Zentrum» sind bereits heute überbaut und weisen bereits heute ein beträchtliches Verkehrsaufkommen auf. Die effektive Netto-Verkehrszunahme ist bescheiden.
- Diese Netto-Verkehrszunahme verteilt und «verdünnt» sich mit zunehmender Distanz.

Wie aus obiger Abbildung hervorgeht, liegen die beiden **nächstgelegenen massgebenden Knoten** auf der Achse Baselstrasse-Hauptstrasse relativ weit entfernt:

- Richtung Süden: Der Kreisel Hauptstrasse/Bruggstrasse (Heutige Belastung = ca. 2'100 Mfz/h in der ASP) ist ca. 500 m entfernt. Der Kreisel (massgebend = Einfahrt Bruggstrasse) weist bereits heute eine Verkehrsqualitätsstufe VQS = E auf [Quelle: Verdichtung Reinach Süd, Auswirkungen auf den Verkehr (Teil 2), RK&P 28.09.2017], wobei die öffentlichen Verkehrsmittel auf der Hauptstrasse (Tramlinie 11/E11, Buslinie 62) durch eine LSA-Steuerung priorisiert sind.
- Richtung Norden: Der LSA-geregelte Knoten Baselstrasse/Schönenbachstrasse (heutige Belastung = ca. 1'400 Mfz/h in der ASP) ist ca. 700 m entfernt und weist in der Abendspitzenstunde eine VQS = D auf [Quelle: QP Buch-Hain, Verkehrsgutachten, RK&P 09.10.2019].

Der QP «Angensteinerplatz» (und insbesondere der QP «Im Zentrum») haben bei Zufahrten ab der Autobahn A18 auch Auswirkungen auf den A18-Anschluss Reinach Süd und die **Bruggstrasse**. Hier ist zu beachten, dass für diesen Bereich mit der Inbetriebnahme des Vollabschlusses Aesch in absehbarer Zeit mit einer gewissen Entlastung zu rechnen ist.

Die beiden nächstgelegenen massgebenden Knoten auf der Kantonsstrasse liegen mindestens 500 m entfernt. Die Netto-Verkehrszunahme an diesen beiden Knoten wird auf maximal ca. 2 % geschätzt, die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit sind bescheiden. Für den A18-Anschluss Reinach Süd/Bruggstrasse werden die Auswirkungen ebenfalls als bescheiden beurteilt.

## 8 DIREKTERSCHLIESSUNG AB HAUPTSTRASSE

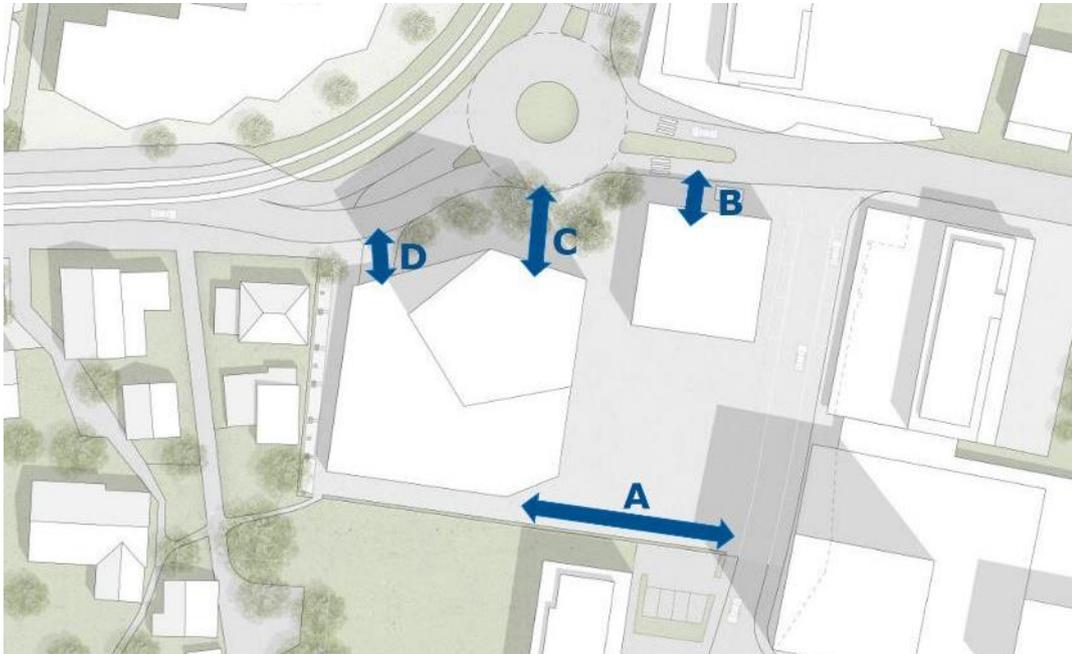


Abbildung 5: Grundsätzliche Erschliessungsmöglichkeiten QP Angensteinerplatz

Grundsätzlich gibt es für den QP Angensteinerplatz **4 Erschliessungsmöglichkeiten** (A und B ab Gemeindestrassen; C und D ab Kantonsstrasse):

- (A) über den Angensteinerplatz: ähnlich wie die heutige Ein-/Ausfahrt der AEH → machbar, aber unerwünscht
- (B) ab Austrasse: Konflikt mit Bushaltestelle, sehr nahe am Kreisel, starke Beeinträchtigung der wertvollen EG-Nutzfläche → nicht machbar
- (C) ab Kreisel: ein 4. Kreiselast wäre technisch denkbar. Dabei würde jedoch auch die wertvolle EG-Nutzfläche stark beeinträchtigt → machbar, aber unerwünscht
- (D) ab Hauptstrasse: erste Skizzen hatten gezeigt, dass eine Erschliessung ab Hauptstrasse (analog zur Ein-/Ausfahrt Coop, siehe Abbildung 6) technisch denkbar ist und dass dies einer Erschliessung ab Kreisel (gemäss C) vorzuziehen wäre.



Abbildung 6: Beispiel Ein-/Ausfahrt COOP ab Baselstrasse

Die Machbarkeit einer Direkterschliessung ab Hauptstrasse wird in den folgenden Kapiteln geprüft

## 8.1 Gesetzliche Grundlagen

Es sind folgende gesetzlichen Grundlagen zu beachten:

- Gemäss Strassengesetz BL sind Grundstücke grundsätzlich über Gemeindestrassen zu erschliessen. Ausnahmen können bewilligt werden, wenn keine Erschliessung über Gemeindestrassen möglich/zweckmässig ist und keine verkehrstechnischen Gründe (Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss) gegen eine Direkterschl. ab Kantonsstrasse sprechen.
- Direkte Erschliessungen auf Kantonsstrassen können u.a. bei „gefangenen“ Parzellen sowie aus topografischen Gründen geprüft werden. Aber auch bei der Erschliessung von Geschäften mit Produkten des täglichen Bedarfs kann eine Direkterschliessung (v.a. für Kundenparkplätze) geprüft werden. (PS: durch die Verbindung der beiden AEH wird mit dem QP „Im Zentrum“ ein grosses, kundenintensives Verkaufsgeschäft (Migros) mit einem grossen Kundenparking direkt erschlossen).
- Gemäss Raumplanungs- und Baugesetz BL (RBG) kann die Bewilligungsbehörde auf Antrag des Gemeinderates für Quartierplanungen Ausnahmen machen.

Grundstücke sind grundsätzlich über Gemeindestrassen zu erschliessen, wobei mit den vorhandenen gesetzlichen Grundlagen auch Spielraum für Ausnahmen gegeben ist.

## 8.2 Vorgehen

Auf Anfrage der Gemeinde Reinach hat das Tiefbauamt BL (Geschäftsbereich Verkehrsinfrastruktur) geprüft, ob eine Direkterschliessung ab Hauptstrasse denkbar wäre.

Anlässlich einer ersten Besprechung (21.02.2019) wurden von Seiten der Gemeinde Reinach die Zielsetzungen und die Vorteile einer Direkterschliessung insbesondere für einen attraktiven Angensteinerplatz erläutert. Von Seite TBA BL bestanden Bedenken, dass ein Linksabbieger das Funktionieren des Kreisels stark beeinträchtigen würde. Es wurde eine fachliche/technische Beurteilung und Vertiefung gefordert:

- Optimierung Geometrie Linksabbieger (siehe Kap. 8.3)
- Untersuchung Verkehrsablauf mit Hilfe einer Verkehrssimulation (siehe Kap. 8.4)

Anlässlich einer zweiten Besprechung (08.05.2019) wurden die Ergebnisse der fachlichen Abklärungen besprochen (siehe folgende Kapitel 8.3 und 8.4).

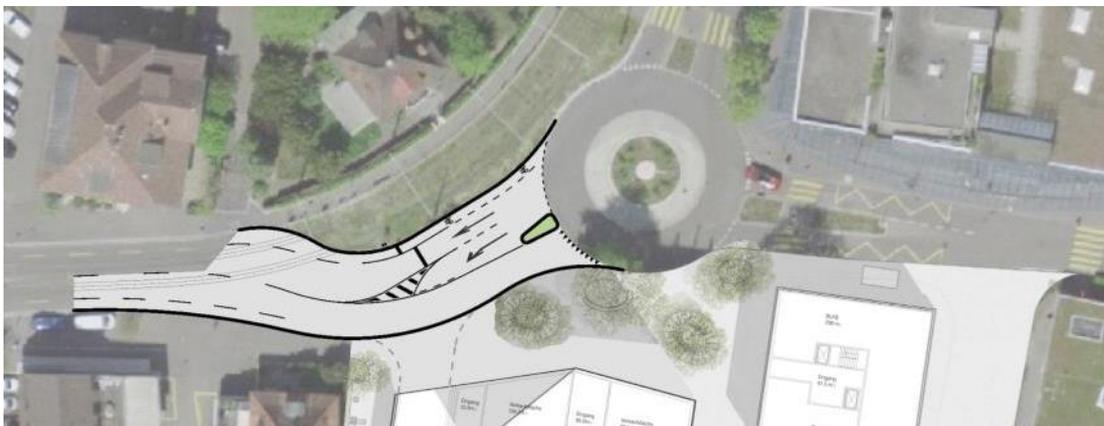


Abbildung 7: Linksabbieger Hauptstrasse (1. Entwurf)

Das TBA BL hatte eine fachliche/technische Beurteilung einer Direkterschliessung gefordert (siehe Kap. 8.3 und 8.4).

### 8.3 Optimierung Geometrie Linksabbieger/Schleppkurven

Die an der ersten Besprechung geforderten Punkte zur Optimierung der Geometrie des Linksabbiegers konnten im Rahmen der Weiterbearbeitung weitgehend erfüllt werden:

- Radstreifen sollte auch von Sattelschleppern nicht befahren werden → nur zum Teil erfüllt (siehe ANHANG 16)
- Die beiden Fahrstreifen sollten zusammen im Bereich des Linksabbiegers möglichst eine Breite von ca. 6.0m aufweisen, damit der Geradeausverkehr nicht behindert wird → erfüllt
- Die Geometrie der Schleppkurven wurde optimiert.
- Der Radstreifen soll über die Ein-/Ausfahrt durchgezogen und rot eingefärbt werden.
- Allfällige weitergehenden Massnahmen zum Schutze der Velofahrenden sind im Rahmen der Detailprojektierung zu überprüfen.

Die **Schleppkurven** sind im ANHANG 16 dargestellt:

- Abb. oben: Schleppkurven Gelenkbus 18.75 m
- Abb. Mitte: Schleppkurven Sattelschlepper 16.5 m
- Abb. unten: Schleppkurven linksabbiegende PW

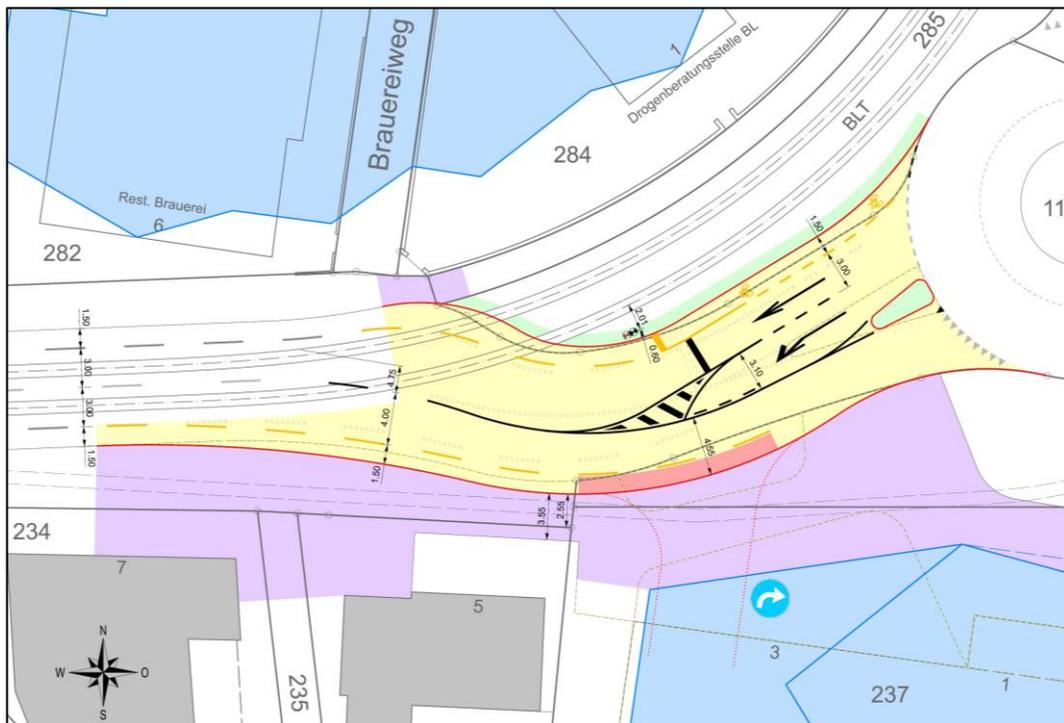


Abbildung 8: optimierte Situation Linksabbieger

Die Anforderungen betreffend Geometrie/Schleppkurven können weitgehend erfüllt werden. Weitere Überlegungen und Auflagen betreffend der Verkehrssicherheit sind im Kapitel 8.5 beschrieben.

## 8.4 Prüfung Verkehrsablauf (Verkehrssimulation VISSIM)

Wie im Kapitel 7.1 dargestellt kann die Leistungsfähigkeit des Kreisels für sich allein (isoliert) „statisch“ anhand der Norm berechnet werden. Im Umfeld des Kreisels Austrasse wird jedoch der Verkehrsablauf von **zusätzlichen Einflussfaktoren** beeinflusst:

- A: Neue Ein-/Ausfahrt QP Angensteinerplatz
- B: Neuer Linksabbiegestreifen mit einer kurzen Aufstellfläche
- C: Tramsicherungsanlage (beim Wechsel des Trams von der Mittellage in Seitenlage und umgekehrt)
- D: Fussgängerpuls, welche die Strasse (nach einem Tram- oder Bushalt) queren
- E: Bushaltestelle der Linie 64 in der Austrasse nahe beim Kreisel Austrasse

Der Einfluss der obigen Faktoren auf die Leistungsfähigkeit des Kreisels kann bei statischen Einzelnachweisen nicht berücksichtigt werden. Dies kann nur mit einer **dynamischen Verkehrssimulation** berücksichtigt werden, welche das Gesamtsystem abbildet.

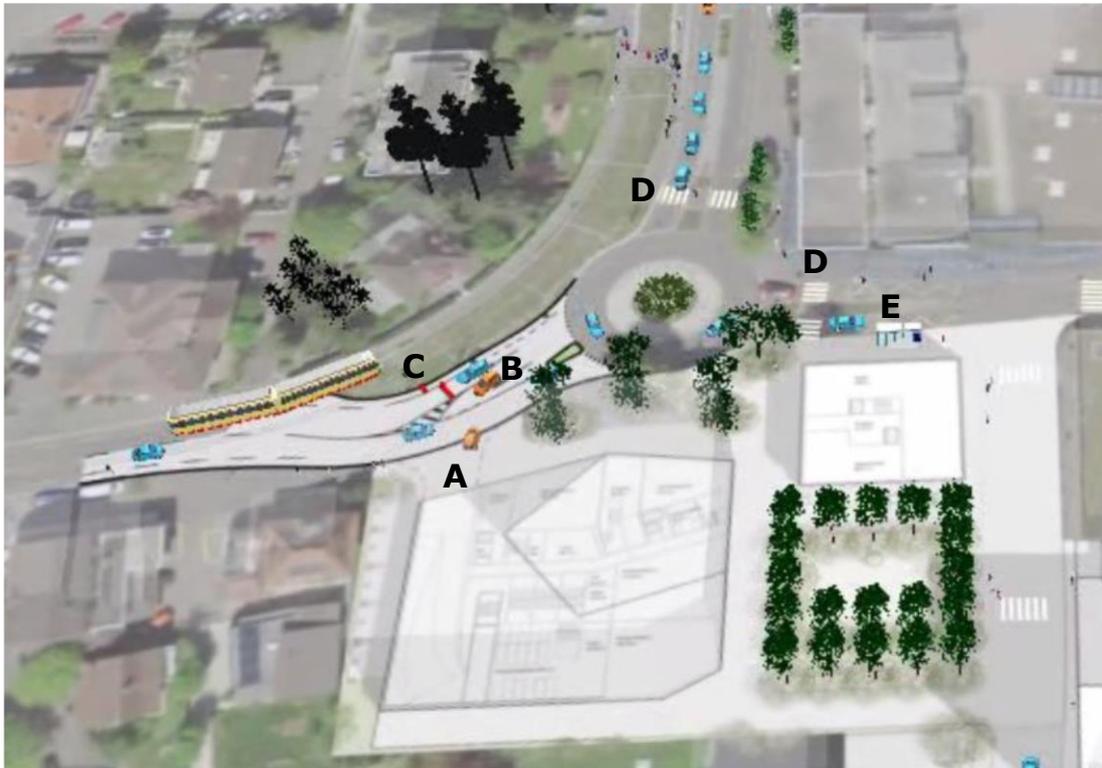


Abbildung 9: Ausschnitt aus einer Verkehrssimulation (Zustand Z1)

Es sind 3 verschiedene Verkehrssimulationen (**Zustände**) untersucht worden:

### Zustand Z0

- Grundlage sind die gezählten heutigen Belastungen (Motorfahrzeugverkehr, öffentlicher Verkehr Tram und Bus, Velofahrer, Fussgänger) in der massgebenden Abendspitzenstunde (siehe Kap. 5.2).
- Zusätzlich zur Verkehrserhebung Kreisel Austrasse mit detaillierten Beobachtungen (siehe ANHANG 4) konnte mit Videobeobachtungen aus dem Hochhaus der heutige Verkehrsablauf genau beobachtet und analysiert werden.
- Die Simulation des heutigen Zustandes Z0 entspricht wirklichkeitsgetreu dem effektiven heutigen Verkehrsablauf.

**Zustand Z1 (= Z0 + QP's)**

- Der Zustand Z1 enthält den Mehrverkehr der beiden QP's Angensteinerplatz und Zentrum (siehe Kap. 6.2).
- Auf der neuen Ein-/Ausfahrt an der Hauptstrasse wurden 100 Einfahrten/h und 100 Ausfahrten/h angenommen, welche sich hälftig auf die beiden Richtungen von/nach Dorf aufteilen.
- Die Belastung des Kreisels nimmt dabei um 150 PWE/h zu, da die 50 aus der AEH weg-fahrenden Autos Rtg. Dorf als U-Turn über den Kiesel abgewickelt werden.
- Bei der Einfahrt ins Migros-Parking am Herrenweg wurden zusätzlich zum heutigen Verkehr 70 Einfahrten/h und 70 Ausfahrten/h angenommen (siehe ANHANG 8, Abb. unten).

**Zustand Z2 (= Z1 + 10%)**

- Mit dem Zustand Z2 wurden zusätzliche Sensitivitätstests durchgeführt, falls der Verkehr in den nächsten Jahren allgemein zunimmt.

**Ergebnisse (siehe ANHÄNGE 9, 10 und 11)**

Die Ergebnisse der Simulationen sind in den ANHÄNGEN 9 (Z0), 10 (Z1) und 11 (Z2) visualisiert:

- Die Verkehrsqualitätsstufe VQS gemäss VISSIM ist bei allen 3 Zuständen die VQS B.
- Die mittlere Wartezeit (siehe jeweils Abb. oben) auf der massgebenden Zufahrt Austrasse erhöht sich nur geringfügig (Z0 = 13sec; Z1 = 14sec; Z2 = 17sec).
- Die mittlere Rückstaulänge (siehe jeweils Abb. Mitte) an den 3 Kieselästen nimmt mit zunehmender Belastung nur leicht zu.
- Erst im Zustand Z2 wäre die neue Parkingein-/ausfahrt mit der Rückstaulänge 95% (d.h. während 3min pro Stunde) „überstaut“.

Die Simulation von Kiesel und Direkterschliessung zeigt, dass der Verkehrsfluss funktioniert:

- Der Mehrverkehr kann bewältigt werden
- Der neue Linksabbieger stellt trotz der Nähe zum Kiesel keine wesentliche Verkehrsbehinderung dar.

## 8.5 Verkehrssicherheit/Rückfallebene

Das Tiefbauamt BL hatte im Rahmen der erwähnten Besprechungen im Jahre 2019 (siehe Kap. 8.3) betont, dass neben dem Verkehrsfluss auch die **Verkehrssicherheit** gewährleistet sein muss:

- Die Komplexität der Hauptstrasse nimmt zu, wenn nahe beim Kreisel ein neuer Linksabbieger geschaffen wird (zusätzlicher Konfliktpunkt).
- Für Velofahrer aus Rtg. Dorf wird der Radstreifen über die Ein-/Ausfahrt durchgezogen und rot eingefärbt, damit linksabbiegende Autos auf diese Gefahrenstelle aufmerksam gemacht werden (siehe Kap. 8.3).
- Insbesondere bei Rückstau vor dem Kreisel (oder wenn ein Auto anhält und einen Linksabbieger durchlässt) könnten Velofahrer die stehenden Autos auf dem Radstreifen rechts überholen. Bei einem hohen Lieferwagen wäre die Sicht schlecht, sodass die Gefahr von Kollisionen zwischen linksabbiegenden Autos und Velos besteht.
- Es ist nicht komplett auszuschliessen, dass der neue Linksabbieger aus Sicht Verkehrssicherheit ein heikler Ort werden könnte.
- Als worst-case müsste der Linksabbieger geschlossen werden (d.h. Ein-/Ausfahrt nur noch rechts rein/rechts raus).
- Falls die Direkteinfahrt ab Hauptstrasse bewilligt wird, kann dies evtl. mit der Auflage verbunden werden, dass der Linksabbieger später geschlossen werden muss, wenn sich häufig Unfälle ereignen sollten.
- Im Schreiben der Bau und Umweltschutzdirektion vom 18. Juni 2019 (siehe ANHANG 13) war der entsprechende Vorbehalt ebenfalls aufgeführt.

Gemäss **kantonomer Vorprüfung** vom 01. Juli 2021 wird für diesen worst-case-Fall folgendes festgehalten:

*«Damit einer Direkterschliessung ab Kantonsstrasse im Rahmen der QP-Genehmigung zugestimmt werden kann, muss zwingend die Rückfallebene festgehalten und beschrieben werden. Namentlich, dass bei einer Unfallhäufung, ausgelöst durch das Linksabbiegen von der Kantonsstrasse, das Linksabbiegen unterbunden wird und entsprechende bauliche Massnahmen für den Rückbau unter Kostenfolge des QP bzw. der Gemeinde zu erfolgen haben. Dasselbe gilt, wenn widererwarten der Verkehrsfluss stark gestört wird, namentlich durch Rückstaus in den Kreisel.»*

Aufgrund dieser Vorgabe aus der kantonalen Vorprüfung sind durch das TBA BL folgende **«Abbruch-Kriterien»** für den Linksabbieger in 3 Stufen festgelegt worden:

- *Nach Inbetriebnahme des Linksabbiegers muss ein Videomonitoring über mehrere Wochen durch ein unabhängiges Verkehrsbüro (z.B. Verkehrssteiner AG) erfolgen inkl. Beurteilung durch dieses Büro und Vorschlag von Verbesserungsmaßnahmen. Das Monitoring ist durch den Gesuchsteller (Gemeinde/QP) zu finanzieren: TBA/POL müssen mit dem Beauftragten und dem Durchführungskonzept einverstanden sein (wann/Dauer etc.). Mit der Planung des Monitorings muss 6 Monate vor Inbetriebnahme des Linksabbiegers begonnen werden.*
- *Bei 2 (oder mehr) polizeilich registrierten Velo-Unfällen pro Jahr ohne Verletzte in Zusammenhang mit dem Linksabbieger müssen Verbesserungsmaßnahmen und in letzter Konsequenz die Aufhebung des Linksabbiegers geprüft (und umgesetzt) werden.*
- *Der Linksabbieger muss aufgehoben werden, wenn:*
  - *Mehr als 1 polizeilich registrierter Velo-Unfall mit Verletzten im Zusammenhang mit Linksabbieger im ersten Jahr*
  - *3 polizeilich registrierte Velo-Unfälle mit Verletzten in Zusammenhang mit Linksabbieger innert 3 Jahren.*

Als **Rückfallebene** bei Aufhebung des Linksabbiegers wird folgende Verkehrsführung vorgeschlagen:

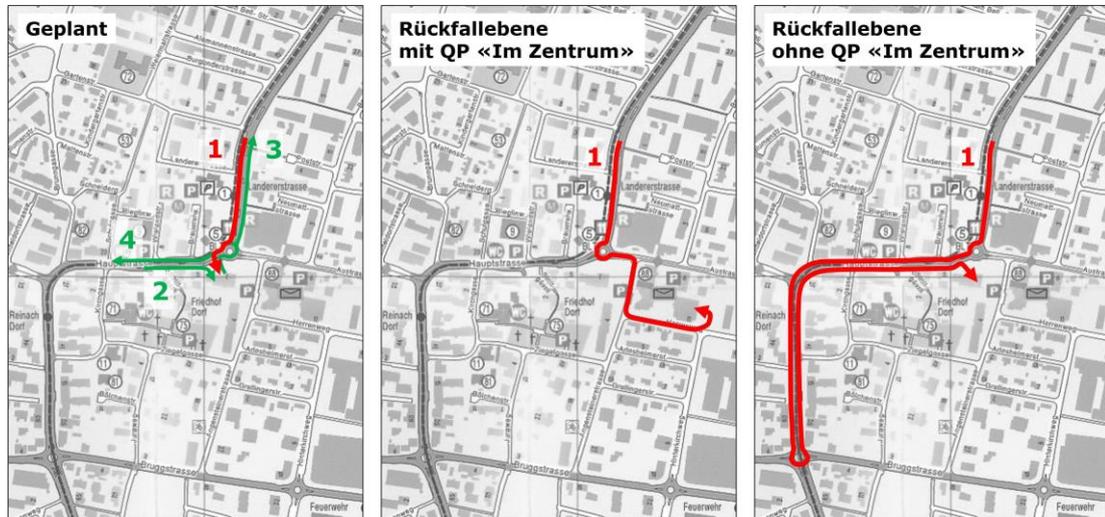


Abbildung 10: Rückfallebenen bei Aufhebung Linksabbieger Hauptstrasse

In der **Abbildung links** sind die 4 Verkehrsströme der Direkterschliessung Hauptstrasse dargestellt. Es ist zu beachten:

- Nur der Linksabbieger (1) aus Norden (rot) wäre von einer Sperrung betroffen.
- Die übrigen 3 Ein- und Ausfahrtsbeziehungen (grün) wären nicht betroffen.

In der **Abbildung Mitte** ist die Rückfallebene für den allenfalls zu sperrenden Linksabbieger dargestellt für den Fall, dass der QP «Im Zentrum» wie vorgesehen realisiert wird:

- Die einfache Alternative aus Rtg. Norden ist ab Kreisel Austrasse die Zufahrt via Angensteinerstrasse – Herrenweg – Einfahrt QP «Im Zentrum».
- Der grösste Teil des zu verlagernden Verkehrs betrifft sowieso den Kundenverkehr zu den Verkaufsgeschäften (v.a. Migros), sodass die Auffindbarkeit der Parking-Einfahrt am Herrenweg gegeben ist.
- Die Zielsetzung einer Verkehrsentlastung des Angensteinerplatzes könnte mit dieser Rückfallebene nicht vollumfänglich erreicht werden.

In der **Abbildung rechts** ist die Rückfallebene für den allenfalls zu sperrenden Linksabbieger dargestellt, wenn der QP «Im Zentrum» nicht (oder noch nicht) realisiert ist:

- Die einfache Alternative aus Rtg. Norden ist das Wenden beim Kreisel Hauptstrasse/Bruggstrasse, um als Rechtsabbieger ins Parkhaus einfahren zu können.
- Es ist zu beachten, dass es sich dabei um eine geringe Verkehrsmenge (50% der gemäss Kap. 6.1 und ANHANG 5 ausgewiesenen 32 Einfahrten/h = 16 Einfahrten in der Abendspitze aus Rtg. Norden) handelt, dass es sich bei den Parkhaus-Benutzern vorwiegend um regelmässige/ortskundige Benutzer handelt und dass diese z.T. auch andere (für sie optimalere) Zufahrtswege benutzen würden.

Der Kanton kann einer Direkterschliessung ab Hauptstrasse nur unter dem Vorbehalt zustimmen, dass er beim neuen Linksabbieger nicht zu häufigen Unfällen mit Velos kommt oder der Verkehrsfluss durch häufigen Rückstau in den Kreisel stark gestört wird. Andernfalls müsste das Linksabbiegen später wieder unterbunden werden. Für dieses worst-case-Szenario werden die «Abbruchkriterien» definiert und eine entsprechende Rückfallebene aufgezeigt.

## 8.6 Aspekte der Raumplanung

Die zu realisierende Lösung sollte nicht allein aufgrund von verkehrlichen Kriterien, sondern aufgrund einer **Abwägung aller Aspekte der Raumplanung** bestimmt werden:

- Grundsätzlich soll die Erschliessung über Gemeindestrassen erfolgen. Für die Erschliessung auf eine Kantonsstrasse besteht jedoch ein gewisser gesetzlicher Spielraum. Die „Lasten“ wären bei einer kombinierten Erschliessung der verknüpften AEH „aufgeteilt“ (1x Hauptstrasse = Kantonsstrasse, 1x Herrenweg = Gemeindestrasse).
- Es ist eine Zielsetzung der Raumplanung, Verdichtung an den vom ÖV gut erschlossenen Gebieten (insbesondere in den Zentren) zu fördern. Dabei muss der entstehende Mehrverkehr zweckmässig bewältigt werden, damit die Aufenthaltsqualität nicht beeinträchtigt wird, sondern verbessert werden kann.
- Eine Stärkung des Reinacher Zentrums (attraktiver Angensteinerplatz, Einkaufsmöglichkeiten Coop/Migros/Denner/Apotheke/Bank/Bäckerei etc.) entspricht ebenfalls den Zielsetzungen der Raumplanung, weil damit kurze Wege mit dem Langsamverkehr (Velo, zu Fuss) möglich sind und die (vom MIV frequentierten) Einkaufszentren auf der grünen Wiese verhindert werden können.
- Nicht zuletzt im Hinblick auf die Akzeptanz der Quartierpläne bei der Reinacher Bevölkerung wären ein attraktiver, verkehrsberuhigter Angensteinerplatz mit hoher Aufenthaltsqualität (ev. Begegnungszone) sowie die Entlastung der Wohnquartiere vom Verkehr wichtige Argumente.

Eine raumplanerische Beurteilung zeigt die grosse Bedeutung einer Direkterschliessung für die Gemeinde Reinach. Ein detaillierter Variantenvergleich OHNE/MIT Direkterschliessung findet sich zusätzlich im Kapitel 8.8.

## 8.7 Briefwechsel

### **Schreiben Gemeinde Reinach vom 28. Mai 2019 (siehe ANHANG 12)**

Mit diesem Schreiben hat die Gemeinde Reinach die Bedeutung einer Direkterschliessung für die Aufwertung des Reinacher Ortszentrums hervorgehoben. Es ist eine Gesamtbeurteilung unter Berücksichtigung sämtlicher Aspekte (Verkehr, Raumplanung, Zentrumsentwicklung) erforderlich. Die BUD wird gebeten, das Anliegen wohlwollend zu prüfen.

### **Schreiben Bau- und Umweltschutzdirektion vom 18. Juni 2019 (s. ANHANG 13)**

Mit diesem Schreiben wird bestätigt, dass eine Gesamtbeurteilung im Rahmen der Vorprüfung der Quartierplanung erfolgen wird.

Im Rahmen eines Briefwechsels zwischen der Gemeinde Reinach und dem Kanton BL wurden die Positionen der beiden Seiten ausführlich dargelegt.

## 8.8 Variantenvergleich OHNE/MIT Direkterschliessung

Gemäss Brief der Bau- und Umweltdirektion BL vom 18. Juni 2019 (siehe ANHANG 13) ist im Rahmen des ersten QP's zu begründen, wieso eine Erschliessung über die Gemeindestrassen nicht möglich bzw. mit grossen Nachteilen verbunden wäre. Die verschiedenen Erschliessungsmöglichkeiten für den QP Angensteinerplatz sind in der Einleitung des Kapitels 8 aufgeführt. Im ANHANG 1 sind die beiden Erschliessungsvarianten (MIT/OHNE Direkterschliessung) schematisch dargestellt. Im vorliegenden Kap. 8.8 werden die Vor- und Nachteile einer Direkterschliessung unter verschiedenen Gesichtspunkten einander gegenübergestellt.

### Grundsatz Erschliessung

- OHNE Direkterschliessung: Grundstücke sind grundsätzlich über die Gemeindestrassen zu erschliessen.
- MIT Direkterschliessung: Die gesetzlichen Grundlagen sowie die möglichen Ausnahmen sind im Kap. 8.1 dargelegt. Es zeigt sich, dass im Falle der Erschliessung der beiden QP's "Angensteinerplatz" und "Im Zentrum" (inkl. unterirdischer Verknüpfung der beiden AEH) rechtliche Spielräume für eine Direkterschliessung bestehen.

### Anzahl PP

- OHNE Direkterschliessung und unterirdische Verknüpfung (unterirdische Verbindungsfahrgasse) könnten die Rampen effizienter angeordnet und das Volumen der Parkinggeschosse optimaler ausgenutzt werden (mehr PP möglich).
- MIT Direkterschliessung und unterirdischer Verknüpfung der beiden AEH ergeben sich infolge der Verbindungsfahrgasse und dem unterirdischen Kreislauf Verluste bei den Volumen der beiden AEH (Reduktion Anzahl PP).

### Kosten

- OHNE Direkterschliessung und unterirdische Verknüpfung der beiden Autoeinstellhallen (AEH) entfallen die Zusatzkosten für die Verbindungsfahrgasse ("günstiger").
- MIT Direkterschliessung und unterirdischer Verknüpfung der beiden AEH ergeben sich Zusatzkosten für dieses Bauwerk. Zudem erhöhen sich auch aufgrund der beschriebenen Reduktion der Anzahl PP die Kosten pro PP.

### Abhängigkeiten

- OHNE Direkterschliessung und unterirdische Verknüpfung bestehen keine Abhängigkeiten zwischen den beiden QP's.
- MIT Direkterschliessung ergeben sich aufgrund der unterirdischen Verknüpfung diverse Abhängigkeiten, und es besteht grosser Koordinationsbedarf zwischen den Bauherrschaften der beiden QP's und der Gemeinde Reinach. Die Geometrie der beiden AEH ist genau aufeinander abzustimmen. Die Realisierung der beiden QP's sollte zeitlich nicht allzu weit auseinander liegen. Fragen bezüglich Benützungsberechtigung, Bewirtschaftung, Haftung, Unterhalt und Betrieb sowie die finanziellen Konsequenzen (z.B. Vorinvestitionen) müssen rechtlich geregelt werden. Die beiden AEH haben jedoch jeweils auch eine eigene Ein-/Ausfahrt und können somit auch unabhängig voneinander realisiert werden.

### Auffindbarkeit/Adresse

- OHNE Direkterschliessung ab Hauptstrasse liegen die Einfahrten in die beiden AEH abseits der grossen Verkehrsströme im Quartier "versteckt" (Einfahrt QP "Angensteinerplatz" ab Angensteinerstrasse, Einfahrt QP "Im Zentrum" ab Herrenweg).
- MIT Direkterschliessung ab Hauptstrasse kann direkt ab Kantonsstrasse in die beiden AEH ein- und ausgefahren werden. Dies ist für die Adressbildung des Zentrums mit

seinen verschiedenen Verkaufsgeschäften (insbesondere für den Migros-Supermarkt) von grosser Bedeutung, wenn analog zur COOP-Einfahrt (ab Baslerstrasse) direkt ab Hauptstrasse ins Kunden-Parking eingefahren werden kann (bessere Auffindbarkeit). Das neue Zentrum Reinachs wird damit auch bezüglich MIV-Erschliessung bereits ab Kantonsstrasse wahrnehmbar.

### **Verkehrsbelastung**

- OHNE Direkterschliessung liegt beim QP "Angensteinerplatz" die Ein-/Ausfahrt in die AEH ähnlich wie heute. Die Zu- und Wegfahrt erfolgt wie heute über die Angensteinerstrasse. Die Ein-/Ausfahrt in die AEH "Im Zentrum" erfolgt wie heute über den Herrenweg. Durch die Vergrösserung der Verkaufsfläche des Migros-Supermarktes und die deutliche Erhöhung des PP-Angebotes würden die Quartierstrassen (Angensteinerstrasse, Herrenweg) deutlich mehr belastet.
- MIT Direkterschliessung und Verknüpfung der beiden AEH kann der grösste Teil des Parkierverkehrs die Ein-/Ausfahrt direkt ab Hauptstrasse benützen und belastet die Quartierstrassen nicht. Dies fällt v.a. beim Kundenverkehr ins Parking des Migros-Supermarktes ins Gewicht. Aber auch in der umgekehrten Richtung ergibt sich eine Entlastung der Quartierstrassen: beispielsweise kann der Verkehr von der A18 ins Parking des QP "Angensteinerplatz" die Parking-Einfahrt am Herrenweg benützen, sodass der Herrenweg und die Angensteinerstrasse entlastet werden. Der Parkierverkehr wird weitgehend unterirdisch geführt, und die Quartierstrassen werden entlastet. Die Entlastung von Angensteinerstrasse und Herrenweg ist im ANHANG 1 schematisch dargestellt. Die Entlastung kann nicht exakt berechnet werden. Gegenüber dem ursprünglichen Erschliessungskonzept mit 2 getrennten Ein-/Ausfahrten wird die Entlastung der Angensteinstrasse auf eine Grössenordnung von ca. 200 Fahrten in der Abenspitzenstunde geschätzt.

### **Angensteinerplatz**

- OHNE Direkterschliessung nimmt die Verkehrsbelastung der Angensteinerstrasse gegenüber heute weiter zu (siehe oben). Die Angensteinerstrasse ist weiter als Fahrbahn ausgebildet. Die Rampen in die AEH schränken die Platzgestaltung ein. Der Verkehr auf der Angensteinerstrasse sowie auf der Parking-Ein-/Ausfahrt beeinträchtigen die Aufenthaltsqualität auf dem Angensteinerplatz stark.
- MIT Direkterschliessung wird die Verkehrsbelastung der Angensteinerstrasse stark reduziert (siehe oben). Die Angensteinerstrasse wird als Begegnungszone (Tempo 20, Fussgänger-Vortritt) ausgebildet und in die flächige Platzgestaltung (von Fassade zu Fassade) integriert. Bei besonderen Anlässen kann die Strasse zeitweise gesperrt und der vergrösserte Platz entsprechend genutzt werden. Auch der Wegfall der Rampen in die AEH ermöglichen eine grosszügigere, attraktivere Gestaltung des Angensteinerplatzes und eine höhere Aufenthaltsqualität.

### **Flexibilität**

- OHNE Direkterschliessung entstehen 2 separate, getrennte Parkieranlagen. Die Flexibilität ist eingeschränkt sowohl bezüglich der Zu-/Wegfahrt als auch bezüglich einem allfälligen Ausgleich bei den Besucher-PP.
- MIT Direkterschliessung und unterirdischer Verknüpfung der beiden AEH entsteht ein grosses "Zentrums-Parking" (mit verschiedenen Parking-Geschossen). Die Flexibilität ist erhöht bezüglich der Benützung der verschiedenen Ein-/Ausfahrten (je nach Zufahrtsrichtung). Im Weiteren ist die Flexibilität bei den Besucher-PP erhöht, indem bei einer allfälligen Überlastung des einen Parkings auf das andere ausgewichen werden kann.

**Zentrumsentwicklung**

- OHNE Direkterschliessung kann auf die Zentrumsentwicklung kaum Einfluss genommen werden.
- MIT Direkterschliessung kann Einfluss auf die Zentrumsentwicklung genommen werden. Im Kap. 8.6 werden übergeordnete Aspekte der Raumplanung dargelegt. Die Innenverdichtung und die Stärkung der Zentren mit vielseitigen Einkaufsmöglichkeiten sind zentrale Anliegen der Raumplanung. Mit Hilfe der Direkterschliessung können gute Voraussetzungen geschaffen werden. Im Hinblick auf die Akzeptanz der Quartierpläne bei der Reinacher Bevölkerung sind ein attraktiver Angensteinerplatz mit einer hohen Aufenthaltsqualität sowie die Entlastung der Wohnquartiere vom Verkehr wichtige Argumente, um trotz der Verdichtung einen Mehrwert zu generieren. Die Direkterschliessung ist somit ein wichtiger Baustein für die Reinacher Zentrumsentwicklung.

**Gesamtbeurteilung**

Eine zusammenfassende Gesamtbeurteilung geht aus folgender Tabelle hervor:

	<b>OHNE Direkterschliessung</b>	<b>MIT Direkterschliessung</b>
Grundsatz Erschliessung	+ Erschliessung ab Gemeindestrasse (Normalfall)	- Erschliessung ab Kantonsstrasse (Ausnahmefall)
Anzahl PP	+ Mehr PP möglich	- Reduktion Anzahl PP
Kosten	+ günstiger	- Zusatzkosten
Abhängigkeiten	+ keine Abhängigkeiten (unabhängige Realisierung)	- zeitliche/rechtliche/finanzielle Abhängigkeiten
Auffindbarkeit/Adresse	- Im Quartier «versteckte» Einfahrten	+ Bessere Auffindbarkeit ab Hauptstrasse
Verkehrsbelastung	- Belastung Quartierstrassen	+ Parking-Verkehr weitgehend unterirdisch geführt
Angensteinerplatz	- Angensteinerplatz eingeschränkt	+ Grosszügiger, attraktiver Angensteinerplatz
Flexibilität	- 2 separate AEH (eingeschränkte Flexibilität)	+ Erhöhte Flexibilität (Zentrums-Parking)
Zentrumsentwicklung	- keine Einflussnahme	+ Stärkung Zentrumsentwicklung

Tabelle 6: Variantenvergleich OHNE/MIT Direkterschliessung

Eine Direkterschliessung ab Hauptstrasse mit unterirdischer Verknüpfung der AEH hat einzelne Nachteile (Grundsatz Erschliessung, Anzahl PP, Kosten, Abhängigkeiten), v.a. aber auch gewichtige Vorteile (Auffindbarkeit, Verkehrsentslastung, Angensteinerplatz, Flexibilität, Zentrumsentwicklung).

Insgesamt zeigt sich, dass die Bauherrschaften der beiden Quartierplanungen sowie die Gemeinde Reinach bereit sind, die Nachteile bzw. die Lasten zu tragen, um die Vorteile bzw. den entsprechenden Mehrwert für die Allgemeinheit generieren zu können.

Die Direkterschliessung ab Hauptstrasse ist ein zentraler Baustein für die Reinacher Zentrumsentwicklung.

## 9 ÖFFENTLICHER VERKEHR

### 9.1 ÖV-Erschliessung

Die Erschliessungsqualität ÖV kann in sogenannten **Güteklassen** gemäss ehemaliger VSS-Norm SN 640 290 dargestellt werden (siehe Abbildung 11). Dabei zeigt sich, dass im Reinacher Zentrum aufgrund der hohen Taktichte (Überlagerung von Tram und Bus) eine sehr gute Erschliessungsqualität (Klasse A) vorhanden ist.

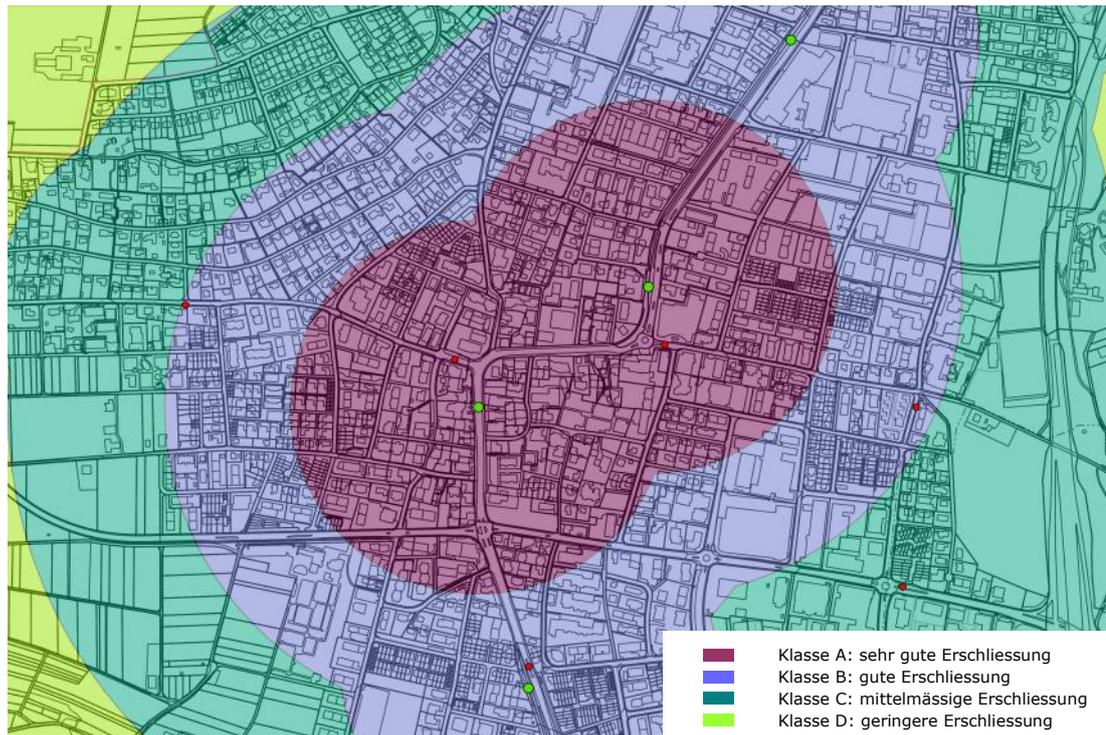


Abbildung 11: ÖV-Erschliessungsgüte Zentrum Reinach

Bei der Berechnung des Parkplatz-Bedarfs (Kap. 4) wird diese sehr gute öV-Erschliessungsqualität (Klasse A) berücksichtigt (reduzierter PP-Bedarf).

Die Feststellung einer „**guten Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr**“ im Zusammenhang mit §70 RBV, welche im Rahmen von QP's für Wohneinheiten eine Herabsetzung der Stamm-PP ermöglicht (siehe Kap. 4.1 und 4.2), erfolgt anhand der Definition gemäss §22a RBV (Kursfolge von mind. 10min als Grundangebot bei einer Fusswegdistanz bis zu 350m). Das QP-Areal liegt vollumfänglich im 350m-Einzugsbereich der beiden Haltestellen Landererstrasse und Dorf (jeweils Linien 11, E11 und 64). Beide Haltestellen weisen eine Taktfolge deutlich unter 10min auf.

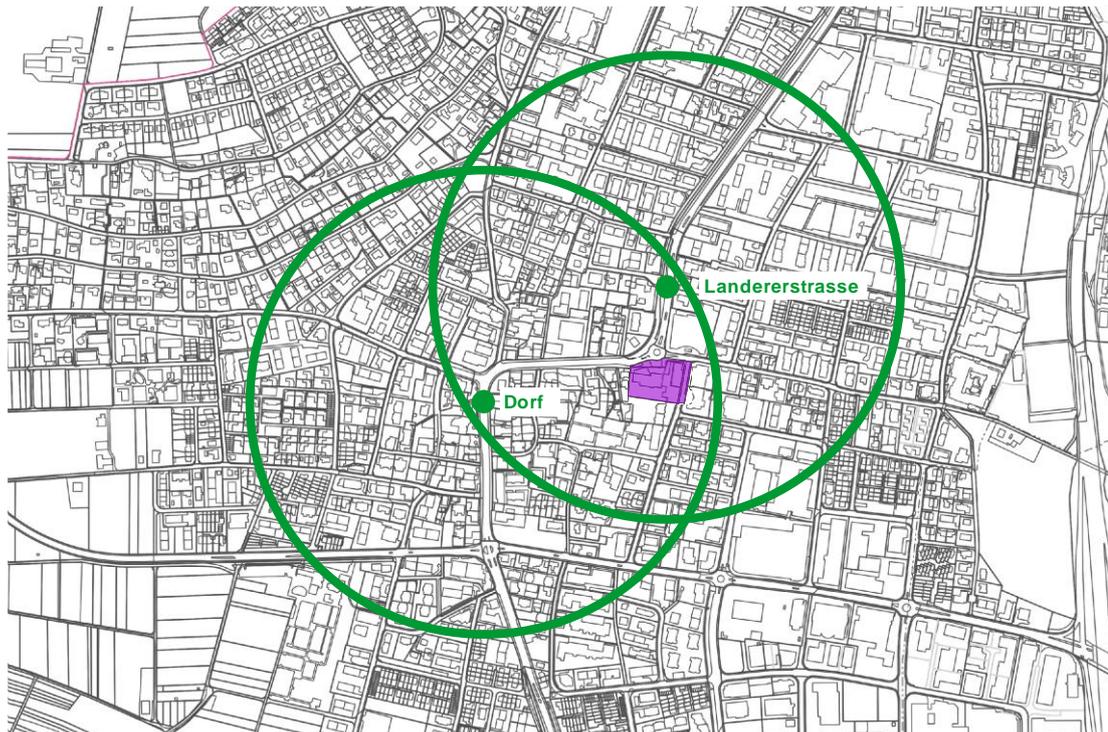


Abbildung 12: Nachweis einer guten ÖV-Erreichbarkeit gemäss § 22a RBV

Das Areal „QP Angensteinerplatz“ ist von den öffentlichen Verkehrsmitteln sehr gut erschlossen. Es besteht ein dichtes Angebot an radialen Tram- und tangentialen Busverbindungen. Eine gute ÖV-Erreichbarkeit gemäss §22a RBV, welche Voraussetzung für eine Herabsetzung der Anzahl Stamm-PP pro Wohnung ist, ist somit gegeben.

## 9.2 Auswirkung QP auf den ÖV

Gemäss Kap. 6.1 erzeugt der QP Angensteinerplatz 57 Fahrten in der Abendspitzenstunde (ASP). Das Verkehrsaufkommen pro Tag ist rund 6–8x höher (Annahme ca. 400 MIV-Fahrten pro Tag). Dies entspricht bei einem Besetzungsgrad von 1.2 Personen pro Fahrzeug rund 480 Personenfahrten MIV pro Tag. Es wird davon ausgegangen, dass an dieser gut vom ÖV erschlossenen Lage rund gleich viele **ÖV-Fahrten** erzeugt werden (Annahme: maximal 480 Personenfahrten ÖV pro Tag). Bei der Betrachtung der Netto-Zusatzverkehrs könnte das heutige Verkehrsaufkommen ÖV streng genommen abgezogen werden. Darauf wird jedoch an dieser Stelle verzichtet (sichere Seite).

Der Kanton BL (Abteilung ÖV) hat ein **Berechnungsverfahren** entwickelt, bei welchem die Zusatzbelastung DWV infolge QP ins Verhältnis gesetzt wird zur vorhandenen Linienbelastung im Ist-Zustand (Um wieviel % nimmt die Linienbelastung zu?). Die zusätzlichen Ein- und Aussteiger infolge QP werden dabei jeweils analog zu den heutigen Ein-/Aussteigerzahlen auf die beiden Richtungen einer Linie verteilt.

Für den QP Angensteinerplatz ist die Haltestelle Landererstrasse (**Tramlinie 11 und E11, Buslinie 64**) massgebend. Die Verteilung der 480 neuen ÖV-Fahrten infolge QP Angensteinerplatz auf diese drei ÖV-Linien erfolgt analog den heutigen Ein-/Aussteigerzahlen. Die vom Kanton vorgegebene Berechnungstabelle findet sich im ANHANG 15. Steigt die Linienbelastung infolge QP um mehr als 10%, so ist die ÖV-Situation im Detail zu analysieren. Bleibt sie darunter, sind keine weiteren Abklärungen notwendig. Wie ANHANG 15 zeigt, liegt die Belastungszunahme bei der L11 zwischen 0.6 - 3.3%, bei der E11 zwischen 0.4 - 4.7% und bei der Buslinie 64 zwischen 1.5 - 4.0%. Da alle Werte deutlich unter der Grenze von 10% liegen, sind keine weiteren Detailabklärungen notwendig.

Die zusätzlichen ÖV-Fahrten, welche durch den Quartierplan entstehen (maximal 480 Personenfahrten ÖV/Tag), sind nicht unbedeutend. Unter Berücksichtigung der in Reinach angebotenen Kapazitäten kann diese Nachfragesteigerung jedoch von dem sehr guten ÖV-Angebot bewältigt werden. Gemäss der vom Kanton BL (Abteilung ÖV) vorgegebenen Berechnungsweise liegt die Zusatzbelastung der Tramlinien 11 und E11 sowie der Buslinie 64 deutlich unter 10%, sodass keine weiteren Detailabklärungen notwendig sind.

## 10 MOBILITÄTSGUTACHTEN

Gemäss der Liste „Anforderungen an Verkehrs- und Mobilitätsgutachten“ (Kanton BL, Entwurf 27.03.2019, siehe ANHANG 14) werden verschiedene Themen aufgeführt, welche im Rahmen eines Mobilitätsgutachten von Bedeutung sind. Verschiedene dieser Themen (Ausgangslage, Standortanalyse, Projektbeschreibung, Nutzung, Herleitung der Reduktion, Parkplatz-Bedarf, etc.) sind im vorliegenden Verkehrsgutachten in den entsprechenden Kapiteln bereits detailliert beschrieben. Die folgenden Ausführungen beschränken sich auf die spezifischen Aspekte des Mobilitätsverhaltens.

### 10.1 Mobilitätsverhalten im Zentrum Reinachs

Aufgrund des guten ÖV-Angebotes sowie der zentralen Lage mit einem breiten Einkaufs- und Dienstleistungsangebot (Waren des täglichen und des nicht-täglichen Bedarfs) ist von den Bewohnern/Beschäftigten/Besuchern des QP „Angensteinerplatz“ ein **nachhaltiges Mobilitätsverhalten** zu erwarten.

Aufgrund der optimalen Lage im Zentrum Reinachs sowie aufgrund des guten ÖV-Angebotes sind die Voraussetzungen für ein umweltgerechtes Mobilitätsverhalten gut.

### 10.2 Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens

Zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens wird häufig unterschieden zwischen „**Push-and-Pull**“-Massnahmen:

- Push: Beim Motorfahrzeugverkehr sollen nicht allzu attraktive Verhältnisse geschaffen werden, damit ein gewisser „Druck“ bzw. Widerstand vorhanden ist (siehe zum Beispiel Massnahme a unten).
- Pull: Beim ÖV sowie beim Fuss- und Veloverkehr (siehe Massnahme b unten) sollen durch Angebotsverbesserungen Anreize für deren Nutzung geschaffen werden. Die Mobilität soll so effizient und so verträglich wie möglich abgewickelt werden. Für jeden Weg soll spezifisch das dafür am besten geeignete Verkehrsmittel ausgewählt werden.

Das Mobilitätsverhalten kann mit „Push-“ und „Pull“-Massnahmen beeinflusst werden.

### 10.3 Mobilitäts-Massnahmen

Bei einem reduzierten Parkraum-Angebot müssen besondere Mobilitätsangebote bereitgestellt werden, damit Bewohner ohne eigenes Auto ihre Mobilitätsbedürfnisse dennoch möglichst gut befriedigen können. Es werden spezifische Massnahmen vorgeschlagen (a und b) bzw. es wird auf vorhandene Mobilitätsangebote (c und d) hingewiesen:

- a) Bewirtschaftung der Besucher-Parkfelder: Eine Bewirtschaftung der Besucher-Parkfelder (mittels Zeitbegrenzung und/oder mittels Gebühren) ist zwingend. Dadurch kann gewährleistet werden, dass die Besucher- und Kundenparkfelder tatsächlich für die beabsichtigten Nutzergruppen zur Verfügung stehen und nicht von Angestellten/Bewohnern und weiteren Nutzern für lange Zeit belegt sind.
- b) Attraktives Veloabstellangebot: Damit der Verzicht auf ein eigenes Auto leichter fällt, müssen sowohl quantitativ als auch qualitativ attraktive Veloabstellanlagen zur Verfügung stehen:
  - Anzahl VMP: Gemäss Kapitel 4.7 wird eine Erhöhung der Anzahl Stammplätze von 2.0 auf 2.5 VMP pro Wohnung vorgeschlagen.

- Verortung und Qualität der Veloabstellplätze: Gemäss Handbuch Veloparkierung des ASTRA sind rund 70% der Veloabstellplätze für Langzeitparkierung und rund 30% für Kurzzeitparkierung vorzusehen. Langzeitparkierungsanlagen sollten möglichst überdacht und abschliessbar sein, um einen hohen Komfort- und Sicherheitsstandard zu gewährleisten. Ein gewisser Anteil davon sollen auch die Parkierung von Spezialfahrzeugen ermöglichen, z.B. Lastenfahräder, Anhänger, Tandems, Liegeräder. Im Sockel des Turmbaus ist im Erdgeschoss an höchst attraktiver Lage eine grössere Fläche für Veloparkierung vorgesehen.

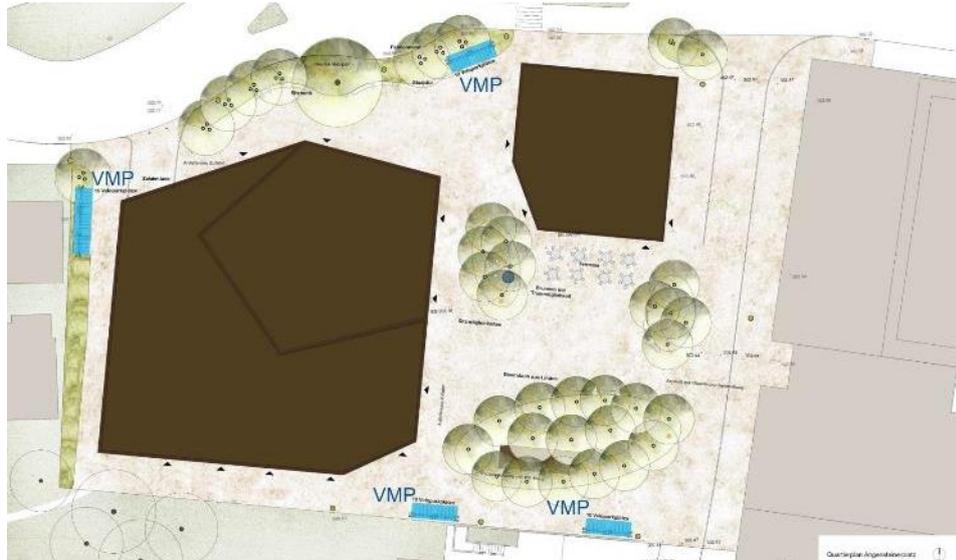


Abbildung 13: Velo-/Mofa-Abstellplätze (VMP) im Freien

- CarSharing: Durch das Angebot von Car-Sharing wird die Notwendigkeit eines eigenen Fahrzeugs reduziert. Im Zentrum Reinach kann das Mobility-Angebot des nahgelegenen Standorts (Parkplatz hinter der Gemeindeverwaltung) benützt werden.
- BikeSharing: Genauso fördert ein öffentliches Veloverleihsystem (BikeSharing) die Nutzung des Velos. Zurzeit wird von der Baselland Transport AG (BLT, zusammen mit Partnern) ein Verleihangebot für E-Bikes und E-Scooter («pick-e-bike») umgesetzt. Die Elektrovelos haben keine festen Standplätze, sondern werden via Smartphone geortet und gebucht (Perimeter u.a. gesamte Birsstadt bis Pfeffingen).

Mit Mobilitäts-Massnahmen werden zusätzlich gezielte Anreize für ein umweltgerechtes Mobilitätsverhalten geschaffen.

#### 10.4 Sicherstellung/Controlling

Gemäss der Liste „Anforderungen an Verkehrs- und Mobilitätsgutachten“ (Kanton BL, Entwurf 27.03.2019, siehe ANHANG 14) sind Massnahmen zur Sicherstellung (Punkt 6) und zur Kontrolle (Punkt 7) zu ergreifen. Zielsetzung ist es, dass das verfügbare PP-Angebot für Autos und Velos genügt und nicht überlastet ist. Es wird vorgeschlagen, dass die Eigentümer/Betreiber der Liegenschaft dazu nach 2 Jahren einen Controllingbericht bei der Gemeinde Reinach abliefern (Inhalt nach Absprache mit der Gemeinde). Allfällige weitere Controlling-Berichte werden dann zumal festgelegt.

Falls betreffend Parkierung grössere Probleme auftreten, sind in Absprache mit der Gemeinde Reinach weitere Massnahmen umzusetzen.

## 11 ZUSAMMENFASSUNG/FAZIT

Die UBS möchte ihr Hochhaus an der Hauptstrasse in Reinach durch einen **Neubau (Turm)** sowie einen **Punktbau** an der Angensteinerstrasse ersetzen. Der heutige Parkplatz an der Angensteinerstrasse soll aufgehoben und als Platz gestaltet werden. RK&P ist von der UBS mit der Ausarbeitung des Verkehrs- und Mobilitätsgutachtens als Grundlage für die Quartierplanung „Angensteinerplatz“ beauftragt worden. Aufgrund der kantonalen Vorprüfung vom 01. Juli 2021 ist das Gutachten überarbeitet worden.

Ein Überblick über die Erschliessung zeigt, dass das Areal mit **allen Verkehrsmitteln** (Motorfahrzeugverkehr, öffentlicher Verkehr, Veloverkehr, zu Fuss) gut erschlossen ist.

Basierend auf der seit 1.1.2019 revidierten PP-Verordnung wird von einer Herabsetzung der Anzahl Stamm-PP auf 0.7 PP pro Wohnung ausgegangen. Die erforderlichen Voraussetzungen (gute ÖV-Erreichbarkeit, genügend Abstellplätze für Zweiräder) sind gegeben. Der **Bedarf an Auto-PP** beläuft sich auf insgesamt **100 PP** (68 Stamm-PP und 32 Besucher-PP). Das maximale PP-Angebot wird auf 122 PP festgelegt.

Aus verschiedenen vorhandenen Erhebungen und Studien konnte ein konsistenter **Belastungsplan Z0** (heutiger Zustand) für die massgebende Abendspitzenstunde 17-18 Uhr erarbeitet werden. Da die Autoeinstellhallen (AEH) der beiden QP's «Angensteinerplatz» und «Im Zentrum» unterirdisch verknüpft werden sollen, sind die künftigen Verkehrsaufkommen beider QP's berücksichtigt worden. Um Unsicherheiten aufzufangen und Berechnungsreserven zu schaffen, wird das geschätzte Verkehrsaufkommen verdoppelt (worst-case). Die Leistungsberechnung gemäss VSS-Norm für den Kreisel Austrasse ergab für den Zustand mit den beiden QP's eine gute Verkehrsqualität VQS = B. Auch grossräumig sind auf dem übergeordneten Strassennetz keine Kapazitätsengpässe zu erwarten.

Die unterirdisch verknüpften AEH besitzen je 1 Ein-/Ausfahrt am Herrenweg sowie an der Hauptstrasse. Für eine **Direkterschliessung ab Hauptstrasse** (= Kantonsstrasse) sind mit dem Tiefbauamt BL umfangreiche Abklärungen durchgeführt worden:

- Dabei konnte einerseits die Geometrie des Linksabbiegers auf der Hauptstrasse optimiert werden.
- Mit Hilfe von Verkehrssimulationen (VISSIM) konnte nachgewiesen werden, dass der neue Linksabbieger trotz der Nähe zum Kreisel Austrasse (kurze Aufstellfläche) funktioniert. Der Verkehrsfluss ist gewährleistet, und es sind keine wesentlichen Verkehrshinderungen zu erwarten.
- Das Tiefbauamt BL hat darauf hingewiesen, dass aus Sicht Verkehrssicherheit der neue Linksabbieger zu beobachten ist. Dem Linksabbieger wurde unter dem Vorbehalt zugestimmt, dass es nicht zu häufigen Unfällen mit Velos kommt oder der Verkehrsfluss stark gestört wird. Andernfalls müsste der Linksabbieger später wieder aufgehoben werden. Für diesen Fall sind «Abbruchkriterien» sowie eine Rückfallebene definiert worden.
- Eine Gesamtbeurteilung unter Abwägung aller relevanten Aspekte (Verkehr /Raumplanung/Zentrumsentwicklung) zeigt die grosse Bedeutung einer Direkterschliessung (und damit einer Entlastung des Angensteinerplatzes) für die Gemeinde Reinach.

Eine vertiefte Untersuchung zum **öffentlichen Verkehr** zeigt, dass das QP-Areal mit den Tramlinien 11 und E11 sowie mit der Buslinie 64 sehr gut erschlossen ist. Die zu erwartenden zusätzlichen ÖV-Fahrten können vom guten ÖV-Angebot bewältigt werden.

Das infolge der Herabsetzung der Stamm-Parkplätze bei Wohnungen erforderliche **Mobilitätsgutachten** zeigt, dass aufgrund der optimalen Lage im Zentrum Reinachs sowie aufgrund des guten ÖV-Angebotes die Voraussetzungen für ein umweltgerechtes Mobilitätsverhalten gut sind. Für eine weitere Beeinflussung des Verhaltens werden zusätzliche Mobilitätsmassnahmen (u.a. eine Bewirtschaftung der Besucher-PP und ein quantitativ und qualitativ attraktives Angebot an Velo-Abstellanlagen) sowie ein Controlling vorgeschlagen.

Zusammenfassend spricht aus verkehrlicher Sicht nichts gegen die Realisierung der Quartierplanung „Angensteinerplatz“, welche vollumfänglich der Zielsetzung der Siedlungsverdichtung an den vom ÖV gut erschlossenen Lagen entspricht:

- Beim Motorfahrzeugverkehr kann der Zusatzverkehr bewältigt werden. Eine Direkterschliessung ab Hauptstrasse ermöglicht einen attraktiven, verkehrsberuhigten Angensteinerplatz.
- Auch beim öffentlichen Verkehr kann die Nachfragsteigerung dank des guten Angebots bewältigt werden.

Rudolf Keller & Partner  
Verkehrsingenieure AG

Muttenz, den 21. Oktober 2021



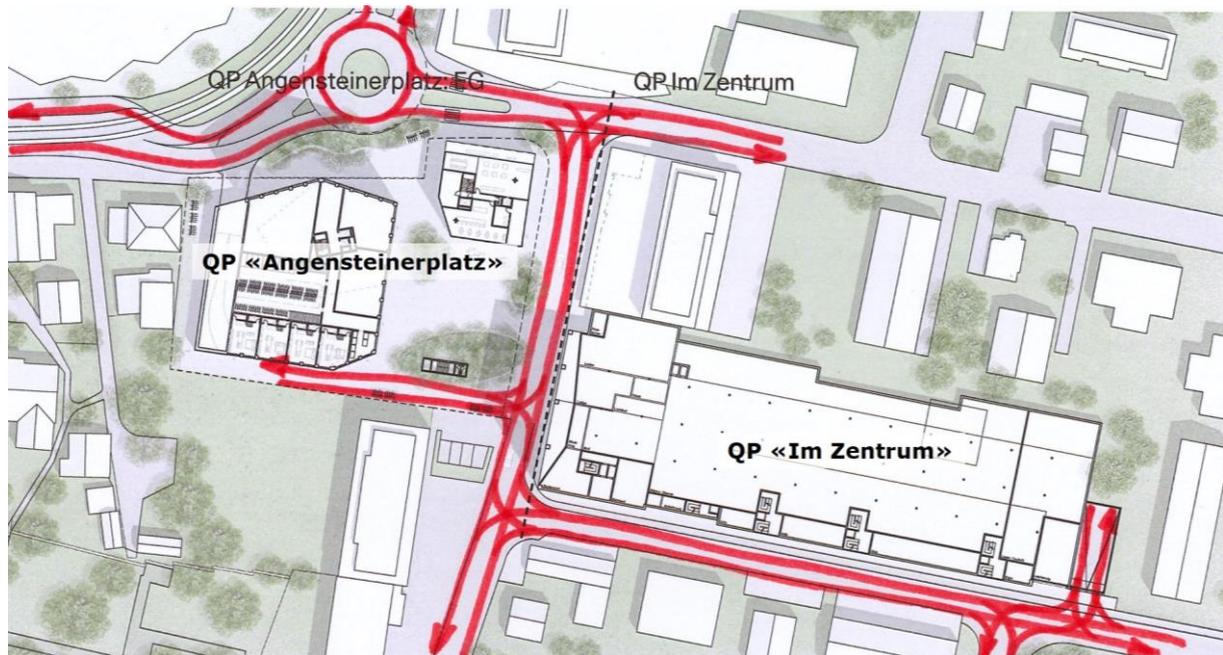
M. Stöcklin



L. Kleiner

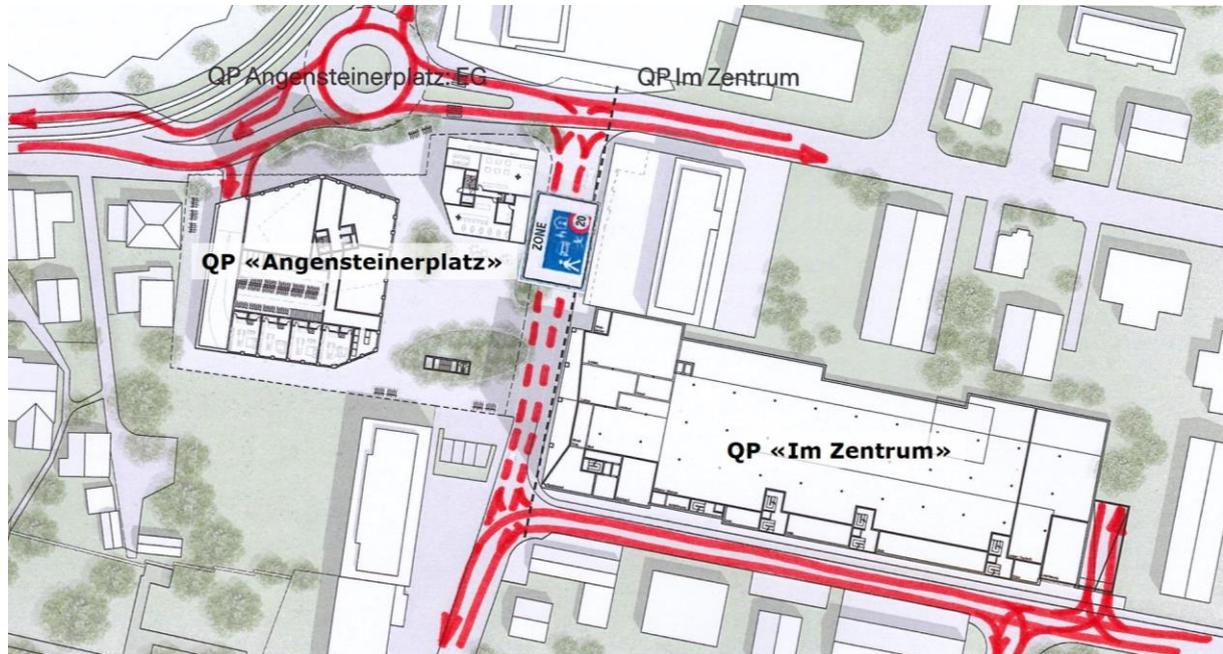
# ANHANG

## ANHANG 1 Erschliessungskonzept



### Ursprüngliches Erschliessungskonzept

- Erschliessung QP „Angensteinerplatz“ über Angensteinerplatz
- Erschliessung QP „Im Zentrum“ ab Herrenweg (Rampe ausserhalb Ausschnitt)
- Auto-Einstellhallen separat



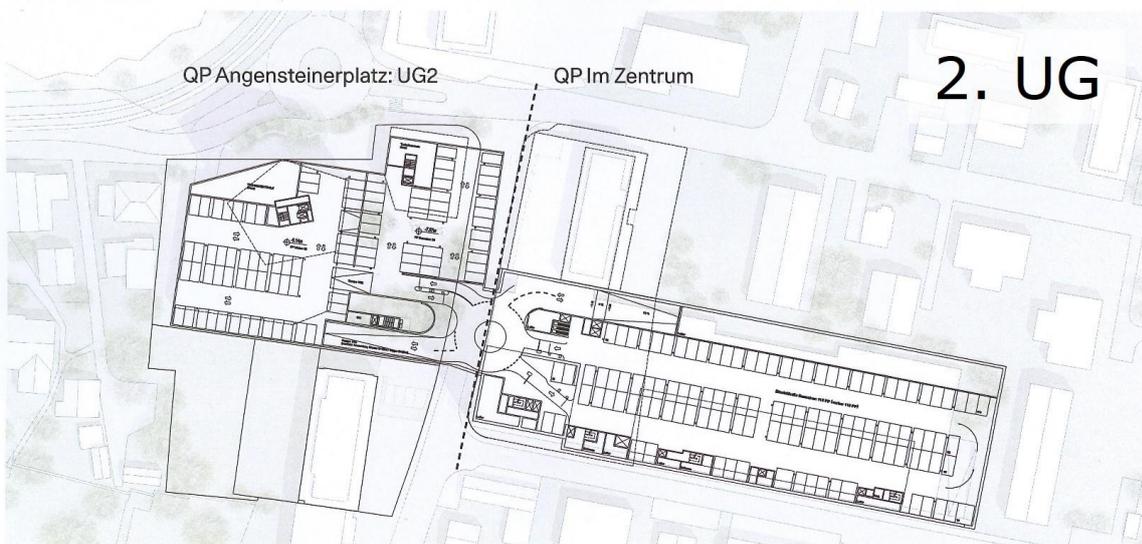
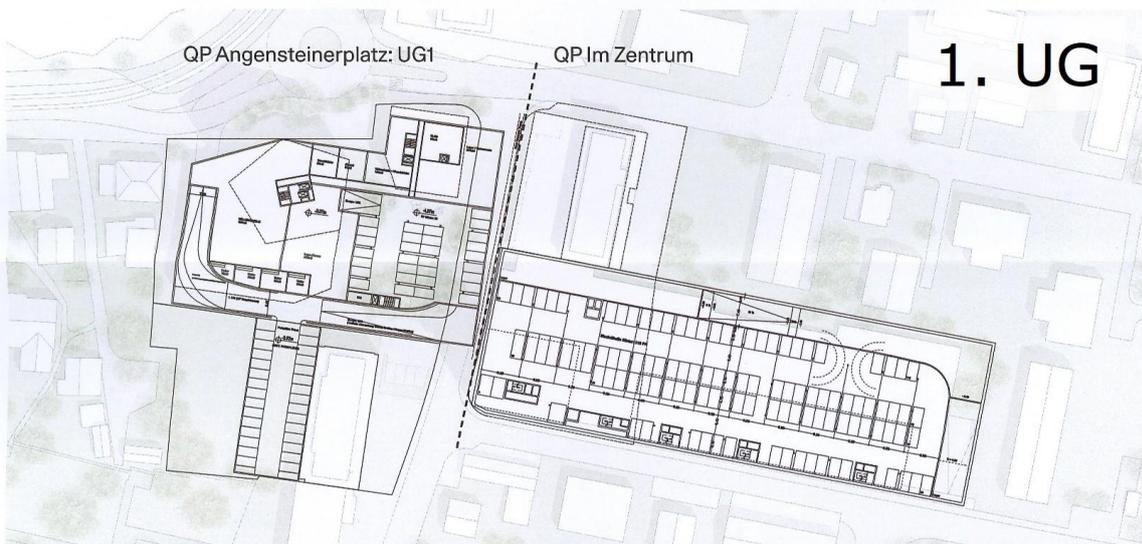
### Neues Erschliessungskonzept

- Auto-Einstellhallen verbunden
- Direkterschliessung ab Hauptstrasse
- Zusätzliche Erschliessung ab Herrenweg
- Angensteinerplatz verkehrsberuhigt und entlastet (Begegnungszone)

### Unterirdische Verknüpfung der Auto-Einstellhallen

QP Angensteinerplatz Reinach

1:500



Quartierplan Angensteinerplatz, Reinach

27/11/2020 Nissen Wentzlaff Architekten

## ANHANG 2 Berechnung Bedarf Auto-PP

### Berechnung Parkplatzbedarf

Gemäss Wegleitung "Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas", Amt für Raumplanung BL, November 2004

Nutzungsart	Flächen		Schätzwerte für Arbeits- u. Sitzplätze		Grundbedarf Auto-Parkplätze			Reduktionsfaktor <sup>5)</sup>		Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze		
	BGF <sup>1)</sup>	VF <sup>2)</sup>	Ansatz	Anzahl	Stammplätze spezif. Bedarf	Besucherplätze spezif. Bedarf	Anzahl	R1 <sup>3)</sup>	R2 <sup>4)</sup>	Stammplätze	Besucherplätze	
<b>WOHNEN</b> 80 Wohnungen					0.7 PP/Wgh. <sup>7)</sup>	56 PP	0.3 PP/Wgh.	24 PP	1.00	1.00	56 PP <sup>7)</sup>	24 PP
<b>DIENSTLEISTUNG/GEWERBE</b> Büro/Arztpraxis	1'586 m <sup>2</sup>		30 m <sup>2</sup> BGF/AP	53 AP	0.4 PP/AP	21 PP	0.2 PP/AP	11 PP	0.50	0.70	8 PP	(-4 PP) <sup>6)</sup>
Schalterbetrieb BLKB	183 m <sup>2</sup>		30 m <sup>2</sup> BGF/AP	6 AP	0.4 PP/AP	2 PP	0.3 PP/AP	2 PP	0.50	0.70	1 PP	1 PP
<b>VERKAUF</b> kundenintensiv (Laden bis 500m <sup>2</sup> VF)	450 m <sup>2</sup>	315 m <sup>2</sup>	50 m <sup>2</sup> BGF/AP	9 AP	0.4 PP/AP	4 PP	0.06 PP/m <sup>2</sup> VF	19 PP	0.50	0.70	2 PP	7 PP
<b>RESTAURANT</b>	183 m <sup>2</sup>		50 m <sup>2</sup> BGF/AP 3.5 m <sup>2</sup> BGF/Si	4 AP 52 Si	0.4 PP/AP	2 PP	0.3 PP/Si	16 PP	0.50	0.70	1 PP	(-6 PP) <sup>6)</sup>
									0.50	0.70	<b>68 PP</b>	<b>32 PP</b>
											<b>100 PP</b>	

#### Erläuterungen:

- 1) Bruttogeschossfläche (BGF)
- 2) Verkaufsfläche VF = 0.7 x BGF
- 3) Reduktionsfaktor R1 = f(ÖV-Erschliessung, Mo-Fr (17-18 Uhr); Tram BLT L11/E11; Distanz <350m; Takt = 3.75 min → R1 = 0.5
- 4) Reduktionsfaktor R2 = f(besondere Fälle: Umweltvorbelastung, politische/planerische Leitbilder, hoher Veloanteil) → R2 = 0.7
- 5) Gesamtreduktionsfaktor R = R1 x R2 → R = 0.35
- 6) Auf die Besucher-PP der Dienstleistungsnutzung (Büro und Arztpraxis) sowie des Restaurants kann infolge Pool-Bildung mit den 32 Besucher-PP der Wohnnutzung und der Verkaufsnutzung in einer zentralen Besucherhalle verzichtet werden (zeitverschobene Nutzung Dienstleistung/Restaurant mit den Besucher-PP der Wohnnutzung und Verkauf).
- 7) Seit dem 1. Januar 2019 ist eine Änderung der PP-Verordnung in Kraft getreten, wonach bei Quartierplanungen bei guter ÖV-Erschliessung die Anzahl der Stamm-PP pro Wohnung auf Basis eines Mobilitätsgutachtens reduziert werden kann. Annahme QP Angensteinerplatz: 0.7 Stamm-PP/Wgh.; QP Zentrum = 1.0 Stamm-PP/Wgh.

**ANHANG 3 Empfehlung Velo-Mofa-Abstellplätze****Empfehlung für Grundbedarf an Velo-/Mofa-Abstellplätzen (VMP) 2.0 VMP/Whg.**

Gemäss Wegleitung "Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas"  
Amt für Raumplanung BL, November 2004

Nutzungsart	Stammplätze Velo/Mofa		Besucherplätze Velo/Mofa		Total
	Formel	Anzahl	Formel	Anzahl	
<b>WOHNEN</b> 80 Wohnungen	2.0 VMP/Whg. <sup>1)</sup>	160 VMP	1*GB	24 VMP	<b>184 VMP</b>
<b>DIENSTLEISTUNG/GEWERBE</b> Büro/Arztpraxis Schalterbetrieb BKB	GS*R1*(1.5-R2)	8 VMP	GB*R1*(1.25-R2)	3 VMP	<b>11 VMP</b>
<b>VERKAUF</b> kundenintensiv	GS*R1*(1.5-R2)	2 VMP	GB*R1*(1.25-R2)	5 VMP	<b>7 VMP</b>
<b>RESTAURANT</b>	GS*R1*(1.5-R2)	1 VMP	GB*R1*(1.25-R2)	4 VMP	<b>5 VMP</b>
		171 VMP		36 VMP	<b>207 VMP</b>

Erläuterungen:

- 1) Gemäss Wegleitung BL wird als Empfehlung von 2.0 VMP pro Wohnung ausgegangen.  
 GS: Grundbedarf Stammplätze  
 GB: Grundbedarf Besucherplätze  
 R1: Reduktionsfaktor öV  
 R2: Reduktionsfaktor besondere Fälle  
 VMP: Velo-/Mofa-Abstellplätze

**Vorschlagenes Angebot an Velo-/Mofa-Abstellplätzen****2.5 VMP/Whg.**

Nutzungsart	Stammplätze Velo/Mofa		Besucherplätze Velo/Mofa		Total
	Formel	Anzahl	Formel	Anzahl	
<b>WOHNEN</b> 80 Wohnungen	2.5 VMP/Whg. <sup>1)</sup>	200 VMP	1*GB	24 VMP	<b>224 VMP</b>
<b>DIENSTLEISTUNG/GEWERBE</b> Büro/Arztpraxis Schalterbetrieb BKB	GS*R1*(1.5-R2)	8 VMP	GB*R1*(1.25-R2)	3 VMP	<b>11 VMP</b>
<b>VERKAUF</b> kundenintensiv	GS*R1*(1.5-R2)	2 VMP	GB*R1*(1.25-R2)	5 VMP	<b>7 VMP</b>
<b>RESTAURANT</b>	GS*R1*(1.5-R2)	1 VMP	GB*R1*(1.25-R2)	4 VMP	<b>5 VMP</b>
		211 VMP		36 VMP	<b>247 VMP</b>

Erläuterungen:

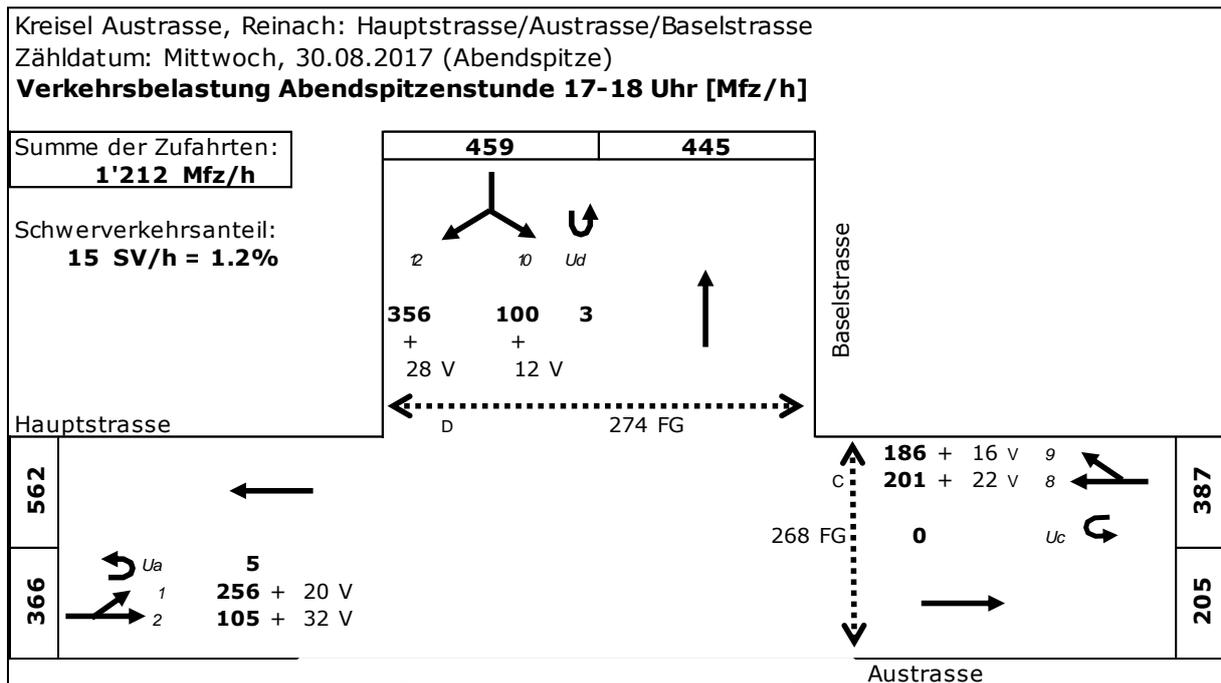
- 1) Um genügend Abstellplätze für Zweiräder anbieten zu können, wird von 2.5 VMP pro Wohnung ausgegangen.  
 GS: Grundbedarf Stammplätze  
 GB: Grundbedarf Besucherplätze  
 R1: Reduktionsfaktor öV  
 R2: Reduktionsfaktor besondere Fälle  
 VMP: Velo-/Mofa-Abstellplätze

## ANHANG 4 Verkehrserhebung Kreisel „Austrasse“

Am dreiarmigen Kreisel Austrasse/Hauptstrasse/Baselstrasse wurden am Mittwoch, 30. August 2017 von 16:30 – 18:00 Uhr die Knotenströme des Individualverkehrs sowie die Fussgängerquerungen mittels Videoaufnahmen erhoben. Zudem wurde die Rückstausituation infolge der Trameingriffe vor Ort beobachtet.

### Verkehrsbelastung

Am Kreisel Austrasse weist die Abendspitzenstunde von 17.00-18.00 Uhr den grössten Verkehr auf. Die folgende Abbildung zeigt die erhobene stündliche Verkehrsbelastung der Motorfahrzeuge (fett), der Velos (V) sowie der Fussgängerquerungen:



### Interpretation

- Die Querschnittsbelastungen ASP der Hauptstrasse und Baselstrasse (je ca. 900 Mfz/h) sind deutlich grösser als auf der Austrasse (ca. 600 Mfz/h).
- Den grössten Kreiseleinfahrtsverkehr weist die Baselstrasse (459 Mfz/h) auf, die Ausfahrtsbelastung ist bei der Hauptstrasse (562 Mfz/h) am höchsten.
- Von den Trameingriffen (infolge Wechsel Tramgleise von Mischverkehr in Hauptstrasse zu Seitenlage bei Baselstrasse) ist die am stärksten belastete Kreiselausfahrt Hauptstrasse betroffen. Durch den bei Tramdurchfahrten blockierten Abfluss kann der Rückstau für kurze Zeit in den Kreisel hineinreichen.
- Der Veloverkehr von rund 130 Velos/h (je 40-50 Velos/h pro Kreiselzufahrt) macht rund 10% des Gesamtverkehrs aus.
- Die beiden Fussgängerstreifen der Baselstrasse und Austrasse sind mit je ca. 270 FG/h stark frequentiert (Tram- und Bushaltestelle Landererstrasse).

Die gezählte Verkehrsbelastung am Kreisel Austrasse beträgt in der Abendspitze 1'215 Mfz/h bei einem Schwerverkehrsanteil von 1.2%. Die Fussgängerstreifen in der Baselstrasse und Hauptstrasse sind mit 270 FG/h stark frequentiert.

### Anzahl und Dauer der Trameingriffe

In der werktäglichen Abendspitze 17-18 Uhr verkehren am Kreisel Austrasse insgesamt **32 Tramkurse/h** (je 8 Kurse/h je Richtung der Linie 11 und Einsatzlinie E11), d.h. 1 Tram alle 2 Minuten. Die dichte Kursfolge führt immer wieder dazu, dass mehrere Trams den Kreisel Austrasse gleichzeitig oder in geringem Zeitabstand passieren (z.B. kreuzen), was längere oder kurz aufeinander folgende **Trameingriffe** bei der Kreiselausfahrt Hauptstrasse zur Folge hat. Die stichprobenartigen Beobachtungen während der Verkehrserhebung der ASP ergeben folgende Abschätzung:

- Anzahl Tramdurchfahrten pro MIV-Rotphase: ca. 16 x 1 Tram (66%), ca. 8x 2 Trams gleichzeitig (33%), Total ca. 24 Trameingriffe (100%)
- Dauer der Trameingriffe: Einzeltram = ca. 25 sec (20-28 sec), 2 Tram gleichzeitig = ca. 35 sec (25-50 sec); Mittelwert aller 24 Trameingriffe = ca. 28 sec
- Gesamtdauer der Trameingriffe bei Kreiselausfahrt Hauptstrasse in ASP (17-18 Uhr) = rund 11 Minuten (ca. 680 sec) bzw. rund 19% der ASP.

In der werktäglichen Abendspitze 17-18 Uhr verursachen die 32 Tramkurse (L11+E11) ca. 24 Trameingriffe bei der Kreiselausfahrt Hauptstrasse mit einer Rotdauer von insgesamt ca. 11 Minuten (Abfluss Hauptstrasse während ca. 19% der ASP erschwert).

### MIV-Rückstau

Die beiden stark frequentierten **Fussgängerstreifen** Baselstrasse und Austrasse (v.a. Passagiere Haltestelle Landererstrasse) unterbrechen den Verkehrsfluss ziemlich häufig, aber meist nur kurzzeitig. Dies führt bei den betroffenen Kreiseleinfahrten und -ausfahrten zu MIV-Rückstaus von meist 1-5 Fahrzeugen, welche bei den Ausfahrten z.T. in den Kreisel zurückreichen können, den Verkehrsfluss im Kreisel aber meist nicht wesentlich beeinträchtigen.

Die **Tramsicherungsanlage** auf der Kreiselausfahrt Hauptstrasse kann bei längeren Trameingriffen (Durchfahrt von 2 Tramzügen in einer MIV-Rotphase > 30 sec) Rückstau in den Kreisel zurück verursachen, welcher v.a. die Zufahrt Baselstrasse behindern kann.

Während der Verkehrserhebung der Abendspitze wurden folgende **maximale Rückstaulängen** der Kreiselausfahrten beobachtet:

- Zufahrt Hauptstrasse: max. 5 Fahrzeuge
- Zufahrt Austrasse: max. 10 Fahrzeuge (über Einmündung Angensteinerstrasse hinaus)
- Zufahrt Baselstrasse: max. 15 Fahrzeuge

In der Abendspitze sind die Rückstaus bei allen Kreiseleinfahrten und -ausfahrten grösstenteils unproblematisch (zwischen 0-5 Fahrzeuge). Bei ungünstigen Fussgänger-/Tram-Konstellationen entstehen kurzzeitig längere Rückstaus, welche aber in kurzer Zeit wieder abgebaut werden.

### Fazit Kreisel Austrasse

Der Kreisel Austrasse hat in der ASP (17-18 Uhr) einen gezählten Verkehr von 1'215 Mfz/h mit stark frequentierten FG-Streifen von 270 FG/h.

Die Kreiselausfahrt Hauptstrasse wird durch die 32 Tramkurse (L11+E11) während rund 11 Minuten bzw. ca. 19% der Abendspitzenstunde blockiert.

Die Rückstaulängen sind grösstenteils unproblematisch (meist 0-5 Fahrzeuge). Selbst gelegentliche längere Rückstaus mit bis zu 15 Fahrzeugen werden in kurzer Zeit wieder abgebaut.

## ANHANG 5 Abschätzung Verkehrsaufkommen Abendspitzenstunde (ASP 17-18 Uhr)

**Abschätzung Verkehrsaufkommen Abendspitzenstunde (ASP 17 - 18 Uhr) [Fahrten/h]**

NUTZUNG	Bedarf Auto-Parkplätze		SVP Einfahrten <sup>1)</sup>		SVP Ausfahrten <sup>1)</sup>		Verkehrsaufkommen ASP				
	Stamm- plätze	Besucher- plätze	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Stamm- plätze [F/PP,h]	Besucher- plätze [F/PP,h]	Einfahrt [F/h]		Ausfahrt [F/h]		Ein+Aus Gesamt
							Stamm-PP	Besucher-PP	Stamm-PP	Besucher-PP	
80 Wohnungen	56 PP	24 PP	0.25	0.2	0.1	0.2	14	5	6	5	30
Ersatz-PP Gemeinde <sup>3)</sup>	12 PP <sup>3)</sup>		0.25		0.1		3		1		4
Dienstleistung / Gewerbe											
Büro/Arztpraxis	8 PP	4 PP <sup>2)</sup>	0.1	0.4	0.4	0.4	1	2	3	2	8
Schalterbetrieb BKB	1 PP	1 PP	0	1.0	0	1.0	0	1	0	1	2
Verkauf (kundenintensiv)	2 PP	7 PP	0	0.5	0	0.5	0	4	0	4	8
Restaurant	1 PP	6 PP <sup>2)</sup>	0	0.4	0.5	0.4	0	2	1	2	5
	<b>80 PP</b>	<b>42 PP</b>				<b>TOTAL</b>	<b>18</b>	<b>14</b>	<b>11</b>	<b>14</b>	<b>57</b>
		<b>max. 122 PP<sup>4)</sup></b>					<b>32</b>		<b>25</b>		

Erläuterungen:

- 1) Das spezifische Verkehrspotential (SVP) für die Spitzenstunde wird als Prozentanteil der Parkplatzkapazität angegeben.  
Beispiel: SVP von 0.1 Einfahrten/h bedeutet, dass 10% der vorhandenen PP eine Einfahrt in der Spitzenstunde verursachen, bzw. dass ein PP 0.1 Einfahrten/h auslöst.
- 2) Pool-Bildung/Doppelnutzung Besucher-PP (siehe ANHANG 2): Bei der Berechnung des Verkehrsaufkommens wird davon ausgegangen, dass für jeden Nutzungstyp die volle Anzahl PP (ohne Doppelnutzung) zur Verfügung steht, d.h. es wird das "volle" Verkehrsaufkommen berechnet.
- 3) Gemäss Kapitel 4.6 (PP-Angebot) könnte die Gemeinde evtl. einzelne PP in der AEH beanspruchen als Ersatz für andere Bauprojekte im Zentrum, welche keine (oder zu wenig) eigene PP realisieren können (Annahme: 12 Ersatz-PP Gemeinde)
- 4) max. Anzahl PP = 122 PP

## ANHANG 6 VQS Kreisels Austrasse ASP (IST)

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss										
<p>Datei: 874039B Austrasse_IST_ASP v00-01-00.krs                      Projekt: Verdichtung Reinach Süd                      Projekt-Nummer: 874039-2000                      Knoten: Kreisels Austrasse/Hauptstrasse/Baselstrasse                      Stunde: ASP, Zustand IST (+10% Trameinfluss)</p>										
Wartezeiten										
	Name	n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	LOS
		-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s	-
1	Hauptstrasse	1	0	113	412	1076	0.38	664	5	A
2	Austrasse	1	268	292	434	879	0.49	445	8	A
3	Baselstrasse	1	274	234	505	902	0.56	397	9	A
Staulängen										
	Name	n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	LOS
		-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E	PKW-E	PKW-E	-
1	Hauptstrasse	1	0	113	412	1076	0.4	2	3	A
2	Austrasse	1	268	292	434	879	0.7	3	4	A
3	Baselstrasse	1	274	234	505	902	0.9	4	6	A

**Gesamt-Qualitätsstufe : A**

Gesamter Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1351 PKW-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 1334 Kfz/h

Summe aller Wartezeiten : 2.8 Kfz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 7.6 s pro Kfz

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



Kapazität und mittlere Wartezeit an Ausfahrten - mit Fußgängereinfluss										
<p>Datei: 874039B Austrasse_IST_ASP v00-01-00.krs                      Projekt: Verdichtung Reinach Süd                      Projekt-Nummer: 874039-2000                      Knoten: Kreisels Austrasse/Hauptstrasse/Baselstrasse                      Stunde: ASP, Zustand IST (+10% Trameinfluss)</p>										
Wartezeiten										
	Name	n-au	F+R	Kapazität	q-a-vorh	q-a-max	x	Reserve	mittl. Wz	
		-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s	
1	Hauptstrasse	1	0	1200	626	1400	0.45	774	5	
2	Austrasse	1	268	1200	233	1210	0.19	977	4	
3	Baselstrasse	1	274	1200	492	1119	0.44	627	6	

Gesamter Verkehr im Kreis

Abfluss über alle Ausfahrten : 1351 PKW-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 1334 Kfz/h

Summe aller Wartezeiten : 1.8 Kfz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 4.9 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :  
 Wartezeit : HBS (2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0.8 / T = 3600  
 Fußgänger : Griffiths (1981)

PKW-Einheiten / h

Q2 : 110  
Q1 : 392  
Q3 : 3  
S = 505

S = 492

Q1 : 228  
Q3 : 206  
Q2 : 0  
S = 434

S = 626

Q3 : 283  
Q2 : 123  
Q1 : 6  
S = 412

S = 233

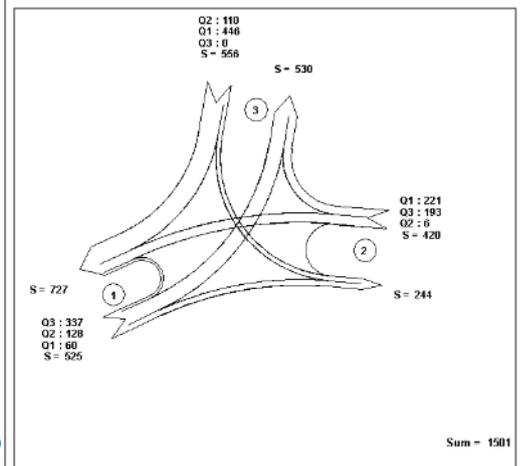
Sum = 1351  
PKW-Einheiten

## ANHANG 7 VQS Kreisel Austrasse ASP (IST+QP's)

Kapazität, mittlere Verlustzeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss										
Datei: 874627B Austrasse_IST+ZQP_ASP v00-01-00.krs Projekt: QP Angensteinerplatz, Reinach Projekt-Nummer: 874627-0000 Knoten: Kreisel Austrasse/Hauptstrasse/Baselstrasse Stunde: ASP, Zustand IST+ZQP (+10% Trameinfluss)										
Wartezeiten										
	Name	n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
		-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Hauptstrasse	1	0	116	525	1074	0.49	549	6.5	A
2	Austrasse	1	268	397	420	835	0.50	415	8.6	A
3	Baselstrasse	1	274	287	556	881	0.63	325	11.0	B
Staulängen										
	Name	n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
		-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Hauptstrasse	1	0	116	525	1074	0.7	3	5	A
2	Austrasse	1	268	397	420	835	0.7	3	5	A
3	Baselstrasse	1	274	287	556	881	1.2	5	8	B
<b>Gesamt-Qualitätsstufe : B</b>										
Gesamter Verkehr im Kreis										
Zufluss über alle Zufahrten	:	1501		Pkw-E/h						
davon Kraftfahrzeuge	:	1484		Fz/h						
Summe aller Wartezeiten	:	3.6		Fz-h/h						
Mittl. Wartezeit über alle Fz	:	8.8		s pro Fz						
Berechnungsverfahren :										
Kapazität	:	Schweiz, Verfahren nach Norm SN 640 024a (2006)								
Wartezeit	:	HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0.8 / T = 3600								
Staulängen	:	Wu, 1997								
Fußgänger-Einfluss	:	Stuwe, 1992								
LOS - Einstufung	:	SN 640 024a (CH) und HBS (D)								

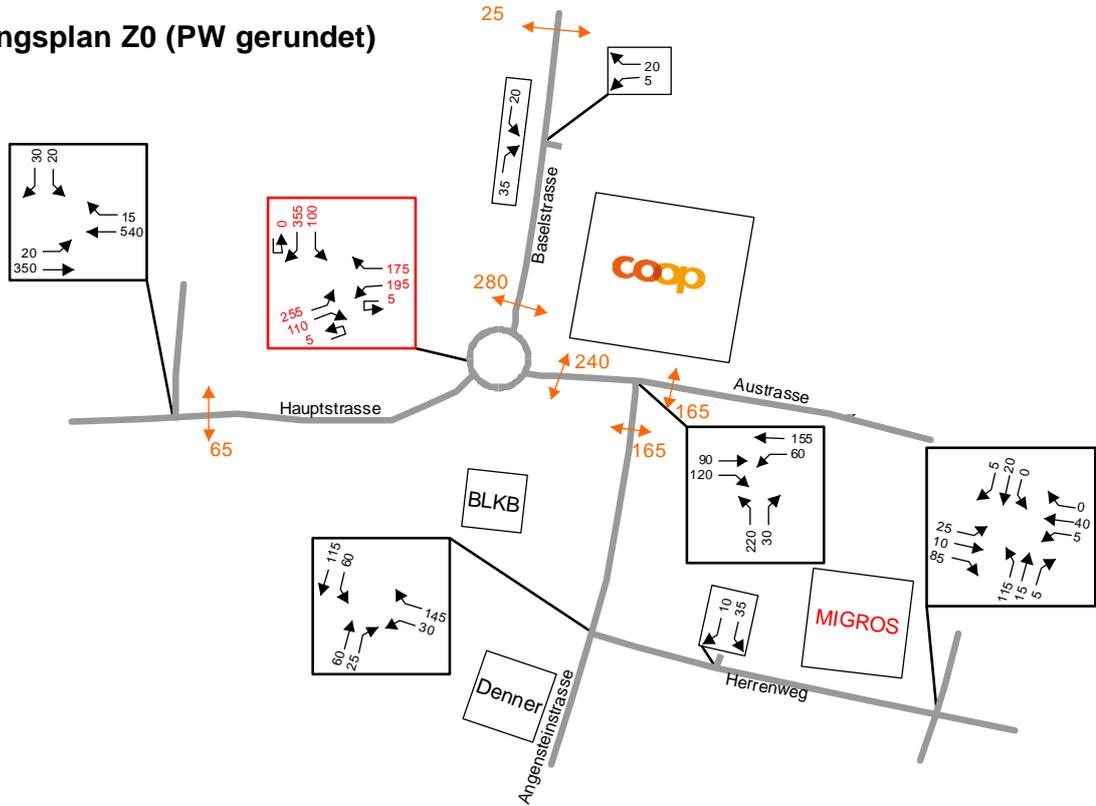


Kapazität, mittlere Wartezeit und Stau an Ausfahrten - mit Fußgängereinfluss									
Datei : 874627B Austrasse_IST+ZQP_ASP v00-01-00.krs Projekt : QP Angensteinerplatz, Reinach Projekt-Nummer : 874627-0000 Knoten : Kreisel Austrasse/Hauptstrasse/Baselstrasse Stunde : ASP, Zustand IST+ZQP (+10% Trameinfluss)									
	Name	n-FS	F+R	Kapazität(0)	q-a-vorh	q-a-max	x	Reserve	
		-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	
1	Hauptstrasse	1	0	1440	727	1400	0.52	673	
2	Austrasse	1	268	1440	244	1210	0.20	966	
3	Baselstrasse	1	274	1440	530	1119	0.47	589	
	Name	mittl. Vz	L	L-95	L-99	n	p(L>n)		
		s	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-		
1	Hauptstrasse	5	0.7	4	5	1	0.27		
2	Austrasse	4	0.2	1	2	1	0.04		
3	Baselstrasse	6	0.6	3	5	1	0.22		
Gesamter Verkehr im Kreis									
Abfluss über alle Ausfahrten	:	1501		Pkw-E/h					
davon Kraftfahrzeuge	:	1484		Fz/h					
Summe aller Wartezeiten	:	2.2		Fz-h/h					
Mittl. Wartezeit über alle Fz	:	5.3		s pro Fz					
Berechnungsverfahren :									
Kapazität	:	Schweiz, Verfahren nach Norm SN 640 024a (2006) /							Beachtung der Fußgänger: mit FGÜ: 0.90
Wartezeit	:	HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) /							T = 3600 s

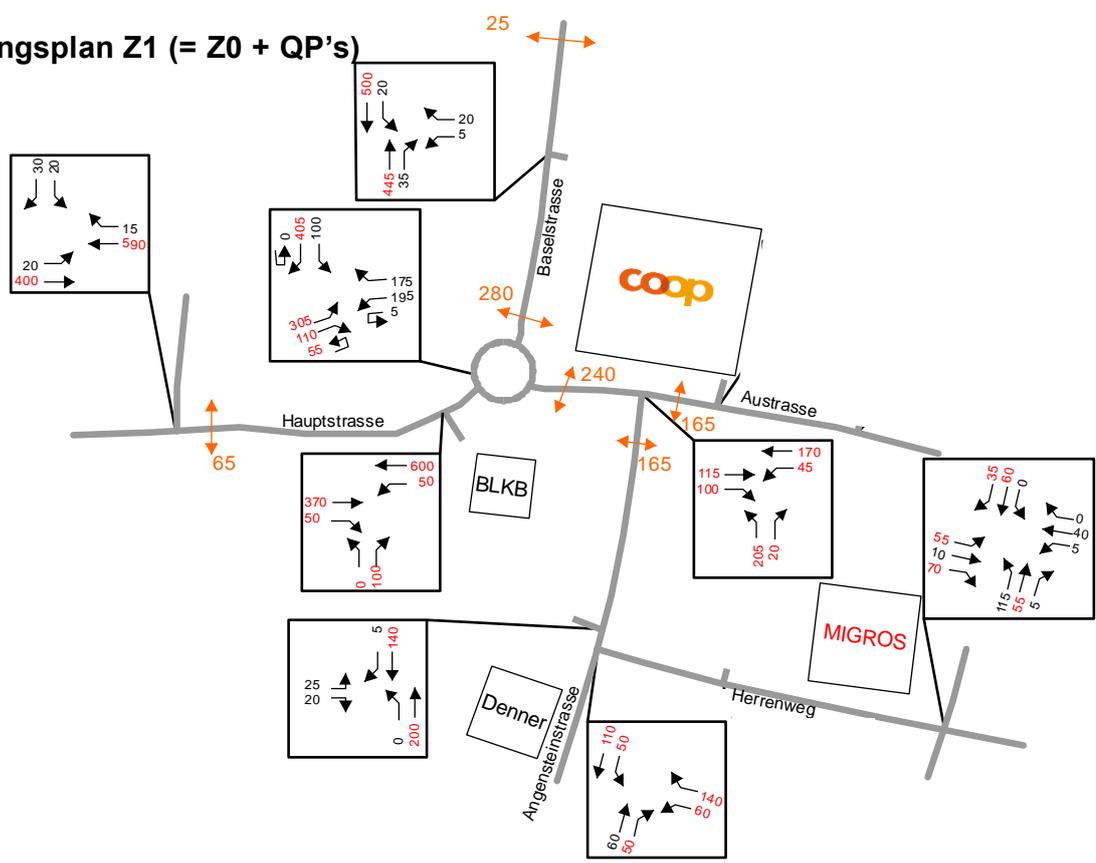


### ANHANG 8 Belastungsgrundlage ASP VISSIM

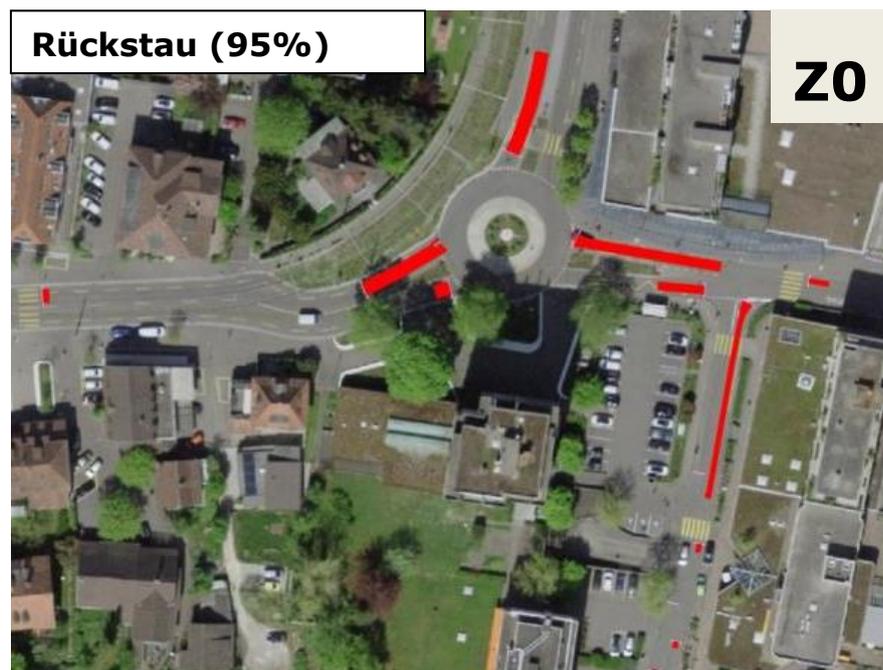
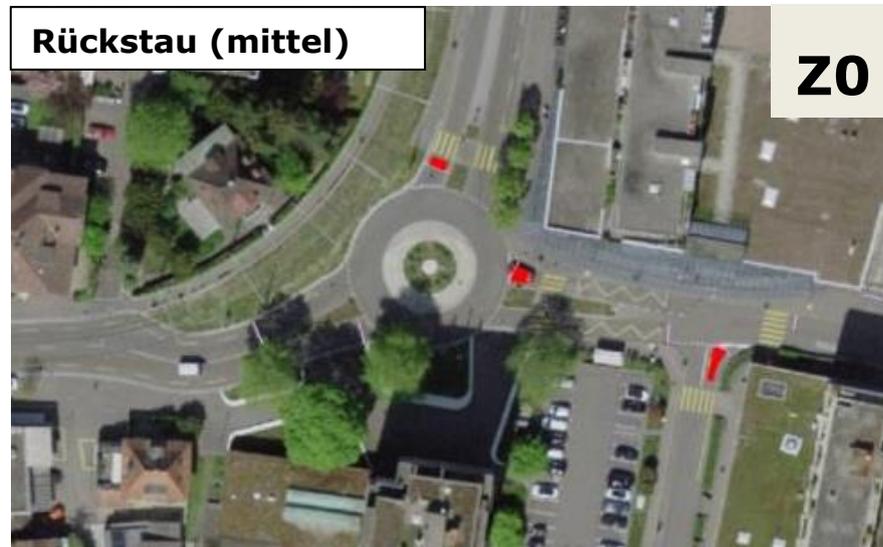
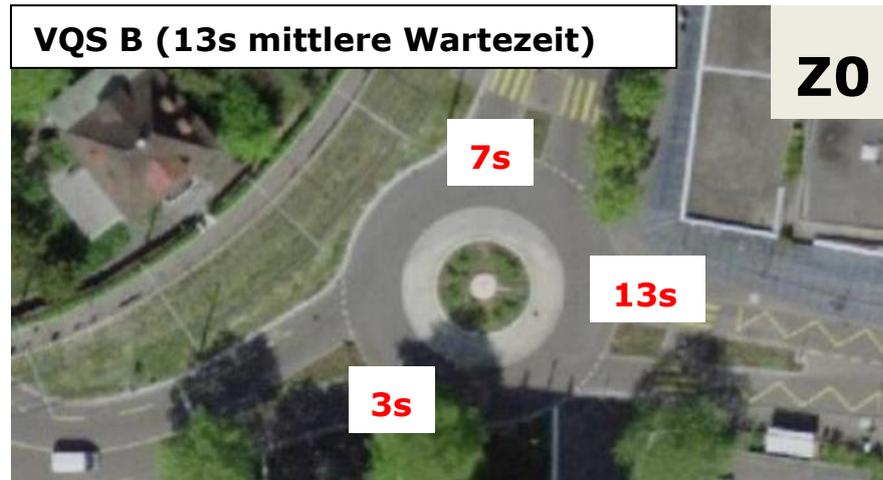
#### Belastungsplan Z0 (PW gerundet)



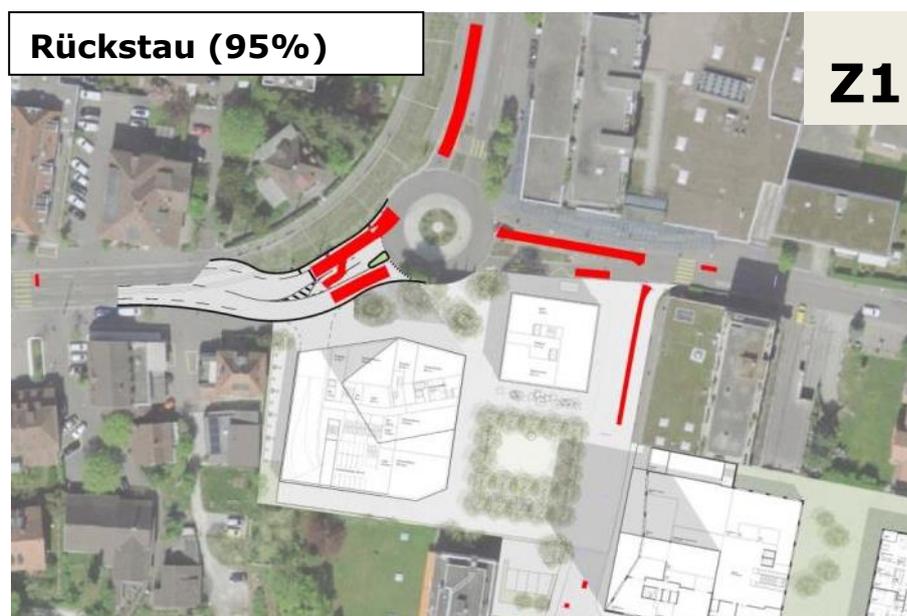
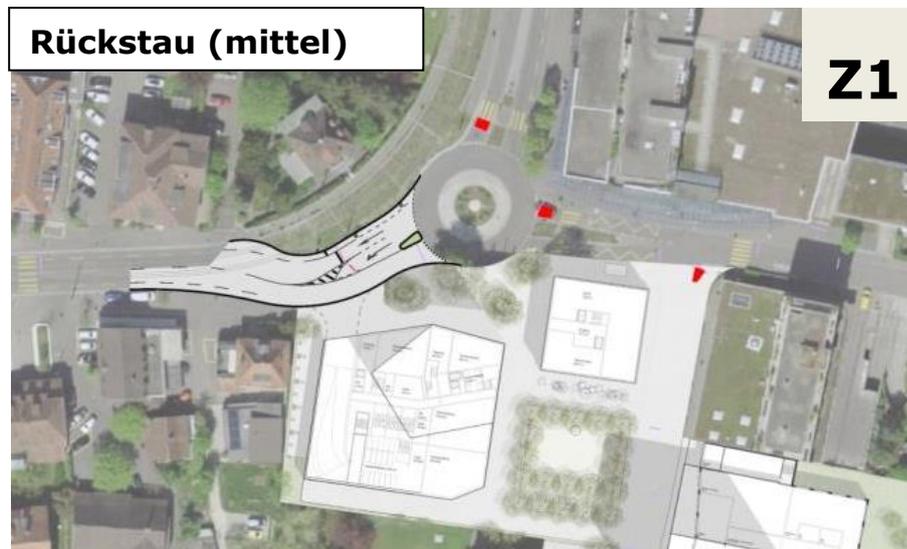
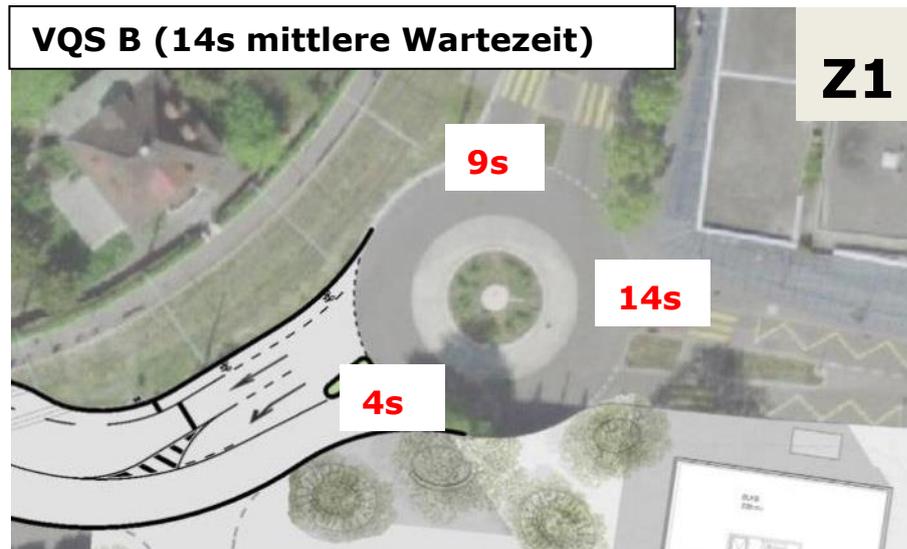
#### Belastungsplan Z1 (= Z0 + QP's)



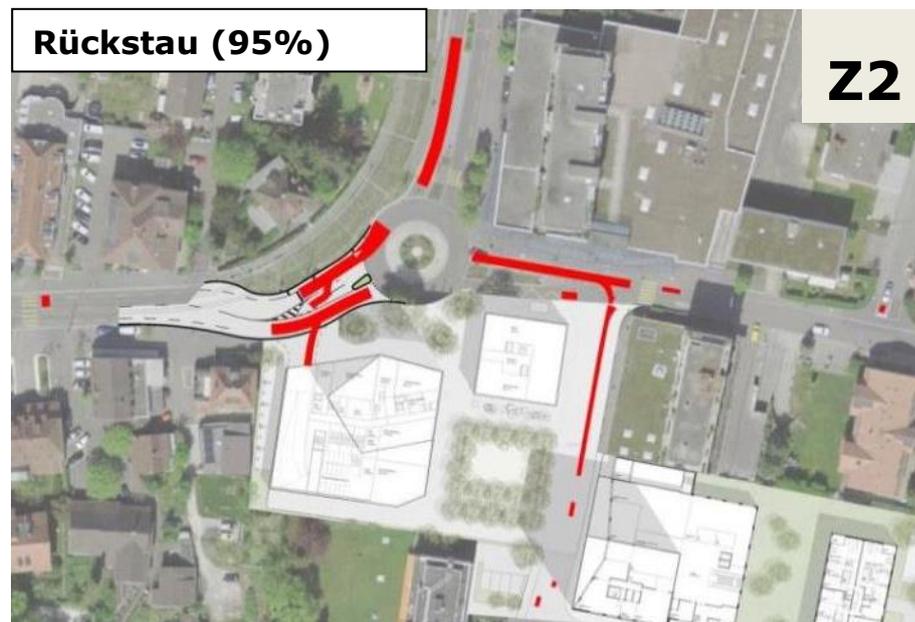
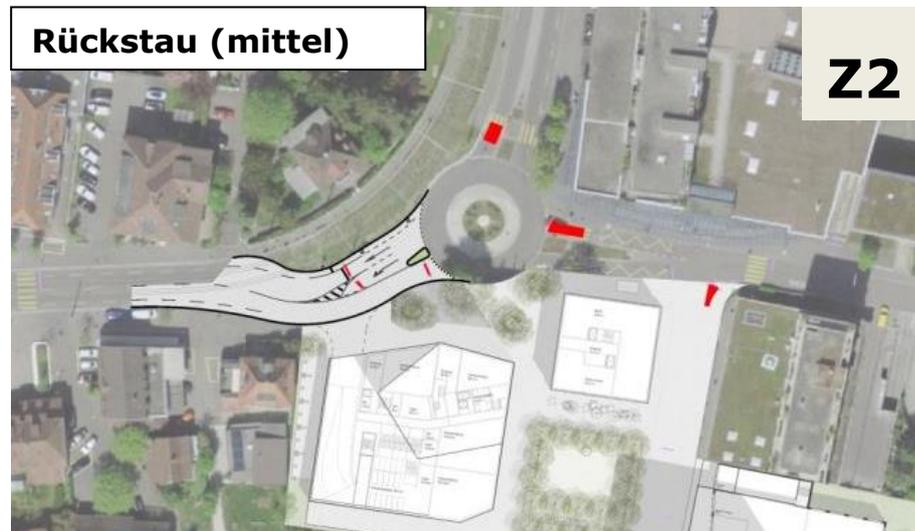
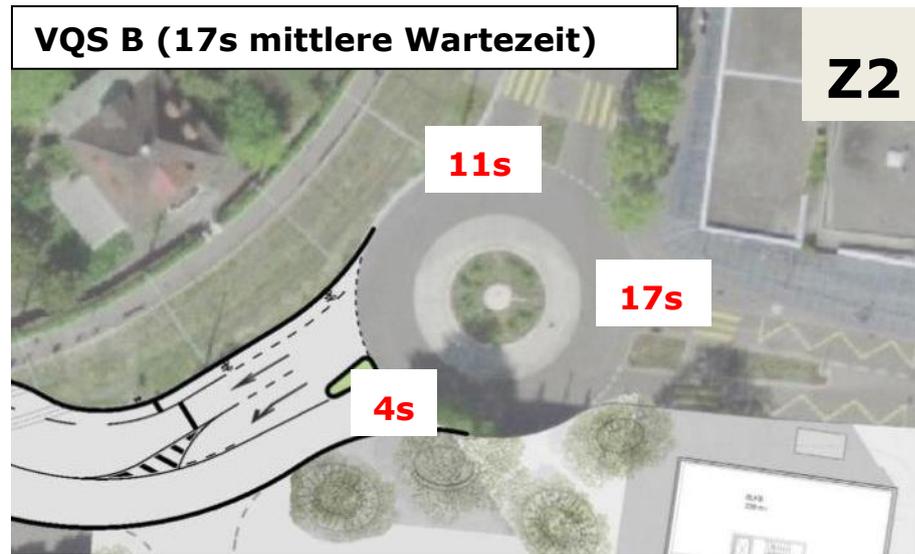
### ANHANG 9 Ergebnisse der Verkehrssimulation Z0 (= IST-Zustand)



### ANHANG 10 Ergebnisse der Verkehrssimulation Z1 (= Z0+QPA)



### ANHANG 11 Ergebnisse der Verkehrssimulation Z2 (= Z1+10%)



**ANHANG 12 Schreiben Gemeinde Reinach vom 28. Mai 2019****G e m e i n d e R e i n a c h**

Die Stadt vor der Stadt

**Gemeinde Reinach**  
**Hauptstrasse 10**  
**4153 Reinach**  
**www.reinach-bl.ch**

Telefon 061 511 60 00

Bau- und Umweltschutzdirektion  
Regierungsrätin Dr. Sabine Pegoraro  
Rheinstrasse 29  
4410 Liestal

Reinach, 28. Mai 2019 / kb

**Zentrumsentwicklung Reinach**

Sehr geehrte Frau Pegoraro

Die Aufwertung des Reinacher Ortszentrums zu einem attraktiven Dienstleistungs-, Einkaufs- und Wohnstandort ist ein zentrales Anliegen des Gemeinde- und des Einwohnerrats. Mit dem kommunalen Richtplan 2005 hat der Einwohnerrat folgende behördenverbindliche Stossrichtungen für die Entwicklung des Ortszentrums verabschiedet: (1) Fördern und Bereitstellen von neuem attraktivem Wohnraumangebot, (2) Erhalten des überlieferten Ortskerns, (3) Halten der Grossverteiler und Fördern von publikumsattraktiven Nutzungen, (4) Aufwerten der Aussenräume. Mehrere Bausteine für ein attraktiveres Ortszentrum wurden in den vergangenen Jahren umgesetzt. Zu erwähnen sind: die Umgestaltung der Hauptstrasse, die Überbauungen «Taunerquartier» und «In den Steinreben» sowie das neue Kultur- und Begegnungszentrum «Treffpunkt Leimgruberhaus».

Eine positive Entwicklung des Zentrums kann jedoch nicht allein durch die öffentliche Hand umgesetzt werden. Branchenmix und Angebotsvielfalt im Detailhandel oder in der Gastronomie können durch die Gemeinde nur indirekt beeinflusst werden. Aus diesem Grund ist es für Reinach sehr erfreulich, dass nun zwei private Grundeigentümerschaften im Reinacher Ortszentrum konkrete Zukunftspläne für ihre jeweiligen Grundstücke haben.

Im Perimeter „Hauptstrasse“ beabsichtigt die UBS Anlagestiftung Kommerzielle Immobilien Schweiz, das bestehende Hochhaus, in der sich auch die Filiale der Kantonalbank befindet, durch einen ca. 52m hohen Neubau zu ersetzen. Der heutige oberirdische Parkplatz soll neu Raum für einen attraktiven öffentlichen Angensteinerplatz mit hoher Aufenthaltsqualität sowie einen zusätzlichen Punktbau bieten. In den beiden Gebäuden finden ca. 75 Mietwohnungen und kommerzielle Nutzungen (wie z.B. Café, Bankfiliale, Läden, etc.) im Umfang von ca. 2'500m<sup>2</sup> sowie eine Einstellhalle im UG Platz. Die geplanten EG-Nutzungen sollen dazu beitragen, den Angensteinerplatz und somit das Reinacher Zentrum zu beleben.

Gleich nebenan im Perimeter „Im Zentrum“ plant die Spaini Immobilien AG, die bestehenden beiden Gebäude mit einem ca. 55m hohen Neubau an der Angensteinerstrasse und zwei kleineren Gebäuden am Herrenweg zu ersetzen. Diese können in Zukunft ca. 80 Mietwohnungen und kommerzielle Flächen (wie z.B. Apotheke, Bäckerei, Fitnesscenter, Restaurant, etc.) im Umfang von ca. 2'000m<sup>2</sup> beherbergen. In den Untergeschossen ist Platz für eine grosse moderne Migros, allenfalls weitere Verkaufsgeschäfte sowie eine Autoeinstellhalle vorgesehen. Für die Entwicklung des Reinacher Ortszentrums ist es von zentraler Bedeutung, dass die beiden Grossverteiler Migros und Coop moderne und attraktive Verkaufsflächen im Zentrum nutzen können. Nachdem vor rund

15 Jahren der Coop seine Geschäftsflächen erweitern konnte, kann nun auch die Migros auf dem Areal «Im Zentrum», welches sie bereits heute nutzt, gleichziehen. Die Migros hat ihr grosses Interesse hierfür bei der Gemeinde schon mehrfach kundgetan.

Das Schweizer Stimmvolk hat 2013 mit deutlichem Mehr für das revidierte Raumplanungsgesetz (RPG) gestimmt. Das neue Gesetz, das am 1. Mai 2014 in Kraft trat, verlangt explizit, dass Bund, Kantone und Gemeinden die Siedlungsentwicklung nach innen lenken. Dies «unter Berücksichtigung einer angemessenen Wohnqualität», und dass sie kompakte Siedlungen schaffen. Siedlungsqualität beinhaltet ein Nebeneinander von Dichte und Freiräumen, Nutzungsvielfalt und das Gefühl des «sich zuhause fühlen». Wichtig sind Treffpunkte im öffentlichen Raum, Einkaufsmöglichkeiten, Gesundheitsdienste, gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr und kurze Wege für den Langsamverkehr sowie Strassenräume mit hoher Aufenthaltsqualität.

Die beiden Quartierplanungen «Hauptstrasse» und «Im Zentrum» sowie die Aufwertung des Angensteinerplatzes sind wesentliche Bausteine der Reinacher Zentrums- wie auch Innenentwicklung. Zentral und aussenraumbestimmend dabei ist die Lage der Einstellhallenzufahrten und folglich auch deren Anbindung ans Strassennetz. Eine öffentliche Partizipationsveranstaltung mit mehr als 200 TeilnehmerInnen zu den beiden Bebauungskonzepten im Herbst 2018 hat dem Gemeinderat gezeigt, dass die Akzeptanz der Quartierpläne eng mit der Entlastung der Wohnquartiere und des Angensteinerplatzes vom Verkehr verknüpft ist.

In der Folge wurde eine Direkterschliessung ab Hauptstrasse und die Verknüpfung der beiden Einstellhallen geprüft. Für deren Machbarkeit konnten relativ einfache Lösungen gefunden werden. Sie ermöglichen es, den Angensteinerplatz weitgehend vom motorisierten Verkehr und von Rampenbauwerken freizuspielen. Entsprechend kann dieser aufgewertet und die Aufenthaltsqualität rund um den Platz deutlich verbessert werden. Es sind somit wichtige Bausteine für die Reinacher Zentrumsentwicklung. Der Gemeinderat fordert von den beiden Planungsträgern Spaini und UBS denn auch, dass ihre beiden Autoeinstellhallen verknüpft und so beide Einstellhallen sowohl von Norden über die Kantonsstrasse wie auch von Süden über die Gemeindestrasse erschlossen werden.

Die Lage der Einstellhallen-Ein- und -Ausfahrt wurde in verschiedenen Varianten geprüft. Insbesondere aufgrund städtebaulicher Überlegungen und Anliegen an die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Aussenraums zeichnete sich rasch ab, dass eine Erschliessung der Einstellhallen ab der Hauptstrasse westlich des Kreisels die einzige zweckmässige und realisierbare Lösung darstellt. Würde die Einstellhallenzufahrt in den Gebäuden verschoben, gehen einerseits wertvolle Nutzung zum Angensteinerplatz hin verloren. Andererseits lebt ein öffentlicher Platz insbesondere von den angrenzenden Erdgeschossnutzungen. Die aufgrund einer Verschiebung resultierenden langen geschlossenen Fassadenfronten zum Angensteinerplatz hin würden somit keinen Beitrag zur Aufwertung des Platzes leisten können, im Gegenteil. Eine freistehende separate Rampe im Bereich der heutigen Angensteinerstrasse würde ebenfalls die Freiräume zerschneiden und deren Aufenthaltsqualität deutlich schmälern. All diese Möglichkeiten stellen deshalb für die Gemeinde, wie auch für die betroffenen Grundeigentümer, keine valable Alternative zur vorgeschlagenen Variante dar.

#### **Direkterschliessung ab Hauptstrasse (Kantonsstrasse)**

Die Planungsträger und die Gemeinde Reinach haben Rudolf Keller & Partner (RK&P) mit der fachlichen Unterstützung beauftragt. Die Erschliessung der Einstellhallen ab Hauptstrasse wurde mit Vertretern des Tiefbauamts, Herr Urs Roth und Herr Stefan Roana, am 21. Februar 2019 und am 8. Mai 2019 besprochen. Diesen offenen und konstruktiven Austausch haben wir sehr geschätzt.

Das Tiefbauamt erläuterte an der Sitzung vom 21. Februar 2019, dass Erschliessungen grundsätzlich über Gemeindestrassen zu erfolgen haben. Eine Erschliessung ab Kantonsstrasse kann jedoch vom Kanton auf Antrag der Gemeinde zugestanden werden, wenn daraus keine gravierenden Nachteile zu erwarten sind. Es besteht somit ein gewisser Ermessensspielraum.

In seiner fachlichen Beurteilung hat das Tiefbauamt im Februar Bedenken bezüglich der sehr kurzen Links-Abbiegespur geäussert, die negative Auswirkungen auf das Funktionieren des Kreisels haben könnte. In der Folge wurde die Geometrie des Linksabbiegers aufgrund der Einwände des Tiefbauamtes optimiert. U.a. muss der Radstreifen eine Breite von mind. 1,3m aufweisen, damit Velofahrer nicht behindert werden. Zudem sollen Linksabbieger und Fahrstreifen eine Breite von ca. 6m aufweisen, damit der Geradeaus-Verkehr nicht behindert wird.

Im weiteren Prozess konnte mit Hilfe einer Verkehrssimulation gezeigt werden, dass der Verkehrsfluss rund um den Kreisel heute wie auch nach der Realisierung der Quartierplanungen im Zentrum nicht stark beeinträchtigt wird und weiterhin eine gute Verkehrsqualitätsstufe (VQS B) aufweist.

An der zweiten Sitzung vom 8. Mai 2019 bestätigte das TBA BL der Gemeinde, dass die Geometrie des optimierten Linksabbiegers zweckmässig ist und dass der Verkehrsfluss nicht wesentlich beeinflusst wird. Bedenken hat das TBA noch zum Linksabbieger wegen der Verkehrssicherheit für Velofahrer auf dem Radstreifen in Fahrtrichtung Basel könnten von den links abbiegenden Fahrzeugen übersehen werden, wenn Velofahrer stehende Autos rechts auf dem Radstreifen überholen. Als Massnahme soll der Radstreifen rot eingefärbt werden. Ob der Linksabbieger dennoch zu einer unfallträchtigen Stelle wird, kann heute jedoch nur schwer vorausgesagt werden.

Wir können die Bedenken des TBA bezüglich Verkehrssicherheit nachvollziehen, welche eine direkte Anbindung der Einstellhalle an die Kantonsstrasse mit sich bringen könnte. Auch möchten wir den offenen fachlichen Austausch mit dem Tiefbauamt mit dem Ziel der Optimierung dieser Verkehrsanlage noch einmal positiv herausstreichen. Dennoch möchten wir aber eine Gesamtbeurteilung unter Berücksichtigung sämtlicher Aspekte – Verkehr, Raumplanung, Zentrumsentwicklung – vorschlagen. Wie bereits ausführlich erläutert, ist die direkte Anbindung und folglich eine deutliche Reduktion des MIV auf dem verkehrsberuhigten Angensteinerplatz ein markanter Gewinn für Reinachs Zentrumsentwicklung. In Abwägung der Verkehrsansprüche, der Interessen der Stadtentwicklung und der Öffentlichkeit ist eine direkte Anbindung der Einstellhallenparkplätze des geplanten neuen Grossverteilers und der beiden Überbauungen mit insgesamt 150 Wohnungen unseres Erachtens zweckmässig und rechtlich vertretbar. Wir bitten deshalb die Bau- und Umweltschutzdirektion, unser Anliegen einer direkten Erschliessung ab der Hauptstrasse wohlwollend zu prüfen.

Freundliche Grüsse

Gemeinde Reinach, Ressort Präsidiales und Stadtentwicklung



Melchior Buchs  
Gemeindepräsident



Stefan Haller  
Geschäftsleiter

**ANHANG 13 Schreiben Bau- und Umweltschutzdirektion vom 18. Juni 2019**

Rheinstrasse 29  
4410 Liestal  
T 061 552 51 11  
www.bl.ch

Techn. Verwaltung Reinach				
Eingang 28. Juni 2019				
GL	ASE	BIR	IVE	MA
RUK	SBS	WS	WV	

**BASEL**   
**LANDSCHAFT**  
BAU- UND UMWELTSCHUTZDIREKTION

Bau- und Umweltschutzdirektion, Rheinstrasse 29, 4410 Liestal

Gemeinde Reinach  
Hauptstrasse 10  
4153 Reinach

Liestal, 18. Juni 2019  
44704

**Zentrumsentwicklung Reinach**

Sehr geehrter Herr Buchs, *Lieber Melobior*  
Sehr geehrter Herr Haller

Besten Dank für Ihr Schreiben vom 28. Mai 2019 und die ausführlichen Erläuterung zur geplanten Zentrumsentwicklung. Ihr Anliegen einer direkten Erschliessung ab der Hauptstrasse kann ich nachvollziehen sowie Ihre Argumentation, dass eine Gesamtbeurteilung unter Berücksichtigung sämtlicher Aspekte – Verkehr, Raumplanung, Zentrumsentwicklung – vorzunehmen ist. Ich bitte Sie deshalb, wie bereits vom Tiefbauamt an der Sitzung vom 8. Mai 2019 mitgeteilt, bei der Erarbeitung des Quartierplans Zentrum die Wichtigkeit einer direkten Erschliessung auf die Kantonsstrasse entsprechend zu erläutern und den Nachweis zu erbringen, weshalb eine Erschliessung ab Gemeindestrasse nicht möglich bzw. mit grossen Nachteilen verbunden ist. Auch die vom Tiefbauamt mitgeteilten Bedenken betreffend Verkehrssicherheit sind zu beachten und es ist darzulegen, wie diese entschärft werden können.

Eine abschliessende Beurteilung, ob eine direkte Erschliessung ab Kantonsstrasse zugelassen werden kann, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich, da dafür wie von Ihnen gewünscht, eine Gesamtbeurteilung notwendig ist und diese im Rahmen der kantonalen Vorprüfung des Quartierplans Zentrum erfolgen wird. In diesem Sinne, stelle ich Ihnen eine direkte Erschliessung ab Kantonsstrasse auf Grund der erfolgten Gespräche und vorliegenden Unterlagen grundsätzlich in Aussicht, sollten sich im Rahmen der Vorprüfung keine gravierenden Einwände zur vorgesehenen Erschliessungsvariante ergeben. Wie bereits im Rahmen der erfolgten Gespräche erwähnt, erfolgt die Genehmigung allenfalls mit dem Vorbehalt, dass der Linksabbieger ab Hauptstrasse in die Einstellhalle wieder aufgehoben werden muss, falls sich als Folge dieses Linksabbiegers Unfälle ereignen.



Die formelle Genehmigung der direkten Erschliessung ab Kantonsstrasse muss aber im Rahmen des Quartierplanverfahrens erfolgen. Ich möchte Sie deshalb bitten, eine entsprechend inhaltlich fundierte Dokumentation des Quartierplans Zentrum zur Vorprüfung einzureichen. Dazu gehört z.B. die Darstellung in einem Plan und Erläuterung, wieso eine rückwärtige Erschliessung via Gemeindestrasse, wie sie auf der Skizze 'Erschliessungen Einstellhallen; Separate Ein-/ Ausfahrten AEH' dargestellt ist, nicht möglich ist. Im Rahmen z.B. eines Variantenvergleichs sind die Vor- und Nachteile der verschiedenen Varianten aus Sicht Gemeinde und 'Kantonsstrasse' darzulegen.

Freundliche Grüsse

Sabine Pegoraro  
Vorsteherin

Kopie

- BUD-GSK
- ARP
- TBA (V, VT, GV)

18. Juni 2019

2/2

# ANHANG 14 Anforderungen an Verkehrs- und Mobilitätsgutachten



## Inhalte/Anforderungen an das Verkehrs- und Mobilitätsgutachten gemäss § 70 Abs. 2<sup>bis</sup> RBV aus Sicht BUD ENTWURF als Grundlage für den Fachaustausch am 27. März 2019

### Vorbemerkungen:

- Zuständig für die Reduktion sind gemäss § 70 Abs. 2 bis RBV die Gemeinden. Die kantonale Prüfung beschränkt sich gemäss § 31 Abs. 5 RBG auf die Rechtmässigkeit und – sofern kantonale Anliegen betroffen sind – die Zweckmässigkeit.
- Grundsätzlich muss das Verkehrs- und Mobilitätsgutachten auf den Einzelfall zugeschnitten sein. Die nachfolgende Liste gibt lediglich eine Übersicht, welche Aspekte typischerweise Bestandteil sein sollten.
- Die Struktur des Gutachtens muss nicht den unten angegebenen Punkten folgen.
- Die verkehrlichen Auswirkungen von Quartierplanungen (auf übergeordnete Verkehrsinfrastrukturen) sind ungeachtet der Parkplatzreduktion weiterhin nachzuweisen. Dabei ist der trimodale Modal Split zu berücksichtigen.

Thema	Inhalt	Anzahl PP/Whg. (exklusive 0,3 Besucherparkplätze/Whg.)	
		0 – <0.7	≥0.7 – 1
1. Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beschreibung des Projektes mit Eckdaten (was ist maximal zulässig) bezüglich Lage, Grösse, Nutzungsmix, Nutzflächen, Anzahl Wohneinheiten nach Wohnungsgrösse und Typ (Alterswohnungen, Familienwohnungen etc.)</li> <li>• Beschreibung, wie die "Wohnüberbauung" auf Bewohnerinnen und Bewohner ausgerichtet wird, die wenige oder keine Motorfahrzeuge besitzen (kann zum Teil auch mit 2. und 3. abgedeckt werden), ggf. Überlegungen zur Dichte, Wohnungsgrössen etc.</li> </ul>	X	x
2. Standortanalyse	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nachweis der guten Erreichbarkeit mit dem ÖV (bestehendes Angebot des öffentlichen Verkehrs) sinngemäss nach § 22a RBV („überwiegend erfüllt“)</li> <li>• Beschrieb des bestehenden und (von Dritten) geplanten Mobilitätsangebots (MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr, Car-Sharing (im Umfeld der Überbauung))</li> <li>• Beschrieb der Integration in die bestehende Siedlungsstruktur (Zugang zu ÖV-Haltestellen, Entfernung Schule/Kindergarten, Einkaufsmöglichkeiten etc.)</li> </ul>	x	x
3. Parkierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anzahl der vorgesehenen Parkplätze pro Wohneinheit (Stammplätze) und deren Lage</li> <li>• Herleitung (Begründung) der vorgesehenen Reduktion der Stammplätze (z. B. über vergleichbare realisierte Projekte, anhand von Kriterien in Anlehnung an die Reduktionsfaktoren gemäss Anhang zur RBV, ...)</li> <li>• Anzahl, Lage und Verwendungszweck der geplanten (Pflicht-)Parkplätze für Besucherinnen und Besucher, für Güterumschlag, Notfalldienste, Menschen mit Behinderung, Spitex usw.</li> </ul>	x	x

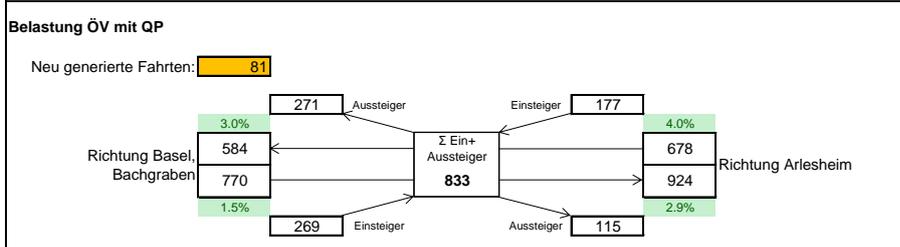
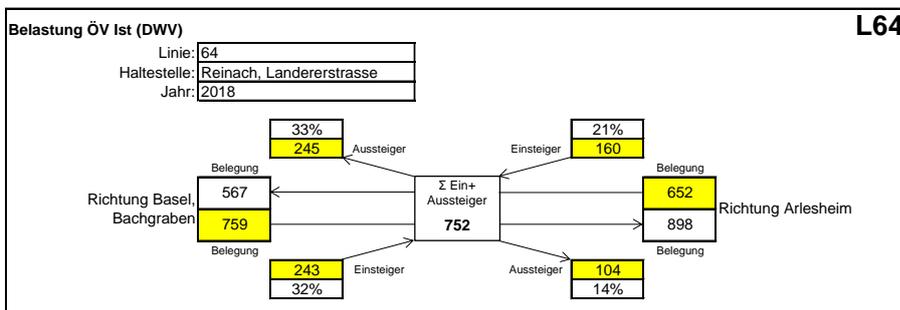
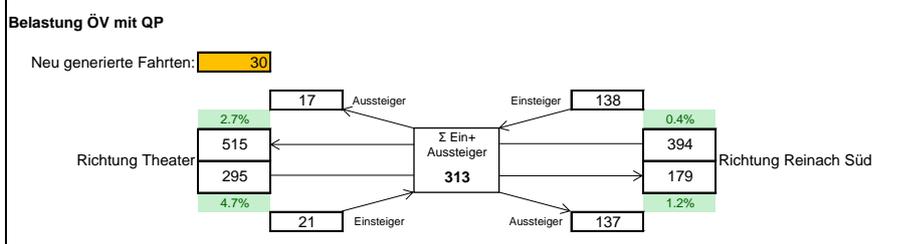
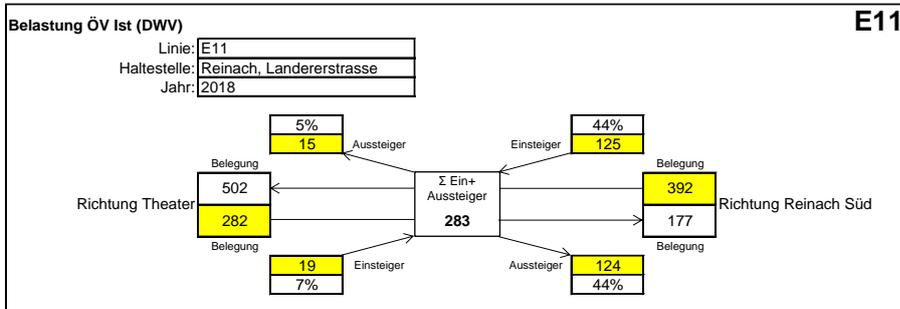
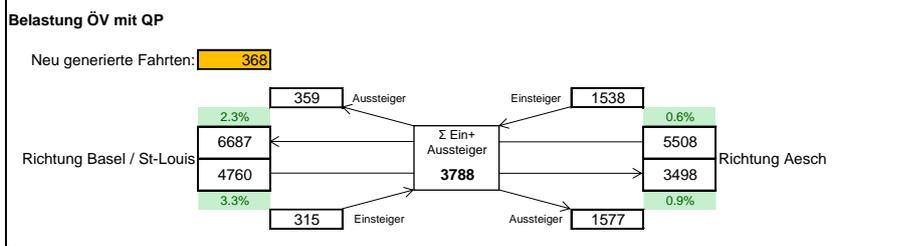
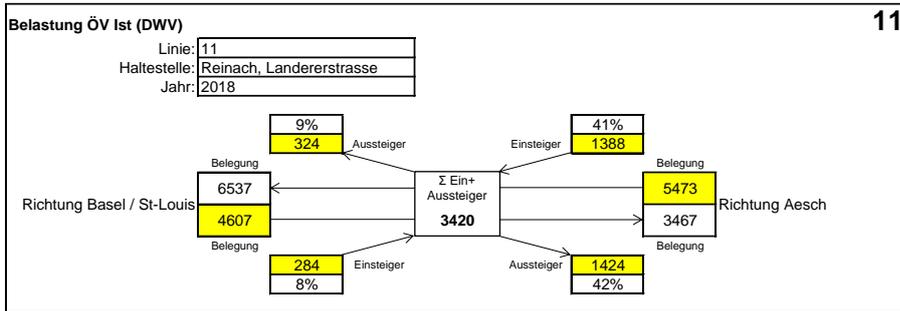
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl und Lage der vorgesehenen Abstellplätze für Fahrräder und Motorfahräder (pro Wohninheit und insgesamt)</li> </ul>	x	x
5. Weitere Massnahmen (geplante Mobilitätsangebote)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beschreibung der Mobilitätsmassnahmen und Abschätzung deren Beiträge zur Erfüllung der Mobilitätskonzeption (z.B. zusätzliche Car-Sharing-Angebote, Bike-Sharing-Angebote, Service-Dienstleistungen, Lieferdienste, Ladestationen, Reparatur-Service) etc.</li> </ul>	x	
5. Trägerschaft und Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Darstellung von Trägerschaft und Finanzierung der Massnahmen aus dem Mobilitätskonzept</li> </ul>	x	
6. Dauerhafte Sicherstellung der reduzierten Parkplatzbenutzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Liste/Darstellung der Verpflichtungen aus dem Mobilitätskonzept, insbesondere der reduzierten Parkplatzbenutzung</li> <li>Nachweis einer dauerhaften Sicherung der Verpflichtungen aus dem Mobilitätskonzept</li> <li>Vermietungskonzept in dem aufgezeigt wird, welche Massnahmen die Eigentümerin vorsieht, um die reduzierte Parkplatzbenutzung zu erreichen (beispielsweise prioritäre Berücksichtigung von neuen Mieterinnen, die kein Auto haben oder Vergabekriterien für Parkplätze)</li> <li>Verpflichtungen aus dem Mobilitätskonzept, die grundbuchlich festgeschrieben werden</li> </ul>	x	x
7. Kontrolle des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beschrieb der Reaktion bei Nichteinhaltung der Verpflichtungen aus dem Mobilitätskonzept</li> <li>Wie wird die Umsetzung der Massnahmen des Mobilitätskonzepts und insb. die Einhaltung der reduzierten Parkplatzbenutzung kontrolliert und dokumentiert?</li> <li>Wie wird die Einhaltung der reduzierten Parkplatzbenutzung durchgesetzt?</li> </ul>	x	x

20.02.2019 ARP/BIT/GSK-ÖV/TBA

Version: DO\_190212\_Anderungen-Verkehrs-Mobilitätsgutachten\_ARP-ÖsV-Sr.docx

Seite 2 von 2

## ANHANG 15 Zusatzbelastung öffentlicher Verkehr durch QP



### ANHANG 16 Schleppkurven Direkterschliessung Hauptstrasse

