GLASER SAXER KELLER | INGENIEURE ARCHITEKTEN

Glaser Saxer Keller AG
Birsigstrasse 10
CH-4103 Bottmingen
T +41 61 425 92 20

Auftraggeber: Einwohnergemeinde Binningen

Objekt: Neuer Werkhof Binningen

Zusammenzug Werkhof, Gärtnerei, Friedhof und Anlagebetreuung

Verkehrsgutachten

10. Dezember 2018

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung ... 3
1.1 Ausgangslage ... 3
1.2 Auftrag ... 3
1.3 Grundlagen ... 3
1.4 Vorarbeiten ... 3
1.5 Lage/Perimeter ... 4
2. Erläuterungen zum Projekt ... 5
3. Verkehrserhebung ... 6
3.1 Zählung vom Donnerstag 25.10.2018 ... 6
3.2 Zählstandorte ... 6
3.3 Ergebnisse der Verkehrserhebungen ... 7
4. Parkplätze ... 10
4.1 Parkplätze für Autos ... 10
4.2 Velo-/Mofa-Abstellplätze ... 10
5. Erschliessungskonzept ... 11
5.1 Motorisierter Verkehr ... 11
5.2 Langsamverkehr ... 12
5.3 Öffentlicher Verkehr ... 12
6. Verkehr ... 13
6.1 Grundsätzliches und Begriffe ... 13
6.2 Verkehrsverteilung ... 13
6.3 Durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV) ... 13
6.4 Morgenspitzenstunde ... 15
6.5 Abend-Spitzenstunde ... 16
6.6 ÖV ... 16
6.7 Lärm ... 16
7. Ergebnisse/Fazit ... 17

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Heute sind der Werkhof, die Gärtnerei, der Friedhof und die Anlagebetreuung an verschiedenen Standorten in Binningen verteilt. Um diese Situation zu verbessern und in Zukunft auch Synergien der einzelnen Betriebe besser nutzen zu können, möchte die Gemeinde Binningen diese an einem zentralen Standort zusammenziehen. Ausserdem wird geprüft, ob auch die Bauabteilung an diesen Standort verlegt werden soll. Die Wenger Partner AG erstellt hierzu eine Machbarkeitsstudie.

Bemerkung: Zur besseren Lesbarkeit des Berichtes, wird im Folgenden der Werkhof, die Gärtnerei, der Friedhof und die Anlagebetreuung unter dem Begriff Betriebe zusammengefasst.

1.2 Auftrag

Unser Büro wurde Ende Oktober 2018 mit dem Erstellen eines Verkehrsgutachtens beauftragt. Das Gutachten soll die verkehrstechnische Beurteilung des neuen Standortes beinhalten und dessen Auswirkungen auf das angrenzende Infrastrukturnetz abschätzen.

1.3 Grundlagen

[1] RBG (Raumplanungs- und Baugesetz) vom 01.09.2015

[2] RBV Verordnung zum Baugesetz

[3] Wegleitung Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos / Mofas Überarbeitung November 2004, Amt für Raumplanung, Liestal

[4] Unterlagen von Wenger Partner AG zum den geplanten Projekten 05.12.2018

[5] Gespräch mit Herr Rosa, Ressortleiter Betriebe, Gemeinde Binningen, 01.11.2018

[6] Mail von P. Inäbnit, Amt für Raumplanung/Lärmschutz, Kanton Basel-Landschaft, 27.11.2018

[7] Auszug aus "Binningen, LSA Schlossgasse, Steuergerät-Ersatz (BL 1-06-06), Verkehrsqualität 2018", Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG, 12.02.2019

1.4 Vorarbeiten

Um das Projekt auf eine solide Basis zu stellen, wurde am Donnerstag, 25.10.2018 je eine Verkehrszählung am Morgen (06:00 – 08:00 Uhr) und am Abend (16:00 – 18:00 Uhr) durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Erhebungen sind in Kapitel 3 beschrieben.

1.5 Lage/Perimeter

Die Lage des Projekt-Perimeters:

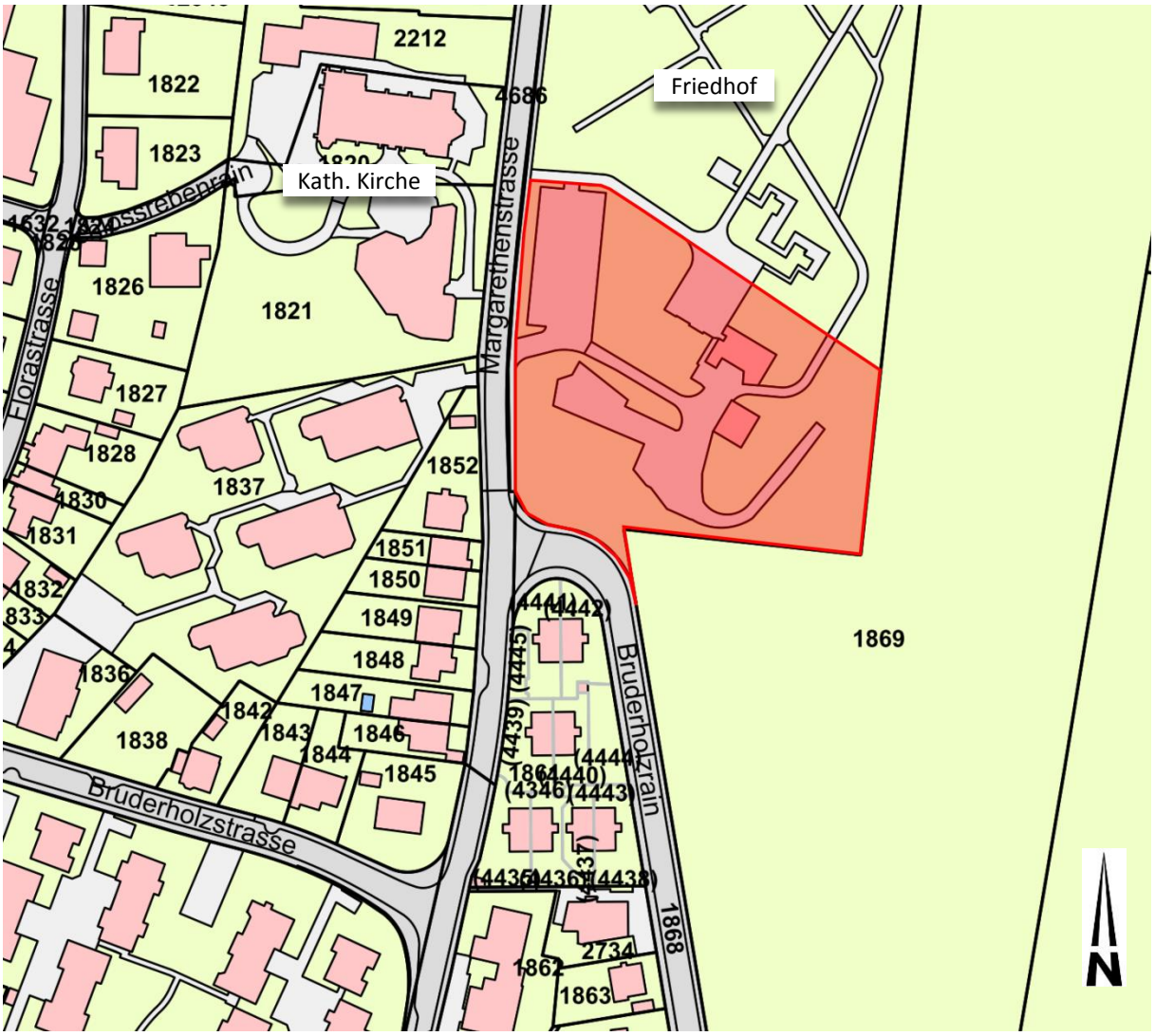


Abb. 1: Quelle: GeoView BL

2. Erläuterungen zum Projekt

Der Werkhof von Binningen liegt heute mitten im Wohnquartier an der Parkstrasse 29. Aufgrund einer Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2014 wurde ein An- oder Umbau an der derzeitigen Lage verworfen. Daher wurde nach alternativen Standorten gesucht.

Der nun vorliegende Standort wurde aus mehreren Möglichkeiten ausgewählt, da sich dieser Standort auch für den Zusammenzug des Werkhofes, der Gärtnerei, des Friedhofes und der Anlagebetreuung sehr gut eignet (Nutzung der Synergien, erleichterte Koordination untereinander, usw.).

Es entstehen kurze interne Wege und mit der unmittelbaren Nähe zum Friedhof können auch die damit verbundenen Fahrten über das öffentliche Strassennetz auf ein Minimum reduziert werden. Ausserdem befindet sich am vorgesehenen Standort bereits ein Umschlagplatz für das Grüngut, Holz, brennbare Abfälle, Erde und Splitt, was schon heute Verkehr generiert.

Die Wenger Partner AG prüft zurzeit die Machbarkeit dieses Standortes. Als Ergänzung zu dieser Machbarkeitsstudie wird das vorliegende Verkehrsgutachten erstellt.

Für eine solide verkehrstechnische Beurteilung ist die geplante Nutzung von entscheidender Bedeutung. Zurzeit ist jedoch noch nicht definitiv geklärt, ob die Bauabteilung ebenfalls an den neuen Standort verlegt wird. Es kommen somit zwei Alternativen in Frage:

- Variante 1: nur Betriebe (Werkhof/Friedhof/Gärtnerei/Anlagebetreuung)
- Variante 2: Bauabteilung und Betriebe

Da Variante 2 mehr Verkehr generiert als Variante 1, wird diese für die verkehrstechnische Beurteilung herangezogen.

Situation der geplanten Anlage (Quelle: Wenger Partner AG [4]):

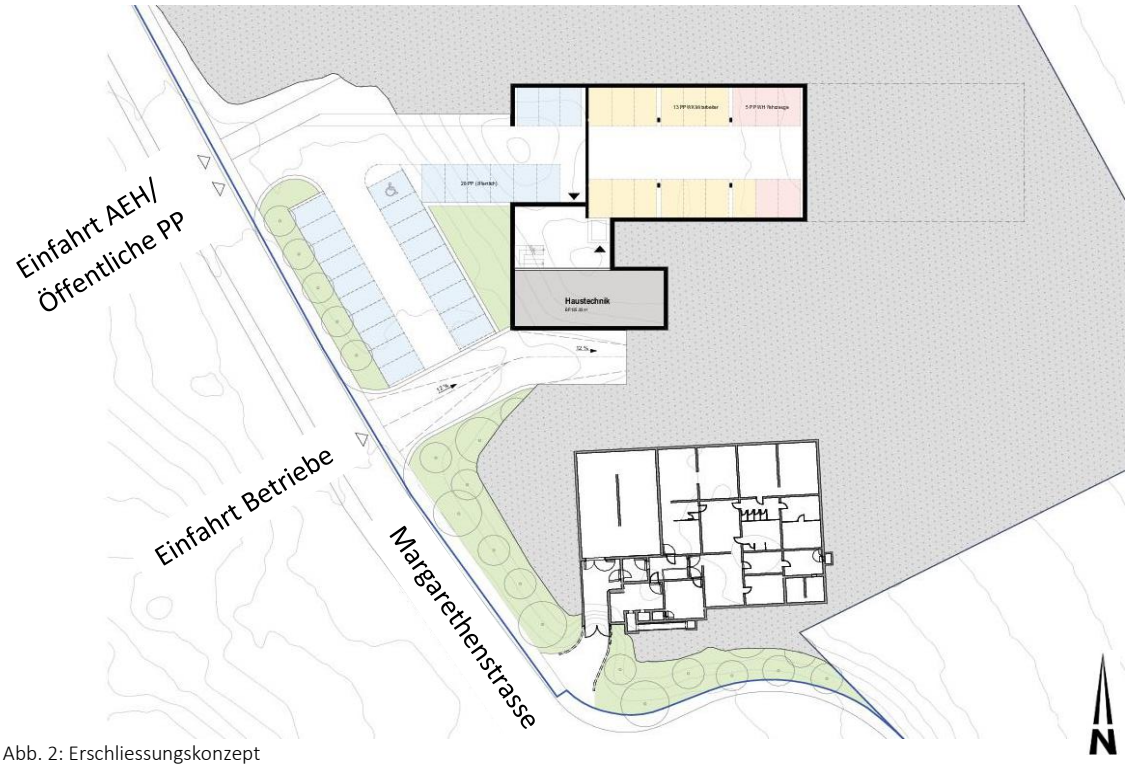


Abb. 2: Erschliessungskonzept

3. Verkehrserhebungen

3.1 Zählungen

Um die heutige Verkehrssituation abbilden zu können, wurde an den in Kap. 3.2 dargestellten Standorten der Verkehr erhoben. Um den Einfluss von Feiertagen und Ferien auszuschliessen, wurde die Kalenderwoche 43 für die Zählung bestimmt. Gezählt wurde am **Donnerstag, 25. Oktober 2018**.

Erhoben wurden die Verkehrsmengen morgens zwischen 06:00 - 08.00 Uhr und abends zwischen 16:00 - 18:00 Uhr.

Aufgrund der erhobenen Verkehrszahlen haben wir die Morgenspitzenstunde (**MSP**) zwischen **07:00 und 08:00 Uhr** und die Abendspitzenstunde (**ASP**) zwischen **16:45 und 17:45 Uhr** festgestellt.

Zudem wurde gem. [7] von Rudolf Keller & Partner am 21.06.2018 im Hinblick auf den Ersatz des LSA-Steuergerätes am Knoten Bruderholzstrasse/Baslerstrasse/Schlossgasse/Bottmingerstrasse (=Knoten 3) gezählt. An jenem Knoten wurde die MSP zwischen 07:15 und 08:15 Uhr und die ASP zwischen 17:00 und 18:00 Uhr festgestellt.

3.2 Zählstandorte

Übersicht der Zählstandorte:

Abb. 3: Zählstandorte

3.3 Ergebnisse der Verkehrserhebungen

Nachfolgend sind die erfassten Knotensummen, d.h. Summe aller auf den Knoten zufahrenden Verkehrsströme, an den beiden Knoten 1 und Knoten 2 jeweils in der Morgen- als auch in der Abendspitzenstunde zusammengefasst (+5 PwE/h aufgerundet).

Die Abkürzung PwE steht für Personenwagen-Einheiten und ist ein Begriff, der bei Leistungsbetrachtungen verwendet wird. Er beinhaltet die Umrechnung von Motorfahrzeugkategorien in Personenwageneinheiten. Beispiel:

Personenwagen, Lieferwagen, Motorrad	1 PwE
Lastwagen / Bus	2 PwE
Lastenzug	2 - 3 PwE
Velo / Mofa	0.5 PwE

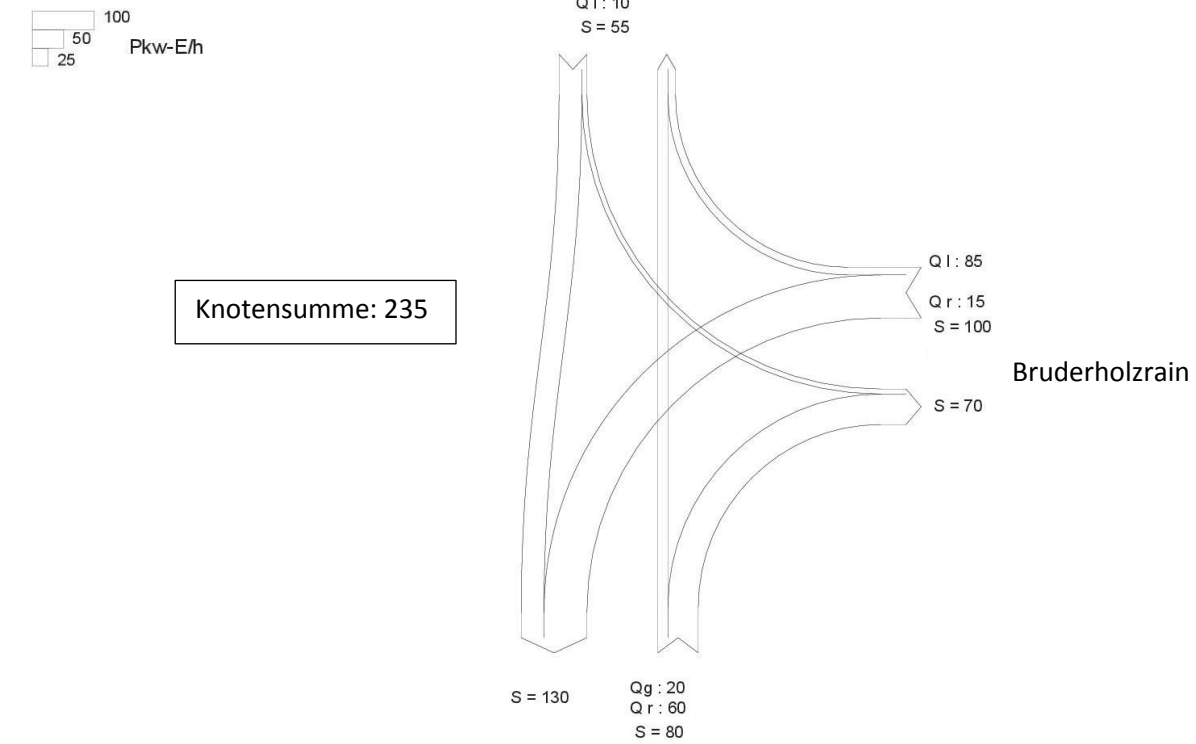
	Morgenspitzenstunde (MSP) [PwE/h]	Abendspitzenstunde (ASP) [PwE/h]
Knoten 1 Margarethenstr./Bruderholzrain	165	235
Knoten 2 Margarethenstr./ Bruderholzstr.	195	250
Knoten 3 Basler-/Bruderholz-/Bottminger-strasse/Schlossgasse	1'415 (07:15 - 08:15 Uhr)	1'455 (17:00 - 18.00 Uhr)

Aus den erhobenen Werten ist ersichtlich, dass die beiden Knoten in der Abendspitzenstunde ASP die grösseren Verkehrsmengen aufweisen als die Morgenspitzenstunde MSP. Dies ist nicht weiter erstaunlich, da sich in dieser Zeit der Berufsverkehr mit dem Freizeit- und Einkaufsverkehr überlagert.

Gem. [7] beträgt die Knotensumme bei der LSA an der Baslerstrasse in der ASP 1'455 PwE/h.

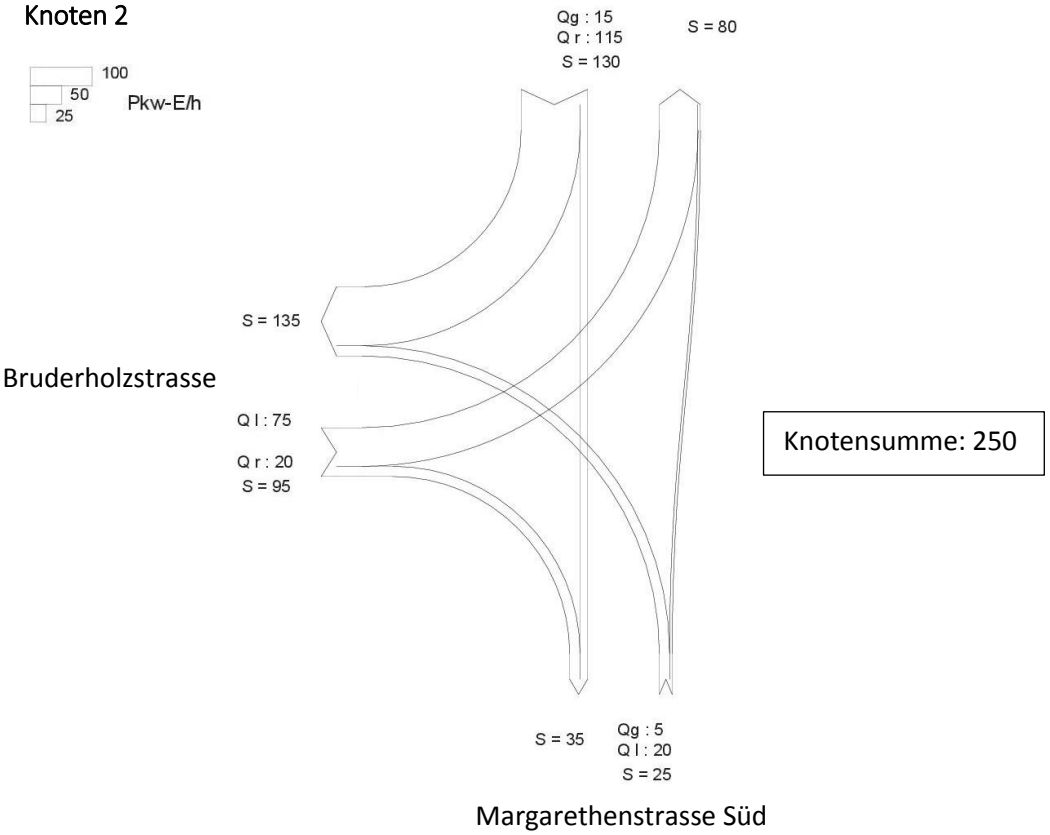
Knotengrafiken der ASP [PwE/h]:

Knoten 1:



Knotensumme: 235

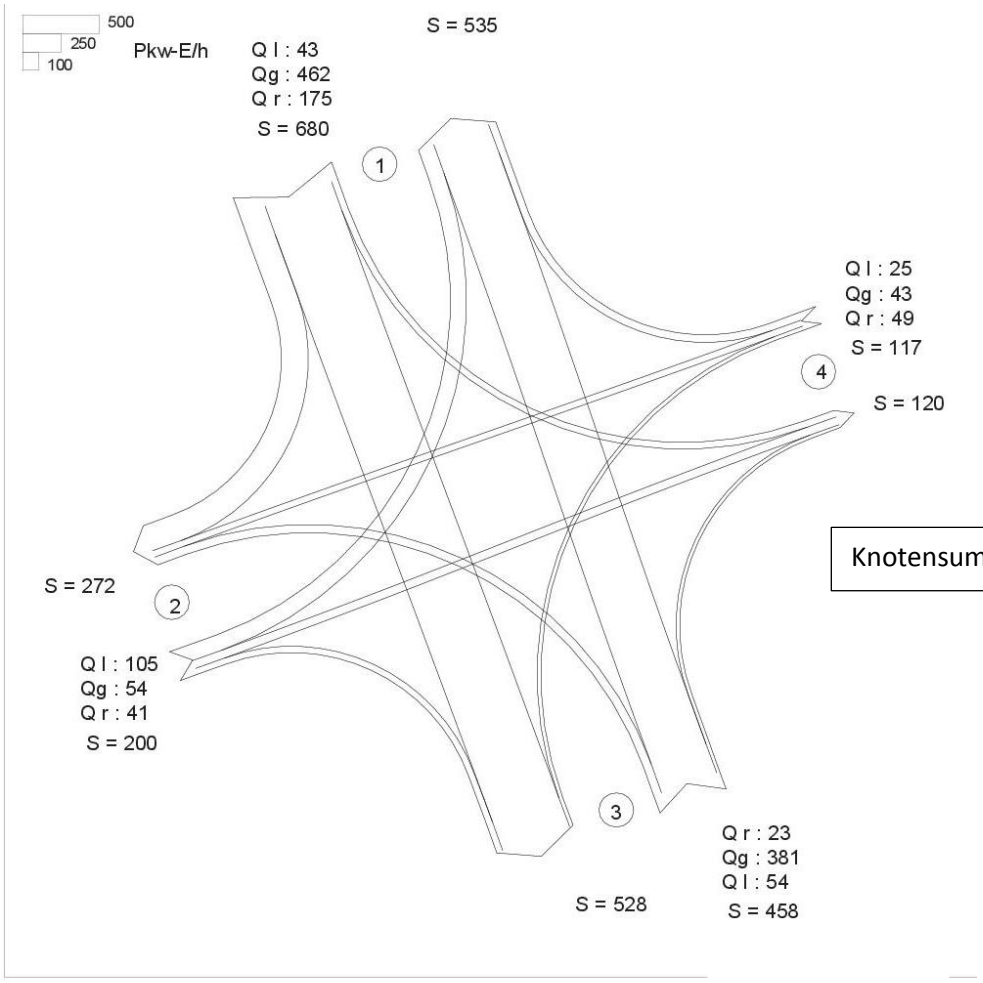
Knoten 2



Knotensumme: 250

Abb. 4: Knotengrafiken

Knoten 3:



Knotensumme: 1‘455

Zufahrt 1: Baslerstrasse
Zufahrt 2: Schlossgasse
Zufahrt 3: Bottmingerstrasse
Zufahrt 4: Bruderholzstrasse

4. Parkplätze

4.1 Parkplätze für Autos

Die Parkplatzzahl wurde durch die Wenger Partner AG berechnet und uns zur Verfügung gestellt [4]. Für die 50 Mitarbeitenden der Betriebe und Bauabteilungen sind total 19 Parkplätze (14 Stamm-PP und 5 Besucher-PP) vorgesehen.

Diese Parkplatzzahl ist die Grundlage für die weiteren Überlegungen und Berechnungen.

Allerdings könnte man in Anbetracht der eher peripheren Lage und der Topografie über eine höhere PP-Zahl für dieses Projekt diskutieren.

Über die PP-Situation mit den "Nachbarn" (Kirchen, Friedhof, Sonnenbad) werden wir uns in Kapitel 5.1 noch äussern.

4.2 Velo-/Mofa-Abstellplätze

Gemäss Aussage von Herrn Rosa [5] wohnt heute ein Grossteil der Mitarbeitenden in der Umgebung und ist zu Fuss oder mit dem Velo/Roller unterwegs. Es ist zu erwarten, dass sich dies trotz anspruchsvoller topografischer Verhältnisse am neuen Standort nicht ändert. Deshalb sind im Projekt [4] mit 25 Abstellplätzen deutlich mehr Veloplätze geplant als die kantonale Wegleitung empfiehlt.

5. Erschliessungskonzept

Die Erschliessung des Areals erfolgt ausschliesslich über die Margarethenstrasse.

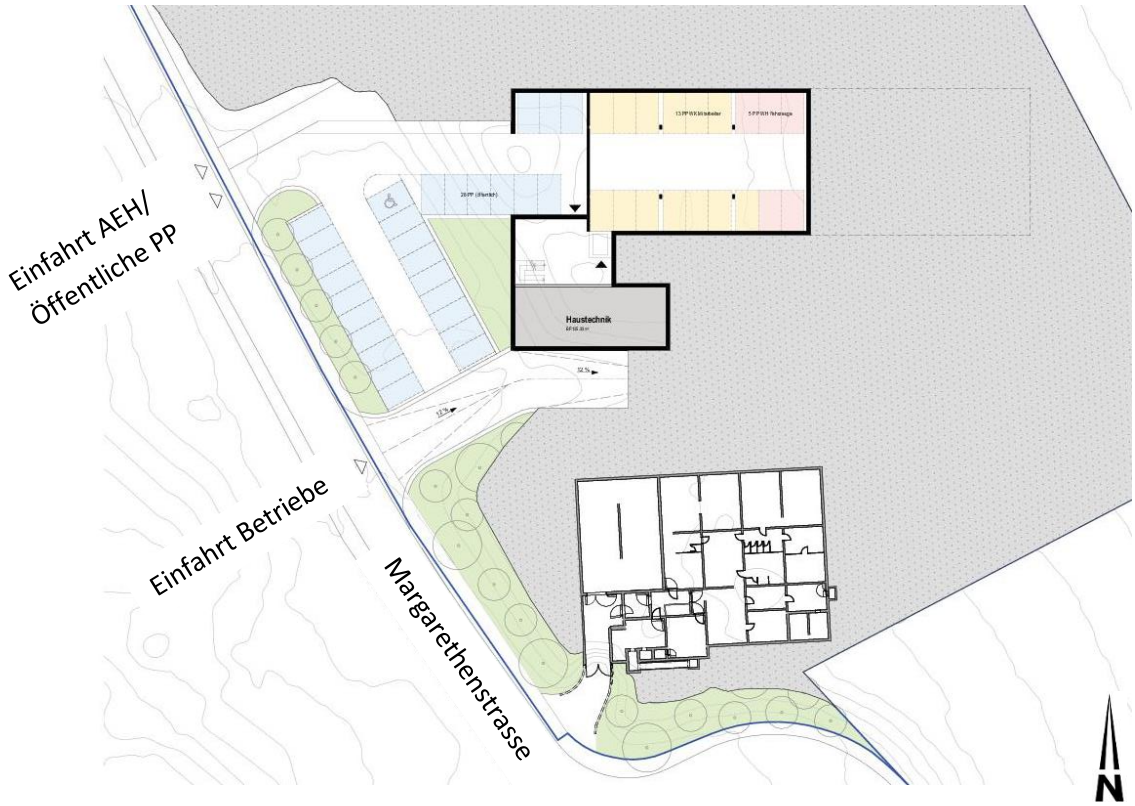


Abb. 5: Erschliessungskonzept

5.1 Motorisierter Verkehr

Das Gelände wird von Süden über die Margarethenstrasse erschlossen. Von Norden her (Margarethenpark, Basel) ist die Zufahrt nur für den Langsamverkehr möglich.

Das Areal selbst soll über **zwei Zufahrten** erschlossen werden:

1. Die heutige Zufahrt zu den Lagerplätzen und dem Parkplatz des Friedhofs wird in Zukunft als Zufahrt zum neuen **Gebäude und den Umschlagplätzen der Betriebe** genutzt.
2. Die Einfahrt für die **Mitarbeiter** der **Betriebe** und der **Bauabteilung** sowie die **zu den öffentlichen PP** befindet weiter nördlich.

Bemerkung der Berichtverfasser:

Mit der Gestaltung des Aussenraums kann die Anzahl Parkplätze beim bestehenden Friedhof-Parkplatz praktisch beibehalten werden. Für die Besucher der Betriebe sind keine separaten Parkplätze vorgesehen, da sie in der Regel direkt in den Hof fahren werden.

Damit bleibt das bestehende Angebot an öffentlichen Parkplätzen in etwa bestehen, wird allerdings auch nicht ausgebaut. Da dieser Parkplatz bereits heute an grösseren kirchlichen Anlässen (Hochzeit, Bestattung, Konzerte oder anderen Anlässen) sowie an Spitzensommertagen (Sonnenbad Margarethen) nachweislich zu klein ist, empfehlen wir ein **Gesamtkonzept für die Parkierung** mit allen Nutzern (Kirchen, Friedhof, Sonnenbad) zu erarbeiten. Möglicherweise könnte in Anbetracht der fehlenden Parkierungsflächen eine Öffnung der AEH ausserhalb der Betriebszeiten der Betriebe in Betracht gezogen werden.

5.2 Langsamverkehr

Der Langsamverkehr beinhaltet die Velofahrer und Fussgänger. Letztere erreichen auf dem heutigen Strassen- und Wegnetz die Betriebe und werden hier nicht weiter behandelt.

Die Velofahrer gelangen von Norden und von Süden über die Margarethenstrasse (= kantonale Radroute) zum Areal. Die Velo-Parkplätze werden voraussichtlich oberirdisch angeordnet. Wir empfehlen wettergeschützte Standorte in der Nähe der Eingänge.

5.3 Öffentlicher Verkehr

Die Distanz bis zur nächsten Tramhaltestelle "Binningen Schloss" beträgt rund 400 m. Dort fahren in der Spitzenstunde die Tramlinien 10 und 17 jeweils im 7.5-min-Takt in beide Richtungen.

6. Verkehr

6.1 Grundsätzliches und Begriffe

Verkehrsaufkommen (VA)
Das Verkehrsaufkommen, auch Verkehrspotential genannt, beinhaltet die Summe der zu- und wegfahrenden Fahrzeuge je Zeiteinheit (Tag oder Stunde). Für Leistungsbetrachtungen wird der Spitzenstundenverkehr verwendet.

Beim Werktagsverkehr kennen wir zwei Verkehrsspitzen: die Morgenspitze und die Abendspitze. Im Normalfall ist die Abendspitze grösser als die Morgenspitze infolge der Überlagerung von Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr.

Spezifisches Verkehrspotential (SVP)
Das spezifische Verkehrspotential ist das Verkehrsaufkommen resp. das Verkehrspotential je Nutzungseinheit (z.B. Wohnung, Arbeitsplatz, m^2, P, etc.) und je Zeiteinheit (Stunde, Tag).

Massgebende Spitze
Für Leistungsbetrachtungen stellt im Normalfall die Abend-Spitzenstunde (ASP) die massgebende Spitze dar. Mit den Verkehrserhebungen im Oktober 2018 (vgl. Kap. 3.3) trifft dies auch für die beiden betrachteten Knoten zu.

Durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV)
Damit ist der durchschnittliche Tagesverkehr von Montag bis Freitag gemeint.

Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV)
Für Lärm- und andere Immissionsberechnungen ist der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) in Mfz/24h massgebend. Er wird aus langfristigen, automatischen Verkehrszählungen ermittelt, aus bekannten Richtwerten der Literatur berechnet und/oder aus den Spitzenstundenwerten hochgerechnet. Beim heutigen Stand der Projektierung drängen sich noch keine Berechnungen dazu auf. Für die Bruderholzstrasse wurde ein DTV von 1'900 PwE erhoben.

6.2 Verkehrsverteilung

Die Mitarbeitenden und Besucher der Betriebe und Bauabteilung werden fast ausschliesslich über die beiden Knoten Bruderholzrain/Margarethenstrasse und Bruderholzstrasse/Margarethenstrasse fahren um zum neuen Standort zu gelangen. Für die weiteren Überlegungen nehmen wir an, dass der gesamte zusätzliche Verkehr über diese beiden Knoten fährt und liegen damit auf der "sicheren Seite".

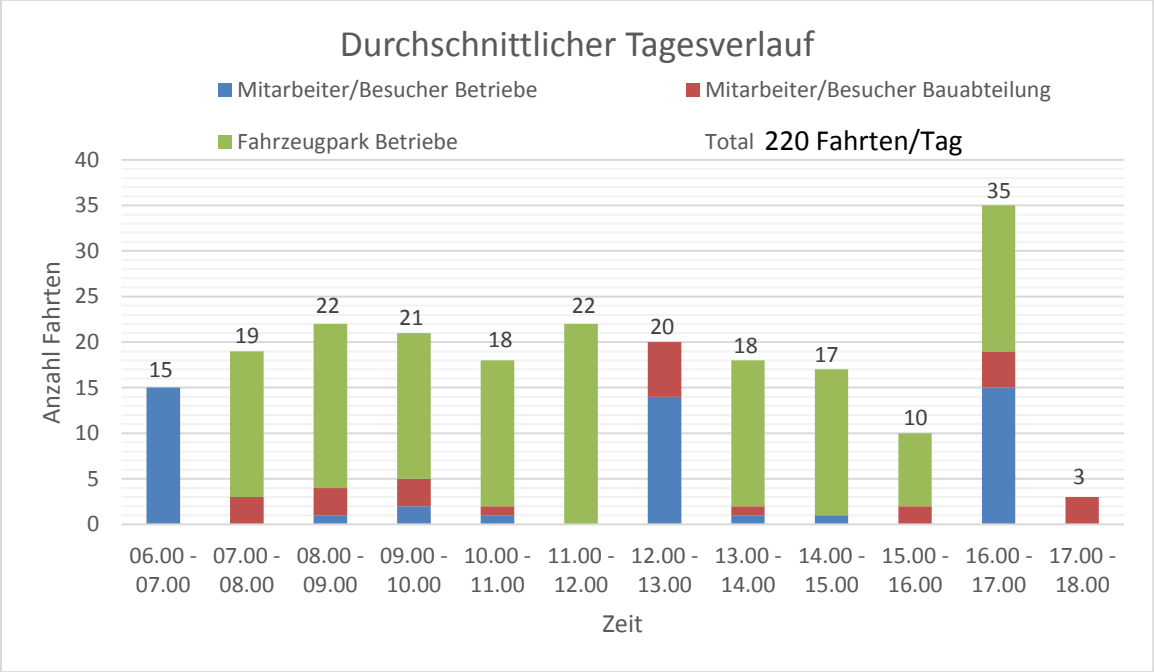
6.3 Durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV)

6.3.1 Betriebe und Bauabteilung

Um den zukünftigen Werktagsverkehr abschätzen zu können, wurde die heutige Verkehrssituation der einzelnen Betriebe in einem Gespräch mit Herr Rosa (Ressortleiter Betriebe, Gemeinde Binningen) [5] erörtert. In diesem Gespräch wurde die durchschnittliche Nutzung der Fahrzeuge des Fahrzeugparks der Betriebe pro Tag ermittelt. Der Einsatz des Werkhof-Lastwagens wird vom Personal straff geplant, so dass Lastwagenfahrten in der Regel auf 1 bis 2 Tage pro Woche beschränkt werden können. Damit wir einen repräsentativen Werktag abbilden können, haben wir sechs Lastwagenfahrten miteingerechnet, obwohl dieser nicht täglich unterwegs ist.

Die Fahrten der Mitarbeiter und der Kunden/Besucher der **Bauabteilung** wurden mit Erfahrungswerten über die Parkplatzzahl ermittelt. An einem durchschnittlichen Arbeitstag generiert die Bauabteilung somit 26 Fahrten. Diese Anzahl Fahrten verteilen sich über den ganzen Tag.

Untenstehende Grafik zeigt eine Zusammenfassung sämtlicher Fahrten, welche an einem normalen Werktag durch die **Betriebe und die Bauabteilung** am neuen Standort generiert werden: die Fahrten der Mitarbeitenden (Arbeitsweg, Morgen/Mittag/Abend), die Dienstfahrten sowie die Fahrten von Besucher/Kunden. Da auch in Zukunft kein Ausbau des Fahrzeugparks oder der Anzahl Mitarbeiter geplant ist, dürfte auch das Verkehrsaufkommen in etwa gleichbleiben.



Die Bauabteilung und Betriebe werden an den Werktagen (DWV) zwischen 06:00 - 18:00 Uhr rund **220 Fahrten** generieren, im Schnitt also rund 20 Fahrten pro Stunde. Sollte die Bauabteilung nicht an den neuen Standort verlegt werden, reduziert sich die Verkehrsbelastung entsprechend (siehe dazu Kap. 6.3.2).

Aktuell besteht am vorgesehenen Standort ein Umschlagplatz für das Grüngut, Holz, brennbare Abfälle, Erde und Splitt. Dies generiert bereits heute diverse Fahrten der Betriebe. Um die Zunahme des Verkehrs in Zukunft richtig abzuschätzen, müsste die Differenz der zukünftig erwarteten mit den heute vorhandenen Fahrten gebildet werden. Auf dies haben wir bewusst verzichtet und liegen damit mit unseren Berechnungen auf der sogenannten "sicheren Seite". Wir bleiben demnach bei den oben genannten 220 Fahrten/Tag.

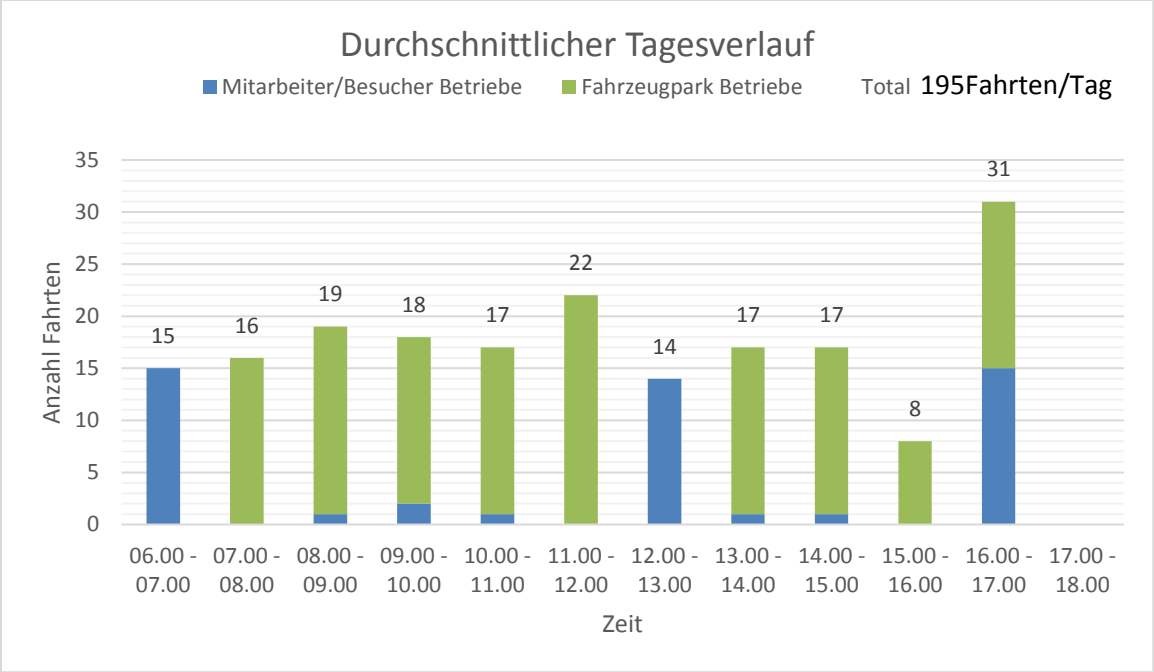
In Kap. 3.3 ist ersichtlich, dass auf der Margarethenstrasse Nord beim Anschluss Bruderholzrain heute bereits rund 90 PwE in der Abendspitzenstunde verkehren. In Zukunft werden im maximum 35 PwE in dieser Stunde dazukommen. Dies entspricht einer Erhöhung der Verkehrsmenge von rund 40% gegenüber heute.

Nicht berücksichtigt in obiger Grafik sind die Werkhofbesucher, welche an den beiden dafür vorgesehenen Nachmittagen das Angebot des Werkhofes zum Entsorgen von Gartenabfällen, Sperrgut etc. in Anspruch nehmen. Die dafür vorgesehenen Zeitfenster sind **montags 13:30 Uhr bis 17:00 Uhr** und **freitags 13:30 Uhr bis 16:00 Uhr**. Die Anzahl der Benützer dieses Angebotes unterliegt sehr stark den saisonalen Schwankungen (insbesondere aufgrund der Gartenarbeiten). Erfahrungsgemäss nutzen im **Frühling** rund **15-20 Personen** pro Zeitfenster das Entsorgungsangebot. Dies würde 30 bis 40

zusätzliche Fahrten während diesen Öffnungszeiten bedeuten, also rund **10-15 zusätzliche Fahrten in der ASP zwischen 16:00 und 17:00 Uhr**, jedoch nur an den beiden Nachmittagen.

6.3.2 Betriebe (ohne Bauabteilung)

Falls die Bauabteilung nicht an den neuen Standort verlegt wird, reduzieren sich auch die Verkehrszahlen und sehen künftig wie folgt aus:



Wie in der Grafik ersichtlich, reduziert sich die Anzahl Fahrten ohne Bauabteilung von 220 Fahrten/Tag auf **195 Fahrten/Tag** und die ASP von 35 Fahrten auf **31 Fahrten**.

Die Bauabteilung macht also nur ca. 10 % des Verkehrs aus. Bei den Knotenleistungsfähigkeiten ändert sich auf diesem Niveau dadurch kaum etwas.

6.4 Morgenspitzenstunde

Die Morgenspitzenstunde wurde von **07:00 Uhr bis 08:00 Uhr** festgestellt. Während dieser Stunde generieren die Betriebe und die Bauabteilung rund **20 Fahrten**. Aus der obigen Grafik geht hervor, dass es sich in diesem Zeitraum einerseits um Mitarbeitende handelt, welche zur Arbeit kommen und andererseits um die Mitarbeitenden der Betriebe, welche an ihre Einsatzorte in der Gemeinde fahren. Wir rechnen pro Fahrt jeweils 1 PwE. Damit erhalten wir für die 20 Fahrten in der Spitzenstunde 20 PwE.

Das bedeutet, dass in Zukunft die beiden betrachteten Knoten an der Bruderholzstrasse in der **Morgenspitzenstunde** mit **rund 185 resp. 215 PwE/h** belastet sein werden. Die Berechnung der Leistungsfähigkeit ergibt für dieses Verkehrsaufkommen immer noch die beste Verkehrsqualitätsstufe mit Wartezeiten < 10 s: der Knoten wird somit auch in Zukunft reibungslos funktionieren. Der Knoten Margarethenstrasse/Bruderholzrain hat im Vergleich noch etwas weniger Verkehr in der Spitzenstunde, so dass auch dort die Leistungsfähigkeit problemlos sein wird.

6.5 Abend-Spitzenstunde

Die Abendspitzenstunde liegt heute zwischen 16:45 Uhr – 17:45 Uhr. Der maximale Verkehr durch das Projekt entsteht aber zwischen 16:00 und 17:00 Uhr und beläuft sich auf 35 Fahrten. Somit fällt die maximale Belastung des Projektes nicht komplett mit der ASP zusammen. Um den Verkehr richtig abzuschätzen, werden wir diese 35 zusätzlichen Fahrten zur heutigen Verkehrsmenge in derselben Stunde (16:00 – 17:00 Uhr) hinzurechnen: in dieser Stunde haben wir heute eine Verkehrsmenge von 205 PwE/h (Knoten 1) resp. 215 PwE/h (Knoten 2).-Analog zur MSP setzen wir 1.0 PwE/Fahrt an und erhalten in der Abendspitzenstunde 35 PwE, welche zum heutigen Verkehr dazu addiert werden.

Dies ergibt an den beiden Knoten an der Margarethenstrasse Verkehrsmengen von 240 resp. 250 PwE/h. Diese Verkehrsmenge liegt im Bereich der heutigen ASP. Damit wird sich durch das Projekt die ASP kaum erhöhen, sondern zeitlich verlängern. Diese Verkehrsmengen werden an den beiden Knoten keine Probleme hervorrufen, die Leistungsfähigkeitsberechnungen ergaben auch hier die beste Verkehrsqualitätsstufe (Wartezeiten < 10s).

Um die Reserven der Knoten zu überprüfen, haben wir die zukünftig generierten Verkehrsmengen verdoppelt. Dabei ergab die Berechnung der Knotenleistungsfähigkeit, dass selbst mit den zusätzlichen 70 Fahrten die Wartezeiten an den beiden Knoten immer noch weniger als 10 s betragen werden. Damit kann gesagt werden, dass auch die im Kap. 6.3 beschriebenen zusätzlichen 15 Fahrten der "Entsorgungs"-Kunden leistungsmässig kein Problem sind für die beiden Knoten.

Da die Abendspitzenstunde bei der LSA an der Baselstrasse zwischen 17 und 18 Uhr festgestellt wurde, tangiert das Werkhofprojekt die Lichtsignalanlage in dieser Zeit nicht, da gem. 6.3 der aus den Betrieben erwartete Verkehr bereits vor 17 Uhr wegfährt und in der Regel zwischen 17 und 18 Uhr keine weiteren Fahrten entstehen.

6.6 ÖV

Die Mehrheit der Mitarbeiter der Bauabteilung/der Betriebe wohnt in der Umgebung und kommt bereits heute zu Fuss oder mit dem Velo zur Arbeit. Nur eine Minderheit dürfte heute, wie auch künftig, mit dem ÖV pendeln.

6.7 Lärm

Die Lärmuntersuchungen wurden durch das Amt für Raumplanung des Kanton Basel-Landschaft (ARP) durchgeführt. Gemäss Aussage von Herr Inäbnit [6] existieren auf der Bruderholzstrasse noch genügend Reserven bis die kritische Verkehrsmenge erreicht wird. Heute besteht ein DTV von 1'900 PwE, die kritische Grösse beginnt bei einem DTV von 2'600 PwE. Wir haben somit noch 700 PwE Reserve. Mit den berechneten Verkehrszunahmen durch das geplante Projekt bleiben wir mit 220 Fahrten deutlich unter dieser Grösse.

7. Ergebnisse/Fazit

Aus verkehrstechnischer Sicht wird durch den Zusammenzug des Werkhofes, der Gärtnerei, des Friedhofes, der Anlagebetreuung und der Bauabteilung an dem geplanten Standort an der Margarethenstrasse neuer Verkehr generiert, welcher die Leistungsfähigkeit der betroffenen Knoten nur unwesentlich beeinflusst.

Wie in Kapitel 5.1 erwähnt, empfehlen wir in der jetzigen Planungsphase die Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes für die Parkierung mit den verschiedenen Nutzern entlang dieses Abschnittes der Margarethenstrasse.

Bottmingen, 10. Dezember 2018

Glaser Saxer Keller AG

Sachbearbeiter: Andreas Wunderlin
Stephan Glutz