

Gemeinde Gelterkinden

Quartierplanung „Allmend-Markt – II“



Verkehrsgutachten

2. Fassung vom 10. April 2013

1. Fassung vom 21. August. 2012

Inhaltsverzeichnis	Seite
Vorbemerkung.....	3
1. Einleitung.....	3
1.1 Ausgangslage.....	3
1.2 Auftrag.....	3
1.3 Grundlagen.....	3
2. Parkplatz-Nachweis.....	4
2.1 Nutzungsdaten.....	4
2.2 Richtwerte für den Parkplatzbedarf.....	5
2.3 Reduktionsfaktoren.....	5
2.4 Erforderliche Parkplatzzahl für Autos.....	6
2.5 Velo- / Mofa-Abstellplätze.....	7
2.6 Anlieferung.....	7
2.7 P-Layout.....	8
3. Verkehrsaufkommen.....	8
Anhang 1 Architektenpläne.....	9
Anhang 2 Parkierung.....	12

Vorbemerkung

Im Rahmen des Vorprüfungs- und Mitwirkungsverfahrens sind Fragen aufgetaucht, die auch das Verkehrsgutachten betreffen. Es handelt sich um marginale Änderungen oder Ergänzungen, die jedoch die Ergebnisse der 1. Fassung vom 21.08.12 nicht verändern. Weil Anhang 3 im Vorprüfungsbericht zu Bemerkungen Anlass gegeben hat, und aus unserer Sicht für das Gutachten nicht relevant ist, wurde er weggelassen. Die Korrekturen sind zum besseren Auffinden rot eingetragen.

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Der Allmend-Markt in Gelterkinden arbeitet erfolgreich und findet ein gutes Echo bei der Kundschaft. Um dieser Kundschaft einen besseren Einkaufskomfort zu bieten, möchte Coop die Verkaufsfläche leicht vergrössern, vor allem für Kiosk und Blumenverkauf. Auch andere Verkaufs- und Dienstleistungsnutzungen sollen mehr Spielraum erhalten. Dies erfordert die Ausarbeitung eines neuen Quartierplanes, dem QP Allmend-Markt - II. Begleitend dazu braucht es einen Parkplatz-Nachweis und Aussagen über das Verkehrsaufkommen.

1.2 Auftrag

Emch + Berger AG GPH hat unser Büro mit der Ausarbeitung dieses Gutachtens betraut.

1.3 Grundlagen

- [1] An Grundlagen wurden uns von Emch + Berger AG GPH das Raumprogramm, verschiedene Planskizzen und Flächen-Berechnungstabellen zur Verfügung gestellt. Stand: 14.05.2012
- [2] Neubau Coop Center, Gelterkinden, Parkplatznachweis vom 26.06.1997, Glaser Saxer Keller AG
- [3] Wegleitung zur Bestimmung der Anzahl Parkplätze für Personenwagen und Velos / Mofas, AOR, Liestal, 1995
- [4] RBG, Anhang 11, RBV, Liestal 1998

2. Parkplatz-Nachweis

2.1 Nutzungsdaten

Anhänge 1.1 und 1.2

Aus den uns zur Verfügung gestellten Unterlagen [1] sind folgende **verkehrsrelevante** Angaben zum Raumprogramm zu entnehmen. Die in den Architektenplänen ausgewiesenen Nutzflächen entsprechen in der für den P-Nachweis erforderlichen Genauigkeit in etwa den Bruttogeschossflächen (BGF)

Flächen	Bestand Nutzfl. m ²	Planung						
		Typ	Nutzfl. m ²	Fakt. *)	Verk.fl. VF m ²	Arbeitspl A	Andere **)	
							SP	GP
Untergeschoss								
Ladyform - Fitness (Rest nicht relevant)	200	S	200					
Erdgeschoss								
Bistroh (Café)	109	R	180					
Neuroth	53	DL1	53					
Coop	1910	V	1'910					
Coop (Reserve EG 2)		V	297					
Coiffeur	79	DL1	55					
Credit Suisse CS	290	DL1	370					
Denner	553	V	516					
Drogerie → CS	177	V	0					
Reinigung → Reserve EG1	90	DL1	0					
Kiosk → Bistroh / Denner	120	V	0					
Modeva	150	V	150					
Spiess	222	V	222					
Reserve EG 1		V	108					
Leerstand → Res. EG1/öff. WC	57	V	0					
Obergeschoss								
Reserve (Annahme Dienstleist.)	646	DL2	646					

Zusammenzug für P-Nachweis							108	90	20
Dienstleist., kundenintensiv DL 1	512	DL1	478				16		
übrige Dienstleistungen, DL	646	DL2	646				22		
Verkauf (EKZ > 1000 m2) V	3'189	V	3'203	0.7	2'242		65		
Restaurant (Bistroh) R	109	R	180				4	90	
Sport (Ladyform-Fitness) S	200	S	200				1		20

*) Die verkehrsrelevante Verkaufsfläche kann entweder nach Angaben der Architekten übernommen oder nach Grundlage [4] mit 0.7 x BGF berechnet werden.

**) SP = Sitzplätze GP = Garderobenplätze

Parkplätze (vorhanden)	121
Parking aussen	53
Parkhaus	65
pendent (Poststrasse)	3

Anlieferung LW	2
Coop	1
Denner	1

2.2 Richtwerte für den Parkplatzbedarf

Die Richtwerte für die Berechnung der Anzahl Parkplätze entstammen der Verordnung zum RBG, Anhang 11 (Grundlagen [4], [5]) und eigenen, nicht in den Grundlagen vorhandenen Erfahrungswerten.

Anhang 2.3

Die angewandten Richtwerte sind im Anhang 2.3 ausgewiesen.

2.3 Reduktionsfaktoren

R1: Öffentlicher Verkehr

Der Allmend-Markt ist mit dem öffentlichen Verkehr sehr gut erschlossen. Die Bushaltestellen "Rickenbacherstrasse" (Linie 100) und "Post" (Linien 101, 102, 103, 104) liegen in etwa 130 - 150 m Abstand zum Eingang. Auch der Fussweg zum Bahnhof ist weniger als 350 m lang.

	Fussweg m	von ... nach ...	Anz. Kurse/h Abendspitze
Buslinie 100	130	Gelterk./Rheinfelden	2
Buslinie 101	150	Gelterk./Wegenstetten	2
Buslinie 102	150	Gelterkinden/Kienberg	2
Buslinie 103	150	Gelterkinden/Oltingen	2
Buslinie 104	150	Gelterk./Zeglingen	2
SBB-Linie S3	340	Delémont/Olten	3
Total Kurse in einer Richtung			13

In der Spitzenstunde beträgt das ÖV-Angebot je Fahrriichtung 13 Kurse (Kursfolge 4.6 Min.). Bei mehr als 10 Kursen pro Stunde und Richtung resp. einer durchschnittlichen Kursfolge von 6 Minuten und weniger liegt R1 gemäss Tabelle Anhang 11/2 im RBV (Grundlage [4]) bei **R1 = 0.5**

R1 = 0.5

R2

Die Festlegung des Reduktionsfaktors R2 ist etwas schwieriger. 1997 wurde in Grundlage [2] mit R2 = 0.9 gerechnet. Die aktuellen Tendenzen im unteren Baselbiet laufen in Richtung R2 = 0.7. Der im Gesetz vorgesehene Minimalwert liegt bei 0.6. Der Faktor R2 löst verständlicherweise immer wieder Diskussionen aus. Anhang 11.2, RBV unterscheidet 5 Kriterien:

1. Umweltvorbelastung
2. Politische und planerische Leitbilder
3. Vorhandene, öffentliche Parkplätze in Akzeptabler Nähe
4. Mehrfachnutzung
5. Gebäudenutzung, die einen hohen Veloanteil erwarten lässt.

Im vorliegenden Fall ist die **Umweltvorbelastung** zwar gegeben, aber nicht vergleichbar mit anderen Konzentrationen wie z.B. Einkaufsgebiet Grüssen in Pratteln, wo aktuell mit $R2=0.7$ gerechnet wird.

Bei den **politischen und planerischen Leitbildern** kann man ins Feld führen, dass es unerwünscht ist, wenn in den Quartieren Suchverkehr entsteht oder Kundenautos dort abgestellt werden.

Öffentliche Parkplätze in akzeptabler Nähe sind unseres Erachtens wenig vorhanden, denn niemand trägt gerne seine Einkäufe über längere Distanzen zum Auto.

Eine **Mehrfachnutzung** ist nicht gegeben, auch wenn die Parkplätze abends Öffentlichkeit zur Verfügung stehen.

Über eine **Gebäudenutzung, die einen hohen Veloanteil erwarten lässt**, kann man diskutieren. Allerdings muss man definieren, was ein "hoher Veloanteil" ist. Zudem stellt die topografische Lage von Gelterkinden höhere Ansprüche an die Fitness der Velofahrer/innen. Ebenso verfügt der Allmend-Markt auch über eine nicht ortsansässige Kundschaft, die vorwiegend auf das Auto angewiesen ist.

Von den fünf Kriterien spricht eines voll und eines teilweise für tiefere $R2$ und drei für eher höhere $R2$.

Aus diesem Grunde haben wir uns entschieden, mit zwei Varianten zu rechnen: **V2: $R2 = 0.8$, V3: $R2 = 0.7$:**

2.4 Erforderliche Parkplatzzahl für Autos

Anhänge 2.1 - 2.3

Unsere auf der kantonalen Wegleitung basierende EDV-Berechnungen mit unterschiedlichen Reduktionsfaktoren ergab für die drei Berechnungsfälle folgende Resultate:

Anhang 2.1

Anhang 2.2

	Auto-Parkplätze			Velo-plätze
	SP	BP	Total	
Variante 1: $R1 = 0.5$, $R2 = 0.8$	18	109	127	77
Variante 2: $R1 = 0.5$, $R2 = 0.7$	15	95	110	93

SP = Stammplätze (Beschäftigte)

BP = Besucherplätze (Kunden)

Fazit

Die heute vorhandenen 121 P liegen zwischen den Varianten 1 und 2, was einem $R2$ von 0.77 entspricht und der Forderung des VCS nach niedrigeren $R2$ teilweise entgegenkommt.

Unter Beachtung des heutigen Trends der Bewilligungsbehörden in Richtung niedriger $R2$ -Faktoren und dem Umstand, dass es sich nicht um eine eigentliche Erweiterung, sondern eher um eine Komfortsteigerung handelt, genügt die vorhandene Parkplatzzahl von 121 P.

Bei 121 P braucht es gemäss Norm (1 BP / 50 P) drei Behindertenparkplätze (BP).

2.5 Velo- / Mofa-Abstellplätze

Anhang 2.1 - 2.2

Die Wegleitung enthält auch Empfehlungen für die Anzahl bereitzustellender Velo- / Mofa-Abstellplätze. Im vorliegenden Fall wären dies 77 – 93 Plätze je nach R2. Beobachtungen in der Praxis zeigen, dass diese rechnerische Zahl eher zu hoch ist, denn in Gelterkinden spricht die topografische Lage nicht für einen regen Veloverkehr, und die nicht ortsansässigen Kunden sind eher auf das Auto angewiesen.

Empfehlung

Wir empfehlen die Bereitstellung von 40 - 60 gedeckten Velo-Plätzen an geeigneter Stelle (Nähe Eingänge), davon etwa 5 mit grösseren Abmessungen für Velos mit Anhänger.

Die Forderung des VCS in seiner Eingabe zur Mitwirkung vom 25.02.23 (Ziff. 3d):

"Die Erschliessung der Velo-PP soll fahrbar und sicher gestaltet werden (Poststrasse ist Teil kant. Radroute), was die Pläne verbindlich aufzeigen sollen. Insbesondere sind Konflikte mit dem Anlieferungsverkehr auszuschliessen."

kann wie folgt beantwortet werden:

Auf den Plänen können noch so sichere Zufahrten ausgeschieden werden, der Velofahrer sucht sich den eigenen Weg und wird so auch wieder zum Risiko für andere Verkehrsteilnehmer (z.B. Fussgänger). Natürlich wird im Rahmen der QP alles daran gesetzt, die einzelnen Bereiche voneinander zu trennen. Allerdings kann das aus bestimmten Gründen nicht überall konsequent gehandhabt werden.

Die Gestaltung der Poststrasse als kantonale Radroute ist Sache des Kantons und gehört unseres Erachtens nicht in einen Quartierplan.

Konflikte mit dem Anlieferungsverkehr können nicht generell ausgeschlossen werden. Das hängt einerseits von der "Disziplin" der Velofahrer ab – sie haben eigentlich nichts zu suchen auf der Anlieferungsfläche – und andererseits vom Lastwagenchauffeur beim Manövrieren. Allerdings ist die Begegnungswahrscheinlichkeit von Lastwagen und Velo bei der geringen Frequenz der Lw-Anlieferungen (ca 3 - 6/Tag und Anlieferungsstelle) sehr klein und entschärft damit das Unfallrisiko.

2.6 Anlieferung

Heute sind zwei Anlieferungsstellen für Lastwagen vorhanden: Coop am Westrand des Gebäudekomplexes und Denner am Oststrand. Laut Aktennotiz der Gemeinde 02/12 vom 14.05.12 sind die Anlieferungsstellen verkehrstechnisch zu überprüfen.

Dies ist nicht Gegenstand dieses Gutachtens und wird separat untersucht.

2.7 P-Layout

Herr Karl Pümpin hat im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens angeregt, die Senkrechtparkierung durch eine Schrägparkierung und ein Einbahnsystem Ost-West zu ersetzen. Dies würde eine zweite Einfahrt von der Turnhallenstrasse her bedeuten.

Wir sind zum Schluss gekommen, dass die Nachteile dieser Lösung grösser sind, als die im Konzept vorgeschlagene Lösung. Vor allem resultieren bei einer Schrägparkierung deutlich weniger Parkplätze als bei der Senkrechtparkierung. Wir empfehlen deshalb, die vorhandene Senkrechtparkierung und das entsprechende Verkehrsregime beizubehalten.

3. Verkehrsaufkommen

Weil sich keine Änderung der Parkplatzzahlen aufdrängt, wird sich auch das Verkehrsaufkommen im heutigen Rahmen halten. Daran ändert auch die Behauptung des VCS (Brief vom 25.1.2013, Ziff. 3.j) nichts. Es resultiert keine *"gesamthaft höhere Verkehrsbelastung als im Verkehrsgutachten angenommen"*, weil wir auch heute keine Trennung der Stamm-PP von den Kunden-PP haben. Folglich gilt immer noch:

Trotz der Ladenoptimierung und Erneuerung bleibt das Kundenpotential in etwa konstant (oder könnte sogar abnehmen), und das Kundenverhalten wird sich kaum verändern.

Wir begründen das mit der Tatsache, dass die Grossverteiler (Migros und Coop) in den vergangenen Jahren ihre Angebote in der Region verbessert und zudem Lidl und Aldi in Lausen (~7 km), in Trimbach, in Frenkendorf und in Pratteln Filialen eröffnet haben. Auch haben sich die Warenangebote von Liestal stark verbessert, kürzlich wurde der neue MANOR eröffnet. Somit verteilt sich die Kundschaft auf mehrere Läden, und das Verkehrsaufkommen je Laden nimmt tendenziell ab. Der Verkehr kann sich nicht proportional zur Verkaufsfläche entwickeln. Bei deutlich langsamer wachsender Bevölkerungszahl müssen die spezifischen Fahrten zu den Verkaufseinrichtungen insgesamt abnehmen.

Aufgrund dieser Entwicklung und dem Umstand, dass die Parkplatzzahlen gleich bleiben, können wir auf weitere Berechnungen zum Verkehrsaufkommen und zur Leistungsfähigkeit verzichten.

Den vom VCS erwähnten Mehrverkehr infolge Mehrfachnutzung der Parkplätze (Brief vom 25.1.2013, Ziff.3.h, Freizeit, Ausgang) erachten wir als unbedeutend, weil die Lage der Parkplätze für Freizeitaktionen nicht sehr attraktiv ist, und unseres Erachtens der Verkehr niemals die Dimensionen des Einkaufsverkehrs annehmen wird.

Bottmingen, 10. April 2013

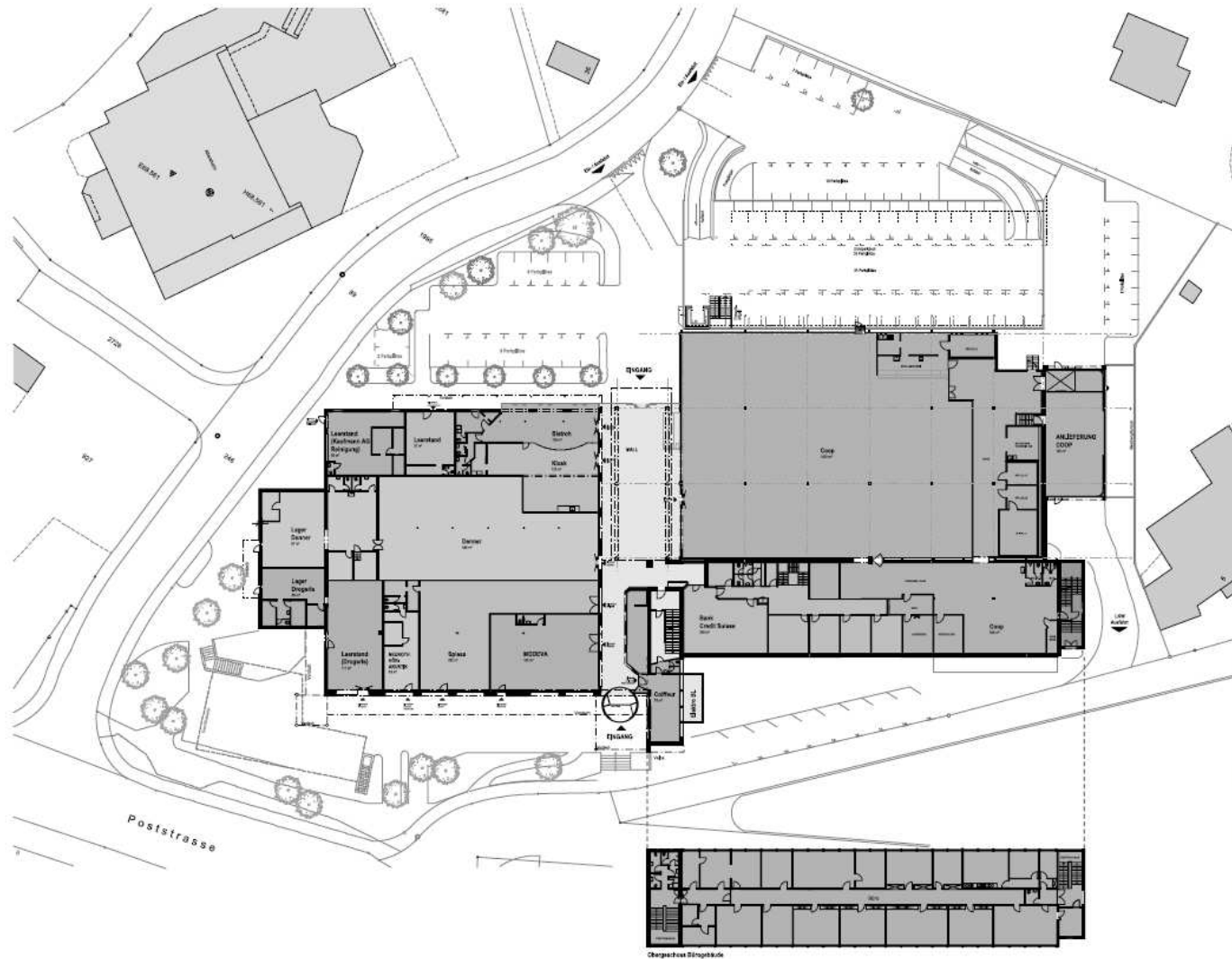
Glaser Saxer Keller AG
Sachbearbeitung: Markus Glaser
Stephan Glutz

Anhang 1 Architektenpläne

Anhang 2 Parkierung

Bruttogeschossflächen, Bestand

Anhang 1.1



Seite 3

Nutzungen - Bestand

Untergeschoss	
Ladyform - Fitness	ca. 200 m ²
Erschliessung	ca. 85 m ²
Reserve / Haustechnik	ca. 446 m ²
Total	ca. 731 m²

Erdgeschoss	
Bistro	ca. 109 m ²
Neuroth Höraustik (Leerstand)	ca. 53 m ²
Coop	ca. 1'910 m ²
Coffeur, Ramo Ramona	ca. 79 m ²
Credit Suisse	ca. 290 m ²
Denner	ca. 553 m ²
Drogerie	ca. 177 m ²
Leerstand	ca. 57 m ²
Kaufmann AG Reinigung (Leerstand)	ca. 90 m ²
Kiosk	ca. 120 m ²
Medeva	ca. 150 m ²
Späsi	ca. 222 m ²
Total	ca. 3'909 m²

Obergeschoss	
Erschliessung	ca. 85 m ²
Reserve	ca. 646 m ²
Total	ca. 731 m²

Projekt Nr. 12023.001
 Broschüre Nr. Index
 Format A3
 Gez. 25.03.12 / bk

Ablage Planung 42.
 02
 Revidiert 14.05.12 / bk

Allmend-Markt, Gelterkinden: Basis QP-Verfahren
 Grundriss EG, BESTAND, Mst. 1:500



CH-4051 Basel
 Holbeinstrasse 50
 Telefon 061 / 706 90 60
 Telefax 061 / 706 90 20
 www.gesamtplanung.com



Emch+Berger AG
 Gesamtplanung Hochbau

Bruttogeschossflächen, Planung

Anhang 1.2



Projekt Nr. 12023.001
Broschüre Nr./Index
Format A3
Gez. 29.03.12/bk

Ablage Planung 42
02
Revidiert 14.05.12/bk

Allmend-Markt, Gelterkinden: Basis QP-Verfahren
Grundriss EG, NUTZUNG, Mst. 1:500



CH-4051 Basel
Holbeinstrasse 50
Telefon 061 / 706 90 60
Telefax 061 / 706 90 20
www.gesamtplanung.com



Emch+Berger AG
Gesamtplanung Hochbau

Anhang 1 Architektenpläne

Anhang 2 Parkierung

Variante 1

Anhang 2.1

Berechnung der Parkplätze für Autos und Velos
nach Anhang 11, RBV und Wegleitung BL 2004

Tabelle 1

Auftrag: **Gelterkinden, Coop Allmend-Markt** Reduktionsfaktoren:
 Variante: **Variante 1: R1=0.5, R2=0.8** *) R 1 = **0.50**
 Auftrag - Nr.: **COOP 2429** R 2 = **0.80**

Nutzungsart	Raumprogramm		Richt- werte für Wo, resp Arb.pl m2	Anzahl Wohnungen resp Anzahl Arbeitsplätze			Grundbedarf			Reduzierter Bedarf								
	Brutto- geschoss- fläche BGF m2	Andere P relevante Flächen m2		1	2	3	4	5	6	RB = GB x R1 x R2 x R3								
										vorge- geben	berech- net	massge- bend	Stamm- plätze	Besuch- plätze	Total	7	8	9
WOHNEN EFH / Doppel-EFH / Reihen-EFH / MFH Alterswohn. / Sozialwohnungen																		
	Subtotal		Autoplatze (Wohnen)															
	Empfehlung		Veloplatze (Wohnen)															
UEBRIGE NUTZUNGEN																		
Büros Schalterbetriebe (Post, Bank,...) Uebrige	478 646		30 30		16 22	16 22	7 9	5 5	12 14	3 4	2 2	5 6						
Industrie/Gewerbe Normal Ausstellung (z.B. Möbel) Umschlag Lager Grossbetriebe Andere:		Verk.fl.																
Verkauf Wenig kundenintensiv Non food Fremdmmieter Food bis 500 m2 Verkaufsf. VF Supermarkt bis 1000 m2 VF EKZ über 1000 m2 VF Andere: Baucenter	3203	2240	50		65	65	26	224	250	10	90	100						
Restaurants Imbiss / Café / Kundenrest. Restaurant , normal Speiserestaurant Saal (Bankettbestuhlung) Saal (Konzertbestuhlung) Andere:	180	Sitzpl. 90	50		4	4	2	27	29	1	11	12						
Andere: Fitness	200		250		1	1	1	10	11		4	4						
Kontrolle BGF, A - Plätze	4707				108	108												
	Subtotal		Autoplatze (Arbeiten)				45	271	316	18	109	127						
	Empfehlung		Veloplatze (Arbeiten)							16	61	77						
ZUSAMMENSTELLUNG:	Total		Autoplatze (Wohnen + Arbeiten)				45	271	316	18	109	127						
	Betriebseigene Personen- resp. Lieferwagen																	
	Total		Autoplatze (Wohnen + Arbeiten + Ersatzparkplätze)							18	109	127						
	Empfehlung		Veloplatze (Wohnen + Arbeiten)							16	61	77						

Anmerkungen:
 In den Spalten 2, 4, 5 wird grundsätzlich aufgerundet.
 z.B. 3.1 = 4, 4.9 = 5

*) R 1 = Reduktionsfaktor infolge guter Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln
 R 2 = Reduktionsfaktor infolge politischen Zielsetzungen, Umweltvorbelastungen, etc
 R 3 i = Reduktionsfaktoren infolge Mehrfachnutzung (für jede Nutzung i separat)
 **) Teilweise theoretische, rechnerische BGF (Begründung im Text)

Variante 2

Anhang 2.2

Berechnung der Parkplätze für Autos und Velos
nach Anhang 11, RBV und Wegleitung BL 2004

Tabelle 2

Auftrag: **Gelterkinden, Coop Allmend-Markt** Reduktionsfaktoren:
 Variante: **Variante 2: R1=0.5, R2=0.7** *) R 1 = **0.50**
 Auftrag - Nr: **COOP 2429** R 2 = **0.70**

Nutzungsart	Raumprogramm		Richt- werte für Wo, resp	Anzahl Wohnungen resp Anzahl Arbeitsplätze			Grundbedarf			Reduzierter Bedarf		
	Brutto- geschoss- fläche	Andere P relevante Flächen		1	2	3	4	5	6	7	8	9
	BGF m2	m2	Arb.pl m2	vorge- geben	berech- net	massge- bend	Stamm- plätze	Besuch. Plätze	Total	Stamm- plätze	Besuch. Plätze	Total
				RB = GB x R1 x R2 x R3								
WOHNEN EFH / Doppel-EFH / Reihen-EFH / MFH Alterswohn. / Sozialwohnungen												
	Subtotal			Autoplatze (Wohnen)								
	Empfehlung			Veloplatze (Wohnen)								
UEBRIGE NUTZUNGEN												
Büros Schalterbetriebe (Post, Bank,...) Uebrige	478 646		30 30		16 22	16 22	7 9	5 5	12 14	2 3	2 2	4 5
Industrie/Gewerbe Normal Ausstellung (z.B. Möbel) Umschlag Lager Grossbetriebe Andere:		Verk.fl.										
Verkauf Wenig kundenintensiv Non food Fremdmietet Food bis 500 m2 Verkaufsf. VF Supermarkt bis 1000 m2 VF EKZ über 1000 m2 VF Andere: Baucenter	3203	2240	50		65	65	26	224	250	9	78	87
Restaurants Imbiss / Café / Kundenrest. Restaurant , normal Speiserestaurant Saal (Bankettbestuhlung) Saal (Konzertbestuhlung) Andere:	180	Sitzpl. 90	50		4	4	2	27	29	1	9	10
Andere: Fitness	200		250		1	1	1	10	11		4	4
Kontrolle BGF, A - Plätze	4707				108	108						
	Subtotal			Autoplatze (Arbeiten)			45	271	316	15	95	110
	Empfehlung			Veloplatze (Arbeiten)						18	75	93
ZUSAMMENSTELLUNG:	Total			Autoplatze (Wohnen + Arbeiten)			45	271	316	15	95	110
	Betriebseigene Personen- resp. Lieferwagen											
	Total			Autoplatze (Wohnen + Arbeiten + Ersatzparkplätze)						15	95	110
	Empfehlung			Veloplatze (Wohnen + Arbeiten)						18	75	93

Anmerkungen:
 In den Spalten 2, 4, 5 wird grundsätzlich aufgerundet.
 z.B. 3.1 = 4, 4.9 = 5

*) R 1 = Reduktionsfaktor infolge guter Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln
 R 2 = Reduktionsfaktor infolge politischen Zielsetzungen, Umweltvorbelastungen, etc
 R 3 i = Reduktionsfaktoren infolge Mehrfachnutzung (für jede Nutzung i separat)
 **) Teilweise theoretische, rechnerische BGF (Begründung im Text)

Verwendete Richtwerte

Anhang 2.3

Berechnung der Parkplätze für Autos und Velos
nach Anhang 11, RBV und Wegleitung BL 2004

Tabelle 3

Für die Berechnungen verwendete Richtwerte

Auftrag: Gelterkinden, Coop Allmend-Markt
Variante: Variante 1: R1=0.5, R2=0.8
Auftrag - Nr: COOP 2429

R 1
0.5

R 2
0.8

Nutzungsart	Richtwerte für Wohn'gen resp. Arb.plätze m2	Grundbedarf Stammplatz GS	Grundbedarf Besucherplatz GB	Bemerkungen	R 3 Mehrfach-Nutzung je Nutz.art
WOHNEN EFH / Doppel-EFH / Reihen-EFH / MFH Alterswohn. / Sozialwohnungen Veloformel		P/Wo GS x 2	P/Wo GB x 1		
UEBRIGE NUTZUNGEN					
Büros Schalterbetriebe (Post, Bank,...) Uebrige	30 30	P/A 0.4 0.4	P/A 0.30 0.20		1.00 1.00
Industrie/Gewerbe Normal Ausstellung (z.B. Möbel) Umschlag Lager Grossbetriebe Andere:		P/A	P/A		
Verkauf Wenig kundenintensiv Non food Food bis 500 m2 Verkaufsf. VF Supermarkt bis 1000 m2 VF EKZ über 1000 m2 VF Andere:	50	P/A 0.4	P/VF 0.10	*)	1.00
Restaurants m2 pro Sitzp. Imbiss / Café / Kundenrest. 2 Restaurant , normal Saal (Bankettbestuhlung) Saal (Konzertbestuhlung) Saal (Konzertbestuhlung) Andere:	50	P/A 0.4	P/SP 0.30	1)	1.00
Andere: Fitness	250	P/A 0.4	Diverse 0.05	P/m2 BGF *)	1.00 2)

Veloformel

GS x R1(1.5-R2) GB x R1(1.25 -R2)

*) eigene Annahmen aus der Literatur resp. Praxis

1) Kundenrestaurant (Besucherplätze in "Verkauf" und "Ausstellung" enthalten)