

## QP Buch-Hain II



## Verkehrsgutachten

875063.1000B Verkehrsgutachten Buch-Hain II\_v02-00-00 / Version 02-00-00 [251] / 03.12.2025 / TK, mrc

DokName / Version	Versionsdatum	Kommentar	Status	Geprüft
875063_QP_Buchhain_Verkehrsgutachten_v00-00-01.docm / 00-00-01	17.12.2023	ENTWURF	Zur internen Prüfung	TK
875063B Verkehrsgutachten Buch-Hain_v00-01-00.docm / 00-01-00	12.01.2024	ENTWURF	Zur externen Prüfung	Bauherr
875063.1000B Verkehrsgutachten Buch-Hain_v01-00-01.docm / 01-00-01	11.11.2025	Rückmeldung Vorprüfung/Mitwirkung	Zur internen Prüfung	TK
875063.1000B Verkehrsgutachten Buch-Hain_v01-01-00.docm / 01-01-00	25.11.2025	Rückmeldung Vorprüfung/Mitwirkung	Zur externen Prüfung	Bauherr
875063.1000B Verkehrsgutachten Buch-Hain II_v02-00-00.docm / 02-00-00	03.12.2025	Rückmeldung Gemeinde Reinach	Freigegeben	mrc

### Impressum

Auftragsnummer:	875063.1000
Datei:	875063.1000B Verkehrsgutachten Buch-Hain II_v02-00-00
Version/Datum:	02-00-00 [251] / 03.12.2025
Speicherdatum:	16.01.2026
Autor(en):	Tomas Karel, Christian Margraf
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>AUFTRAG</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>KANTONALE VORPRÜFUNG/MITWIRKUNG</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>GRUNDLAGEN</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>ERSCHLIESSUNG ÖFFENTLICHER VERKEHR</b>	<b>7</b>
<b>5</b>	<b>VERKEHRSERHEBUNG KNOTEN BRUNNGASSE / SCHÖNENBACHSTRASSE</b>	<b>8</b>
<b>6</b>	<b>NUTZUNG/PARKPLATZBEDARF</b>	<b>9</b>
<b>7</b>	<b>VERKEHRSAUFKOMMEN</b>	<b>11</b>
<b>8</b>	<b>ZUSATZBELASTUNG GEMEINDESTRASSEN</b>	<b>12</b>
<b>9</b>	<b>LEISTUNGSFÄHIGKEIT KNOTEN SCHÖNENBACHSTRASSE / BASELSTRASSE</b>	<b>13</b>
<b>10</b>	<b>AUSWIRKUNGEN QP AUF DEN ÖV</b>	<b>15</b>
<b>11</b>	<b>AREALZUFAHRT</b>	<b>15</b>
<b>12</b>	<b>FAZIT / SCHLUSSFOLGERUNGEN</b>	<b>16</b>

## ANHANGSVERZEICHNIS

<b>ANHANG 1</b>	<b>VERKEHRSZÄHLUNG SCHÖNENBACHSTRASSE (MO 25.09.2017 – SO 01.10.2017)</b>	<b>17</b>
<b>ANHANG 2</b>	<b>VERKEHRSERHEBUNG KNOTEN SCHÖNENBACHSTRASSE/ BINNINGERSTRASSE/ BRUNNGASSE (24.10.-31.10.2025)</b>	<b>18</b>
<b>ANHANG 3</b>	<b>VERKEHRSAUFKOMMEN DWV / ASP / MSP</b>	<b>19</b>
<b>ANHANG 4</b>	<b>LEISTUNGSFÄHIGKEIT KNOTEN SCHÖNENBACHSTRASSE/ BINNINGERSTRASSE/ BRUNNGASSE MIT ZUSATZVERKEHR QP</b>	<b>20</b>
<b>ANHANG 5</b>	<b>BERECHNUNGSTABELLEN ÖV KANTON BL</b>	<b>21</b>

## 1 AUFTRAG

In der Quartierplanung Buch-Hain in der Gemeinde Reinach wurde das Gesamtkonzept überarbeitet und soll in einem vereinfachten Quartierplanverfahren (Buch-Hain II) bewilligt werden. Die während der Überarbeitung erfolgten Beschlussfassungen aus dem Auszug des Protokolls des Gemeinderates vom 22. August 2023 [4] ergaben folgende Anpassungen bisherigen Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2019 [1]:

- Reduzierte Wohnungszahl (neu: maximal 39 Wohnungen) mit einer gemäss RBV un-reduzierten Parkplatzzahl
- Erhöhte hochwertige Anzahl Velo-/Mofaabstellplätze mit 2.5 VMP/Wohnung (und an-teilig für übergrosse Fahrzeuge).
- Verzicht auf spezielle Mobilitätsmassnahmen und entsprechendes Mobilitätsgutachten
- Prüfung einstreifige Parkgaragenrampe
- Mitberücksichtigung Zusatzverkehr der QP Schönenbach und Mischeli-Center bei Be-urteilung Anschlussknoten Kantonsstrassennetz

Der Entwurf des Gutachtens ist nun auf Basis des bereinigten Quartierplans [9] zu überar-beiten. Das entsprechende QP-Reglement [9] enthält folgende, für die Verkehrserschlies-sung massgebende Vorschriften:

**§ 2 Abs. 1,8,9 nur Wohnnutzung, maximale Wohnungszahl**

**§ 5 Abs. 4 Parkplatzobergrenze**

Damit sind nun auch die entsprechenden Obergrenzen für den «plausiblen, verkehrlich schlechtesten Nutzungsfall» eindeutig definiert.

Das Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2023 ist nun auf Basis des bereinigten QP-Regle-ments für den plausiblen, verkehrlich schlechtesten Nutzungsfall zu aktualisieren.

## 2 KANTONALE VORPRÜFUNG/MITWIRKUNG

Der QP Buch-Hain II in Reinach ist im März 2024 zur kantonalen Vorprüfung eingereicht worden, welche im Juli 2025 beantwortet wurde [8]. Auch ist die kommunale Mitwirkung abgeschlossen und die Eingaben ausgewertet. Insbesondere die angepasste Nutzungsdefinition (Kap. 6.1) mit dem darauf basierenden verkehrlich schlechtesten Nutzungsfall werden gegenüber dem bisherigen Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2024 [1] bereinigt.

Im Rahmen der Überarbeitung wurden folgende Anpassungen durchgeführt (siehe auch Nummern in Abbildung 1):

- Neue Verkehrserhebung Knoten Brunnigasse/Schönenbach-/Binnergerstrasse (Nr. 4; Kap. 5; Rückmeldung aus kommunaler Mitwirkung)
- Abstützung der Nutzungsannahmen und Parkplatz-Berechnung (Nr./Kap. 6) auf das angepasste QP-Reglement [9]
- Neuberechnung Zusatzverkehr QP Buch-Hain II (Nr./Kap. 7; aus [8])
- Neubestimmung der Zusatzbelastung Strassennetz (Kap. 8) und öV-Angebot (unter anderem Nr.9; Kap. 10)
- Aktualisierung der Aussagen zur Leistungsfähigkeit Knoten Baselstrasse/Schönenbachstrasse (Nr. 8) inkl. Zusatzverkehr QP Mischeli-Center (Nr. 10) und QP Schönenbach (Nr. 11) anhand bestehender Verkehrsgutachten [2,3] (Kap. 9)

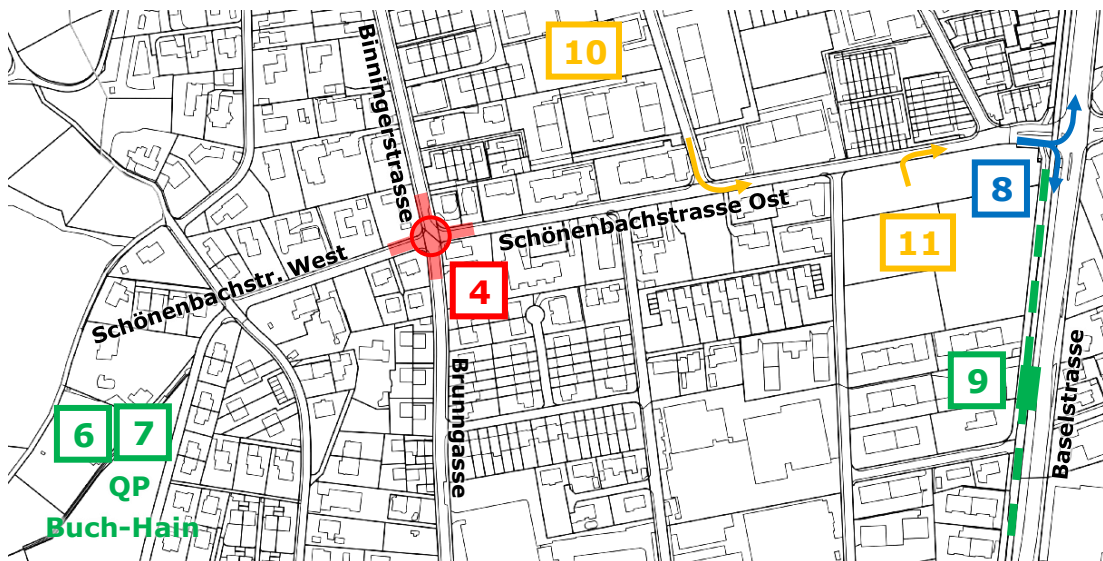


Abbildung 1: Übersicht über das vom QP tangierte Strassennetz, die vorliegenden Erhebungen sowie die berücksichtigten weiteren Quartierpläne (Nummerierung in Texten)

Mit dem vorliegenden Bericht werden die Anforderungen aus der kantonalen Vorprüfung [8] sowie Rückmeldungen aus der kommunalen Mitwirkung eingearbeitet sowie die Auswirkungen auf den Verkehr des angepassten QP-Reglements und -Plans «Buch-Hain II» in Kombination der weiteren QP's entlang der Schönenbachstrasse aufgezeigt.

### 3 GRUNDLAGEN

Grundlagen, welche für die Bearbeitung verwendet wurden:

- [1] Verkehrsgutachten QP Buch-Hain, RK&P, 12.01.2024
- [2] Verkehrsgutachten QP Schönenbach, RK&P, 20.01.2017
- [3] Verkehrsgutachten QP Mischeli-Center, Rapp AG, 06.07.2023
- [4] Protokoll des Gemeinderats Reinach, 22.08.2023
- [5] Handbuch Veloparkierung, Bundesamt für Strassen (ASTRA), 2008
- [6] Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV), Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft, vom 27.10.1998 (Stand 01.01.2024)
- [7] Kanton Bern, Arbeitshilfe «Standards Kantonsstrasse»; 2011
- [8] Vorprüfung, Amt für Raumplanung, Kanton Basel-Landschaft, 03.07.2025
- [9] aktualisierte QP-Unterlagen Buch-Hain II, QP-Reglement und -Plan, Stierli+Ruggli vom 12.11.2025
- [10] Information neue Buslinie 58, Gemeinde Reinach, 09.09.2025

## 4 ERSCHLIESSUNG ÖFFENTLICHER VERKEHR

Ab dem Fahrplanwechsel 2026 verkehrt die Buslinie 58 im Halbstundentakt auf der Binnigerstrasse/Brunngasse [10]. Die neuen Haltestellen Mischeli und Weiermatten liegen rund 300 m Luftlinie entfernt in Gehdistanz zum QP (siehe Abbildung 2). Gegenüber dem Verkehrsgutachten vor der Vorprüfung [1] verbessert sich die öV- Güteklasse (nach der für Wohnnutzung relevanten ARE-Kategorisierung) gegenüber der bisherigen Erschliessung durch die Tramlinien 11/E11 nicht.

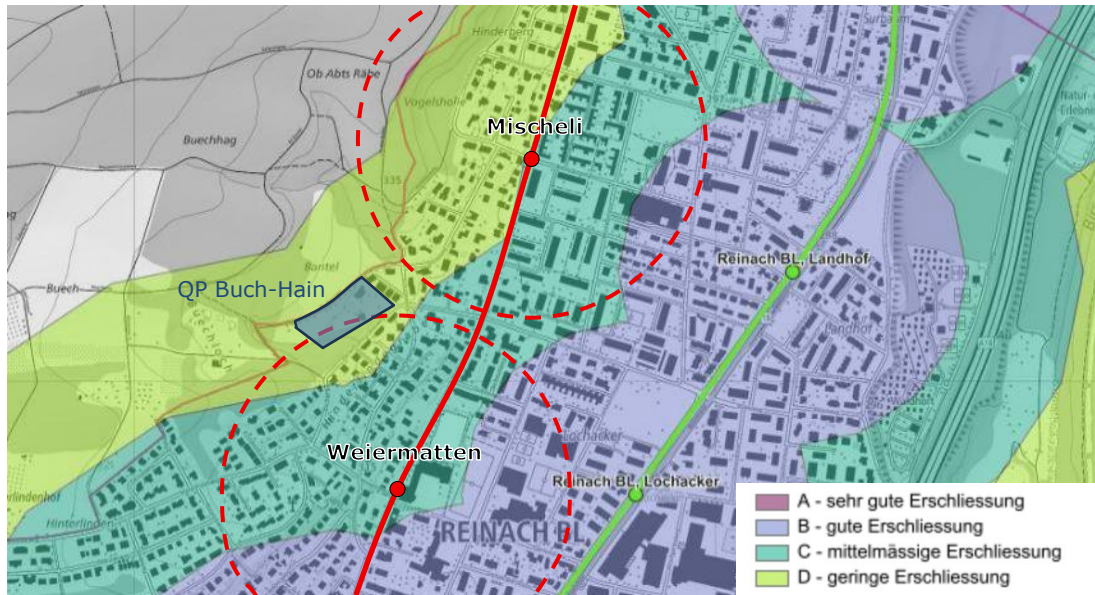


Abbildung 2: best. öV-Güteklassen auf Basis der Tramlinien 11/E11, ergänzt mit neuer roter Buslinie 58 [10] und den neuen Bushaltestellen Mischeli und Weiermatten mit 300 m-Radius (entspricht öV-Güteklasse D)

Die vergleichsweise geringe öV-Güteklasse und die Hanglage lassen nicht erhöhte Anteile des öffentlichen Verkehrs oder des Fuss- und Veloverkehrs erwarten. Das Auto dürfte das bevorzugte Verkehrsmittel im QP Buch-Hain II bilden. Aus diesem Grund wird der Mindestparkplatzbedarf nicht reduziert und mit einer darüber hinausgehenden höheren Parkplatzzahl gerechnet (siehe Kap. 6.2).

Mit der Verkehrserhebung am Knoten Brunngasse/Schönenbuchstrasse (Kap. 5) und dem Zusatzverkehr vom QP wird eine genügend hohe Leistungsfähigkeit des Knotens für einen unbeeinträchtigten Betrieb der Buslinie (siehe Kap. 8) nachgewiesen.

Durch die neue Ortsbuslinie 58 verbessert sich die bisherige öV-Güteklasse D («geringe Erschliessung») im QP Buch-Hain II nicht. Daher und infolge der Hanglage dürfte das Auto das bevorzugte Verkehrsmittel darstellen. Dies wird bei der vorgesehenen unreduzierten Anzahl Parkplätzen berücksichtigt.

## 5 VERKEHRSERHEBUNG KNOTEN BRUNNGASSE / SCHÖNENBACHSTRASSE

Die Knotenströme am Knoten Brunngasse / Schönenbachstrasse / Binnergasse wurden während einer Woche vom 24. – 31. Oktober 2025 neu erhoben (siehe ANHANG 2). Daraus wurde die durchschnittliche Verkehrsbelastung zur Morgenspitzenstunde (MSP 7:30-8:30 Uhr) und Abendspitzenstunde (ASP 17:30-18:30 Uhr) getrennt für Motorfahrzeuge (Mfz) und Velos ausgewertet:

	Morgenspitzenstunde 7:30-8:30 Uhr (MSP)	Abendspitzenstunde 17:30-18:30 Uhr (ASP)
Mfz/h	<p>Diagram showing traffic flow for motor vehicles during the morning peak (MSP). The intersection is between Binnergasse (top), Brunngasse (bottom), Schönenbachstrasse West (left), and Schönenbachstrasse Ost (right). Traffic volumes are: Binnergasse 39, Brunngasse 24, Schönenbachstrasse West 33, Schönenbachstrasse Ost 6. Internal flows include 36, 2, 1, 1, 0, 10, 21, 15, 9, 5, 0, 1, 0, 5.</p>	<p>Diagram showing traffic flow for motor vehicles during the evening peak (ASP). The intersection is between Binnergasse (top), Brunngasse (bottom), Schönenbachstrasse West (left), and Schönenbachstrasse Ost (right). Traffic volumes are: Binnergasse 48, Brunngasse 65, Schönenbachstrasse West 30, Schönenbachstrasse Ost 40. Internal flows include 31, 8, 6, 7, 6, 21, 32, 30, 21, 6, 3, 0, 12, 7, 21, 40.</p>
Velos/h	<p>Diagram showing traffic flow for bicycles during the morning peak (MSP). The intersection is between Binnergasse (top), Brunngasse (bottom), Schönenbachstrasse West (left), and Schönenbachstrasse Ost (right). Traffic volumes are: Binnergasse 5, Brunngasse 50, Schönenbachstrasse West 13, Schönenbachstrasse Ost 4. Internal flows include 0, 3, 2, 0, 0, 11, 2, 45, 5, 4, 0, 0, 0, 0, 0, 0.</p>	<p>Diagram showing traffic flow for bicycles during the evening peak (ASP). The intersection is between Binnergasse (top), Brunngasse (bottom), Schönenbachstrasse West (left), and Schönenbachstrasse Ost (right). Traffic volumes are: Binnergasse 62, Brunngasse 51, Schönenbachstrasse West 3, Schönenbachstrasse Ost 4. Internal flows include 7, 53, 2, 0, 0, 1, 1, 46, 5, 4, 1, 1, 3, 0, 1, 4.</p>

Tabelle 1: Knotenströme Knoten Brunngasse/Schönenbachstrasse zur Morgen- und Abendspitze 2025

Kommentar:

- Am Knoten werden zur werktäglichen Morgenspitze mit rund 100 Mfz/h (Summe aller Zufahrten) sowie Abendspitze mit rund 190 Mfz/h (Summe aller Zufahrten) geringe, dem Niveau von Erschliessungsstrassen entsprechende Verkehrsbelastungen erhoben.
- Gegenüber der Verkehrszählung von 2017 (vor der Covid-Pandemie; aus [1]) hat die Verkehrsbeziehung auf der Schönenbachstrasse Ost in den Spitzenstunden stark abgenommen.
- In der Morgenspitze nahm auch der Verkehr von der Schönenbachstrasse West und der Brunngasse in die Schönenbachstrasse Ost ab, weshalb eine Verlagerung über die südlich

liegende Gartenstrasse naheliegt. In der Abendspitze ist eine Verlagerung über die Binningerstrasse zu beobachten.

- Die stärkste Verkehrsbelastung beim Motorfahrzeugverkehr (Tabelle 1 oben) weist die Achse Binningerstrasse – Brunnigasse mit rund 100 Mfz/h im Querschnitt auf, in der Abendspitze auch die Schönenbachstrasse Ost.
- Der Motorfahrzeugverkehr von/zur Schönenbachstrasse West kommt/geht zu über 60% von/nach der Schönenbachstrasse Ost und jeweils zu kleineren Anteilen von der Brunnigasse und der Binningerstrasse.
- Der Veloverkehr (Tabelle 1 unten) ist auf der Achse Binningerstrasse – Brunnigasse mindestens gleich hoch wie der Motorfahrzeugverkehr (stark befahrene Radroute).
- Der Knoten weist ohne QP eine sehr gute Verkehrsqualitätsstufe A in den Spitzenstunden auf.

Die aktuelle **Knotenstromzählung** am Knoten Brunnigasse/Schönenbachstrasse zeigt, dass die Verkehrsbelastungen auf der Achse Binningerstrasse – Brunnigasse ein für Erschliessungsstrassen angemessenes Belastungsniveau aufweisen. Mit einer sehr guten Verkehrsqualitätsstufe A in den Spitzenstunden ist der Knoten schwach ausgelastet.

## 6 NUTZUNG/PARKPLATZBEDARF

### 6.1 Nutzungsvorgaben

Der Kanton fordert bei Quartierplanungen für die Beurteilung und die Prüfung der verkehrlichen Auswirkungen einen Nachweis des **plausiblen, verkehrlich ungünstigen Nutzungsfalls** (bezüglich Parkplatzzahl und das dadurch resultierende Verkehrsaufkommen).

Aufgrund der Definition der Nutzungsart im Quartierplan-Reglement [9] wird das Areal der ausschliesslichen Wohnnutzung gemäss § 21 Abs. 1 RBG zugewiesen, gewerbliche Nutzung auch durch nicht störende Betriebe ist im QP-Reglement nicht zugelassen (§2 Abs. 1 QR). Die Bruttogeschossfläche ist auf 4'982 m<sup>2</sup> limitiert (§2 Abs. 8 QR).

Ebenso ist die Anzahl Wohnungen ist auf maximal 39 Wohnungen beschränkt (§2 Abs. 9 QR). Mit dieser Festlegung (nur Wohnen, maximal 39 Wohnungen) kann der «plausible verkehrlich ungünstigste Nutzungsfall» auf Basis des QP-Reglements eindeutig definiert werden.

### 6.2 Parkplatzbedarf

#### Parkplätze für Motorfahrzeuge

Grundlage für die Berechnung des gesetzlichen Mindest-Parkplatzbedarfs ist die Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz des Kantons Basel-Landschaft [6]. Für die öV-Güteklasse D (siehe Kap. 4) ist für Wohnnutzungen eine Reduktion des entsprechenden Grundbedarfs um den Faktor 0.9 zulässig.

Für die maximal 39 Wohnungen ergibt sich gemäss RBV folgender Mindest-Parkplatzbedarf:

Nutzungen	Bedarf Auto-Parkplätze			
	Stammplätze		Besucherplätze	
	spezif. Bedarf	Anzahl	spezif. Bedarf	Anzahl
39 Wohnungen	0.9 PP/Whg.	<b>36 PP</b>	0.27 PP/Whg.	<b>11 PP</b>
<b>TOTAL PP-BEDARF</b>	<b>47 PP</b>			

Tabelle 2: Berechnung des gesetzlichen Mindest-Parkplatzbedarfs nach RBV [6]

Aufgrund der Hanglage wird mit einer stärkeren Autonutzung als im Parkplatz-Mindestbedarf gerechnet. Im QP-Areal ist aus baulicher und ökonomischer Sicht eine höhere Parkplatzzahl möglich, so dass dieses «Maximum» im QP-Reglement als Parkplatz-Obergrenze festgelegt wird (§5 Abs. 4 QR).

Daher wird ein **maximales Angebot von 60 Stamm- und 12 Besucher-Parkplätzen** [9] verankert und bildet somit den verkehrlich massgebenden schlechtesten Fall ab. Mit den maximal 39 Wohnungen resultiert ein spezifisches Parkplatzangebot von 1.8 PP/Wohnung (1.5 Stamm-PP/Whg. + 0.3 Besucher-PP/Whg.) Mit diesem erhöhten Parkplatzangebot wird der infolge der peripheren Hanglage und geringen öV-Erschliessung (Kap. 4) höheren Autonutzung Rechnung getragen.

#### Velo- und Mofaabstellplätze (VMP):

Nach den Vorgaben des QP-Reglements (§5 Abs. 4 QR) werden trotz peripherer Hanglage mindestens 2.5 hochwertige Veloparkplätze / Wohnung erstellt [9]. Gemäss dem ASTRA Handbuch Veloparkierung [5] wird empfohlen, 20 % davon für übergrosse Spezialfahrzeuge vorzusehen. Die Aufteilung der VMP ist in folgender Tabelle 3 ersichtlich:

Nutzungen	Bedarf Velo-Abstellplätze			
	Stammplätze		Besucherplätze	
	Velo/Mofa	davon Spezialfahrzeuge	Velo/Mofa	davon Spezialfahrzeuge
Empfehlung aus [5] 39 Wohnungen x 2.5 [9]	70%	davon 20%	30%	davon 20%
	<b>69 VMP</b>	14 VMP	<b>29 VMP</b>	6 VMP
<b>TOTAL VMP-BEDARF</b>	<b>Total 98 VMP</b>			

Tabelle 3: Berechnung maximaler VMP-Bedarf gemäss Vorgaben QP [9] und Handbuch ASTRA [5]

Für den QP Buch-Hain II ergibt sich bei reglementarisch maximal möglichen 39 Wohnungen gemäss RBV ein gesetzlicher Mindestbedarf von 47 PP (36 Stamm-PP + 11 Besucher-PP). Die nachfolgenden verkehrlichen Nachweise basieren auf dem höheren, reglementarisch maximal möglichen Parkplatz-Angebot von 72 PP (60 Stamm-PP + 12 Besucher-PP). Empfohlen werden zudem mindestens 98 VMP-Plätzen (69 Stamm-VMP + 29 Besucher-VMP).

## 7 VERKEHRSAUFKOMMEN

Die Berechnung des Verkehrsaufkommens respektive des durch die geplante Überbauung generierten Verkehrs erfolgt anhand der reglementarisch maximal möglichen Parkplatzzahl (Kap. 6) sowie anhand des spezifischen Verkehrspotentials (SVP) aufgrund von Erfahrungswerten aus früheren QP-Projekten mit vergleichbarer Nutzung. Dabei wird jeweils die Anzahl Fahrten pro Parkplatz in der Spitzenstunde oder im durchschnittlichen Werktagsverkehr (DWV) ermittelt.

In den bisherigen Planungen wurde – ausgehend von den beschränkten Nutzflächen im QP – für die Morgenspitze ein spezifisches Verkehrspotential von 0.2 Ausfahrten/h als vereinfachte Spiegelung der Abendspitze verwendet. Erfahrungswerte aus früheren Projekten von RK&P ergeben eine Spannweite von 0.25 bis 0.6 Ausfahrten/h in der Morgenspitze, abhängig von der Lage des Areals und der daraus resultierenden öV-Nutzung/-Erschliessung. In Anbetracht der Hanglage, der geringen öV-Güteklasse (Kap. 4) und einer höheren Autonutzung wird im Sinne eines schlechtesten Falls ein höheres spezifisches Verkehrspotential von 0.6 Ausfahrten/h und Stamm-PP (im Sinne einer Maximalannahme) verwendet.

Die Berechnungen des **Verkehrsaufkommens** sind im ANHANG 3 dargestellt. Gemäss dieser Berechnung erzeugt die geplante Überbauung folgende Anzahl **maximal zu erwartenden Fahrten** in den Spitzenstunden:

	<b>Einfahrten</b>	<b>Ausfahrten</b>	<b>Gesamt</b>
<b>Morgenspitzenstunde (7-8 Uhr)</b>	0 Fahrten/h	36 Fahrten/h	36 Fahrten/h
<b>Abendspitzenstunde (17-18 Uhr)</b>	17 Fahrten/h	8 Fahrten/h	25 Fahrten/h

Tabelle 4: Verkehrsaufkommen Morgenspitzenstunde (7-8 Uhr) und Abendspitzenstunde (17-18 Uhr) gemäss aktuellen QP-Vorgaben für den «plausiblen verkehrlich massgebenden Fall»

Der durchschnittliche Verkehr an einem Werktag (DWV) aus dem QP wird mit 3 Fahrten pro Parkplatz (Stamm- und Besucher-PP) bei den maximal möglichen 72 PP auf 216 Fahrten/Werktag geschätzt.

In den bisherigen Planungsständen [1] wurde das Verkehrsaufkommen in den Spitzenstunden mit 20 Fahrten/h (MSP) bzw. 20 Fahrten/h (ASP) abgeschätzt.

Auf der Basis der maximal erlaubten 39 Wohnungen (bzw. 72 Parkplätzen) geht vom QP Buch-Hain II in der Morgenspitzenstunde im verkehrlich schlimmsten Fall ein Verkehrsaufkommen von **36 Fahrten pro Stunde** aus, in der Abendspitzenstunde von **25 Fahrten pro Stunde**. In den übrigen Tageszeiten ist das Verkehrsaufkommen deutlich geringer. Im DWV werden **216 Fahrten pro Werktag** geschätzt. Dieser Wert liegt über dem Wert des in der bisherigen Planung [1] abgeschätzten Verkehrsaufkommens.

## 8 ZUSATZBELASTUNG GEMEINDESTRASSEN

Das im Kap. 7 berechnete maximal zu erwartende Verkehrsaufkommen infolge QP Buch-Hain II von 36 Motorfahrzeugfahrten in der MSP und 25 in der ASP wird im Folgenden mit der im Kap. 4 dargestellten Verteilung der Knotenströme auf das Strassennetz umgelegt:

	Morgenspitzenstunde 7-8 Uhr (MSP)	Abendspitzenstunde 17-18 Uhr (ASP)
Mfz/h		

Tabelle 5: Zusatzbelastungen Knotenströme in den Spitzenstunden (MSP, ASP) [Mfz/h]

Aufgrund der durchgeführten Berechnungen beträgt die **Verkehrszunahme**:

### MSP

- Schönenbachstrasse West: +36 Mfz/h, total rund 70 Mfz/h oder 90 Fz/h
- Schönenbachstrasse Ost +22 Mfz/h, total rund 60 Mfz/h oder 70 Fz/h
- Binneringerstrasse +11 Mfz/h, total rund 80 Mfz/h oder 170 Fz/h
- Brunngasse +3 Mfz/h, total rund 70 Mfz/h oder 130 Fz/h

### ASP

- Schönenbachstrasse West: +25 Mfz/h, total rund 80 Mfz/h oder 90 Fz/h
- Schönenbachstrasse Ost +14 Mfz/h, total rund 120 Mfz/h oder 130 Fz/h
- Binneringerstrasse +8 Mfz/h, total rund 100 Mfz/h oder 210 Fz/h
- Brunngasse +3 Mfz/h, total rund 100 Mfz/h oder 210 Fz/h

In den VSS-Normen 40 044 und 40 045 ist die Belastbarkeit von Erschliessungsstrassen mit  $\leq 150$  Fz/h (inkl. Velos) für und für Quartiersammelstrassen mit  $\leq 500$  Fz./h angegeben. Auch mit einem Anstieg durch den QP Buch-Hain II bleibt die Verkehrsbelastung auf der Schönenbachstrasse West (Erschliessungsstrasse) mit 90 Fz/h unter dem als «verträglich» definierten Grenzwert von 150 Fz/h. Auf den übrigen Sammelstrassen liegt die resultierende Verkehrsmenge noch deutlich unter den Grenzwerten.

Der Knoten weist auch mit dem Zusatzverkehr vom QP Buch-Hain II eine sehr gute Verkehrsqualitätsstufe A in den Spitzenstunden auf (ANHANG 4). Für die ab 2026 darauf verkehrende Buslinie 58 (Kap. 4) wird nicht von wesentlichen Einschränkungen durch vortrittsberechtigende Fahrzeuge (Rechtsvortritt) gerechnet.

Die berechneten **Zusatzbelastungen** können von den Erschliessungs- und Sammelstrassen problemlos bewältigt werden. Die maximalen, zusätzlich zu erwartenden Verkehrsmengen können auf den Erschliessungsstrassen verträglich abgewickelt werden (Grenzwerte VSS-Normen eingehalten).

## 9 LEISTUNGSFÄHIGKEIT KNOTEN SCHÖNENBACHSTRASSE / BASELSTRASSE

Im Zuge der vorliegenden Aktualisierung des Verkehrsgutachtens wurde der Stand der Quartierpläne QP Mischeli-Center und QP Schönenbach zusammen mit der Gemeinde Reinach überprüft. Da diese bezüglich erwarteten Verkehrsmengen gegenüber dem bisherigen Gutachten [1] unverändert blieben, konnten auch die untenstehenden Leistungsfähigkeitsbeurteilungen unverändert beibehalten werden. Die Verkehrserhebung aus dem Jahr 2024 für die Grundbelastung ist dabei genügend aktuell.

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens **QP Mischeli-Center** [3] wurde folgende Verkehrszählung am Knoten Schönenbachstrasse / Baselstrasse während der massgebenden Abendspitzenstunde durchgeführt und der QP-bedingte Zusatzverkehr aufgezeigt [3]:

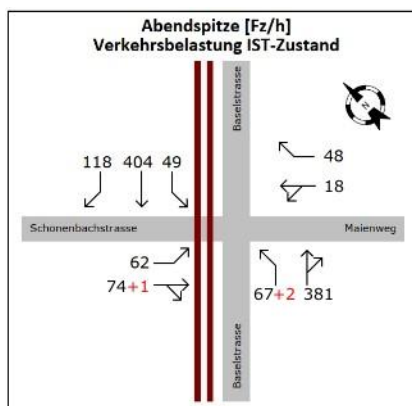


Abbildung 3: Knotenstrombelastungen ASP (Verkehrszählung 23.06.2022) mit Zusatzverkehr durch QP Mischeli (rot markiert); aus [3]

Im Verkehrsgutachten [3] wird während der ASP mit Mehrverkehr von lediglich 3 zusätzlichen Fahrzeugen über die Schönenbachstrasse aus dem QP Mischeli-Center gerechnet.

Im Verkehrsgutachten **QP Schönenbach** [2] wurde für den Zusatzverkehr am Knoten folgende Verkehrszunahmen aufgeführt:

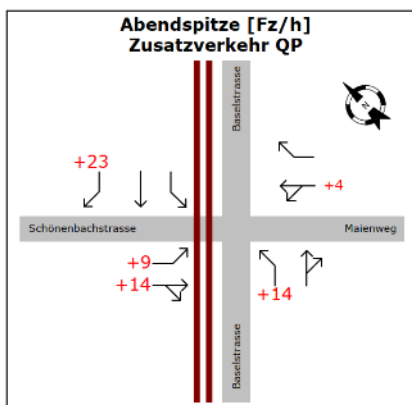


Abbildung 4: Verteilung Zusatzverkehr QP Schönenbach; aus [2]

Aus dem vorliegenden Verkehrsgutachten (siehe Kap. 8) ergibt sich folgender resultierender Verkehr aus dem **QP Buch-Hain II**:

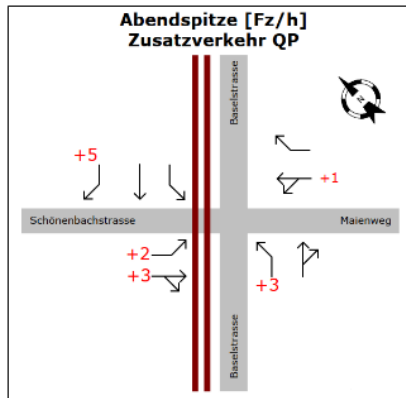


Abbildung 5: Verteilung Zusatzverkehr QP Buch-Hain II (Kap. 8)

Das prognostizierte Verkehrsaufkommen 2040, basierend auf den Berechnungen im Verkehrsgutachten des QP Mischeli-Center [3], sieht eine pauschale 10% Erhöhung der bestehenden erhobenen Verkehrsbelastung vor. Auf diese gegenüber heute erhöhten Werte wird der Zusatzverkehr der QP Mischeli-Center, Schönenbach und Buch-Hain hinzuaddiert.

Massgebende Belastung 2040 = Aufrundung [(IST-Belastung aus Abbildung 3 + 10%) + Zusatzverkehr aus QP Mischeli-Center (Abbildung 3), QP Schönenbach (Abbildung 4) und QP Buch-Hain II (Abbildung 5)]. Demgemäss ergeben sich folgende, für die Leistungsanalyse massgebende Verkehrsströme:

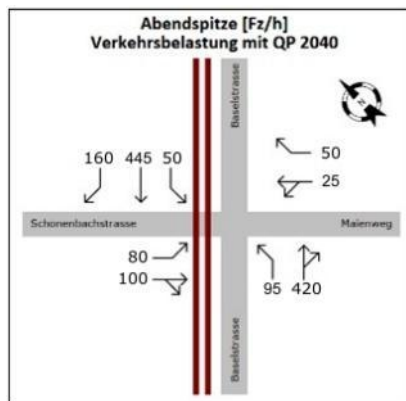


Abbildung 6: massgebende Knotenstrombelastungen ASP mit allen QP

Die in Abbildung 6 aufgeführten Knotenströme sind mit den massgebenden Knotenströmen aus dem Gutachten QP Mischeli-Center praktisch identisch, so dass auf eine erneute Berechnung der Knotenleistungsfähigkeit verzichtet werden kann. Im Prognose-Zustand ergeben sich daraus laut [3] folgende **Verkehrsqualitäten am Knoten**:

- Morgenspitze (MSP): VQS C (zufriedenstellend)
- Abendspitze (ASP): VQS D (ausreichend)

Im Vergleich zu den gezählten Knotenströmen von rund 1'200-1'300 Fz/h (siehe Abb. 3 oben) machen die zusätzlichen 14 Fz/h infolge QP Buch-Hain II knapp **1% Zusatzbelastung am Knoten** aus und verändern den Betriebsablauf somit nicht.

Im Vergleich zur Belastung auf dem vordersten Abschnitt der Schönenbachstrasse von gut 300 Fz/h machen die zusätzlichen 14 Fz/h infolge QP Buch-Hain II rund **5% Zusatzbelastung auf der Schönenbachstrasse** aus.

Die Zusatzbelastung infolge QP Buch-Hain II ist mit knapp **1% der Knotenbelastungen am Knoten Schönenbachstrasse/ Baselstrasse** und mit rund 5% auf dem vorderen Abschnitt der Schönenbachstrasse relativ gering und kann gut abgewickelt werden. Am Kantonsstrassen-Knoten wird trotz aller berücksichtigter QP 's eine zufriedenstellende Verkehrsqualität (VQS C; MSP) bzw. ausreichende Verkehrsqualität (VQS D; ASP) erzielt.

## 10 AUSWIRKUNGEN QP AUF DEN ÖV

Es sind auch die Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr darzustellen und zu beurteilen. Gemäss Kap. 7 und ANHANG 3 beläuft sich die durchschnittliche Anzahl MIV-Fahrten auf 216 MIV-Fahrten pro Werktag (DWV; entspricht bei einem Besetzungsgrad von 1.2 Personen pro Fahrzeug rund 260 Personenfahrten MIV pro Tag). Es kann davon ausgegangen werden, dass an dieser vom ÖV nicht optimal erschlossenen Lage höchstens gleich viele ÖV-Fahrten erzeugt werden (**Annahme: 260 Personenfahrten ÖV pro Tag**).

Der Kanton BL 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?).

Für die ab Fahrplan 2026 verkehrende neue Buslinie 58 liegen noch keine Fahrgastfrequenzen vor. Für den QP Buch-Hain II ist somit weiterhin das ÖV-Angebot der **Tramlinien 11 und E11 ab Haltestelle Lochacker** massgebend.

Die Verteilung der 260 neuen ÖV-Fahrten pro Tag infolge QP Buch-Hain II auf diese 2 Tramlinien und die beiden Richtungen erfolgt analog den heutigen Ein-/Aussteigerzahlen der Tramlinien 11 und E11 an der Haltestelle Lochacker. Die vom Kanton vorgegebene Berechnungstabelle findet sich in ANHANG 5. 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. Die Belastungszunahme liegt bei der Linie 11 zwischen 0.6% bis 1.5%, bei der Linie E11 zwischen 0.6% bis 1.7%.

Da alle berechneten, QP-bedingten Zusatzbelastungen deutlich unter der Grenze von 10% liegen, sind keine weiteren Detailabklärungen notwendig.

## 11 AREALZUFAHRT

Der Quartierplan (siehe Titelbild) sieht eine ca. 40 m lange Stichstrasse zwischen dem Hinterlindengrabenweg und der Parkgarageneinfahrt/oberirdischen Parkplätzen vor. Dieser Zufahrtsweg dient nicht nur dem Verkehr von Personenwagen, sondern auch den Velofahrenden, zur Anlieferung der Gebäude (seltener Fall), als Feuerwehrezufahrt /(-stellflächen) und als Manöverfläche für die Parkierungsvorgänge. Würden zu den im Kap. 7 berechneten rund 35 Personenwagenfahrten nochmals mindestens die gleiche Anzahl an Velofahrten hinzukommen (also Maximalannahme), müsste mit max. 70 Fahrzeugbewegungen pro Stunde auf der Stichstrasse gerechnet werden. Gemäss gängiger Empfehlungen [7] könnte der Fahrweg aus verkehrstechnischer Sicht zwischen der Parkgarage und dem Hinterlindengrabenweg mit niedriger Halterate und Wartezeiten sogar einstreifig ausgebildet werden. Infolge der geplanten sehr geringen Kurvigkeit können gute Sichtbedingungen in einen einstreifigen Fahrweg hergestellt werden.

## 12 FAZIT / SCHLUSSFOLGERUNGEN

Mit dem vorliegenden Verkehrsgutachten werden die Auswirkungen der geplanten Überbauung Buch-Hain II mit den reglementarisch festgelegten maximal **39 Wohneinheiten** als «plausibler, verkehrlich schlimmsten Nutzungsfall» auf den Verkehr aufgezeigt. Mit dieser Überbauung wird die letzte grössere Baulandreserve, welche über die Schönenbachstrasse (westlich der Brunngasse) erschlossen ist, überbaut.

Die heutige **Verkehrsbelastung** der Schönenbachstrasse West (westlich Knoten Brunngasse) liegt in der Morgenspitzenstunde bei rund 40 Mfz. pro Stunde, in der Abendspitzenstunde bei rund 60 Mfz. pro Stunde (Querschnitt). Das erhobene Belastungsniveau entspricht einer typischen Erschliessungsstrasse.

Die **Knotenstromzählung** am Knoten Brunngasse/Schönenbachstrasse hat gezeigt, dass die Achse Binnerstrasse – Brunngasse an diesem Knoten die stärkste Verkehrsbeziehung ist, in der Abendspitze auch die Schönenbachstrasse Ost.

Für den QP Buch-Hain II ergibt sich bei maximal 39 Wohnungen ein gesetzlicher Parkplatz-Mindestbedarf von 47 Parkplätzen (36 Stamm-PP + 11 Besucher-PP) sowie **98 VMP-Plätzen** (69 Stamm-VMP + 29 Besucher-VMP). Im QP-Reglement sind **60 Stamm-PP + 12 Besucher-PP als Obergrenze** festgelegt.

Vom QP Buch-Hain II geht in der Morgenspitzenstunde somit ein maximales Verkehrsaufkommen von **36 Fahrten pro Stunde**, in der Abendspitzenstunde von **25 Fahrten pro Stunde** aus.

Die berechneten **Zusatzbelastungen** können von den Erschliessungsstrassen (Schönenbachstrasse West) und den Sammelstrassen (Binnerstrasse, Brunngasse, Schönenbachstrasse Ost) problemlos bewältigt werden. Am Knoten Schönenbachstrasse/Baselstrasse beträgt die Zusatzbelastung infolge QP Buch-Hain II bei gut **1%** und kann gut abgewickelt werden. Allerdings werden die Wartezeiten und die Staulängen leicht zunehmen.

Die Belastung im **öffentlichen Verkehr** wird auf den Linien 11 und E11 in der Grössenordnung von 1% zunehmen, was deutlich unter dem Grenzwert von 10% liegt (d.h. keine weiteren Detailabklärungen notwendig).

Insgesamt wird die **Verkehrerschliessung** des QP Buch-Hain II als unproblematisch und machbar beurteilt.

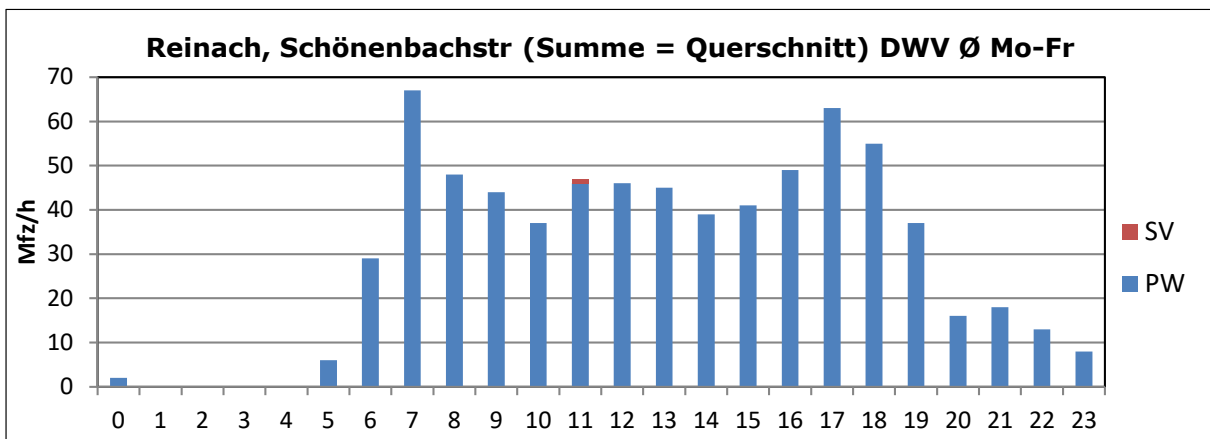
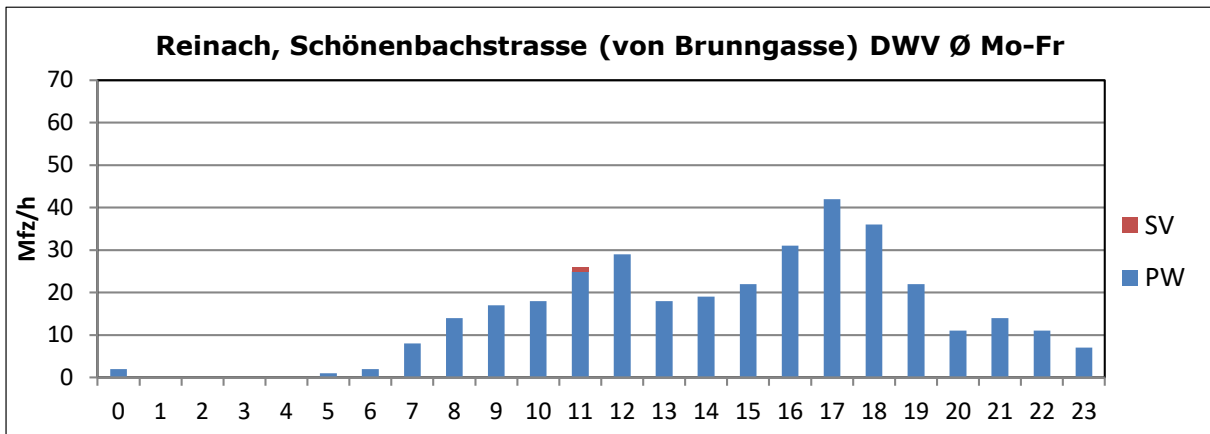
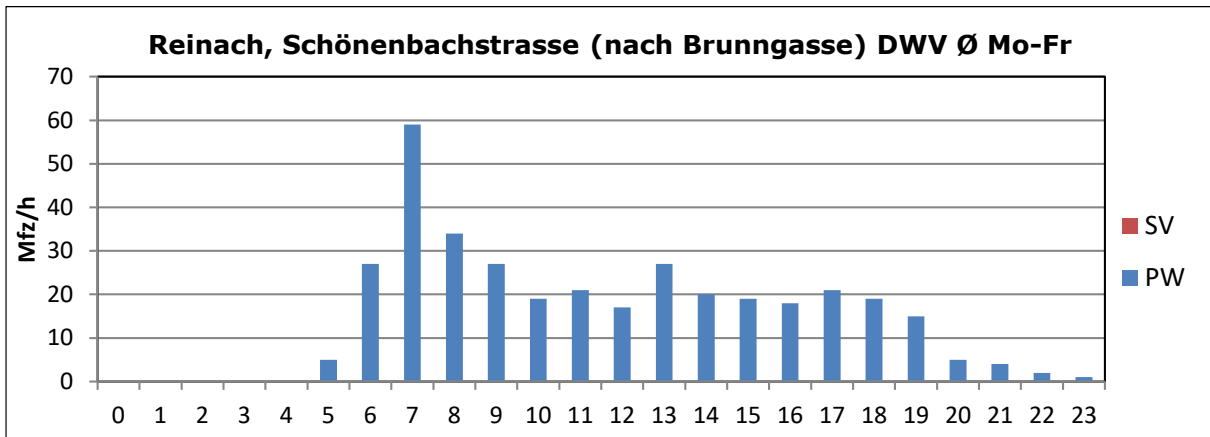
Rudolf Keller & Partner  
Verkehringenieure AG

Muttenz, den 03. Dezember 2025

## ANHANG 1 Verkehrszählung Schönenbachstrasse (Mo 25.09.2017 – So 01.10.2017)

Motorfahrzeuge (Personenwagen PW + Schwerverkehr SV)	nach Brunngasse	von Brunngasse	Querschnitt (Total)
Ø MSP (7-8) (Werktag Mo-Fr) [Mfz/h]	59	8	67
Ø ASP (17-18) (Werktag Mo-Fr) [Mfz/h]	21	42	63
DWV (Durchschn. Werktagsverkehr Mo-Fr) [Mfz/24h]	360	350	710
DTV (Durchschn. Tagesverkehr Mo-So) [Mfz/24h]	333	325	658
SV-Anteil (am DWV) [%]	0%	0%	0%

Tabelle 6: Ergebnisse Verkehrszählung Reinach, Schönenbachstrasse



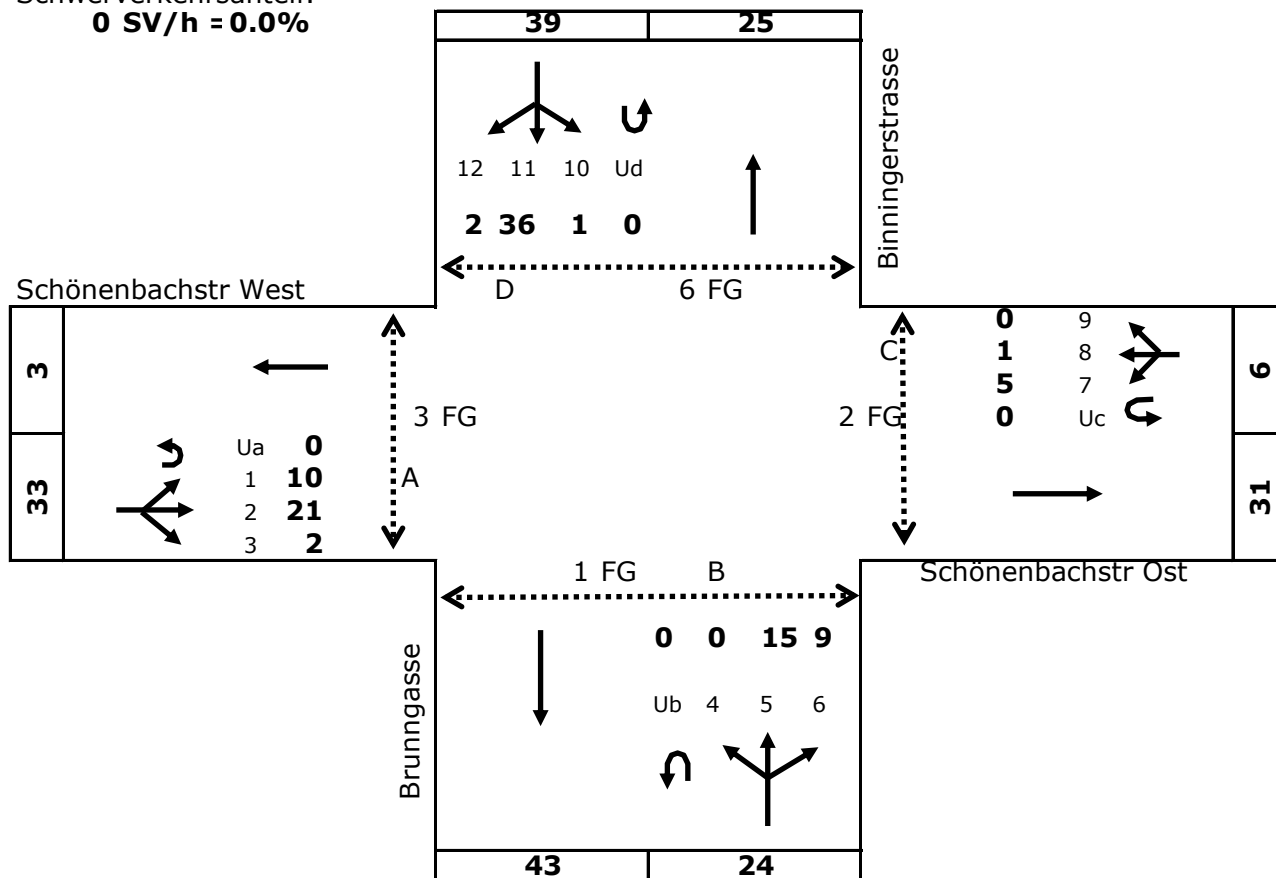
## **ANHANG 2    Verkehrserhebung Knoten Schönenbachstrasse/ Binningerstrasse/ Brunngasse (24.10.-31.10.2025)**

Knoten Schönenbachstrasse/Binnergerstrasse/Brunngasse  
24.10. - 31.10.2025

**Verkehrsbelastung Morgenspitzenstunde 7:30-8:30 Uhr [Mfz/h]**

Summe der Zufahrten:  
**102 Mfz/h**

Schwerverkehrsanteil:  
**0 SV/h = 0.0%**



Legende

2 Knotenstrom mit Nummer  
 Knotenstrombelastung in Mfz/h  
 Verkehrsbelastung einer Richtungsfahrbahn in Mfz/h

B Fussgängerstrom mit Nummer  
 52 FG Fussgängerbelastung in Personen/h

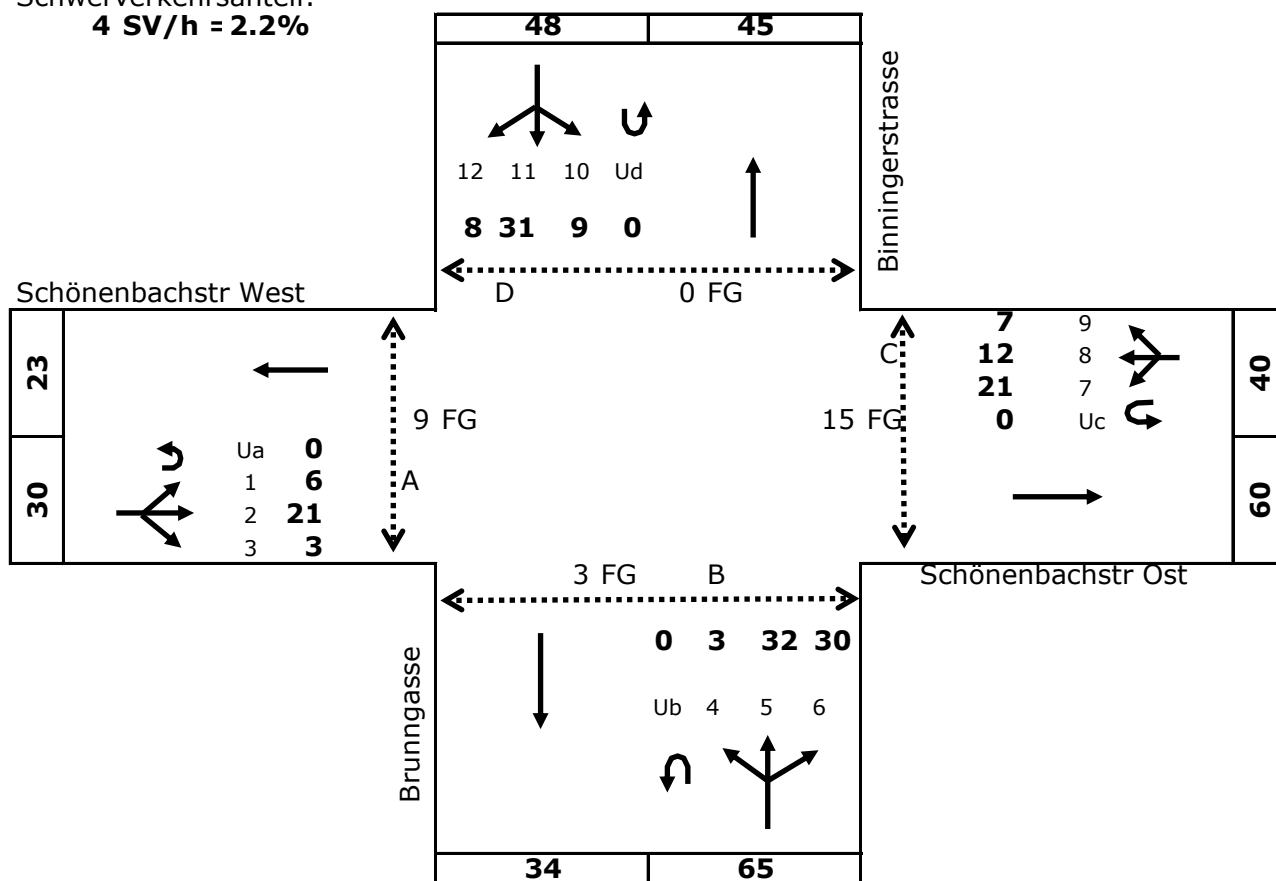
Mfz/h Motorfahrzeuge pro Stunde  
 Personenwagen (PW)  
 Lastwagen (LW)  
 Lastenzug (LZ)  
 Motorrad (MR)  
 (exkl. Velo+Mofa)

Knoten Schönenbachstrasse/Binneringerstrasse/Brunngasse  
24.10. - 31.10.2025

**Verkehrsbelastung Abendspitzenstunde 17:30-18:30 Uhr [Mfz/h]**

Summe der Zufahrten:  
**183 Mfz/h**

Schwerverkehrsanteil:  
**4 SV/h = 2.2%**



Legende

2 Knotenstrom mit Nummer  
 Knotenstrombelastung in Mfz/h  
 Verkehrsbelastung einer Richtungsfahrbahn in Mfz/h

B Fussgängerstrom mit Nummer  
 52 FG Fussgängerbelastung in Personen/h

Mfz/h Motorfahrzeuge pro Stunde  
 Personenwagen (PW)  
 Lastwagen (LW)  
 Lastenzug (LZ)  
 Motorrad (MR)  
 (exkl. Velo+Mofa)

## ANHANG 3 Verkehrsaufkommen DWV / ASP / MSP

### Abschätzung des täglichen Verkehrsaufkommens DWV und DTV (Fahrten/24h)

Nutzungsart	Reduziert. Bedarf Auto-Parkplätze			SVP: Spezifisches Verkehrspotential <sup>1)</sup>		Verkehr/Werktag (DWV) (Summe Ein- und Ausfahrten)			DTV/DWV	DTV (Ein+Aus)
	Stammplätze	Besuchplätze	Total	Stammplätze [F/PP, 24h]	Besucherplätze [F/PP, 24h]	Stammplätze [F/24h]	Besucherplätze [F/24h]	Total [F/24h]		Total [F/24h]
<b>WOHNEN</b> 39 Wohnungen	60 PP	12 PP	72 PP	3	3	180	36	216	7/7	<b>216</b>

#### Erläuterungen:

- 1) Spezifisches Verkehrspotential (SVP) für den Tagesverkehr: Durchschnittliche Anzahl Fahrten (Summe Zu- und Wegfahrt) pro Parkfeld und Tag.

### Abschätzung Verkehrsaufkommen Morgenspitzenstunde (MSP 7 - 8 Uhr) [Fahrten/h]

NUTZUNG	max. Angebot Auto-Parkplätze			SVP Einfahrten <sup>1)</sup>		SVP Ausfahrten <sup>1)</sup>		Verkehrsaufkommen MSP		
	Stammplätze	Besucherplätze	Total	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
39 Wohnungen	60 PP	12 PP	72 PP	0	0	0.6	0	0	36	<b>36</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.

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

NUTZUNG	max. Angebot Auto-Parkplätze			SVP Einfahrten <sup>1)</sup>		SVP Ausfahrten <sup>1)</sup>		Verkehrsaufkommen ASP		
	Stammplätze	Besucherplätze	Total	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
39 Wohnungen	60 PP	12 PP	72 PP	0.25	0.2	0.1	0.2	17	8	<b>25</b>

#### Erläuterungen:

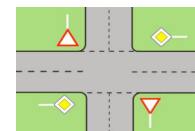
- 1) Das spezifische Verkehrspotential (SVP) für die Spitzenstunde wird als Prozentanteil der Parkplatzkapazität angegeben.  
Beispiel: SVP von 0.1 Einfahrten/h bedeutet, dass 10% der vorhandenen PP eine Einfahrt in der Spitzenstunde verursachen, bzw. dass ein PP 0.1 Einfahrten/h auslöst.

## **ANHANG 4    Leistungsfähigkeit Knoten Schönenbachstrasse/ Binningerstrasse/ Brunngasse mit Zusatzverkehr QP**

berücksichtigt sind Mfz und Velo

Schweiz VSS SN 640 022

Projekt : 875063.1000 QP Buch-Hain  
 Knotenpunkt : Schönenbachstrasse  
 Stunde : MSP, IST+Projekt  
 Datei : 875063.1000 MSP Projekt.kob



Strom		q-vorh	tg	tf	q-Haupt	G-i	L-i	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
- Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[PWE]	[PWE]	
1		20	5.8	2.5	6	1519	1519		2.4	0	0	A
2		35										
3		4										
Misch-H		59					1694	1 + 2 + 3	2.2	0	0	A
4		0	7.2	3.9	130	854	817		0.0	0	0	A
5		26	6.5	4.0	90	895	882		4.2	0	0	A
6		10	6.5	3.1	48	1178	1178		3.0	0	0	A
Misch-N		36					1174	4+5+6	3.1	0	0	A
9		1										
8		5										
7		1	5.8	2.5	50	1442	1442		2.4	0	0	A
Misch-H		7					1738	7+8+9	2.0	0	0	A
10		1	7.2	3.9	161	820	787		4.5	0	0	A
11		37	6.5	4.0	92	893	880		4.2	0	0	A
12		2	6.5	3.1	6	1243	1243		2.9	0	0	A
Misch-N		40					923	10+11+12	4.0	0	0	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Rechnung nach : Schweiz VSS SN 640 022

Für Rechtseinbieger (Strom 6 und/oder 12) wurde ein kurzer Fahrstreifen eingesetzt.

Strassennamen :

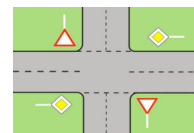
Hauptstrasse : Schönenbachstrasse West  
 Schönenbachstrasse Ost

Nebenstrasse : Brunngasse  
 Binnerstrasse

KNOBEL Version 7.1.15

## Schweiz VSS SN 640 022

Projekt : 875063.1000 QP Buch-Hain  
 Knotenpunkt : Schönenbachstrasse  
 Stunde : ASP IST+Projekt  
 Datei : 875063.1000 ASP Projekt.kob



Strom		q-vorh	tg	tf	q-Haupt	G-i	L-i	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
- Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[PWE]	[PWE]	
1		7	5.8	2.5	31	1475	1475		2.4	0	0	A
2		21										
3		3										
Misch-H		31					1715	1 + 2 + 3	2.1	0	0	A
4		5	7.2	3.9	190	790	739		4.9	0	0	A
5		43	6.5	4.0	92	893	876		4.3	0	0	A
6		31	6.5	3.1	30	1205	1205		3.0	0	0	A
Misch-N		79					1265	4+5+6	3.0	0	0	A
9		7										
8		22										
7		21	5.8	2.5	32	1473	1473		2.4	0	0	A
Misch-H		50					1646	7+8+9	2.2	0	0	A
10		9	7.2	3.9	198	782	723		5.0	0	0	A
11		44	6.5	4.0	91	894	877		4.3	0	0	A
12		16	6.5	3.1	28	1208	1208		3.0	0	0	A
Misch-N		69					1076	10+11+12	3.5	0	0	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Rechnung nach : Schweiz VSS SN 640 022

Für Rechtseinbieger (Strom 6 und/oder 12) wurde ein kurzer Fahrstreifen eingesetzt.

Strassennamen :

Hauptstrasse : Schönenbachstrasse West  
 Schönenbachstrasse Ost

Nebenstrasse : Brunngasse  
 Binnerstrasse

KNOBEL Version 7.1.15

### ANHANG 5 Berechnungstabellen ÖV Kanton BL

