

Gemeinde Laufen

Laufen, Verlegung Naubrücke

**Naustrasse / Baselstrasse
Axe 267, BP 28A/43 – BP 28E/0**

Mitwirkung

Vorprojekt

VERKEHRSDATEN UND VERLAGERUNGSWIRKUNG

Stand: 28.06.2022



Bauherr

**Kanton Basel-Landschaft
Bau- und Umweltschutzdirektion
Infrastruktur und Mobilität
Tiefbauamt
Rheinstrasse 29,
CH-4410 Liestal**

Verfasser

**verkehrsteiner AG
Michael Nehmiz
Kasernenstrasse 27
3013 Bern**



Laufen, Naubrücke

Verkehrsdaten und Verlagerungswirkungen

Bern, 28.06.2022

Laufen, Naubrücke

V20231

Bern, 28.06.2022

Auftraggeber:

Kanton Basel-Landschaft, BUD (Tiefbauamt)

Bearbeitung:

Michael Nehmiz, verkehrsteiner AG

Jakob Leitner, verkehrsteiner AG

Kontaktadresse:

verkehrsteiner AG

Kasernenstrasse 27

CH-3013 Bern

© verkehrsteiner AG, 2022

- Ausgangslage
- Vorgehen / Methodik
- Resultate Verkehrsmessungen 2022
 - Knotenströme
 - Netzbelastung
 - Fuss- und Veloverkehr Bereich Brücke
- Umlegungswirkung
 - Annahmen / Umlegung / Szenarien
 - Netzbelastungen / Differenznetz
 - Leistungsfähigkeit Kreisverkehr «Norimatt»

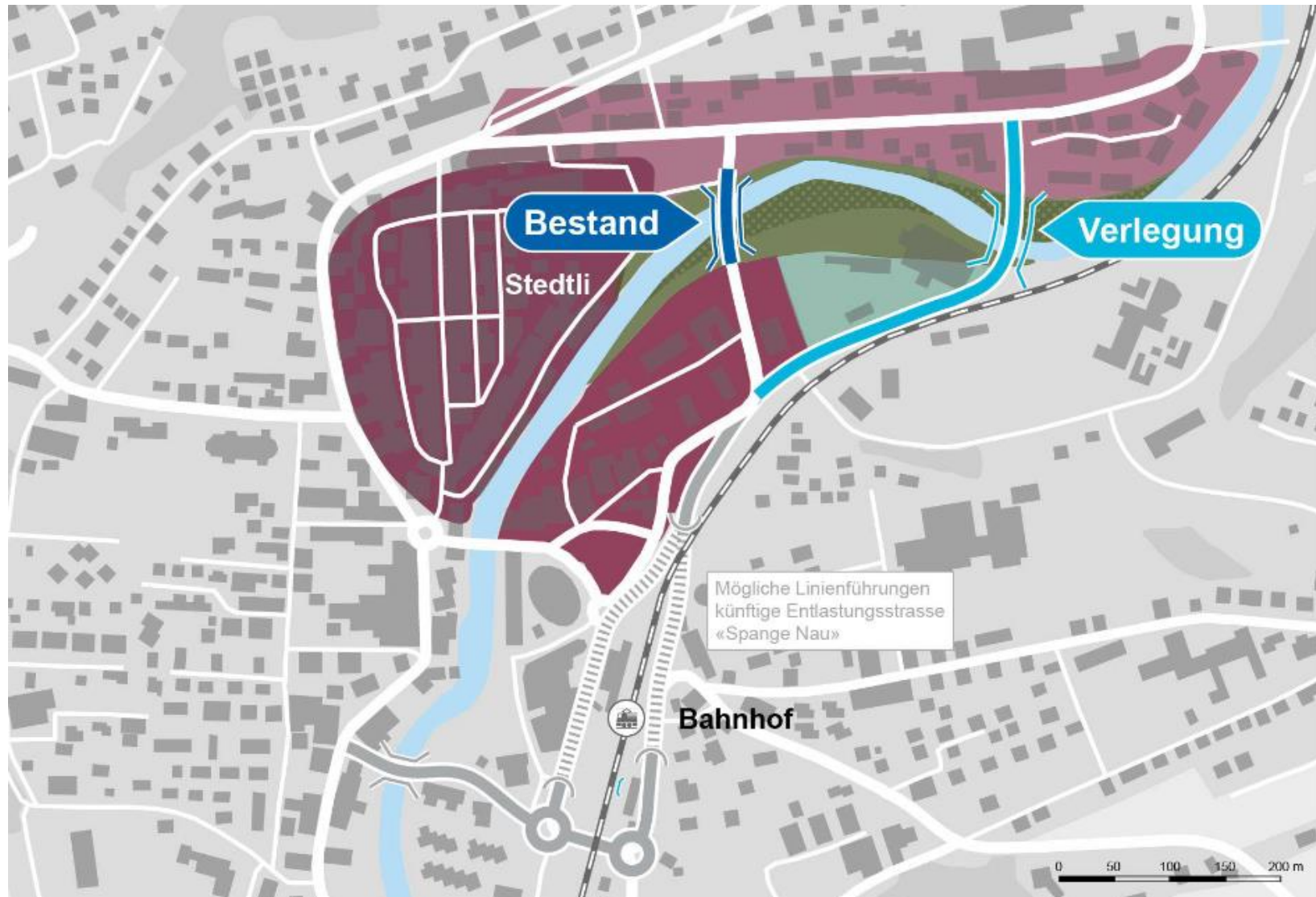
Ausgangslage

Die bestehende Naubrücke in Laufen muss aufgrund des Hochwasserschutzes ersetzt werden. In diesem Zusammenhang wurde die Verlegung an einen alternativen Standort untersucht. Diese Untersuchungen haben ergeben, dass eine Verlegung in den Bereich des sogenannten Spilag-Areals diverse Vorteile bringen kann. Insbesondere könnte durch den Wegfall der Strassenverbindung im Bereich der heutigen Brücke ein grosser zusammenhängender Raum geschaffen werden, der als attraktive Fläche entlang der Birs für Freizeit und Naherholung dienen kann. Der Kanton möchte deshalb die Brückenverlegung weiterverfolgen. Auch die Stadt Laufen unterstützt das Vorhaben.

Zur Abschätzung der verkehrlichen Wirkungen, die sich durch die Brückenverlegung ergeben, sollen die vorhandenen Datengrundlagen geprüft werden und im unmittelbaren Projektperimeter zusätzliche Verkehrsdatenerhebungen durchgeführt werden. Schliesslich sollen die Verlagerungswirkungen (inkl. Einschätzungen zum Fuss- und Veloverkehr) aufgezeigt und beurteilt werden.



Ausgangslage

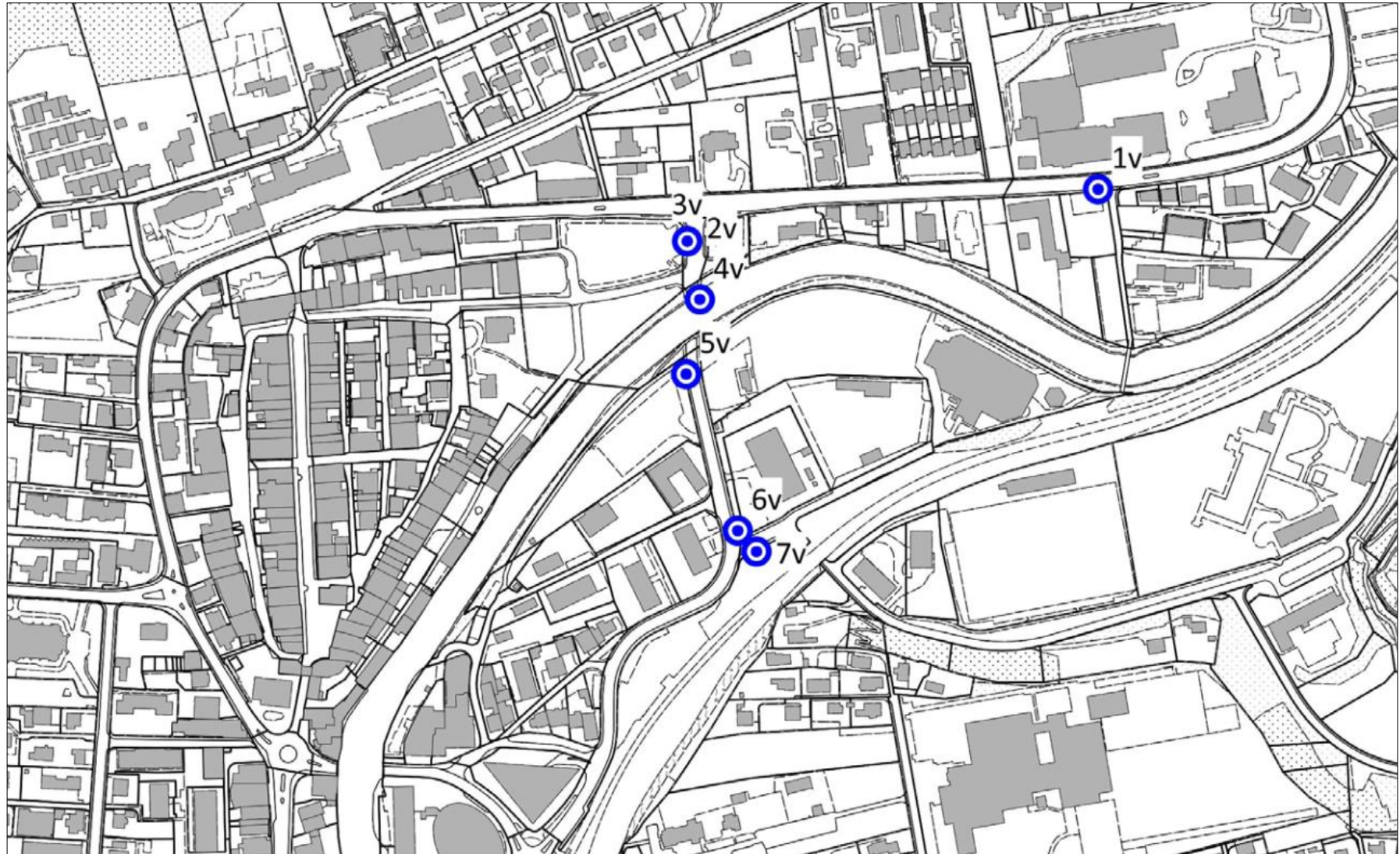


Bildquelle: BUD, Projektinformation (Stand 09.02.2022)



- Ausgangslage
- **Vorgehen / Methodik**
- Resultate Verkehrsmessungen 2022
 - Knotenströme
 - Netzbelastung
 - Fuss- und Veloverkehr Bereich Brücke
- Umlegungswirkung
 - Annahmen / Umlegung / Szenarien
 - Netzbelastungen / Differenznetz
 - Leistungsfähigkeit Kreisverkehr «Norimatt»

Vorgehen / Methodik – Verkehrsmessungen



Vorgehen / Methodik – Verkehrsmessungen



ZEITRAUM

29.04. – 06.05.2022

ERHEBUNGSDAUER

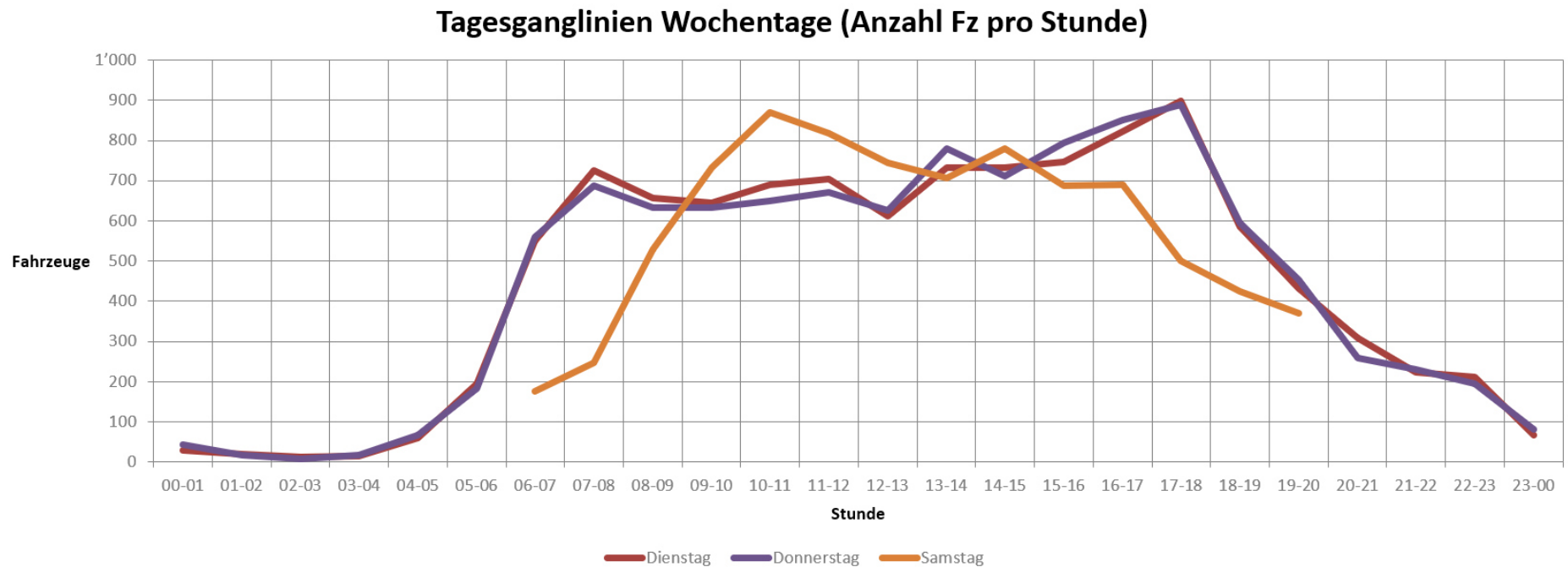
SA	30.04.2022	06 – 20 Uhr
DI	03.05.2022	00 – 24 Uhr
DO	05.05.2022	00 – 24 Uhr



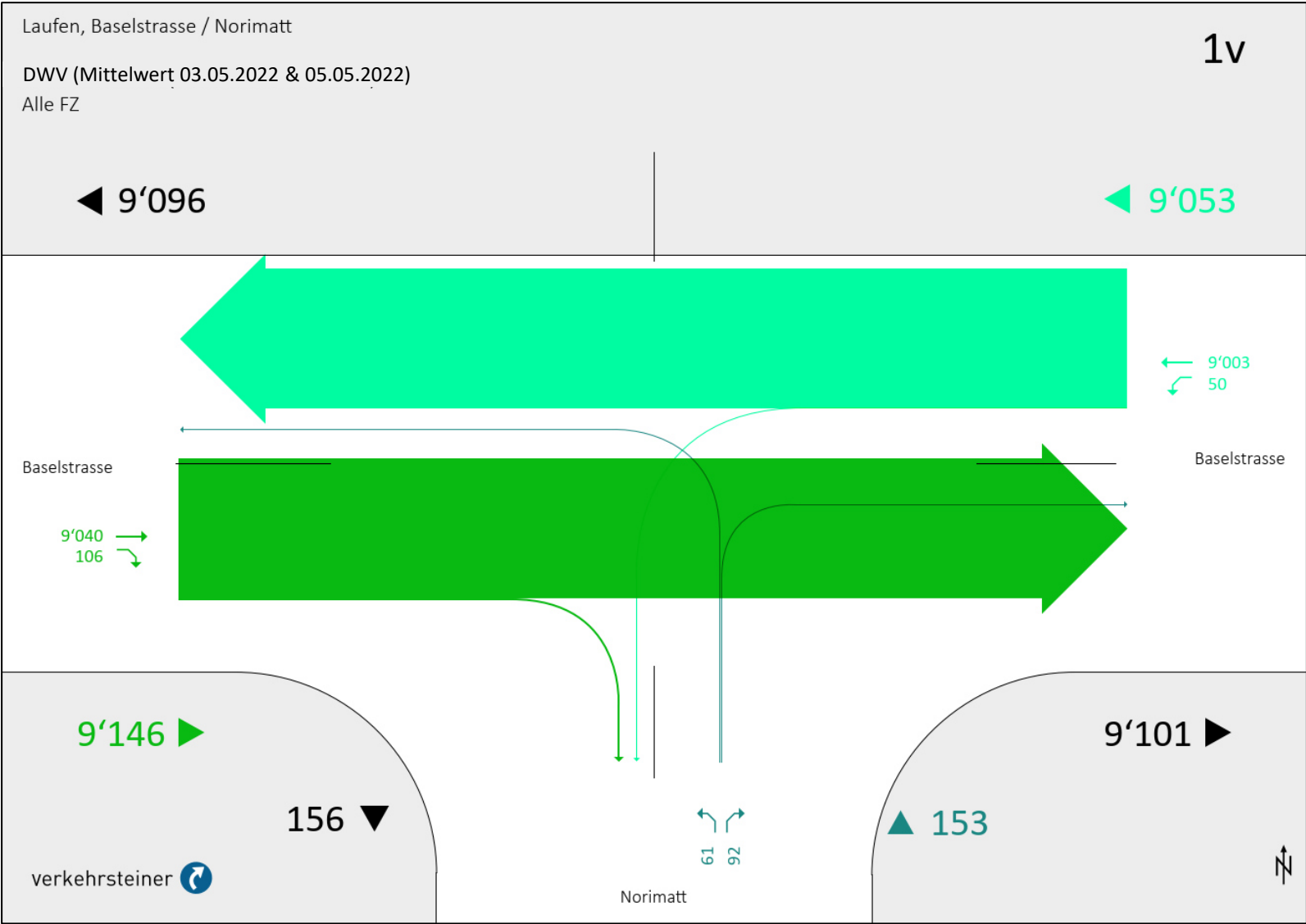
- Ausgangslage
- Vorgehen / Methodik
- **Resultate Verkehrsmessungen 2022**
 - **Knotenströme**
 - Netzbelastung
 - Fuss- und Veloverkehr Bereich Brücke
- Umlegungswirkung
 - Annahmen / Umlegung / Szenarien
 - Netzbelastungen / Differenznetz
 - Leistungsfähigkeit Kreisverkehr «Norimatt»

Resultate Verkehrsmessungen – Knotenströme Tagesganglinien

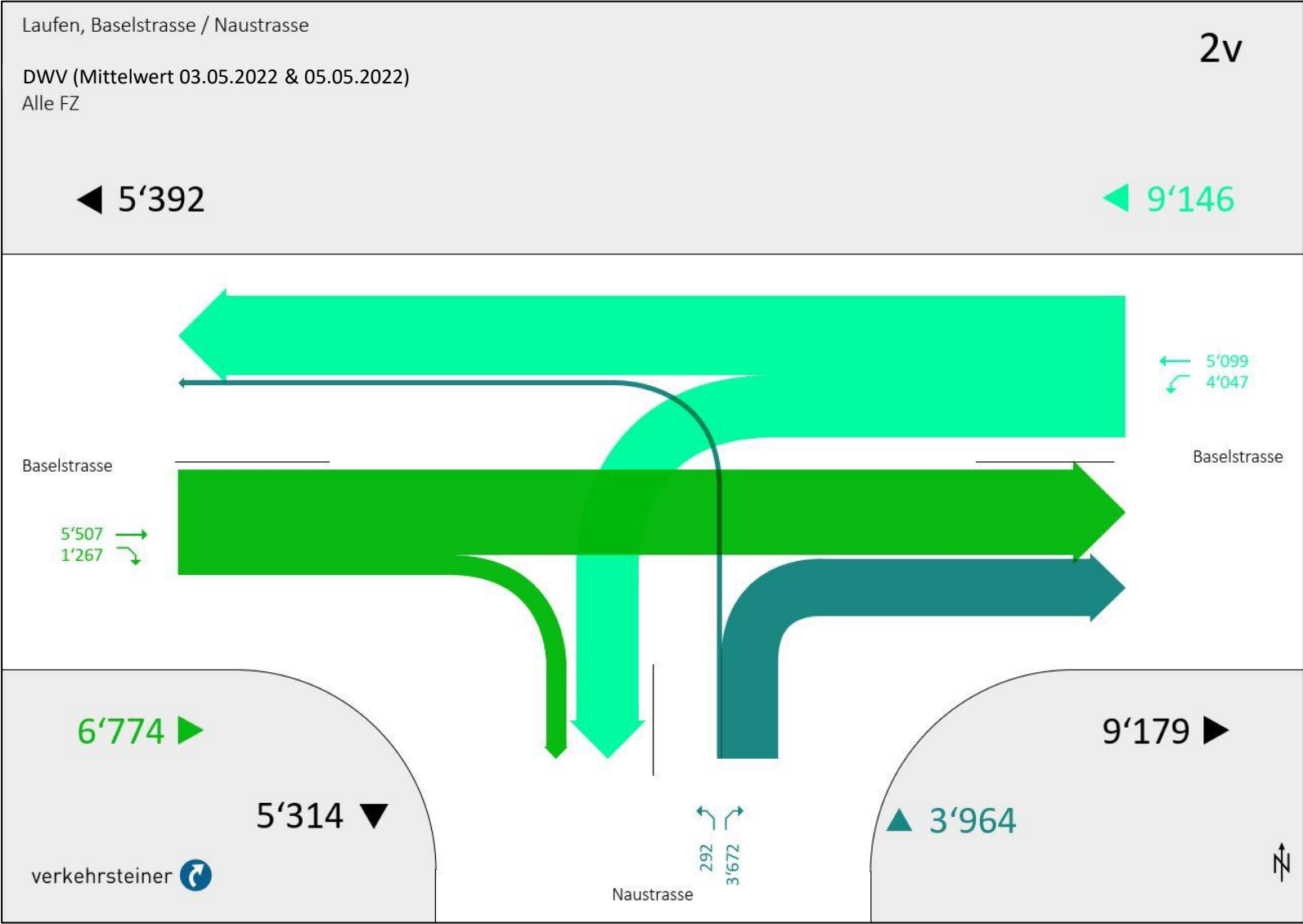
Typische Tagesganglinien im Messperimeter (Beispiel Kamerastandort 3v). Stärkstes Verkehrsaufkommen unter der Woche während der Abendspitze:



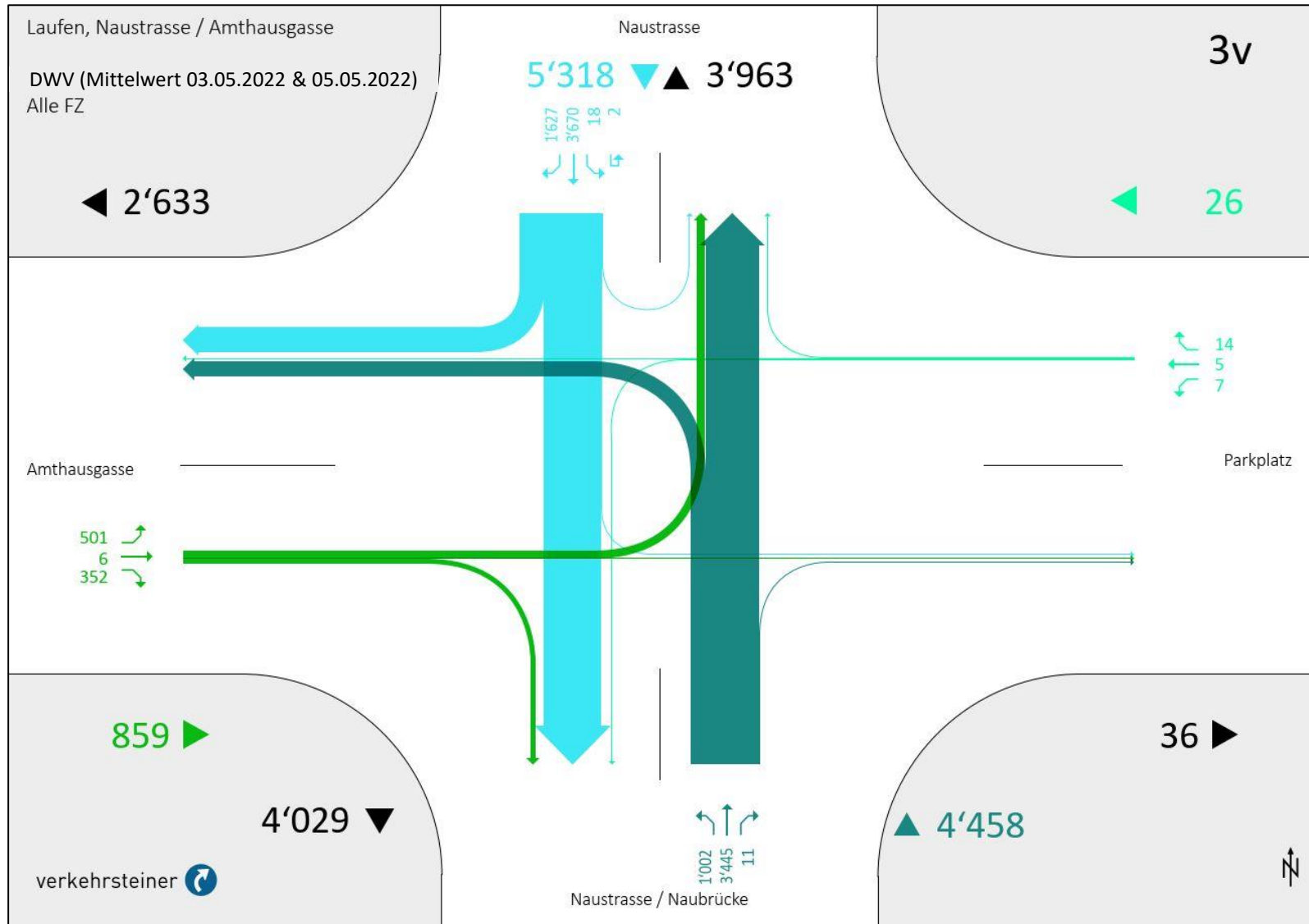
Resultate Verkehrsmessungen – ausgewählte Knotenströme



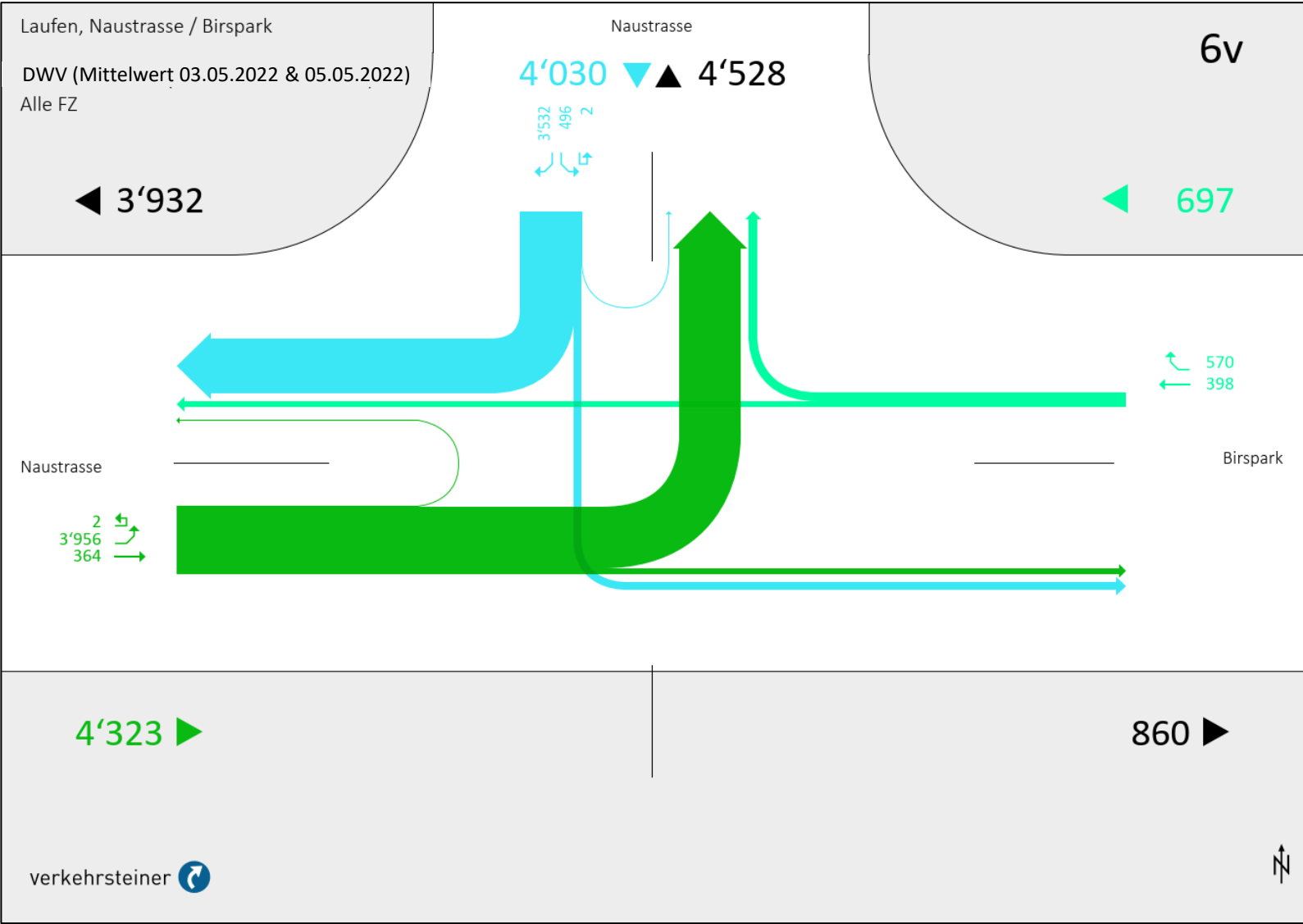
Resultate Verkehrsmessungen – ausgewählte Knotenströme



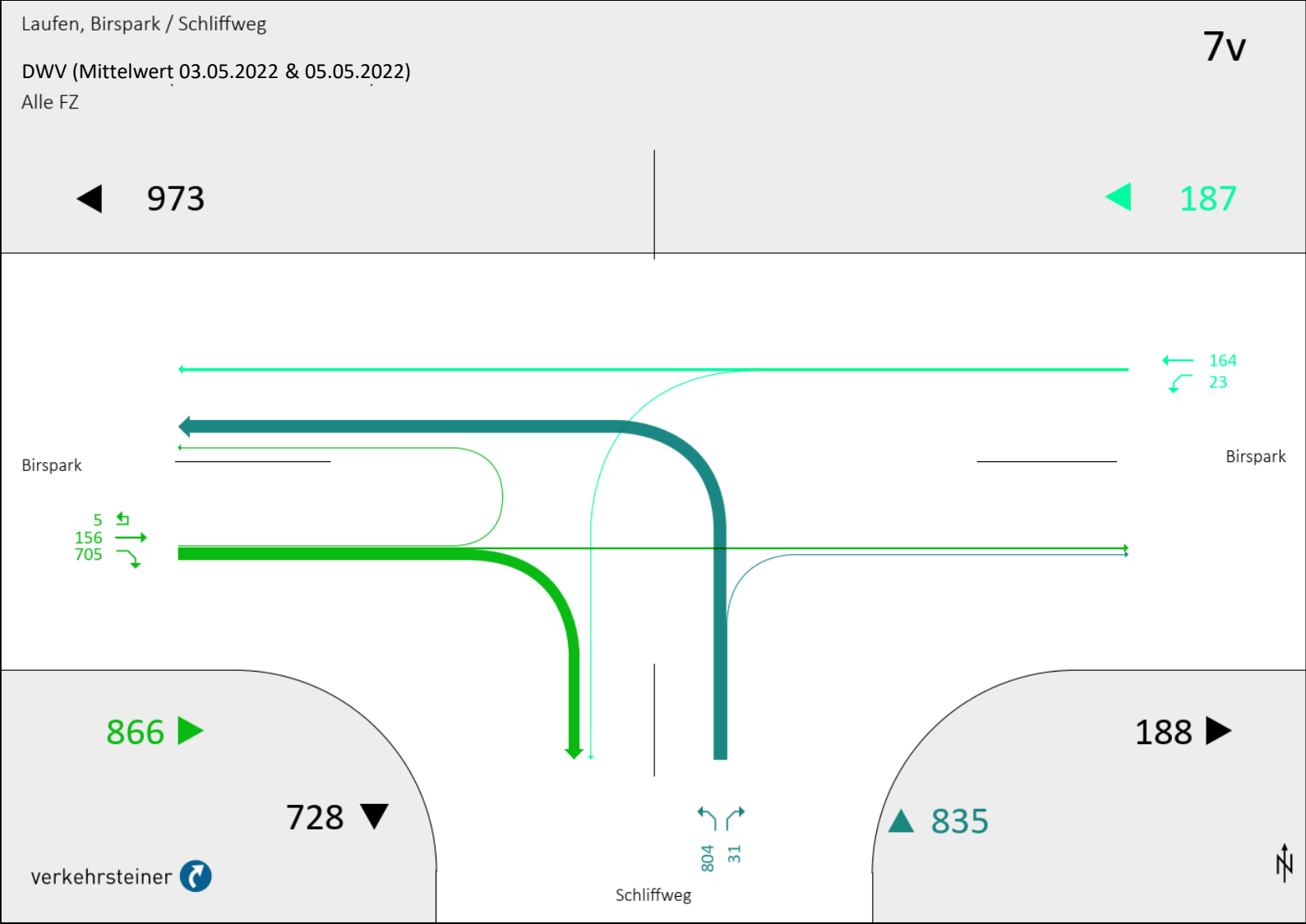
Resultate Verkehrsmessungen – ausgewählte Knotenströme



Resultate Verkehrsmessungen – ausgewählte Knotenströme

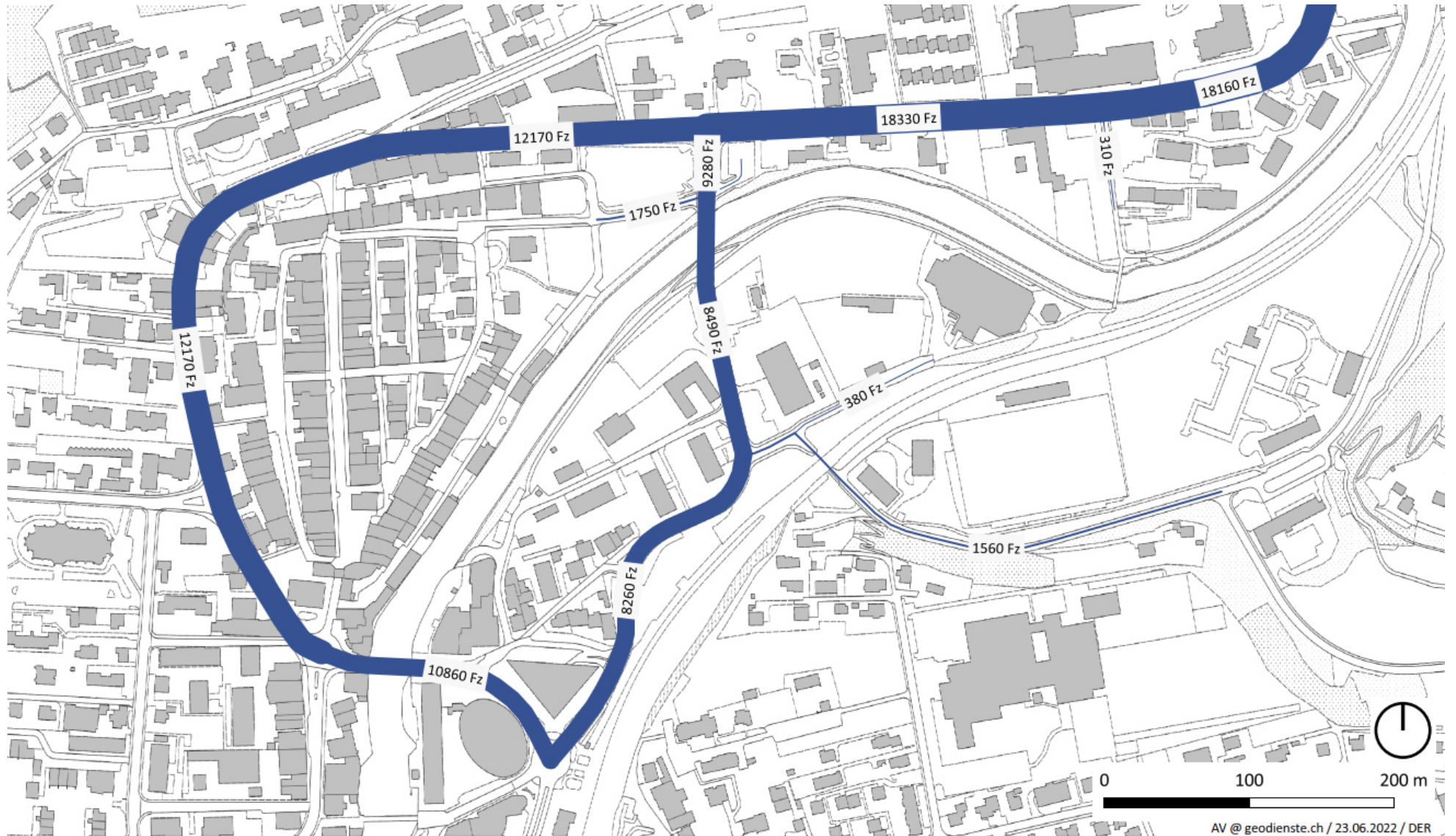


Resultate Verkehrsmessungen – ausgewählte Knotenströme



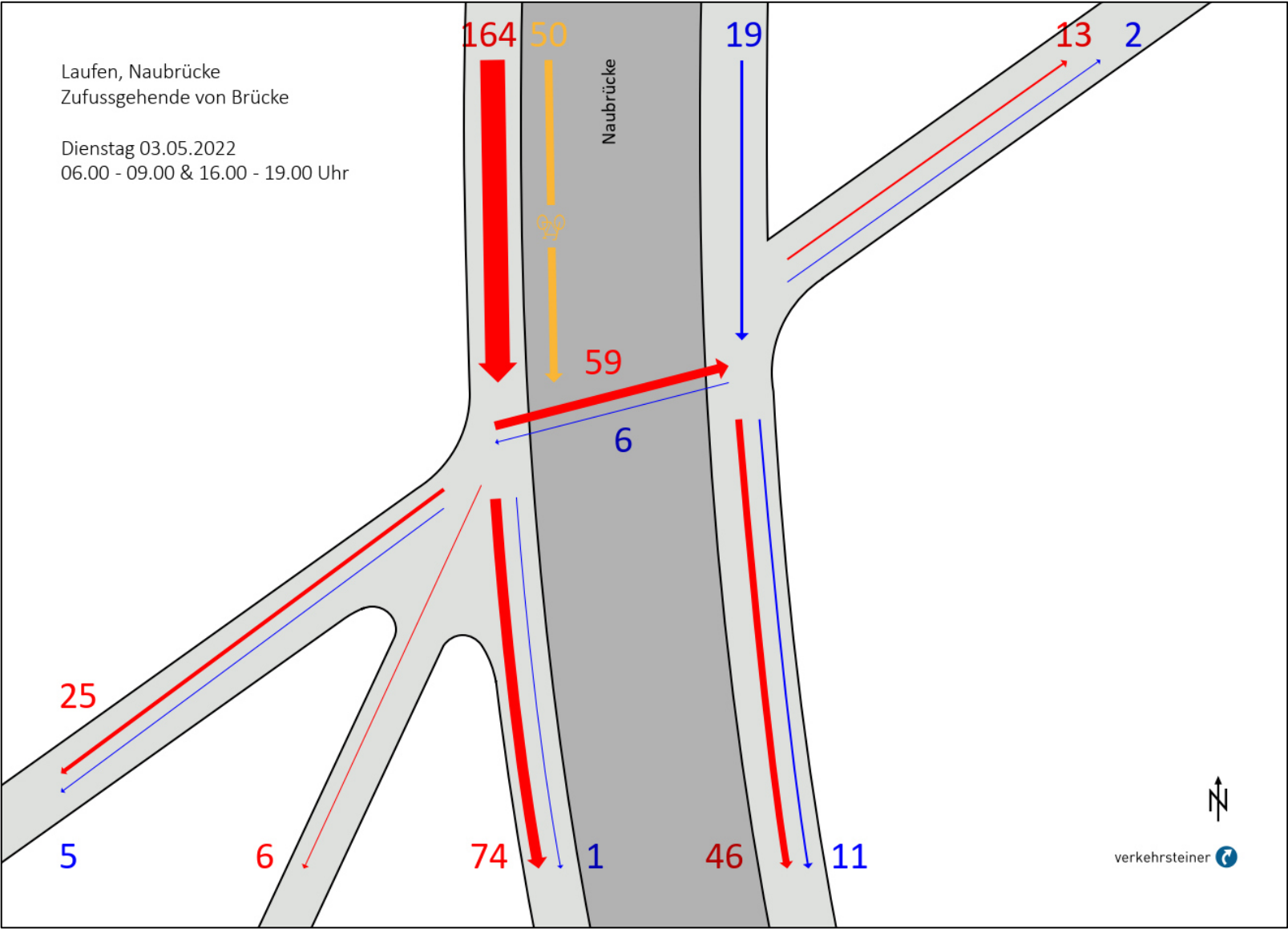
- Ausgangslage
- Vorgehen / Methodik
- **Resultate Verkehrsmessungen 2022**
 - Knotenströme
 - **Netzbelastung**
 - Fuss- und Veloverkehr Bereich Brücke
- Umlegungswirkung
 - Annahmen / Umlegung / Szenarien
 - Netzbelastungen / Differenznetz
 - Leistungsfähigkeit Kreisverkehr «Norimatt»

Resultate Verkehrsmessungen – Netzbelastung 2022 (DWV)

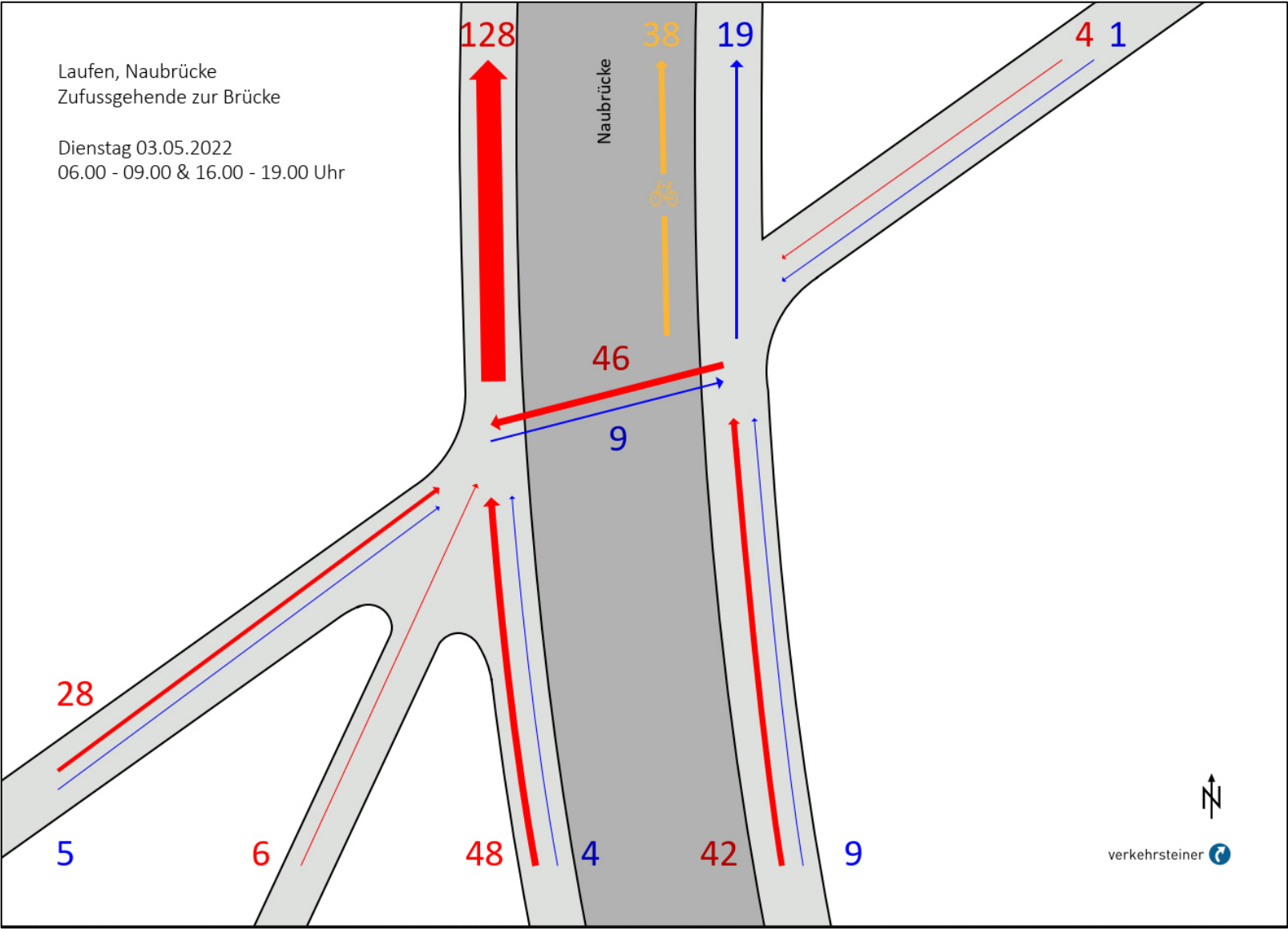


- Ausgangslage
- Vorgehen / Methodik
- **Resultate Verkehrsmessungen 2022**
 - Knotenströme
 - Netzbelastung
 - **Fuss- und Veloverkehr Bereich Brücke**
- Umlegungswirkung
 - Annahmen / Umlegung / Szenarien
 - Netzbelastungen / Differenznetz
 - Leistungsfähigkeit Kreisverkehr «Norimatt»

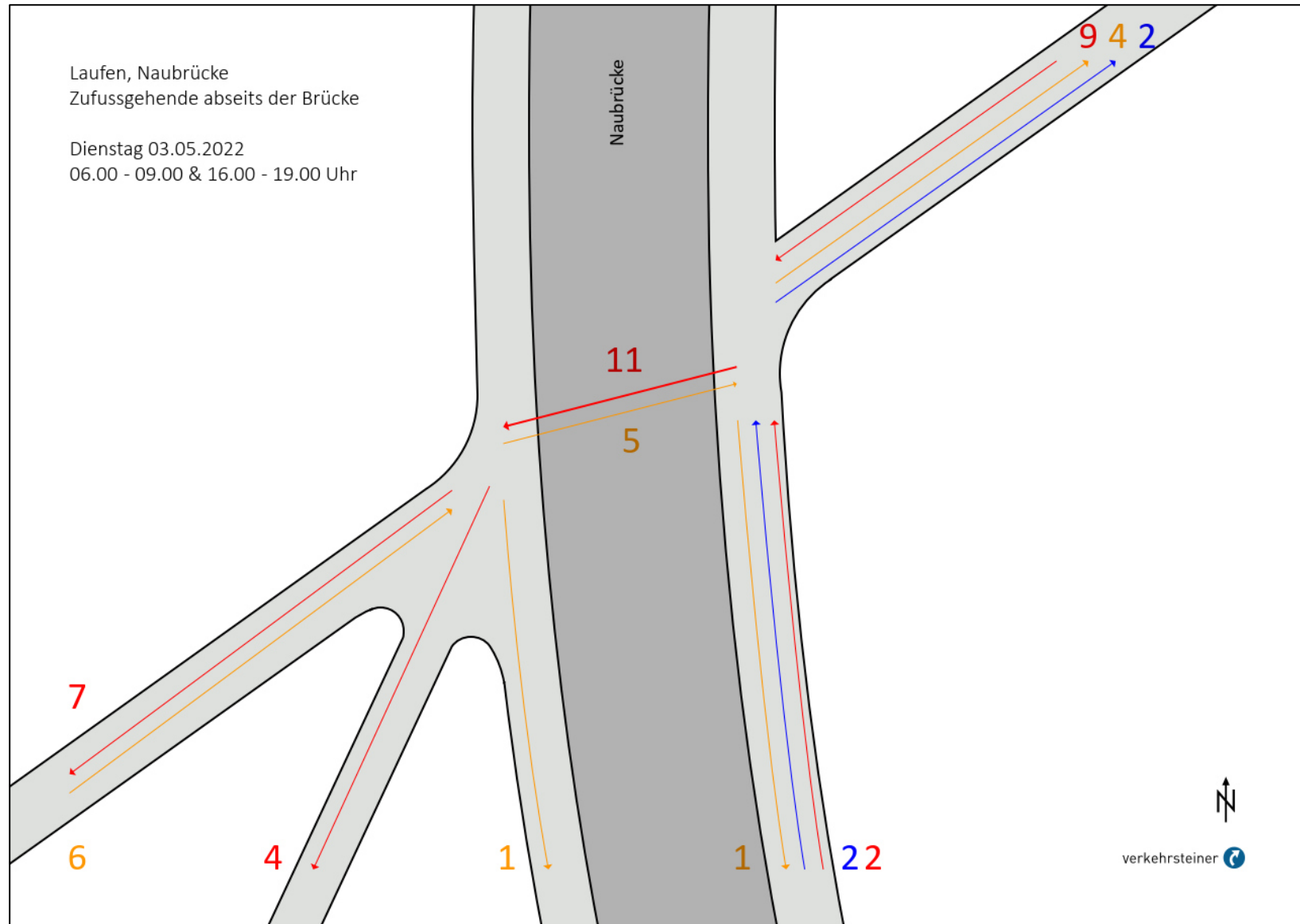
Resultate Verkehrsmessungen – Fuss- und Veloverkehr bestehende Naubrücke



Resultate Verkehrsmessungen – Fuss- und Veloverkehr bestehende Naubrücke



Resultate Verkehrsmessungen – ausgewählte Knotenströme



- Ausgangslage
- Vorgehen / Methodik
- Resultate Verkehrsmessungen 2022
 - Knotenströme
 - Netzbelastung
 - Fuss- und Veloverkehr Bereich Brücke
- **Umlegungswirkung**
 - **Annahmen / Umlegung / Szenarien**
 - Netzbelastungen / Differenznetz
 - Leistungsfähigkeit Kreisverkehr «Norimatt»

Umlegungswirkung – Annahme/Szenarien

Fahrten von Norden über bestehende Brücke					
aus Baselstrasse (Mitte)	aus Baselstrasse (West)		aus Amthausgasse	vom Parkplatz (Ost)	
3376	294		352	7	
100% der Fahrten verkehren über die neue Naubrücke	Szenario 1: 20% der Fahrten haben den Schliffweg als Ziel; Diese Fahrten erfolgen zu 100% über die neue Naubrücke. Alle übrigen Fahrten in Richtung Bahnhof erfolgen über die Rennimattstrasse	Szenario 2: 50% der Fahrten haben den Schliffweg als Ziel; Diese Fahrten erfolgen zu 100% über die neue Naubrücke. Alle übrigen Fahrten in Richtung Bahnhof erfolgen über die Rennimattstrasse	Szenario 1: die Fahrten teilen sich zu je 50 % über die neue Naubrücke und über die Rennimattstrasse auf	weiteres Szenario?	Szenario 1: Aufteilung 50/50. Alle Fahrten bis Bahnhof

Fahrten von Süden über bestehende Brücke					
zur Baselstrasse (Mitte)	zur Baselstrasse (West)		zur Amthausgasse	zum Parkplatz (Ost)	
3342	103		1002	11	
100% der Fahrten verkehren über die neue Naubrücke	Szenario 1: 20% der Fahrten kommen aus dem Schliffweg; Diese Fahrten erfolgen zu 100% über die neue Naubrücke. Alle übrigen Fahrten (80%) erfolgen über die Rennimattstrasse	Szenario 2: 50% der Fahrten kommen aus dem Schliffweg; Diese Fahrten erfolgen zu 100% über die neue Naubrücke. Alle übrigen Fahrten (50%) erfolgen über die Rennimattstrasse	Szenario 1: die Fahrten teilen sich zu je 50 % über die neue Naubrücke und über die Rennimattstrasse auf	weiteres Szenario?	Szenario 1: Aufteilung 50/50. Alle Fahrten ab Bahnhof



Umlegungswirkung – Annahmen «Baselstrasse (Ost)» ⇔ Naubrücke



Umlegungswirkung – Annahmen «Baselstrasse (Ost)» ⇔ Naubrücke



Umlegungswirkung – Annahmen «Amthausgasse» ↔ Naubrücke

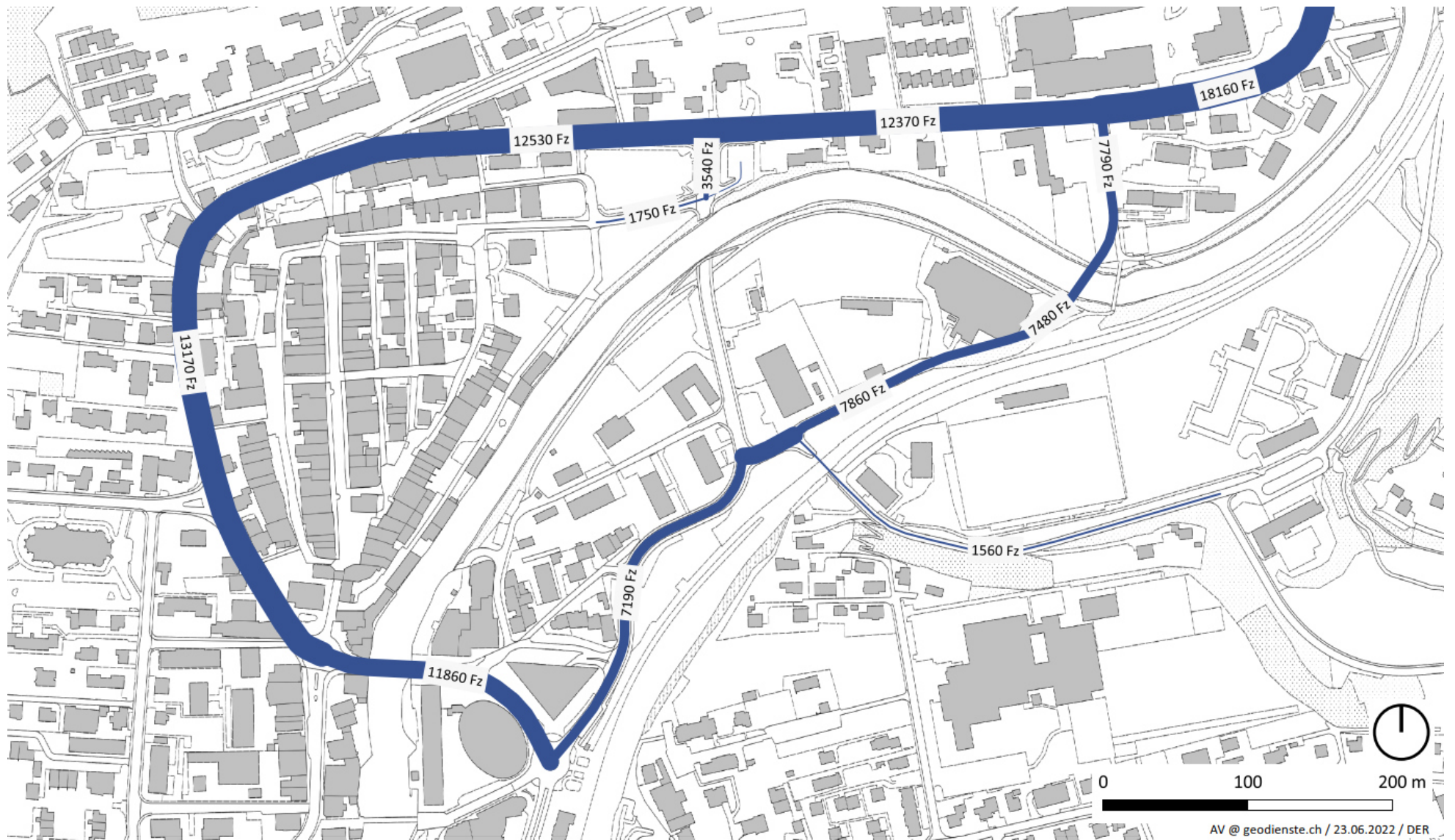


Umlegungswirkung – Annahmen «Amthausgasse» ↔ Naubrücke



- Ausgangslage
- Vorgehen / Methodik
- Resultate Verkehrsmessungen 2022
 - Knotenströme
 - Netzbelastung
 - Fuss- und Veloverkehr Bereich Brücke
- **Umlegungswirkung**
 - Annahmen / Umlegung / Szenarien
 - **Netzbelastungen / Differenznetz**
 - Leistungsfähigkeit Kreisverkehr «Norimatt»

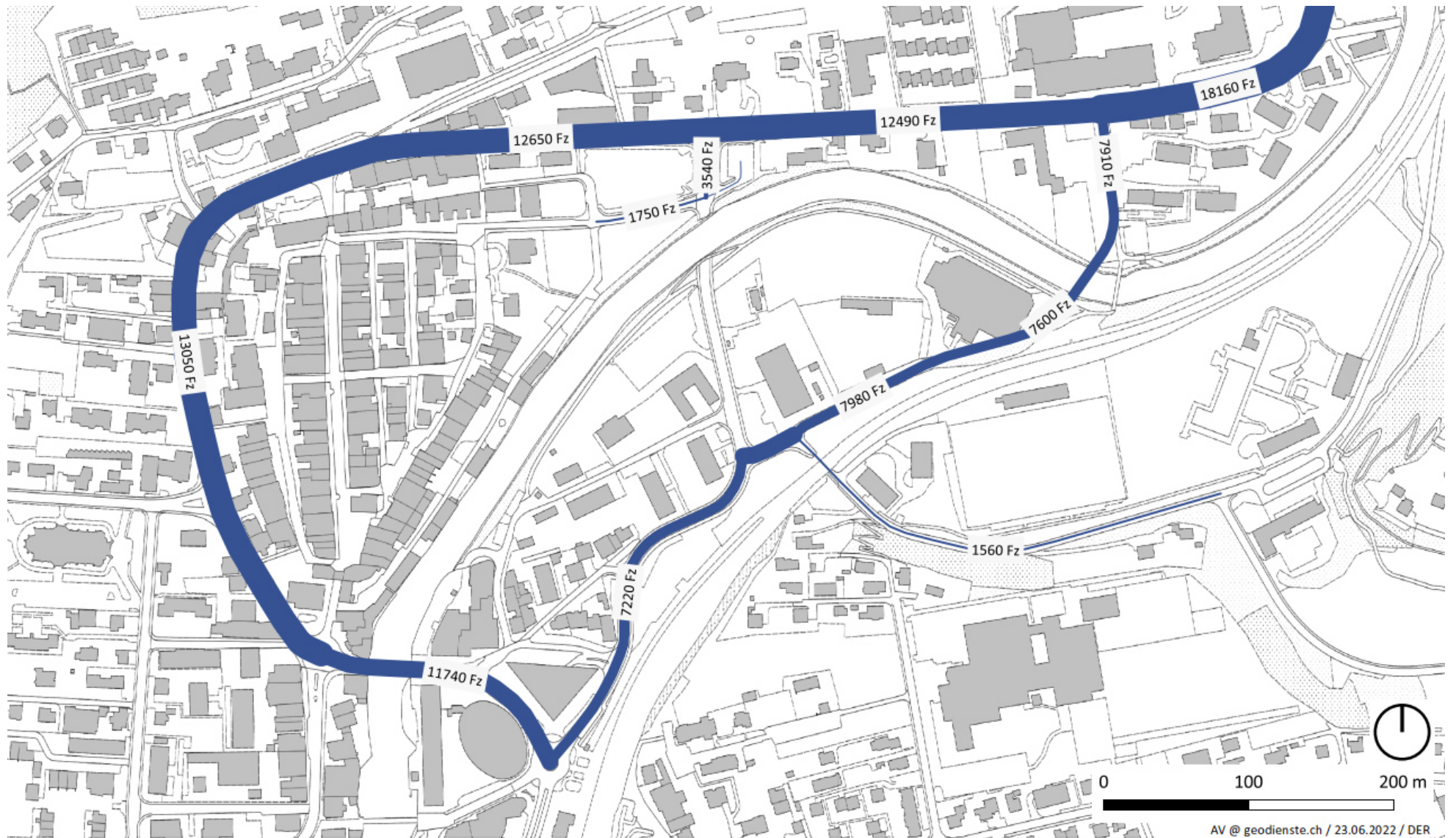
Umlegungswirkung – Szenario 1



AV @ geodienste.ch / 23.06.2022 / DER



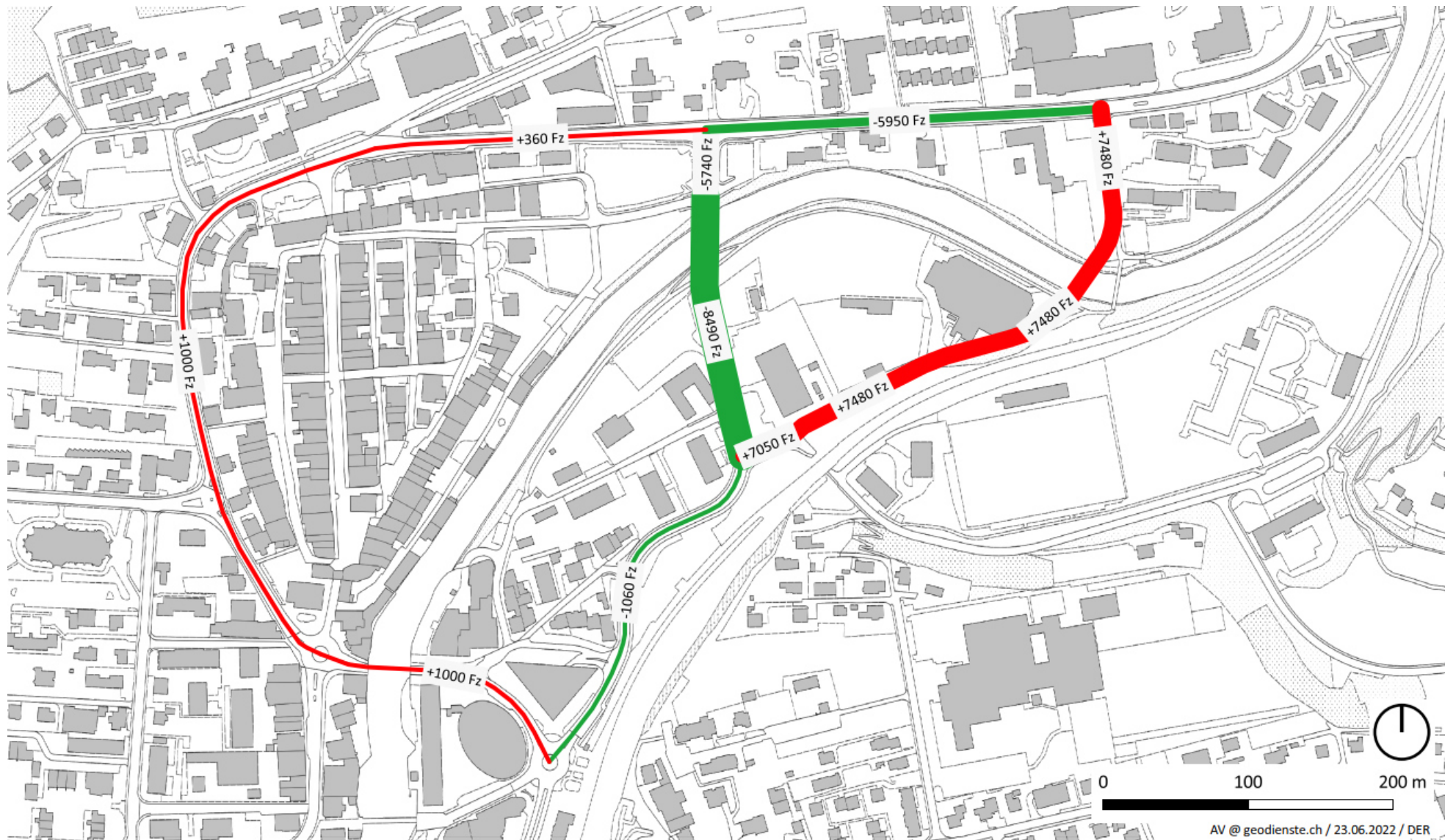
Umlegungswirkung – Szenario 2



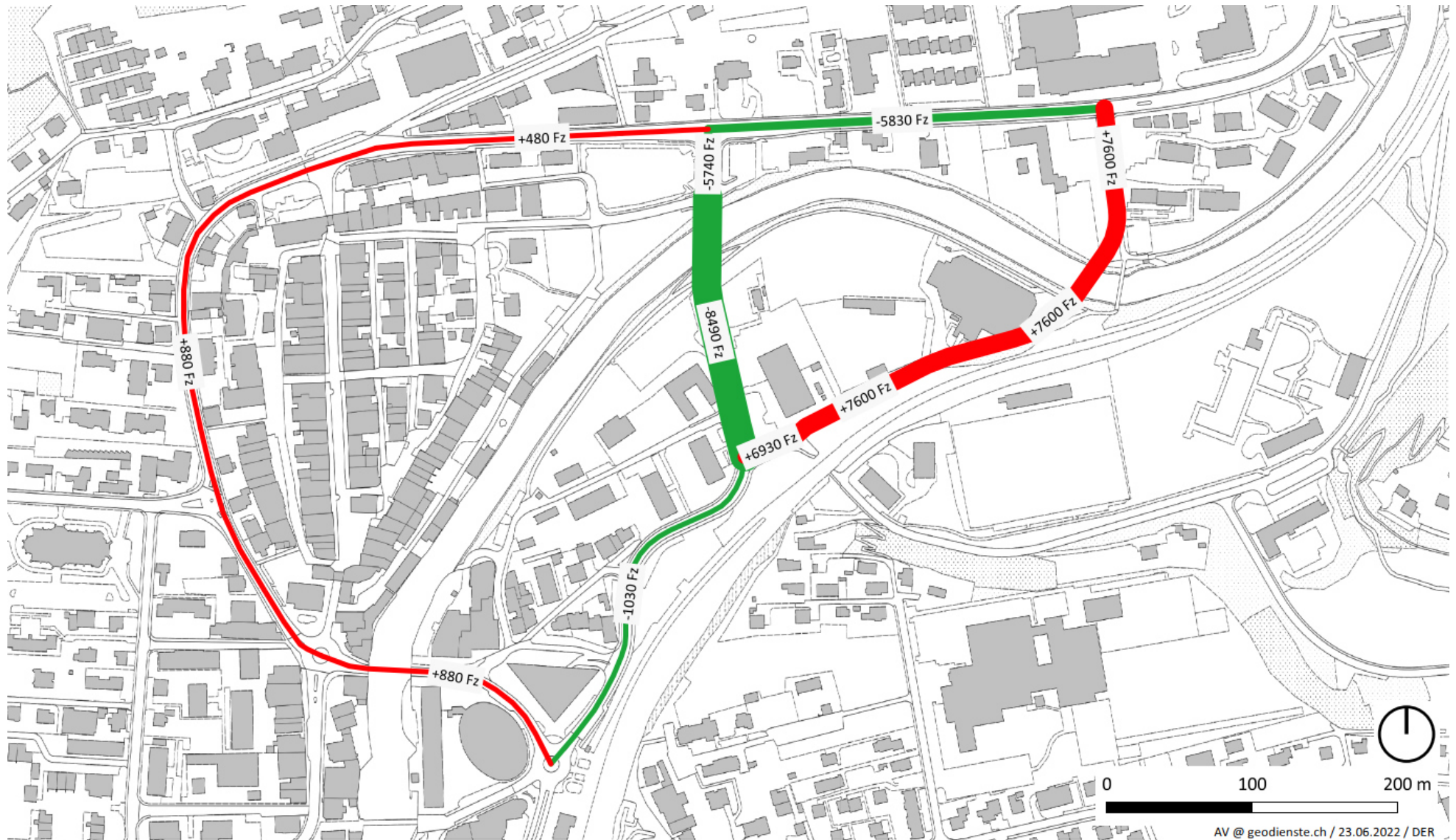
AV @ geodienste.ch / 23.06.2022 / DER



Umlegungswirkung – Differenznetz (Szenario 1)



Umlegungswirkung – Differenznetz (Szenario 2)



AV @ geodienste.ch / 23.06.2022 / DER



- Ausgangslage
- Vorgehen / Methodik
- Resultate Verkehrsmessungen 2022
 - Knotenströme
 - Netzbelastung
 - Fuss- und Veloverkehr Bereich Brücke
- **Umlegungswirkung**
 - Annahmen / Umlegung / Szenarien
 - Netzbelastungen / Differenznetz
 - **Leistungsfähigkeit Kreisverkehr «Norimatt»**

Umlegungswirkung – Leistungsfähigkeit Kreisverkehr «Norimatt»

Messwerte mit Umlegung (Fz/d)	Baselstrasse (Ost)	Norimatt	Baselstrasse (West)
Baselstrasse (Ost)	0	50 <i>+3'380</i>	8'950 <i>-3'380</i>
Norimatt	70 <i>+3'380</i>	0	90 <i>+530</i>
Baselstrasse (West)	8'950 <i>-3'380</i>	110 <i>+240</i>	0

Aufteilung Fahrbeziehungen während Spitzenstunde (16:45–17:45 Uhr):

Messwerte mit Umlegung (Fz/h)	Baselstrasse (Ost)	Norimatt	Baselstrasse (West)
Baselstrasse (Ost)	0	6 <i>+308</i>	813 <i>-308</i>
Norimatt	6 <i>+260</i>	0	3 <i>+43</i>
Baselstrasse (West)	682 <i>-260</i>	5 <i>+20</i>	0



Umlegungswirkung – Leistungsfähigkeit Kreisverkehr «Norimatt»

Prognosewerte (Fz/h)	Baselstrasse (Ost)	Norimatt	Baselstrasse (West)
Baselstrasse (Ost)	0	314	505
Norimatt	266	0	46
Baselstrasse (West)	422	25	0

Umrechnung Fz → PWE

Veloanteil der Werktage: 1.0 % des DWV

SV-Anteil der Werktage: 6.5 % des DWV

Prognosewerte (PWE/h)	Baselstrasse (Ost)	Norimatt	Baselstrasse (West)
Baselstrasse (Ost)	0	323	519
Norimatt	273	0	47
Baselstrasse (West)	434	26	0



Umlegungswirkung – Leistungsfähigkeit Kreisverkehr «Norimatt»

Kreiselarm	Auslastungsgrad	Vorhandene Belastungsreserve [PWE/h]	95%-Rückstaulänge [Fz]	Mittlere Wartezeit [s]	Qualitätsstufe [A-F]
Ost	0.76	272	9	13	B
Süd	0.36	570	2	5	A
West	0.48	494	3	5	A

Die prognostizierte Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs «Norimatt» ist in Zukunft gegeben. Während der Abendspitzenstunde (16:45–17:45 Uhr) ist die Zufahrt Baselstrasse (Ost) am stärksten ausgelastet.

Die prognostizierte Verkehrsqualität ist gesamthaft als «sehr gut» zu beurteilen.



verkehrsteiner

Kasernenstrasse 27 | 3013 Bern | 031 537 12 00
www.verkehrsteiner.ch | mail@verkehrsteiner.ch