

Beraten.
Planen.
Steuern.

RAPP



Idorsia Pharmaceuticals Ltd

Mobilitätskonzept Quartierplan Idorsia Allschwil

Bericht

04. Juli 2019

Bericht-Nr. 2061.122

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	2
2	Einflussfaktoren	3
2.1	Quartierplan Idorsia	3
2.1.1	Kontext	3
2.1.2	Bruttogeschossfläche	5
2.1.3	Park- und Stellplätze	6
2.1.4	Interne Verkehrsrelationen	7
2.2	Analyse Verkehrserschliessung	8
2.2.1	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	8
2.2.2	Öffentlicher Verkehr (öV)	12
2.2.3	Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr)	15
2.3	Räumliches Entwicklungskonzept Gemeinde Allschwil	18
3	Zielsetzungen Parkplatzbedarf und Modal-Split	19
3.1	Parkplatzbedarf	19
3.1.1	Reduktionsfaktor Parkplatzbedarf	19
3.1.2	Parkplatzbedarf mit neuen Reduktionsfaktoren	22
3.1.3	Stellplatzbedarf Velo und Mofa	23
3.2	Modal-Split	24
3.2.1	Modal-Split Ausgangslage – Idorsia	24
3.2.2	Modal-Split Zielsetzung – Idorsia	25
4	Mobilitätskonzept	27
4.1	Massnahmenkatalog	27
4.2	Bestehende Massnahmen	27
4.3	Priorisierte Massnahmen	28
4.4	Übergeordnete Massnahmen	31
5	Monitoring und Wirkungskontrolle	32
5.1	Standortbestimmung	32
5.1.1	Indikatorenkatalog Wirkungskontrolle	32
5.1.2	Empfehlungen fürs Reporting	34
5.2	Optimierung und Modifizierung der Mobilitätsmassnahmen	36
6	Quellen und Unterlagen	37
	Anhang 1: REK Allschwil	38
	Anhang 2: Auswertung Kursfrequenz Bushaltestelle Hagmattstrasse	40
	Anhang 3: Massnahmenkatalog	42
	Anhang 4: Mobilitätskonzept Idorsia – Mind-Map – Stand 28. Juni 19	44

Gender Hinweis: Im Sinne einer besseren Lesbarkeit werden im Text männliche oder weibliche Formen personenbezogener Hauptwörter gewählt. Dies impliziert keine Benachteiligung. Alle Geschlechter mögen sich gleichermaßen angesprochen fühlen.

1 Ausgangslage

Das Entwicklungsgebiet Bachgraben stellt den wichtigsten Wirtschaftsstandort der Gemeinde Allschwil dar. Nebst dem bisherigen Fokus auf die Life Sciences soll in den kommenden Jahren im Zuge der Standortentwicklung eine Diversifizierung des Gebietes angestrebt werden.¹

Im Rahmen der Quartierplanung „Idorsia“ plant die Bauherrin auf dem Idorsia Campus eine Verdichtung mit Höherbaurecht an. Aufgrund der Verdichtung erhöht sich gemäss Raumplanungs- und Baugesetz des Kantons Basel-Landschaft die zu erstellende Anzahl Pflichtparkplätze.

Der Gemeinderat Allschwil fordert im Rahmen der Ausarbeitung des Quartierplans das Vorlegen eines verbindlichen Mobilitätskonzepts.

¹ REK - Räumliches Entwicklungskonzept Allschwil 2035 (2018), S. 8.

2 Einflussfaktoren

2.1 Quartierplan Idorsia

2.1.1 Kontext

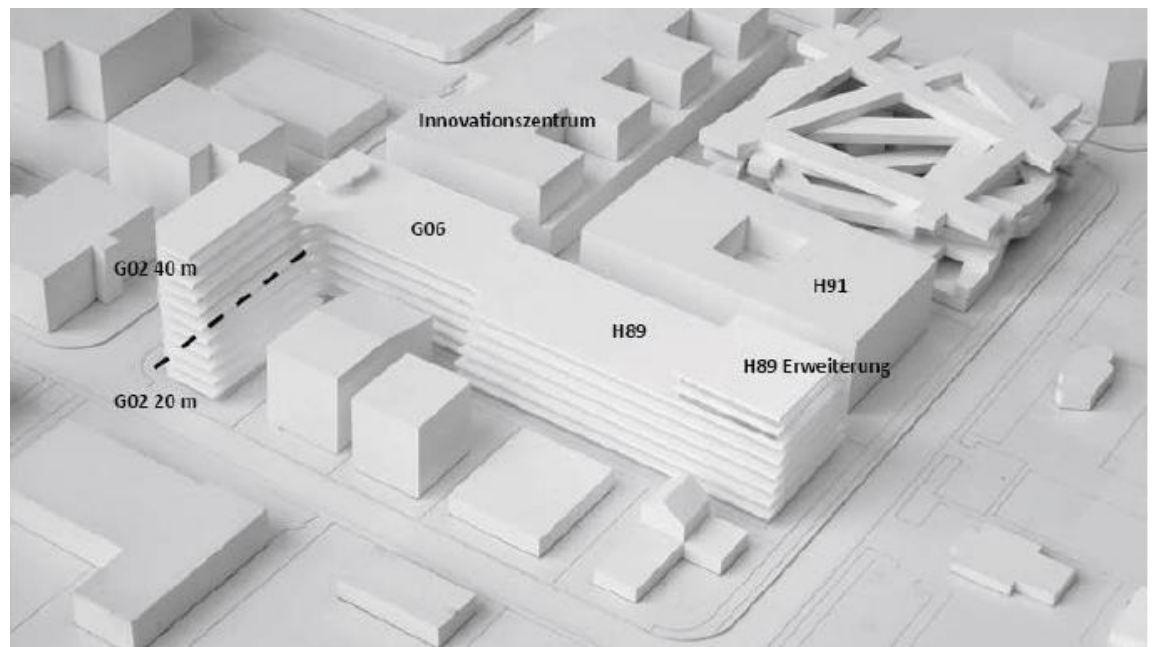
Der Planungsperimeter befindet sich im westlichen Teil des Entwicklungsgebiets Bachgraben.



Quelle: HdM

Abbildung 1: Quartierplan Idorsia - Kontext - Bachgraben

Das projektierte Gebäude G02 und die Aufstockung H89 erweitern den Idorsia Campus bestehend aus den Gebäuden G06, H89 und H91.

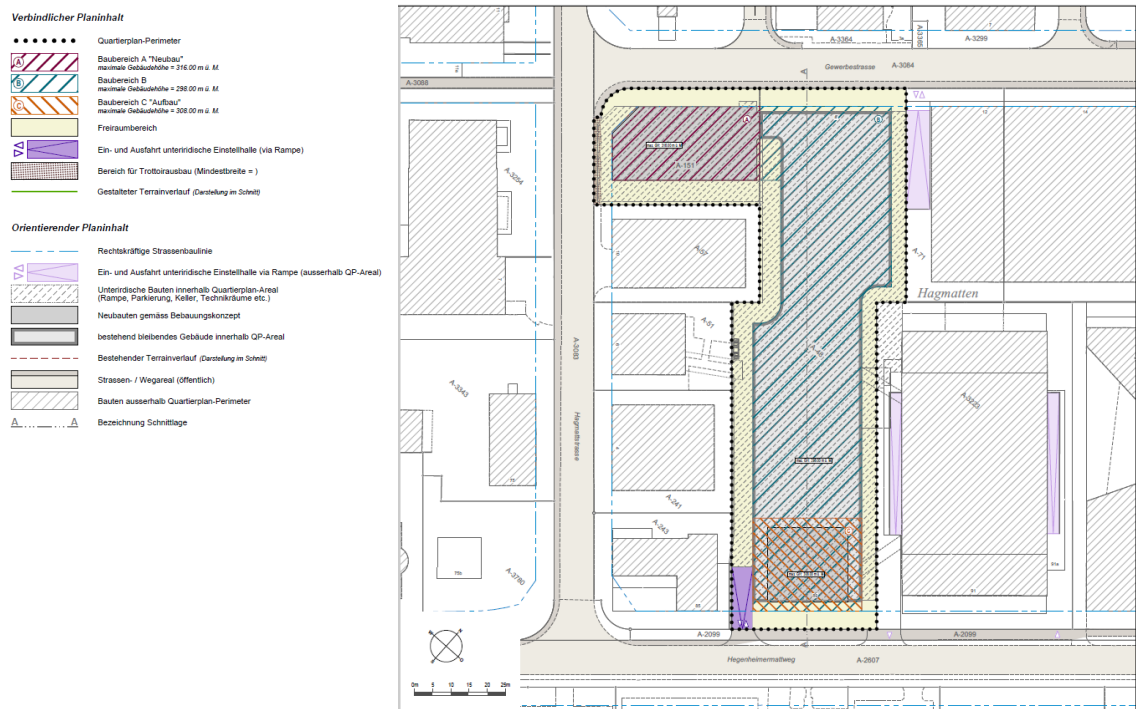


Quelle: HdM

Abbildung 2: Quartierplan Idorsia - Übersicht

Der Quartierplan Idorsia umfasst die Gebäude G02 und die Aufstockung von Gebäude H89.

Für die Berechnung und den Nachweis des Parkplatzbedarfs wird das Gebäude H91 miteinbezogen. Im Gebäude H91 befindet sich sowohl heute als auch in Zukunft der einzige Empfang für alle Besucher von der Idorsia und auch die Besucherparkplätze befinden sich ausschliesslich in der Tiefgarage des Gebäudes H91.



Quelle: QP Idorsia – Ausschnitt Plan - Stierli + Ruggli

Abbildung 3: Quartierplan Idorsia – Grundriss – Stand 27. Juni 2019

Die Visualisierung der projektierten Gebäude G02 und H89 Erweiterung zeigt das architektonische Konzept und die Verschmelzung mit den bestehenden Gebäuden.



Quelle: HdM

Abbildung 4: Quartierplan Idorsia – Visualisierung G02 und H89 Erweiterung

2.1.2 Bruttogeschossfläche

Die Bruttogeschossfläche (BGF) der bestehenden und der erweiterten Gebäude beträgt:

Geschoss	Labor		Büro		Bemerkungen
	H89	H91	G06	G02	
10.OG				508	
09.OG				553	
08.OG				582	
07.OG	453			611	
06.OG	342			640	
05.OG	2'066	2'932	1'294	739	
04.OG	2'124	2'932	1'366	763	
03.OG	2'233	2'932	1'437	787	
02.OG	2'386	2'905	1'509	811	
01.OG	2'451	2'905	1'581	835	
EG	3'051	2'905	1'581	835	G02 Kantine Arbeitsfläche – 200 m ² BGF
01.UG	2'286	3'869	2'088	1'174	G02 Küche im 1. UG – 200 BGF
02.UG	3'293	3'880	2'088	1'171	
03.UG	3'311	3'840	2'088	45	
Gesamt OG ohne Kantine	15'106	17'511	8'768	7'464	G02 ohne 200 m ² BGF Kantine / Personalrestaurant im OG
Gesamt Labor & Büro	32'617		16'232		
Gesamt Kantine - BGF				400	Arbeitsbereich im EG – 200 m ² BGF Küche im 1. UG – 200 m ² BGF
Summe UG	8'890	11'589	6'264	2'390	G02 inkl. Küche im 1. UG

Quelle: HdM / Idorsia

Abbildung 5: Übersicht BGF

Die Berechnung des Parkplatzbedarfs für Dienstleistungsgebäude stützt sich auf eine berechnete Anzahl Arbeitsplätze ab. Im Quartierplanperimeter Idorsia gibt es Arbeitsplätze in den Sektoren Labor, Büro und Restaurant.

Für die Abschätzung der Anzahl Arbeitsplätze werden folgende Festlegungen getroffen:

- Dienstleistung – Büroarbeitsplatz: 1 Arbeitsplatz / 30m² BGF
- Dienstleistung – Laborplatz: 1 Arbeitsplatz / 60m² BGF
- Restaurant: 1 Arbeitsplatz / 50m² BGF

Bei der Berechnung des Parkplatzbedarfs werden nur die oberirdischen Geschossflächen berücksichtigt. Das Gebäude H91 wird bei der Berechnung des Parkplatzbedarfs mitberücksichtigt, weil sich alle Besucherparkplätze und der Empfang dort befinden.

Das geplante Personalrestaurant im Gebäude G02 weist keinen Publikumsverkehr auf und es werden folgende Annahmen getroffen:

- Es wird nur die effektive Arbeitsfläche berücksichtigt, die sich auf das EG (Essensausgabe und Kassa) und 1. UG (Küche, Büro, Geschirrspülung) erstreckt – insgesamt beträgt diese Fläche 400 m².
- Es werden keine Parkplätze für externe Restaurant-Besucher vorgesehen.

2.1.3 Park- und Stellplätze

Parkplatzangebot Motorfahrzeuge

Das Parkplatzangebot für Motorfahrzeuge setzt sich wie folgt zusammen:

Art & Anzahl Parkplätze	Gebäude	H89	H91	G06	G02	Bemerkungen
Bestand		140	179	-	-	Alle Besucherparkplätze befinden sich im Gebäude H 91 Die Parkgarage im Gebäude H89 ist ausschliesslich für Mitarbeiter.
Baugesuch Nr. 0083/2019 – ohne Mehrhöhe		-	-	43	0	Die Baubewilligung wurde am 13.06.2019 erteilt. Kein Neubau, sondern nur die Aktivierung der bereits bestehenden Tiefgarage.
Zusätzlich wegen Mehrhöhe		-	-	0	0	Mit der Realisierung der Mehrhöhe werden keine zusätzlichen Parkplätze für Motorfahrzeuge errichtet.
Gesamt		140	179	43	0	
Gesamt für QP Idorsia		362				

Quelle: HdM / Idorsia / Rapp Trans AG

Abbildung 6: Übersicht Parkplatzangebot für Motorfahrzeuge

Stellplatzangebot Velo / Mofa

Das Stellplatzangebot für Velo / Mofa setzt sich wie folgt zusammen:

Art & Anzahl Parkplätze	Gebäude	H89	H91	G06	G02	Bemerkungen
Bestand		112	48	-	-	Alle Stellplätze für Besucher befinden sich im 1.UG von H91. Von dort gelangen die Besucher mittels Lift direkt zum Empfang.
Reserven, die aktiviert werden können		80	48	-	-	Die Reserveflächen werden heute bereit teilweise als Velostellplatz genutzt. Die Stellflächen verfügen derzeit über keine Veloständer
Baugesuch Nr. 0083/2019 ohne Mehrhöhe		-	-	130	0	Die Baubewilligung wurde am 13.06.2019 erteilt. Die Velostellplätze für die Mitarbeiter befinden sich in der bereits bestehenden Tiefgarage, die nun dem ursprünglichen Verwendungszweck zugeführt wird.
Zusätzlich wegen Überhöhe		-	-	0	0	Bei Bedarf können Parkplätze in Stellplätze für Velo / Mofa umgenutzt werden.
Gesamt		192	96	130	0	
Gesamt für QP Idorsia		418				

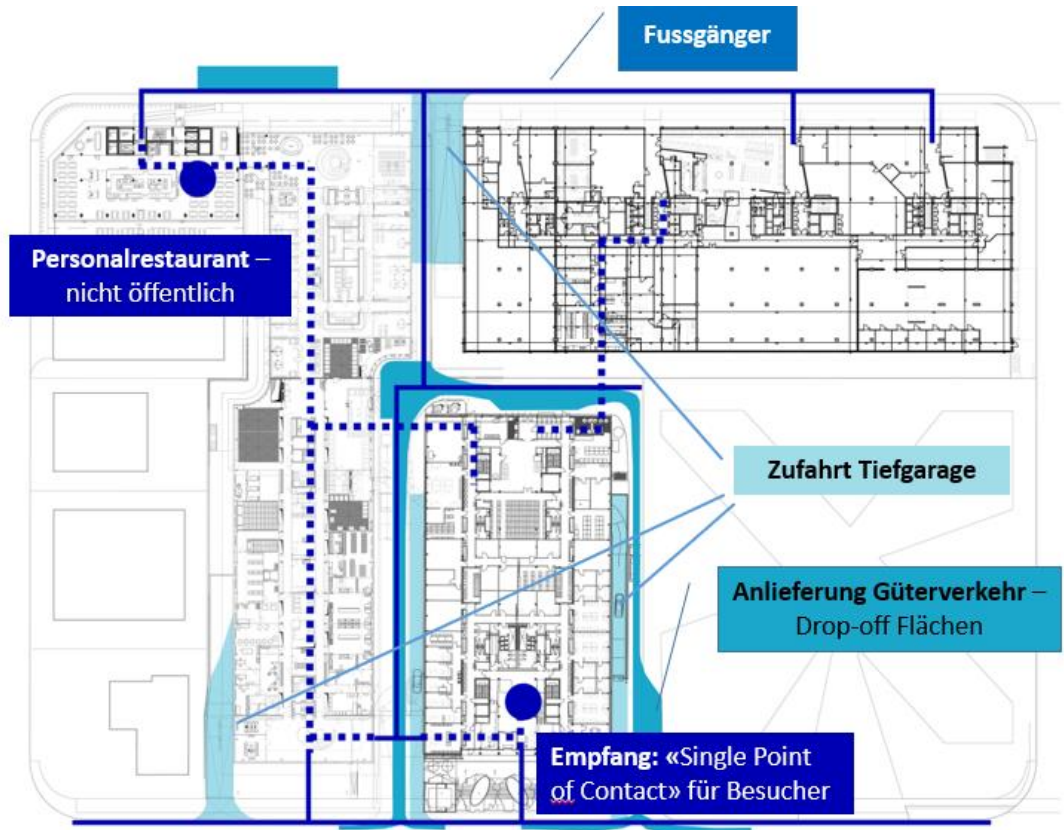
Quelle: HdM / Idorsia / Rapp Trans AG

Abbildung 7: Übersicht Stellplatzangebot Velo / Mofa

2.1.4 Interne Verkehrsrelationen

Beim Idorsia Campus handelt es sich um ein geschlossenes Gelände.

- Besucher werden nur im Gebäude H91 empfangen.
- Alle Besucherparkplätze sind im Gebäude H91 im ersten Untergeschoss angeordnet. Von dort gelangen die Besucher mit einem eigenen Lift direkt zum Empfang.
- Besuchern ist es verboten das Gelände zu befahren oder (unbegleitet) zu betreten.



Quelle: HdM / Rapp Trans AG

Abbildung 8: Idorsia Campus – intern Verkehrsrelationen

2.2 Analyse Verkehrserschliessung

2.2.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Während der MIV auf den Kantonsstrassen in Allschwil insgesamt seit 1990 praktisch nicht mehr zugenommen hat, wurde zwischen 2006 und 2010 im Gebiet Bachgraben eine Zunahme von 25% verzeichnet. Hauptgrund ist die starke Zunahme der Beschäftigten in diesen Jahren. Seit 2010 wurde trotz einer leichter Zunahme der Beschäftigten keine Zunahme des MIV verzeichnet. Dies ist hauptsächlich auf die Verbesserung des öV-Angebots zurückzuführen.²

Dennoch ergibt sich aufgrund der hohen Dynamik im Entwicklungsgebiet Bachgraben sowie der sich zuspitzenden Auslastung des Strassennetzes im Umfeld unmittelbarer Handlungsbedarf.

Haupterschliessung - Hegenheimermattweg

Der Hegenheimermattweg ist das verkehrstechnische Rückgrat des Bachgrabengebiets und gleichzeitig die nördliche Hauptverbindungsachse von Allschwil nach Basel.

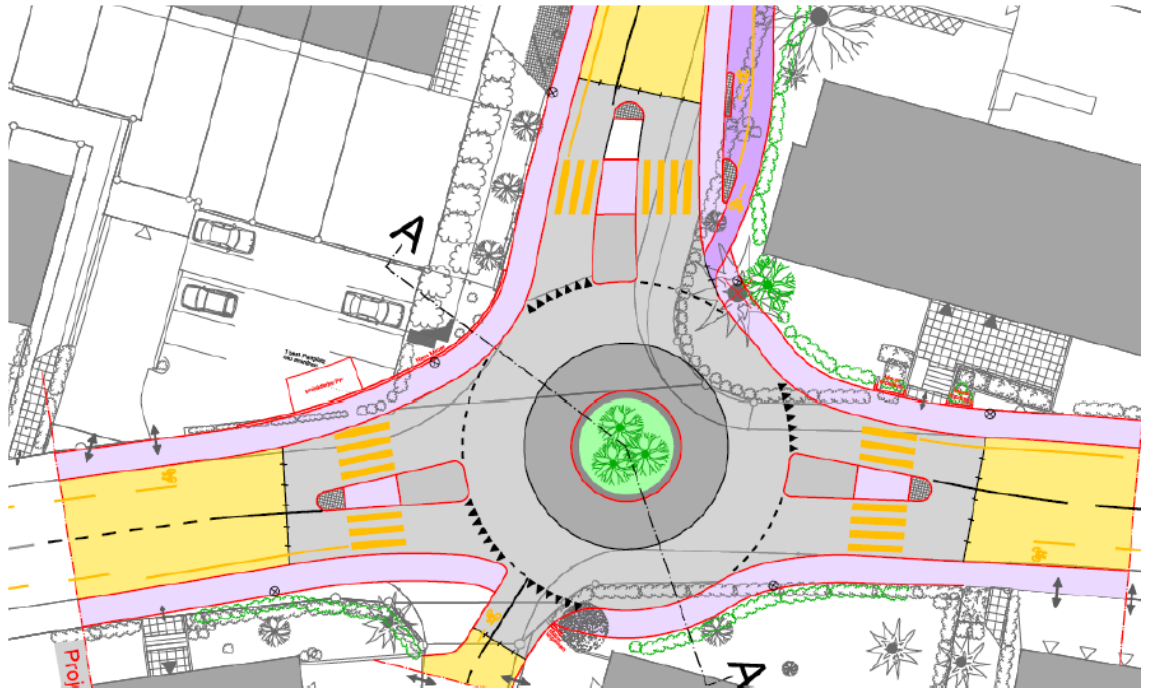
Der Knoten Grabenring / Hegenheimermattweg bildet momentan den grössten Kapazitätsengpass im Strassennetz zur Erschliessung des Bachgrabengebiets. Der massiv überlastete Knoten mit Lichtsignalanlage (LSA) wird in einen Kreisel umgebaut werden. Der Landrat hat im Januar 2019 den entsprechenden Kredit gesprochen.

Der Hegenheimermattweg ist Teil der Verkehrsführung der Buslinien 48, 64 und 608, die von den Basler Verkehrsbetrieben (BVB), der Basellandschaftlichen Transport AG (BLT) und Distribus aus dem aus dem Elsass bedient werden (vgl. Kapitel 2.2.2).

Kreisel Grabenring / Hegenheimermattweg

Mit dem geplanten 24 Meter-Kreisel soll die Leistungsfähigkeit des Knotens für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den öffentlichen Verkehr (öV) gesteigert und zugleich die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden.

² REK - Räumliches Entwicklungskonzept Allschwil 2035 (2018), S. 25.



Quelle: Kt.BL – Vorlage an den Landrat 2018/712

Abbildung 9: Allschwil - Kreisel Grabenring / Hegenheimermattweg

Umgestaltung Hegenheimermattweg

Das Allschwiler Stimmvolk stimmte am 26. November 2017 dem Ausführungskredit für die „Korrektion und Umgestaltung des Hegenheimermattwegs“ im Abschnitt Grabenring bis Kantonsgrenze Basel-Stadt zu.

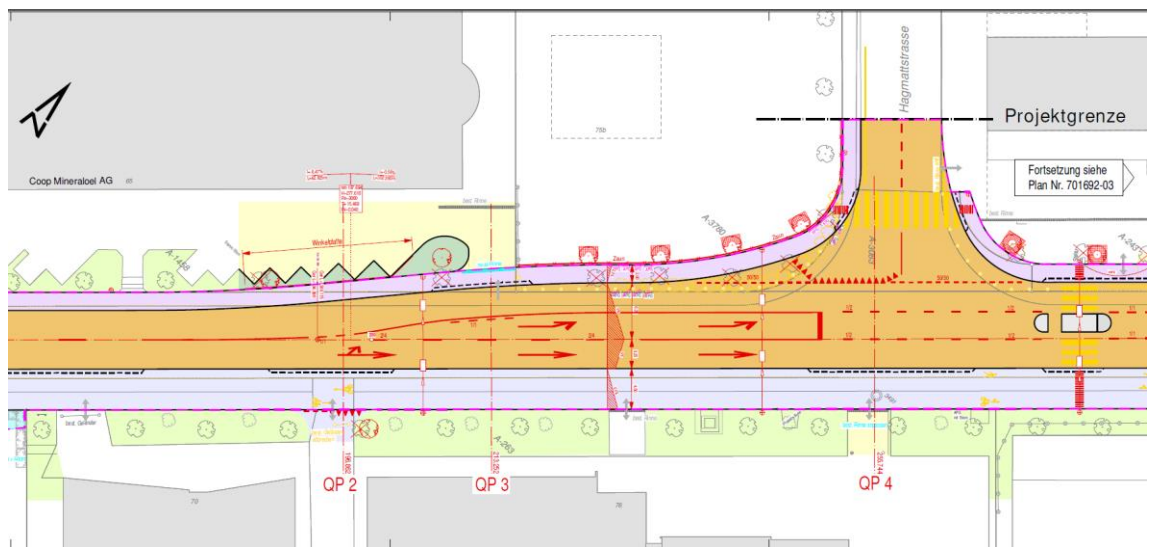
Mit der Erneuerung und Umgestaltung des Hegenheimermattweg wird die Leistungsfähigkeit des öffentlichen wie auch des motorisierten Individualverkehrs sowie die Sicherheit des Langsamverkehrs erhöht.

Baubeginn der ersten Etappe zwischen Kantonsgrenze Basel-Stadt und Lachenstrasse war am 14. Januar 2019. Die Realisierung der dritten und letzte Etappe zwischen Hagmattstrasse und dem Knoten Grabenring ist für 2021 geplant.



Quelle: Gde Allschwil – Übersichtsplan Planaufgabe 2017 – J&S Muttenz

Abbildung 10: Umgestaltung Hegenheimermattweg – Übersichtsplan



Quelle: Gde Allschwil – Übersichtsplan Planaufgabe 2017 – J&S Muttenz

Abbildung 11: Umgestaltung Hegenheimermattweg – Situation Anschluss Hagmattstrasse

Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA)

Der Zubringer Bachgraben – Allschwil («ZUBA» genannt) soll künftig die Autobahn «A3 Nordtangente» in Basel mit den Entwicklungsgebieten «Bachgraben» und «Beim Kreuz» in Allschwil verbinden. Das Vorprojekt sieht einen Tunnel in Basel-Stadt zur Hegenheimerstrasse und einen Ausbau der bestehenden Rue de Bâle in Frankreich vor.

Die zweispurige Hauptverkehrsstrasse wird an der Landesgrenze mit einer Kreuzung und einem Kreisel an das Entwicklungsgebiet Bachgraben angeschlossen. Es ist vorgesehen, den Zubringer im Agglomerationsprogramm Basel, 4. Generation, für einen Realisierungsbeginn zwischen 2024 und 2027 anzumelden.

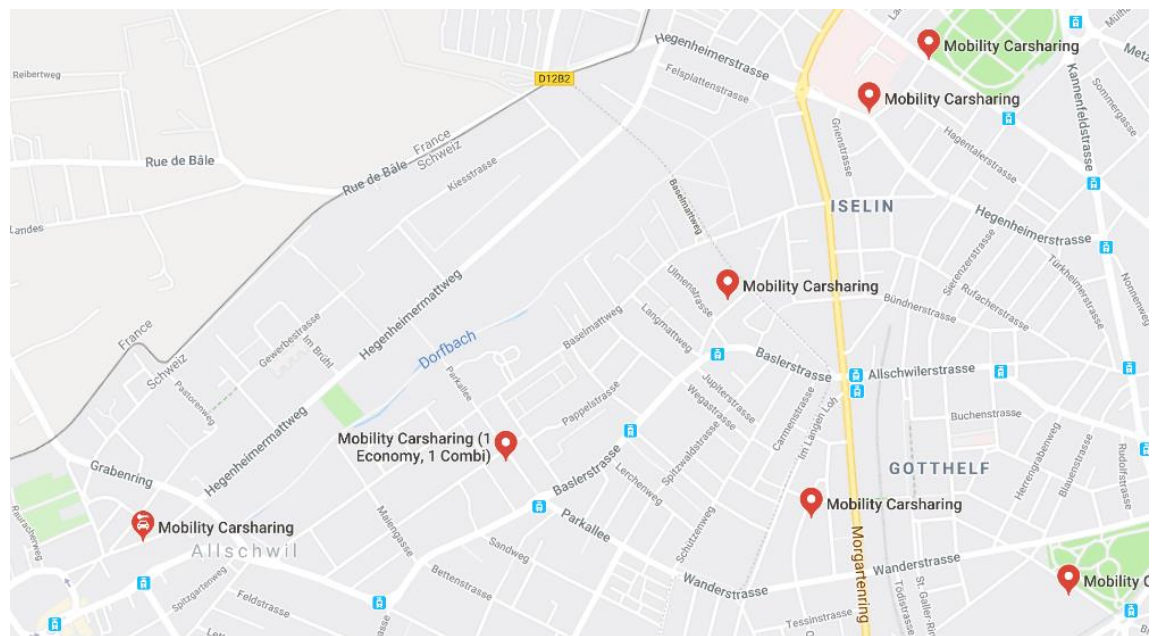


Quelle: BUD Kanton BL – Basler Zeitung

Abbildung 12: Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA)

Carsharing Standplatz

Derzeit gibt es derzeit im Entwicklungsgebiet Bachgraben keinen Mobility Carsharing Standplatz.



Quelle: Mobility & Google Maps

Abbildung 13: Mobility Carsharing in der Nähe des Planungsperimeters – Stand 27. Juni 2019

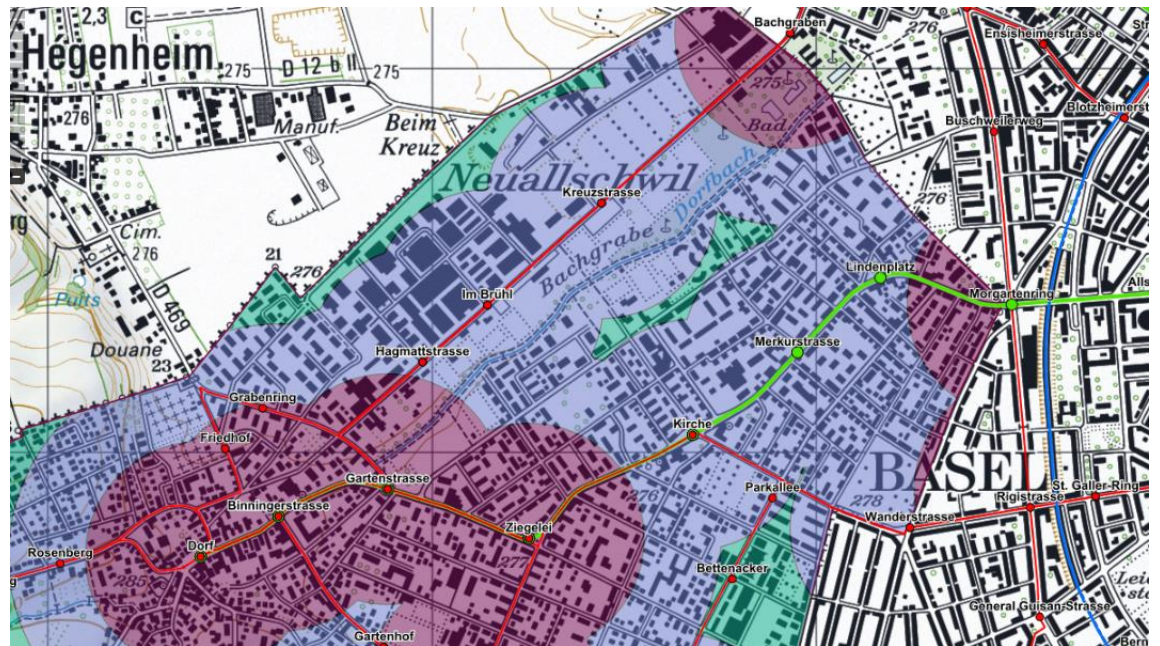
2.2.2 Öffentlicher Verkehr (öV)

Die öV-Anbindung zwischen dem Allschwiler Bachgrabengebiet und Basel wurde in den vergangenen Jahren kontinuierlich ausgebaut. Buslinien aus dem Elsass (Linie 608), aus dem Birs- und Leimental (Linie 64), vom Bahnhof Basel SBB her verkehrend (Linie 48) als auch aus der Innenstadt und dem Kleinbasel kommend (Linien 31 und 38) erschliessen das Gebiet.

Das Planungsgebiet Idorsia ist über die Haltestelle Hagmattstrasse gut an den öffentlichen Verkehr angebunden und liegt in der öV-Güteklassen B. Zudem befindet sich die Haltestelle Gartenstrasse der 6er Tramlinie in ca. 500 m Fussdistanz und ist somit in weniger als 8 Minuten erreichbar.

Die Haltestelle Hagmattstrasse wird durch folgende Buslinien bedient:

- **Buslinien 48** der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) – Bahnhof SBB – Bachgraben
- **Buslinien 64** der Baselland Transport (BLT) – Arlesheim Dorf – Bachgraben
- **Distribus 608** aus Frankreich - Bartenheim Place République – Bachgraben



Quelle: GeoViewBL

Abbildung 14: öV Anbindung Bachgraben inkl. öV Güteklassen (rot: öV-Güteklasse A, blau: öV-Güteklasse B)

Kursfrequenz Bushaltestellen Hagmattstrasse

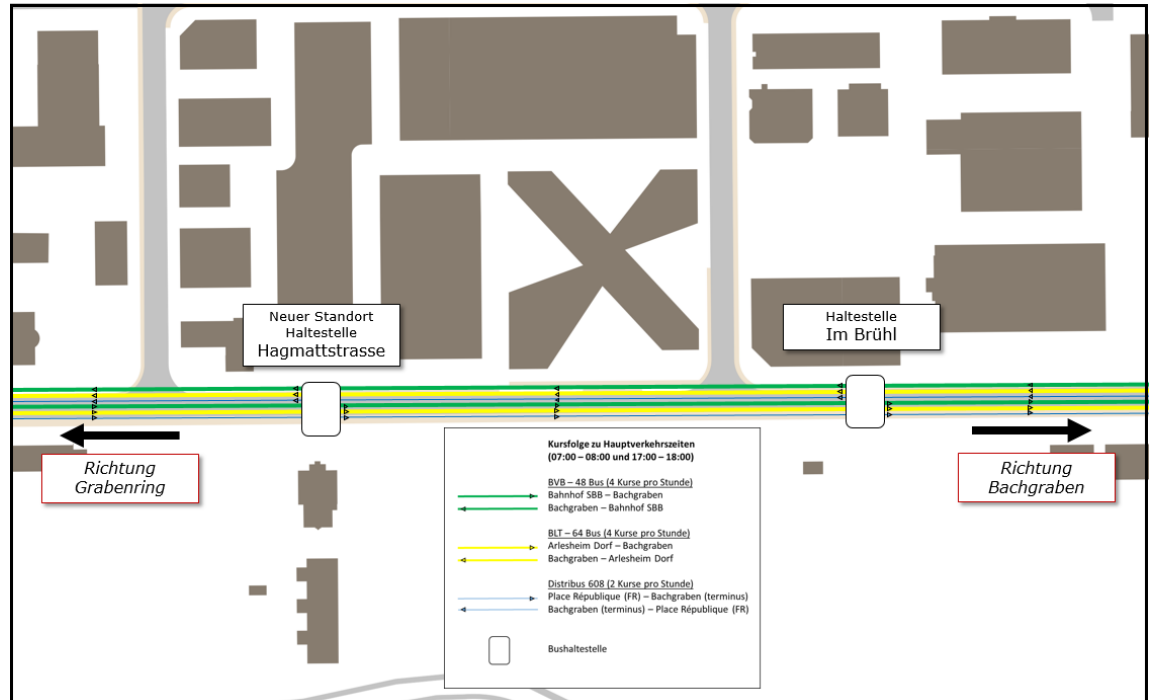
Die Bushaltestelle Hagmattstrasse verfügt bereits mit der heutigen Anbindung durch die BVB Buslinien 48, die BLT Buslinie 64 und den Distribus 608 pro Fahrtrichtung zu den Spitzenzeiten jeweils 10 Kurse.

Buslinie	Annahme Ankunftszeit = Abfahrtszeit morgens – Montag bis Freitag						Bemerkungen
Kursfolge ab 07:00 In Richtung Bachgraben	00	10	20	30	40	50	
BVB – 48 Bus	06		21	36		51	
BLT – 64 Bus		10	25		40	55	
Distribus 608		12			47		
Anzahl	1	2	2	1	2	2	
Gesamtanzahl öV-Kurse pro Std.						10	Durchschnittlich alle 6:00 Min. ein öV Kurs
zusätzlich							
BVB – 6 – Tram Richtung Allschwil Dorf	03	11	26	33	41	56	~500 m Fusswegdistanz
BLT – 61 Bus Richtung Friedhof	11		26		41	56	~450 m Fusswegdistanz

Quelle: Rapp Trans AG

Abbildung 15: Bushaltestelle Hagmattstrasse –Kursfolge zur Morgenspitze in Richtung Bachgraben

Weitere Auswertungen der Kursfrequenz der Haltestelle Hagmattstrasse befinden sich im Anhang 2.

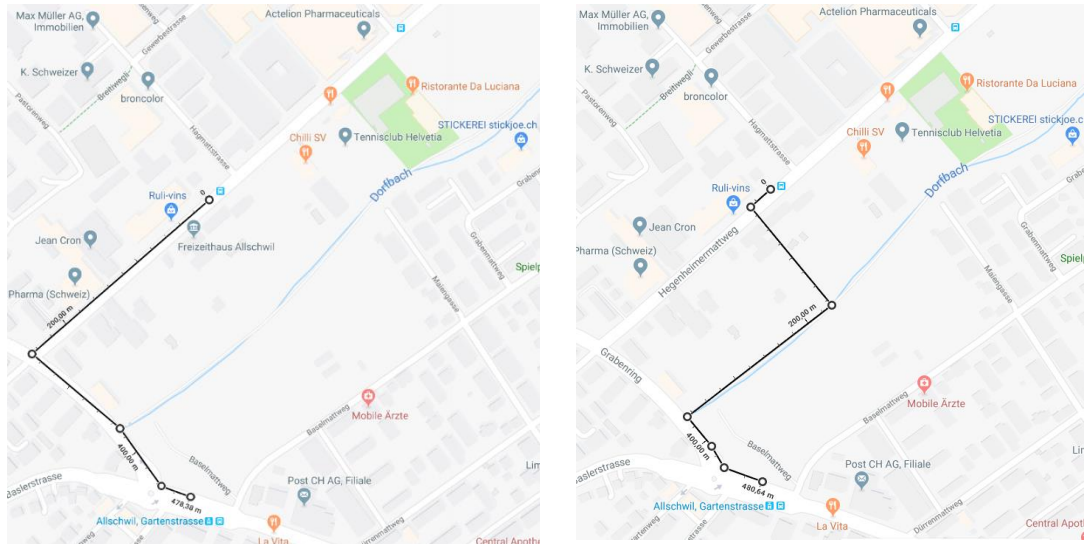


Quelle: Rapp Trans AG

Abbildung 16: Kursfrequenz Bushaltestellen Hagmattstrasse

Erreichbarkeit der Haltestelle Gartenstrasse der 6er Tramlinie

Sowohl via dem Grabenring, als auch via dem Fussweg über den Dorfbach beträgt die Distanz zur Haltestelle Gartenstrasse ab der Bushaltestelle Hagmattstrasse ca. 500 m. Somit ist die Haltestelle Gartenstrasse der 6er Tramlinie in weniger als 8 Minuten zu Fuss erreichbar.

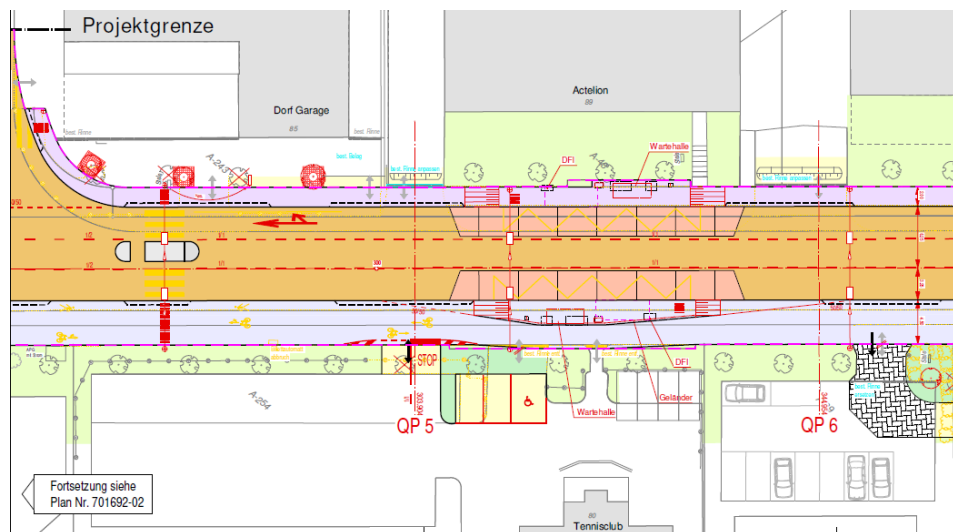


Quelle: Google Maps / Rapp Trans AG

Abbildung 17: Fussweg Bushaltestelle Hagmattstrasse zur Tramhaltestelle Gartenstrasse

Umgestaltung Bushaltestelle Hagmattstrasse

Im Zuge der Umgestaltung des Hegenheimerweges wird auch die öV-Haltestelle Hagmattstrasse um ca. 80 m Richtung Osten verlegt und den gesetzlichen Anforderungen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) angepasst. Beide Haltestellen werden neu über Billettautomaten, Infosteile, Fahrgastunterstände und dynamische Fahrgastinformation (DFI) verfügen.

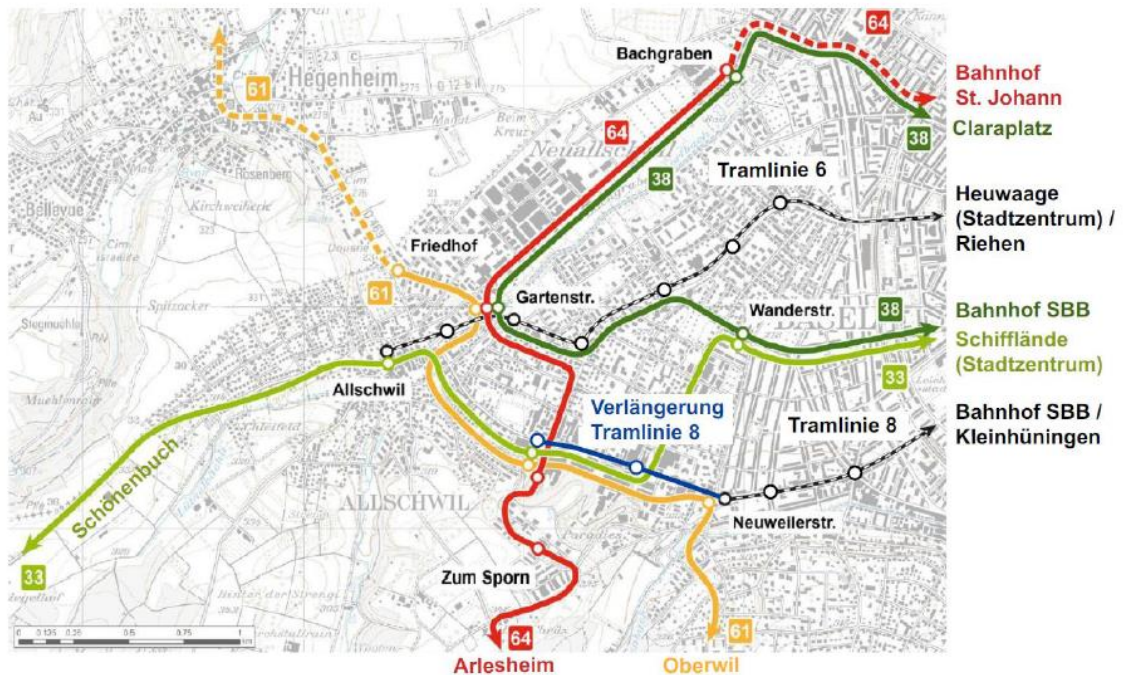


Quelle: Gde Allschwil – Übersichtsplan Planaufgabe 2017– J&S Muttenz

Abbildung 18: Umgestaltung Hegenheimerweg – Erneuerung öV-Haltestelle Hagmattstrasse

Weitere Verbesserung der öV Anbindung

Die weitere Verbesserung der öV Anbindung des Gebiets Bachgraben ist in Diskussion. Im Fokus steht eine Verlängerung der BLT-Buslinie 64 (Arlesheim-Bachgraben) zum Basler Kannenfeldplatz oder zum Bahnhof St. Johann. Auch die Erschliessung mit einer Tramlinie ist im Gespräch. Eine Umsetzung ist aber mit Planungshorizont 2035 in weiter Ferne und für die derzeitigen Überlegungen irrelevant.



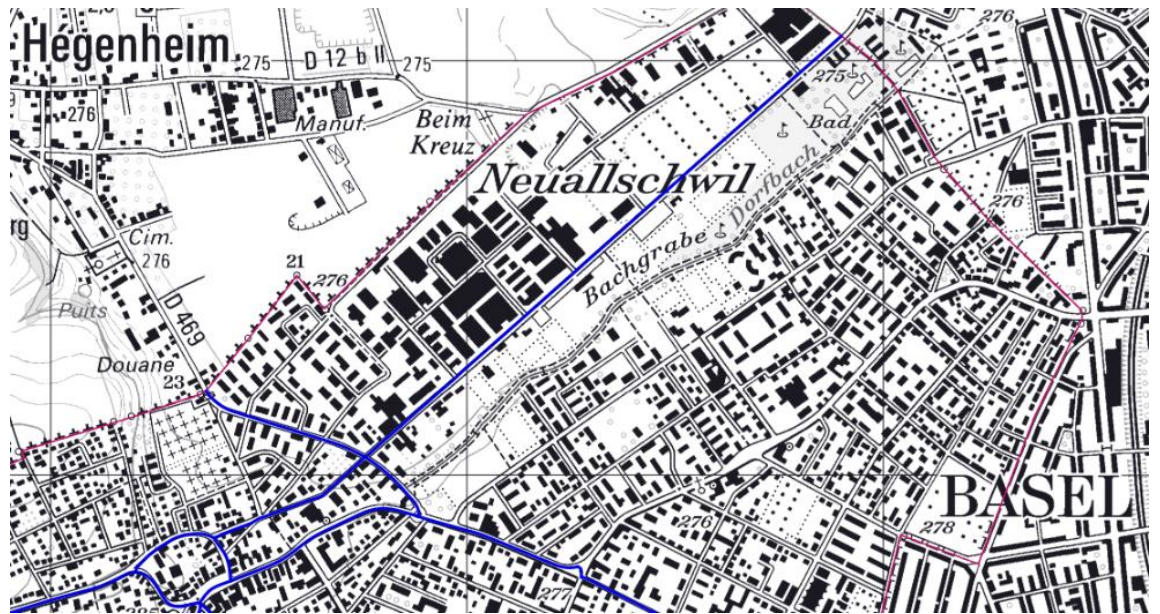
Quelle: Kanton BL und Ergänzungen REK Analyse

Abbildung 19: Geplantes Bus- und Tramliniennetz ab 2018

2.2.3 Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr)

Der Hegenheimermattweg ist Bestandteil des kantonalen Radroutennetzes und somit ist für das Planungsgebiet bereits derzeit für den Velofahrer eine gute Anbindung vorhanden.

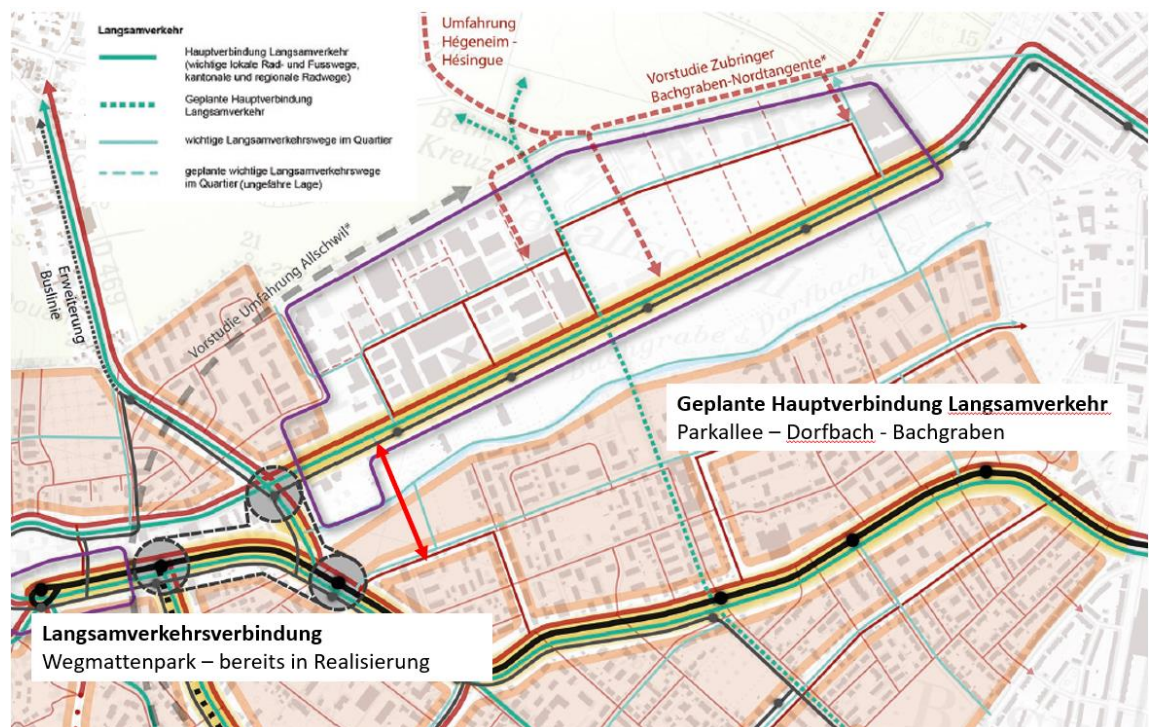
Im Rahmen des Projekts „Korrektion und Umgestaltung Hegenheimermattweg“ ist ein seitlicher, von der Fahrbahn abgesetzten kombinierten Rad-/Fussweg vorgesehen. Der Langsamverkehr wird direkt von der künftigen der Kreiselausfahrt Grabenring auf den kombinierten Rad-/Fussweg auf Seite der Sportanlage geführt. Aus Richtung Basel-Stadt erfolgt die Veloquerung unmittelbar vor dem Kreisel mittels einer Velofurt.



Quelle: GeoViewBL

Abbildung 20: Kantonale Radwegrouten

Im Raumentwicklungskonzept Gemeinde Allschwil ist zudem vorgesehen, dass die Achse Parkallee – Dorfbach – Bachgraben aufgewertet wird. Die Langsamverkehrsverbindung Wegmattenpark befindet sich schon in der Realisierung.



Quelle: REK – Allschwil und Angaben Gemeinde Allschwil

Abbildung 21: REK Allschwil – Ausschnitt Anhang Verkehr – Langsamverkehr

Die Gemeinde Allschwil befindet sich seit 1. Januar 19 im Pick-e-Bike Perimeter.

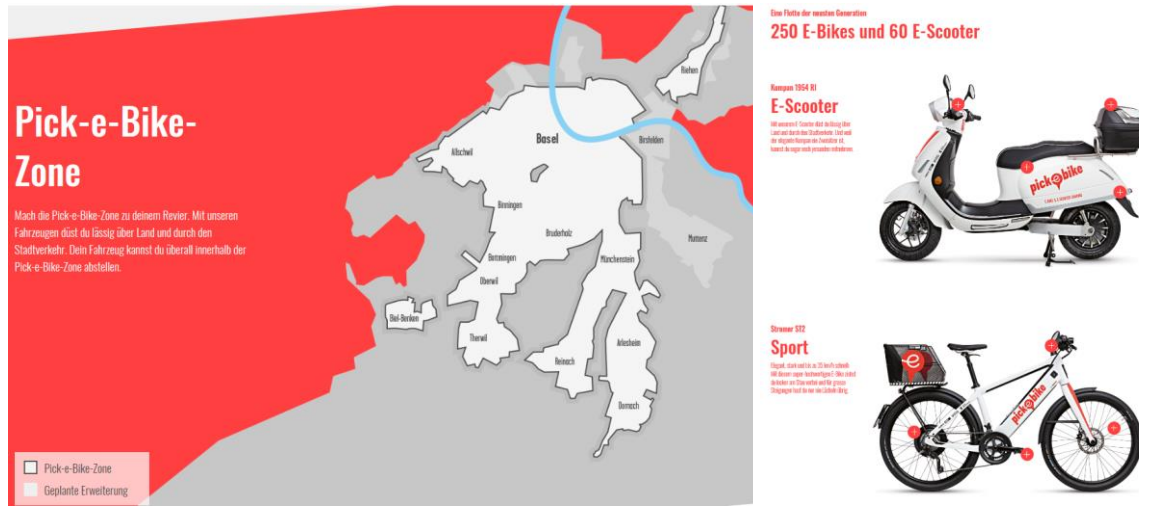
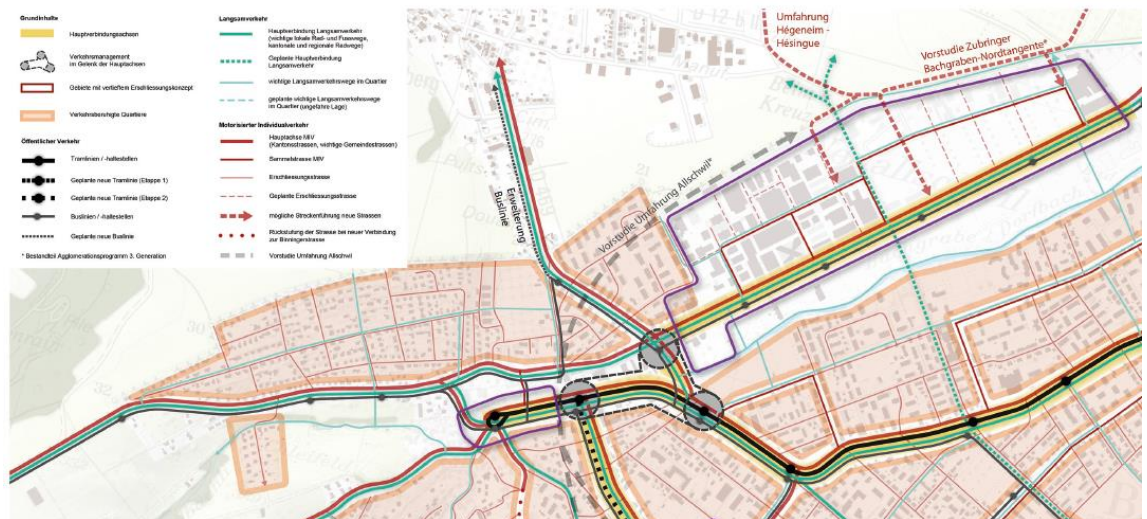


Abbildung 22: Perimeter und Flotte Pick-e-Bike – Stand 1. Juni 2019

2.3 Räumliches Entwicklungskonzept Gemeinde Allschwil

Am 28. Februar 2018 hat der Gemeinderat das Räumliche Entwicklungskonzept Allschwil 2035 beschlossen. Neben der Stärkung der Quartierzentren Dorfkern und Lindenplatz steht die Weiterentwicklung des Gebiets Binnerstrasse und des Arbeitsgebiets Bachgraben im Vordergrund.



Quelle: REK Allschwil 2018 – Anhang 3 Verkehr

Abbildung 23: Ausschnitt REK Allschwil –Verkehr

Der REK Allschwil sieht für den Wirtschaftsstandort Bachgraben folgende Entwicklungsansätze vor:

Die Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandorts Bachgraben für grössere Firmen und KMU im Besonderen aus dem Bereich Life-Science und der Option für lokale KMU Cluster soll durch eine flexible innere und leistungsfähigere äussere Erschliessung, ergänzt durch eine hochwertige ÖV Anbindung und attraktive Achsen für Fuss- und Veloverkehr, sichergestellt werden. Die mit dem Masterplan für das Baselink Areal vorgesehene Strukturierung soll für das ganze Gebiet weitergedacht werden. Eine robuste Erschliessungsstruktur soll eine flexible Entwicklung ermöglichen und Freiraumverbindungen sollen den Ansprüchen an die dort geschaffenen Arbeitsplätze (Erreichbarkeit und Aufenthalt) gerecht werden. Mit den Planungen für den Zubringer Bachgraben-Nordtangente, dem Freiraumband, dem Betriebs- und Gestaltungskonzept für den Hegenheimermattweg und dem geplanten Parc des Carrières jenseits der Grenze sind bereits sehr gute Rahmenbedingungen angelegt. Folgende Entwicklungsansätze sollen aus Sicht REK verfolgt werden:

- Kernnutzung Life-Science
- regionaler KMU-Cluster
- Masterplan BaseLink Areal weiterdenken
- robustes inneres Erschliessungsraster
- Erschliessung von Süden über Hegenheimermattweg (Lokalstrassenetz)
- Erschliessung von Norden Zubringer Bachgraben-Nordtangente (Anschluss ans Autobahnnetz)
- zentrale Parkieranlagen
- gute Einbindung ins Fuss- und Velonetz (Abgestimmt mit Velonetz Basel)
- gute Anbindung an Parc de Carrière sowie direkte Fuss- und Veloachse Parkallee
- Im Zentrum öffentlicher Aufenthaltsbereich im Aussenraum
- Versorgungseinrichtungen für Arbeitende

Quelle: REK Allschwil 2018 – Anhang 3 Verkehr

Abbildung 24: Ausschnitt REK Allschwil –Verkehr

Für weitere Informationen und Details bezüglich dem Arbeitsgebiet Bachgraben vgl. Anhang 1.

3 Zielsetzungen Parkplatzbedarf und Modal-Split

3.1 Parkplatzbedarf

Basis für die Parkplatzberechnung

Als Basis für die gesamte Parkplatzberechnung gilt § 106 des Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG). In § 70 sowie in den dazugehörigen Anhängen der Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) sind die Eckwerte für die Berechnung des Grundbedarfs für Autoparkplätze und die Reduktionsfaktoren festgelegt.

Nutzungsart	Reduktion für Autoparkplätze am Zielort																		
	Reduktion infolge ÖV-Erschliessung R1		Übrige Reduktion R2																
Wohnbauten	Keine, mit Ausnahme in Ortskernzonen auf begründeten Antrag des Gemeinderates		keine																
Dienstleistungen Schalterbetriebe Übrige Industrie / Gewerbe Klein- und Mittelbetriebe Grossbetriebe Verkaufsgeschäfte Wenig kundenintensiv (Buchhandlung, Bijouterie etc.) Kundenintensiv Laden bis 500 m ² VF Supermarkt bis 1'000 m ² VF Einkaufszentr. ≥ 1'000 m ² VF Restaurant Andere	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Kursfolge in Min. während Spitzenstunden</th> <th colspan="2">Fusswege zur nächsten Haltestelle</th> </tr> <tr> <th>weniger als 350 m</th> <th>mehr als 350 m</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mehr als 20 Minuten</td> <td>0.8</td> <td>1.0</td> </tr> <tr> <td>13 – 20 Minuten</td> <td>0.7</td> <td>0.9</td> </tr> <tr> <td>7 – 12 Minuten</td> <td>0.6</td> <td>0.8</td> </tr> <tr> <td>6 Minuten und weniger</td> <td>0.5</td> <td>0.7</td> </tr> </tbody> </table>	Kursfolge in Min. während Spitzenstunden	Fusswege zur nächsten Haltestelle		weniger als 350 m	mehr als 350 m	Mehr als 20 Minuten	0.8	1.0	13 – 20 Minuten	0.7	0.9	7 – 12 Minuten	0.6	0.8	6 Minuten und weniger	0.5	0.7	<p>Für folgende Kriterien können Reduktionen geltend gemacht werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Umweltvorbelastung 2. Politische und planerische Leitbilder 3. Vorhandene öffentliche Autoparkplätze in akzeptabler Nähe 4. Mehrfachnutzung 5. Gebäudenutzung, die einen hohen Veloanteil erwarten lässt <p>Der maximale Reduktionsfaktor für alle Kriterien beträgt 0.6.</p>
Kursfolge in Min. während Spitzenstunden	Fusswege zur nächsten Haltestelle																		
	weniger als 350 m	mehr als 350 m																	
Mehr als 20 Minuten	0.8	1.0																	
13 – 20 Minuten	0.7	0.9																	
7 – 12 Minuten	0.6	0.8																	
6 Minuten und weniger	0.5	0.7																	

Quelle: Kanton BL – Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) – Stand 1. Januar 2019

Abbildung 25: Reduktionsfaktoren für Autoparkplätze

Der Parkplatzbedarf wird gestützt auf die kantonale Wegleitung „Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas“ berechnet.






3.1.1 Reduktionsfaktor Parkplatzbedarf

Reduktion infolge öV-Erschliessung – Reduktionsfaktor R1

Der erste Reduktionsfaktor (R1) berücksichtigt die Erschliessung durch die öffentlichen Verkehrsmittel. Die Rolle des öffentlichen Verkehrs ist von entscheidender Bedeutung.

Die Haltestelle Hagmattstrasse verfügt bereits mit der heutigen Anbindung durch die BVB Buslinien 48, der BLT Buslinie 64 und dem Distribus 608 zu den Spitzenzeiten jeweils 10 Kurse pro Fahrriichtung (vgl. Abbildung 16). Auch ohne Kumulierung der Fahrriichtungen kann somit zu der Morgen- und Abendspitzenstunden eine Kursfolge von 6:00 Minuten nachgewiesen werden.

Übrige Reduktion – Reduktionsfaktor 2

Reduktionsfaktor R2	Analyse für Quartierplan Idorsia	
<p>Umweltbelastung</p> <p>In hierfür besonders empfindlichen Zonen (z.B. Kerngebieten) können Reduktionen der Autoparkplätze durch die Gemeinde oder den Kanton vorgeschrieben werden.</p>	<p>Eine Reduktion der Parkplätze im Gebiet Bachgraben ist auch in Sinne der Gemeinde Allschwil. Weniger Parkplätze verursachen weniger Verkehr.</p> <p>Im Rahmen von zwei Sitzungen mit der Gemeinde wurde dieser Punkt diskutiert und bestätigt.</p>	
<p>Politische und planerische Leitbilder</p> <p>Sehen politische Leitbilder oder Zielsetzungen eine bewusste Verminderung des Verkehrs vor, so können ebenfalls Reduktionen vorgeschrieben werden.</p>	<p>In diverse Planungen wird das Gebiet Bachgraben explizit thematisiert und auch Massnahmen im Bereich Verbesserung der öV-Anbindung und Verminderung des MIV behandelt und priorisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Raumentwicklungskonzept Allschwil • Kt. BL - 8. Generellen Leistungsauftrags im Bereich des öffentlichen Verkehrs, Fortführung für die Jahre 2020 und 2021 • Kt. BS - öV und Velomassnahmenplan Bachgraben • Kt. BL - Richtplan Korridor für Umfahrung Allschwil 	
<p>Vorhandene öffentliche Parkplätze in akzeptabler Nähe</p> <p>Stehen in unmittelbarer Umgebung genügend und dauerhaft öffentliche Parkplätze zur Verfügung, können Reduktionen erlaubt werden.</p>	<p>Kann für QP Idorsia nicht geltend gemacht werden.</p> <p>Es hat zwar bei den Sportanlagen und dem Restaurant Brühl einige öffentliche Parkplätze, diese werden aber auch tagsüber von den Nutzern der Sportanlagen und Besucher des Restaurants beansprucht und sind mit Amtsverboten belegt.</p>	
<p>Mehrfachnutzung</p> <p>Ist eine Mehrfachnutzung möglich, so kann unter Verzicht auf eine feste Parkplatzzuteilung eine Reduktion geltend gemacht werden.</p>	<p>Kann für QP Idorsia nicht geltend gemacht werden.</p> <p>Seitens des Bauherrn ist derzeit nicht vorgesehen, dass eine Mehrfachnutzung der Parkplätze angestrebt werden soll bzw. betrieblich umsetzbar wäre.</p>	
<p>Gebäudenutzung, die einen hohen Veloanteil erwarten lässt</p> <p>Bei guter Zweirad-Erschliessung (z.B. kantonale Radroute) oder einer Gebäudenutzung, die einen hohen Velo-/ Mofaanteil erwarten lässt (z.B. Velofachgeschäft), können die Auto-Parkplätze reduziert werden.</p>	<p>Hegenheimermattweg ist Teil des kantonalen Radwegnetzes. Mit der Umgestaltung des Hegenheimermattwegs und dem Bau des Kreisels Grabenring wird die Radweginfrastruktur weiter verbessert und attraktiver.</p> <p>Gemäss „öV und Velomassnahmenplan Bachgraben - Kt. BS“ sind zusätzliche Massnahmen geplant.</p> <p>REK – Allschwil sieht Stärkung der Achse Parkallee – Dorfbach - Bachgraben für den Langsamverkehr vor.</p> <p>Massnahmen seitens Idorsia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hohe Anzahl Veloabstellplätze inkl. Ladestationen für e-Bike und Luftpumpen • Umkleidekabinen & Duschen für Mitarbeiter • Zusätzlich Anreize schaffen wie Bike-2-Work, regelmässige Velo-Check-Up, etc. 	

Quelle: Kanton BL – Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) – Stand 1. Januar 2019

Abbildung 26: Analyse Reduktionsfaktor R2

Gemäss der Analyse oben können für den Quartierplan Idorsia 3 der 5 Kriterien, die für eine Reduktion des Grundbedarfs sprechen, als erfüllt gewertet werden.

Festlegung Reduktionsfaktor R1

Die neue Bushaltestelle Hagenmattstrasse (vgl. Abbildung 18) befindet sich unmittelbar vor dem Campus der Idorsia und der Fussweg beträgt somit weniger als 350m. Zudem trägt auch die gute Erreichbarkeit der Tramhaltestelle, die sich zwar ausserhalb der 350 m Fussdistanz befindet, zur guten öV-Erschliessung des Idorsia-Campus bei. Für die Haltestelle Hagenmattstrasse kann dank der nachweisbaren Kursfolge von 6:00 Minuten während den Verkehrsspitzenzeiten ein Reduktionsfaktor R1 von 0.5 geltend gemacht werden.

Weitere Verbesserungen hinsichtlich der öV-Anbindung sind bereits geplant oder könnten angeregt werden. Beispielsweise sollte neben der Verlängerung der BLT Linie bis zum Bahnhof Basel St. Johann insbesondere eine Taktverdichtung während der Morgen- und Abendspitzenstunden der BVB Buslinie 48 auf zumindest einen 10 Minuten Takt und der Distribus 608 auf eine 20 Minuten Takt mit den Bestellern angeregt und diskutiert werden.

Festlegung Reduktionsfaktor R2

Der maximale Reduktionsfaktor für alle R2-Kriterien beträgt 0.6. In Anbetracht, dass zahlreiche planerische Massnahmen vorbereitet oder bereits ergriffen wurden um das Entwicklungsgebiet Bachgraben insbesondere für den öV Nutzer und den Langsamverkehrs attraktiver zu machen, wird vorgeschlagen in Abstimmung mit der Gemeinde und der kantonalen Fachstelle den Reduktionsfaktor 2 auf einen Wert von 0.76 festzulegen.

Dank der Errichtung des Grabenringkreisel und der Umgestaltung des Hegenheimermattwegs erfährt des kantonalen Radwegs eine signifikante Aufwertung. Auch die geplant Stärkung und attraktivere Gestaltung der Achse „Parkallee – Querung Dorfbach – Bachgraben“ wird dazu beitragen, dass der Bachgraben und der Planungsperimeter für Zweiradnutzer massgebend attraktiver und verkehrstechnisch sicherer werden.

Auch seitens des Bauherrn werden mit der Errichtung von ausreichend Veloabstellplätzen, Umkleieräume und Duschen die Nutzung des Velos aktiv gefördert und attraktiv gestaltet werden. Weitere Massnahmen um den Anteil der „Bike-2-Work“ Mitarbeiter zu steigern sind im Massnahmenkatalog (vgl. Kap. 4.1) aufgeführt.

Reduktionsfaktor R1 – öV- Anbindung

Für die Haltestelle Hagenmattstrasse kann dank der nachweisbaren Kursfolge von 6:00 Minuten während den Verkehrsspitzenzeiten ein Reduktionsfaktor R1 von 0.5 geltend gemacht werden.

Reduktionsfaktor R2 - übrige Reduktion

In Abstimmung und Rücksprache mit der Gemeinde kann der Reduktionsfaktor 2 auf einen Wert von 0.76 festgelegt werden.

3.1.2 Parkplatzbedarf mit neuen Reduktionsfaktoren

Der R1-Wert kann dank Nachweis einer öV-Kursfolge von 6:00 Minuten auf den niedrigeren Wert von 0.5 gesenkt werden. Beim R2-Wert kann dank der Erfüllung von 3 der 5 Kriterien eine Abmilderung geltend gemacht werden und ein R2-Wert von 0.76 eingesetzt werden:

Quartierplan Idorsia - Allschwil

Berechnung Parkplatzbedarf

gemäss Kanton BL - Wegleitung - Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeug und Velo/Mofas - Nov 2004

Nutzungsart	Unterkategorie	Vorgabe	gewählt	BGF m ²	Kennwert	Grundbedarf			Reduktionsfaktoren		Reduzierter Bedarf - gem. RPV Kl. BL - gerundet			
						Stammplätze	Besucherplätze		R1	R2	Stammplätze (aufgerundet)	Besucherplätze (aufgerundet)	Gesamtbedarf (aufgerundet)	
Dienstleistungen	Schalterbetriebe	1 AP/30m ²	30	0.0	0.0 AP	0.4 P/AP	0.0 PP	0.3 P/AP	0 PP	0.5	0.76	0 PP	0 PP	0 PP
	übrige - bspw. Büros		30	16'232.0	541.1 AP	0.4 P/AP	216.4 PP	0.2 P/AP	108 PP			83 PP	42 PP	125 PP
Industrie / Gewerbe	Klein-, Mittelbetriebe ¹	1 AP/60-200m ²	60	32'617.0	543.6 AP	0.4 P/AP	217.4 PP	0.1 P/AP	54 PP			83 PP	21 PP	104 PP
Restaurant / Kantine	1 AP/50 m ² /	²	50	400.0	8.0 AP	0.4 P/AP	3.2 PP	0 PP	0 PP			2 PP	0 PP	2 PP
	1 Sitzplatz/2-4 m ² BGF		n/a ³	0.0	0.0 SP			0.3 P/SP	0 PP			0 PP	0 PP	0 PP
SUMME						437.1 PP			162.6 PP	SUMME		168 PP	63 PP	231 PP

Bemerkungen: ¹ Niedriger Wert: Produktion; Hoher Wert: Lager Idorsia v.a. Labor, somit niedriger Wert gewählt ² Arbeitsfläche Personalrestaurant: Die effektive Arbeitsfläche beträgt 400m² wovon ca. 240 m² sich im 1. UG befinden ³ Reduktionsfaktoren gemäss Wegleitung des Kantons BL

Legende: ⁴ Personalrestaurant: Keine externen Besucher: Es werden keine Parkplätze ermittelt, da es sich ausschliesslich um Mitarbeitende handelt, die bereits über die Büro- und Produktionsflächen erfasst sind.

Vorgabe	Errechneter Kennwert	
Eingabewert	Ergebniswert	
Errechnete BGF		

QP Idorsia - Parkplätze - Bedarf

Gebäude	Bestehend	Baugesuch Nr. 0083/2019	Zusätzlich wegen Mehrhöhe	Bemerkungen
H89	140 PP	-	-	
H91	179 PP	-	-	Alle Besucherparkplätze befinden sich in H91
G02	-	-	-	G02: wird keine Tiefgarage / werden keine Parkplätze errichtet.
G06	0 PP	43 PP	0 PP	G06: die 43 PP in G06 wurden mit dem Baugesuch 0083/2019 bereits genehmigt. Mehrhöhe G06: es werden keine zusätzlichen Parkplätze erstellt.
Gesamt	319 PP	43 PP	0 PP	
Bedarf		231 PP		Bedarf mit Reduktionsfaktoren R1 = 0.5 und R2 = 0.76
Delta		131 PP		

Legende:

Delta	Bedarf nachgewiesen
Delta	Bedarf nicht nachgewiesen

Aufgrund der heutigen öV-Anbindung mit jeweils 10 Kurse pro Richtung und Stunde während den Spitzenzeiten kann beim Reduktionsfaktor 1 ein R1- Wert von 0.5 angesetzt werden.

Für den Quartierplan Idorsia können 3 der 5 Kriterien, die für eine Reduktion des Grundbedarfs sprechen, als erfüllt gewertet werden. Somit wird - in Abstimmung mit der Gemeinde - für die Abmilderung des Reduktionsfaktor 2 ein R2-Wert von 0.76 eingesetzt.

Unter diesen Rahmenbedingungen berechnet sich der Bedarf auf 231 Parkplätze, wovon 63 Besucherparkplätze sind. Die Besucherparkplätze sind aus organisatorischen und sicherheitstechnischen Gründen im Gebäude H91 angeordnet, wo auch der Empfang angesiedelt ist.

Quelle: Rapp Trans AG

Abbildung 27: Berechnung Parkplatzbedarf – Reduktionsfaktoren R1 = 0.5 & R2 = 0.76

Die Tiefgarage (inkl. Zufahrt) im Gebäude G06 besteht schon und wird im Rahmen des Neubaus G02 dem ursprünglich vorgesehenen Zweck zugeführt. Die Tiefgarage beherbergt auch Zweiradparkplätze – insgesamt 130 Stellplätze (vgl. Abbildung 28).

Parkplatzbedarf

Die Anzahl Pflichtparkplätze gemäss der kantonalen «Wegleitung - Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeug und Velo/Mofas» kann für den Quartierplan Idorsia erfüllt werden.

Alle Besucherparkplätze sind aus organisatorischen und sicherheitstechnischen Gründen im Gebäude H91 angeordnet, wo auch der Empfang angesiedelt ist.

3.1.3 Stellplatzbedarf Velo und Mofa

Auf für die Stellplatzbedarf Velo und Mofa kann gemäss der kantonalen «Wegleitung - Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeug und Velo/Mofas» berechnet werden.

Stellplatzbedarf Velo/Mofa gemäss Wegleitung des Kantons BL

	Daten aus der Berechnung Parkplatzbedarf		Faktor		Velo- / Mofa-Plätze (gerundet)		
	Stammplätze	Besucherplätze	Stamm	Besucher	Stamm	Besucher	Total
	für Personenwagen	für Personenwagen					
Wohnen	0	0	1	2	0	0	0
Übrige	437.1 PP	162.6 PP	0.37	0.25	162	40	202

QP Idorsia Allschwil - Stellplatzbedarf Velo/Mofa

Gebäude	Bestehend	Reserven	Neu	Bemerkungen
H89	112	80	-	
H91	48	48	-	Die Reserveflächen werden heute bereit teilweise als Velo-Stellplatz genutzt. Die Stellflächen verfügen derzeit über keine Veloständer
G06	0	0	130	
Gesamt	160	128	130	

Mit der Errichtung der 130 neuen Stellplätze in G06 und Aktivierung der Reserven von insgesamt 128 Stellplätze, wird der Bedarf um 216 Stellplätze für Velos und Mofas überschritten.

Gesamt	418	Bemerkungen
Bedarf	202	
Delta	216	Die signifikante Überschreitung des Bedarfs ist eine wichtige Voraussetzung damit die Massnahmen zur Förderung des Zweiradverkehrs auch umgesetzt werden können.

Legende:

Delta	Bedarf nachgewiesen
Delta	Bedarf nicht nachgewiesen

Quelle: Rapp Trans AG

Abbildung 28: Berechnung Stellplatzbedarf – Velo & Mofa

Stellplätze für Mitarbeiter: Sind absichtlich alle in Tiefgaragen angeordnet. Von den Nutzern wird dies geschätzt, da die Räder vor Witterung, Vandalismus und Diebstahl besser geschützt sind. Der Mindestbedarf wird deutlich überschritten.

Stellplätze für Besucher: Sind alle in der Tiefgarage H91 - im ersten Untergeschoss - angeordnet, von wo die Besucher bequem mit dem Lift direkt zum Empfang gelangen. Beim Campus handelt es sich um ein geschlossenes Gelände und Besucher werden nur im H91 empfangen.

Stellplatzbedarf Velo und Mofa

Die Anzahl Stellplätze für Velo und Mofa gemäss der kantonalen «Wegleitung - Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeug und Velo/Mofas» kann für den Quartierplan Idorsia erfüllt werden.

Die signifikante Überschreitung des Bedarfs ist eine wichtige Voraussetzung damit die Massnahmen zur Förderung des Zweiradverkehrs auch umgesetzt werden können.

3.2 Modal-Split

3.2.1 Modal-Split Ausgangslage – Idorsia

Anhand der von Idorsia an ihre Mitarbeiter offerierten «Transportation Allowance» wurde eine vereinfachte Abschätzung des aktuellen Modal-Splits vorgenommen.

Jeder Mitarbeiter, der auf den Anspruch auf einen Parkplatz verzichtet, bekommt eine monatliche Prämie ausbezahlt. Vereinfacht wurde angenommen, dass alle Mitarbeiter, die die «Transportation Allowance» beziehen mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Fahrrad oder zu Fuss zur Arbeit kommen.

Belegschaft ³	Anzahl	Anteil	Anteil öV	Anteil MIV
TNW -Gebiet (BS/BL/SO/AG)	397	52%	55%	45%
Rest Schweiz	26	3%	38%	62%
Deutschland	37	5%	24%	76%
Frankreich	302	40%	11%	89%
Gesamt	762	100%	35%	65%

Quelle: Idorsia – 09. April 2019

Abbildung 29: Gesamt-Belegschaft Idorsia und Modal Split – aktuell

Über die Hälfte (~55%) der heutigen Belegschaft der Idorsia ist in der Schweiz wohnhaft und nur ein geringer Anteil davon pendelt von ausserhalb des Tarifverbunds Nordwestschweiz (TNW) zur Arbeit. Der Anteil der Grenzgänger verteilt sich zum grössten Teil auf Frankreich, die 40% der Belegschaft ausmachen. Die restlichen 5% pendeln aus Deutschland nach Allschwil.

Der Modal-Split über die ganz Belegschaft gerechnet weist einen Anteil von ca. 2/3 MIV gegenüber den anderen Verkehrsmitteln auf. Dies entspricht den Eckdaten, die auch im «Gesamtmobilitäts- und Stadtraumkonzept Bachgraben» abgeschätzt wurden (vgl. Zitat unten). Für das Mobilitätskonzept Idorsia werden für die Anteile öffentlicher Verkehr sowie des Fuss- und Veloverkehrs die in der Studie erhobene Werte übernommen.

„Es zeigt sich, dass der MIV im Bachgrabengebiet derzeit der deutlich grösste Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen ausmacht (Modalsplit-Anteil 66%). Der ÖV (18%) sowie der Fuss- (6%) und Veloverkehr (10%) spielen, gemessen am Modalsplit, eine untergeordnete Rolle im Bachgrabengebiet.“

Quelle: Gde. Allschwil - Gesamtmobilitäts- und Stadtraumkonzept Bachgraben

Mitverantwortlich für diesen derzeit hohen Anteil des MIV ist insbesondere der hohe Anteil der Belegschaft, die aus Frankreich (MIV-Anteil ~90%) und Deutschland (MIV-Anteil ~75%) anreisen. Die öV-Anbindung aus Frankreich wird zwar durch die Distribuslinie 608 sichergestellt, ist aber derzeit nicht ausreichend attraktiv, um ein grösseres Volumen zu generieren. Der hohe Anteil von ~75% bei den Berufspendler aus Deutschland ist primär auf den hohen Zeitaufwand bei Nutzung des öV zurückzuführen.

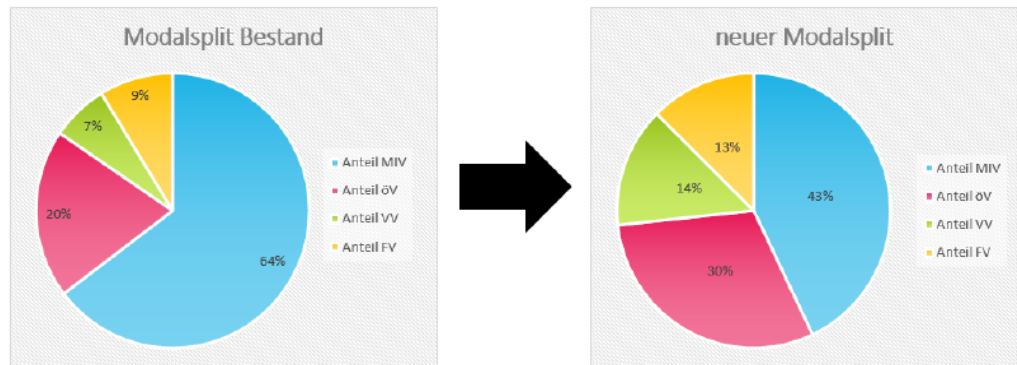
Erfreulich tief ist der MIV-Anteil der Belegschaft, die innerhalb des Tarifverbunds Nordwestschweiz (TNW) wohnhaft ist. Betrachtete man nur Basel-Stadt und Basel-Landschaft reduziert sich der Anteil von 45% sogar auf knapp 40%.

³ Hierbei handelt es sich die gesamte Belegschaft am Standort Allschwil. Ca. 100 MA sind im Innovationscenter (G12, G14, G16 & G18), weitere 20 MA sind am Hegenheimerweg 65 (H65) tätig – diesen MA stehen ca. 100 eigenen Tiefgaragenplätze zur Verfügung.

3.2.2 Modal-Split Zielsetzung – Idorsia

Seitens der Gemeinde Allschwil wurden 2018 hinsichtlich dem Modal-Split für das Gebiet Bachgraben im «Gesamtmobilitäts- und Stadtraumkonzept Bachgraben - Kapitel 5.2.1» folgende Zielsetzungen formuliert:

Über das gesamte Bachgrabengebiet wird von einer Reduktion des MIV-An-
 teils um -21% ausgegangen. Der ÖV nimmt um +10%, der Veloverkehr um +7%
 und der FV um +4% zu.



Quelle: Gde Allschwil / Kontextplan - Gesamtmobilitäts- und Stadtraumkonzept Bachgraben - Kapitel 5.2.1

Abbildung 30: Geschätzte Modal-Split Veränderung gemäss GSK – Szenario «REK hoch angepasster Modal-Split»

Für den QP Idorsia wurden diese Zielsetzungen **im Dialog mit der Gemeinde Allschwil** anlässlich einer Besprechung diskutiert und präzisiert.⁴

Da bereits ein substanzieller Bestand mit einem MIV Modal-Split-Anteil von rund 65% vorhanden ist, wurde folgende **Zielsetzung** für die **neuen Nutzungen** festgelegt:

- Neue Nutzungen ohne Mehrhöhen (0-20 m): MIV Modal-Split-Anteil ≤ 40%
- Neue Nutzungen bei Mehrhöhen (neu > 20m): MIV Modal-Split-Anteil ≤ 35%

Die bestehende Nutzung wird nicht separat mit einer Modal-Split-Zielsetzung versehen.

Für den **QP Idorsia** wurde für das **Jahr 2030** eine MIV Modal-Split-Zielsetzung definiert, die sich wie folgt berechnet (AP = Arbeitsplätze):

$$\frac{(AP_{\text{bestehend}} * MIV \text{ Modal Split } 65\%) + (AP_{\text{neu } 0 - 20m} * MIV \text{ Modal Split } 40\%) + (AP_{\text{neu } > 20m} * MIV \text{ Modal Split } 35\%)}{AP \text{ Total}}$$

Quelle: Gde. Allschwil & Rapp Trans AG

Abbildung 31: Formel Berechnung MIV Modal-Split-Anteil – QP Idorsia

Für die Berechnung werden analog zur Ermittlung der erforderlichen Parkplätze auch die Bruttogeschossflächen (BGF; vgl. Abbildung 5) bzw. die Anzahl Arbeitsplätze (AP) des Gebäudes H91 berücksichtigt.

⁴ Besprechung Rapp Trans AG / Gemeindeverwaltung Allschwil vom 07.05.2019.

	BGF Labor [m ²]	AP	BGF Büro [m ²]	AP	Gesamt AP	Anteil MIV Modal-Split	Anzahl AP mit MIV Nutzung
BGF Bestand	31'822	530.4	8'768	292.3	822.6	65%	534.7
BGF neu - 0 bis 20m	0	0.0	4'570	152.3	152.3	40%	60.9
BGF neu - Mehrhöhe	795	13.3	2'894	96.5	109.7	35%	38.4
Restaurant - neu	0	0.0	400	8.0	8.0	40%	3.2
		543.6		549.1	1092.7		637.2
						Modal-Split MIV Zielsetzung 2030	58%

Quelle: Rapp Trans AG

Abbildung 32: Berechnung MIV Modal-Split-Anteil – Idorsia

Aus dieser Berechnung ergibt sich für **das Jahr 2030 ein MIV Modal-Split Anteil von 58%**, welches mittels der Massnahmen des Mobilitätskonzepts eingehalten werden muss. Dies entspricht einer durchschnittlichen Reduktion von 1% MIV Modal-Split Anteil pro Jahr⁵.

In weiterer Folge muss, bis die Zielsetzung für das gesamte Bachgrabengebiet erreicht ist, (vgl. Abbildung 30) – der MIV Modal-Split Anteil weiterhin um durchschnittlich 1% pro Jahr gesenkt werden.

MIV Modal-Split Anteil Idorsia

Der MIV Modal-Split Anteil von Idorsia muss bis **im Jahre 2030 auf 58% gesenkt** werden.

In weitere Folge muss der MIV Modal-Split Anteil von Idorsia jeweils um durchschnittlich 1% pro Jahr gesenkt werden, zumindest bis die Zielsetzung für das gesamte Bachgrabengebiet von 43% MIV Modal-Split erreicht ist.

⁵ Die Fertigstellung der Erweiterungsbauten ist für 2022 geplant. Die geplanten Massnahmen (vgl. Kapitel 4) werden baldmöglichst ergriffen und werden bis 2022 bereits positive Auswirkungen auf den MIV-Modal Split Anteil haben.

4 Mobilitätskonzept

4.1 Massnahmenkatalog

In einem ersten Schritt wurde ein Katalog von Massnahmen ausgearbeitet, welcher geeignete Massnahmen auflistet, die grundsätzlich in Frage kommen. Der entsprechende Massnahmenkatalog befindet sich in Anhang 3.

Auf Basis des Massnahmenkatalogs wurde eine Eingrenzung von Massnahmen für den QP Idorsia in vier Themenfelder vorgenommen (Sharing und Pooling, Sensibilisierung, Unterstützung, Regulierung).

Diese Eingrenzung diente als Basis für die Identifikation der zentralen Ansätze.

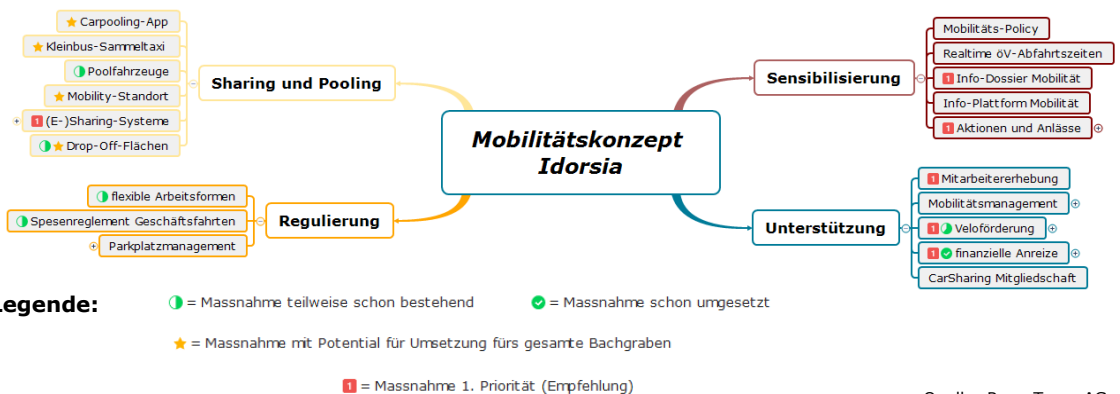


Abbildung 33: Mind-Map des Massnahmenkatalogs (vgl. auch Anhang 4)

Das Themenfeld **Sharing und Pooling** umfasst primär Massnahmen der «shared mobility», mit dem Ziel, den Besetzungsgrad von Fahrzeugen zu erhöhen sowie die Anzahl Fahrzeuge zu senken.

Das Themenfeld **Sensibilisierung** enthält Anreizmassnahmen, welche neue Informationen und Entscheidungsgrundlagen für den Arbeitsweg zur Verfügung stellen. Auch Aktionen zur Förderung der Velonutzung sind dort enthalten.

Im Themenfeld **Unterstützung** sind Massnahmen aufgeführt, die Idorsia realisieren kann, um den Beschäftigten den Zugang zu Alternativen zum Auto zu erleichtern. Das sind auch finanzielle Anreize wie z.B. einen Mobilitätsbonus («Transportation Allowance») sowie Umfragen zur Analyse der Mitarbeitermobilität und entsprechenden Optimierung des Angebots.

Das letzte Themenfeld **Regulierung** enthält Ansätze, bei denen die regulativen Rahmenbedingungen die Nutzung von öV und Velo fördern (wie Parkplatz- und Spesenreglement).

4.2 Bestehende Massnahmen

Die identifizierten Massnahmen umfassen auch solche, die Idorsia schon implementiert hat. Diese Massnahmen sind in Abbildung 33 mit einem grünen Punkt versehen (halb ausgefüllt = teilweise umgesetzt, ganz ausgefüllt mit Häkchen = komplett umgesetzt).

Sharing und Pooling:

- **Poolfahrzeuge:** Idorsia verfügt bereits über zwei Poolfahrzeuge, die werden jedoch aufgrund der geringen Nachfrage bzw. geringen Bedarfs nicht viel genutzt.
- **Drop-Off-Zonen** sind bereits vorhanden (steht im Zusammenhang mit der übergeordneten Massnahmen, vgl. Kapitel 4.4) werden aber primär für die Warenanlieferung genutzt und befindet sich nicht direkt am Heggenheimermattweg.

Unterstützung

- Idorsia bietet im Bereich **Veloförderung** bereits eine hochwertige Abstellinfrastruktur, ebenso sind Duschen und Garderoben im bestehenden Gebäude bereits vorhanden und ebenfalls im Neubauprojekt fix eingeplant.
- **Finanzielle Anreize** setzt Idorsia schon bereits jetzt ein, statt der Erhebung einer Parkplatzgebühr erhalten alle Mitarbeitenden, die auf den Parkplatz verzichten einen monatlichen Beitrag von 90 Franken – die sogenannte «Transportation Allowance» - an die Mobilitätskosten.

Die empfohlenen Massnahmen berücksichtigen diese bereits vorhandenen Massnahmen in der Form, dass auf ihnen aufgebaut wird und weiter Verbesserungen geplant sind.

4.3 Priorisierte Massnahmen

Aus einem umfassenden Massnahmenkatalog wurden **sechs prioritäre Massnahmen** bestimmt und mit der Geschäftsleitung abgestimmt, welche zur Reduktion des durch Idorsia induzierten MIV beitragen sollen:

- Management der «Transportation Allowance»
- Mitarbeitererhebung
- Velofreundliche Infrastruktur
- Info-Dossier Mobilität
- Aktionen und Anlässe
- Förderung e-Sharing

Die Massnahme «Transportation Allowance» ist hinsichtlich des Grundprinzips bereits umgesetzt. Bei einer Verdichtung des Areals und einer in Folge der Zunahme der Beschäftigten wird dieser Massnahme ein zusätzliches Gewicht zukommen, weshalb ein engeres Management als eine Kernmassnahme empfohlen wird.

Massnahme #1

Management der «Transportation Allowance»

Beschreibung	<p>Idorsia vergütet die «Transportation Allowance» heute mit 90 CHF pro Monat. Die Einfahrt in die Tiefgarage(n) ist grundsätzlich nur für jene Mitarbeiter möglich, die keine «Transportation Allowance» beziehen.</p> <p>Zur Verstärkung der Wirkung sind die geltenden Verteilkriterien in einem Reglement festzuhalten und an die Belegschaft zu kommunizieren. Dazu gehört ebenfalls, dass die Einhaltung der Parkberechtigung stärker kontrolliert wird.</p>
Wirkung	<p>Erhöht den Anreiz für den Autoverzicht. Erhöhte Wirkung wird erzielt, wenn die «Transportation Allowance» mit Parkplatzgebühren kombiniert wird.</p>
Messbarkeit / Monitoring	<p>Der Bezug der «Transportation Allowance» kann direkt gemessen bzw. ausgewertet werden und gibt einen Hinweis auf den MIV-Modal-Split-Anteil.</p>

Massnahme #2

Mitarbeitererhebung	
Beschreibung	<p>Über periodische Mitarbeiterbefragungen zum Mobilitätsverhalten und Verkehrsmittelnutzung der Mitarbeiter werden quantitative und qualitative Informationen gesammelt werden.</p> <p>Die Mitarbeiterbefragungen muss möglichst kurz und einfach gestaltet sein, damit die Teilnahmebereitschaft seitens der Beschäftigten erhöht und sichergestellt werden kann.</p>
Wirkung	<p>Förderung des Mobilitäts-Bewusstseins unter den Beschäftigten und Einbindung in den Prozess des Mobilitätsmanagements.</p> <p>Eine Mitarbeiterbefragung bieten zudem die Möglichkeit Anregungen, Bedürfnisse, Verbesserungsmöglichkeiten und Kritikpunkte und seitens der Beschäftigten einzuholen.</p>
Messbarkeit / Monitoring	<p>Die Mitarbeiterbefragungen ermöglicht eine quantitative und qualitative Auswertung.</p> <p>Die Mitarbeiterbefragungen widerspiegelt die Selbsteinschätzung (stated preference) des eigenen Mobilitätsverhaltens dar. Eine jährliche Erhebung vermittelt ein gutes Bild der Verkehrsmittelwahl, Routenwahl, Nutzung interner Mobilitätsangebote und der Zufriedenheit mit der Mobilitätssituation.</p>

Massnahme #3

Velofreundliche Infrastruktur	
Beschreibung	<p>Das Einhalten von hohen Qualitätsstandards (Anzahl und Ausgestaltung der Abstellplätze) sowie das Sichern der Fläche ist bereits Bestandteil der Bauplanung. An strategisch sinnvollen Orten werden für Beschäftigte genügend und qualitativ hochstehende Langzeitabstellplätze angebracht. Diese befinden sich allesamt wettergeschützt in der Tiefgarage, eine komfortable Velozufahrt ist möglich. Die Anordnung der Veloparkplätze in der Tiefgarage bietet zudem einen besseren Schutz gegen Diebstahl und Vandalismus. Bei den Abstellplätzen werden Velopumpen und für e-Bikes Ladestationen bereitgestellt.</p> <p>Zudem stehen den Beschäftigten Umzieh- und Duschkmöglichkeiten zur Verfügung. Kurzzeitabstellplätze für Besucher befinden sich ebenfalls in der Tiefgarage im Gebäude H91. Von den Kurzzeitabstellplätze für Besucher ist der direkte Zugang zum Empfang sichergestellt. Eine gute Signalisierung erleichtert die Orientierung für die Besucher.</p>
Wirkung	<p>Eine qualitativ hochstehende und sinnvoll angeordnete Infrastruktur für den Veloverkehr steigert die Attraktivität des Velos als Alltagstransportmittel für Beschäftigte und Besucher.</p>
Messbarkeit / Monitoring	<p>Gemessen werden kann der Velo-Modal-Split-Anteil durch die Erfassung von der Nutzung und Auslastung der Veloabstellplätze pro Zeiteinheit durch periodische Zählungen. Dies ergänzt die Mitarbeitenden-Umfrage.</p>

Massnahme #4

Info-Dossier Mobilität

Beschreibung	<p>Informationen über die Erreichbarkeit des Firmenstandortes mit dem MIV, öV und mit dem Langsamverkehr sowie Informationen über die Mobilitätsangebote von Idorsia (Mobilitätsmassnahmen, Regelungen zur «Transportation Allowance», Veloparking-Infos, etc.) werden in einem Dossier festgehalten.</p> <p>Das Dossier dient im Recruiting-Prozess (Anstellung/Bewerbung) auch als Hinweis auf Idorsia als fortschrittliche Arbeitgeberin.</p> <p>Das Dossier kann ergänzt werden mit Velostadtplänen, öV-Gutscheinen und Fahrplänen etc.</p>
Wirkung	<p>Mittlere Wirkung, gute Information als Grundvoraussetzung für eine Veränderung des Verkehrsverhaltens. Der Anstellungsbeginn ist ein wichtiges Entscheidungszeitfenster für Verhaltensänderungen.</p>
Messbarkeit / Monitoring	<p>Umsetzung und regelmässige Aktualisierung kann einfach belegt und überprüft werden.</p> <p>Die Mitarbeiterbefragung erlaubt ebenfalls Rückschlüsse. Die Wirkung ist jedoch nur indirekt messbar.</p>

Massnahme #5

Aktionen und Anlässe

Beschreibung	<p>Gezielte und periodisch wiederkehrende Aktionen zum Thema Mobilität und Mobilitätsverhalten fördern die Wahrnehmung für Alternativen bei der Wahl des Transportmittels für den Arbeitsweg und kann insbesondere zur Wahl des Velos als Verkehrsmittel für den Arbeitsalltag motivieren.</p> <p>Events wie ein periodisch wiederkehrende Velo-Check-Tage, Velopflege-Kurse oder Informationsstände zu Mobilität und Gesundheit fördern die Motivation aufs Velo (um)zu steigen. Zudem kann bei den Informationsveranstaltungen das Thema «Sicherheit auf dem Arbeitsweg» adressiert und gefördert werden.</p> <p>Wettbewerbe von Drittanbietern (Bike to work, Velo-Mittwoch etc.) schaffen zusätzlich Anreize.</p>
Wirkung	<p>Fördert das Mobilitätsbewusstsein der Beschäftigten.</p> <p>Eventtage schaffen punktuelle Anreize, mit dem Velo zur Arbeit zu kommen und können Vorbehalte aufheben.</p>
Messbarkeit / Monitoring	<p>Die Teilnahmezahlen können dokumentiert und über die Zeit verglichen werden – der Anklang der Massnahmen in der Belegschaft kann zudem auch in der Umfrage berücksichtigt werden.</p>

Massnahme #6

Förderung e-Sharing

Beschreibung	<p>Für die Nutzung (externer) Free-Floating und stationsbasierten Sharing-Angebote (bspw. Catch a Car / Mobility GO, Mobility CarSharing, Pick-e-Bike, e-Scooter Anbieter etc.) werden Sonderkonditionen angeboten.</p> <p>Beschäftigte profitieren von Vergünstigungen und/oder Gutscheinen.</p>
Wirkung	<p>Durch die Erhöhung der Attraktivität von Sharing-Angeboten wird eine flexible und vielseitige Verkehrsmittelwahl gefördert.</p> <p>Die Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg kann unabhängig des Arbeitsalltags erfolgen. Die Nutzung von eigenen Fahrzeugen kann reduziert werden.</p>
Messbarkeit / Monitoring	<p>Nutzungszahlen können beim Drittanbieter erfragt werden. Das zur Verfügung gestellte Budget kann mit der tatsächlichen Nutzung abgeglichen werden.</p>

4.4 Übergeordnete Massnahmen

Im Mind Map (vgl. Abbildung 33 und Anhang 4) wurden im Themenfeld «Sharing und Pooling» insgesamt vier Massnahmen mit einem Stern gekennzeichnet, welche für das gesamte Arbeitsplatzgebiet Bachgraben Potential bieten, die Mobilitätssituation und die Erreichbarkeit zu verbessern und den MIV-Anteil beim Modal-Split zu senken.

Für diese übergeordneten Massnahmen gilt, dass eine zielführende Umsetzung nur gemeinsam und in Kooperation mit anderen Parteien erfolgen kann – sei es die Gemeinde (z.B. über die zur Bereitstellung von Allmendflächen für einen Parkplatz von Mobility Fahrzeugen) oder Partnerfirmen (z.B. für organisatorische Massnahmen wie eine gemeinsame Carpooling Plattform).

Die Massnahmen werden nachfolgend kurz umrissen:

- **Carpooling-Plattform:**
Carpooling kann den Besetzungsgrad des einzelnen Fahrzeugs erhöhen und damit die MIV-Belastung signifikant senken.
Wichtige Erfolgsfaktoren sind die Identifikation mit und das Vertrauen in einen Carpooling-Anbieter (z.B. BlaBlaCar oder HitchHike), ebenso auch das Erreichen einer kritischen Minimalmenge an Nutzern.
Es könnte für Firmen im Bachgraben-Gebiet interessant sein, eine gemeinsame Carpooling-Plattform zu schaffen, welche eine exklusive Nutzung durch Arbeitnehmer der partizipierenden Firmen ermöglicht.
- **Kleinbus-Sammeltaxi:**
Besonders im grenznahen Ausland sind die Verbindungen und Gesamtangebote des öffentlichen Verkehrs nicht besonders gut. Hier könnten Sammeltaxis die Mitarbeitenden einsammeln und ins Bachgraben-Gebiet bringen.
Auch hier braucht es eine kritische Mindestmenge an Nutzern, um das Angebot sinnvoll betreiben zu können.
- **Mobility-Standort:**
Ein Mobility-Standort am Bachgraben ist nur sinnvoll, wenn das Fahrzeug gut ausgelastet ist. Diese Auslastung würde durch Idorsia alleine nicht erreicht, wenn allerdings das Angebot auch anderen Firmen zur Verfügung gestellt werden könnte, könnte eine Mindestnutzung erreicht werden.
Ideal wäre hier auch ein öffentlich zugänglicher Abstellplatz z.B. auf Allmend.
- **Drop-off-Flächen:**
Als Nebenmassnahme zum Carpooling sollten bei den verschiedenen Unternehmen Anhaltezone geschaffen werden, wo Carpooling-Nutzende bequem und sicher ein-/und aussteigen können.
Diese Flächen sollten markiert oder beschildert werden, um die Nutzung zu fördern und die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Die Umsetzung von übergeordneten Massnahmen erfordert eine längere Vorlaufzeit und Planung, Gespräche und Abstimmung mit potentiellen Partnern. Aus diesem Grund werden diese Massnahmen nicht als Massnahmen im Mobilitätskonzept aufgenommen.

5 Monitoring und Wirkungskontrolle

Der Zweck des Monitorings und Controllings ist die Wirkungskontrolle der umgesetzten Mobilitätsmassnahmen auf dem Areal. Im Zentrum stehen die Fragen, ob die angenommene Wirkung der Realität entspricht und ob der von der Gemeinde vorgegebene MIV-Modal-Split-Anteil von 35%-40% für neue Nutzungen bzw. einen fürs Jahr 2030 angestrebten MIV-Anteil von **58% für den gesamten Idorsia Campus** erreicht werden kann.

5.1 Standortbestimmung

In einem **jährlichen Rhythmus** wird eine **Standortbestimmung** des von Idorsia erzeugten Verkehrs vorgenommen. Ziel ist es, festzuhalten ob die vorgegebenen Ziele mit den umgesetzten Massnahmen erreicht werden. Für die Beurteilung der Wirksamkeit muss jedoch beachtet werden, dass je nach Massnahme unterschiedliche Zeiträume für die Entfaltung der Wirkung notwendig sind. Es wird empfohlen, die **Wirkungskontrolle** in einem etwas grösseren zeitlichen **Intervall von zwei bis drei Jahren** anzusetzen. Die Intervalle für die Standortbestimmung und die Wirkungskontrolle sind mit der Gemeinde abzusprechen. Empfohlen wird, die **erste Standortbestimmung max. ½ Jahr vor Inbetriebnahme** der neuen Nutzungen durchzuführen und die **zweite Standortbestimmung ein Jahr später**, damit ein Vorher/Nachher-Vergleich erfolgen kann.

Als Grundlage für die Standortbestimmung dienen statistische Auswertungen von laufend und periodisch erhobenen Daten. Die Erhebungsmöglichkeiten der Kernmassnahmen wurden in Kapitel 4.3 bereits erläutert.

Anhand eines ausgewählten Sets an Indikatoren wird geprüft, ob die Zielvorgaben der Gemeinde eingehalten werden. Zudem können für interne Zwecke und allenfalls notwendige Anpassungen bei den Massnahmen ergänzende Indikatoren für die Wirkungskontrolle der einzelnen Massnahmen ausgewertet werden.

5.1.1 Indikatorenkatalog Wirkungskontrolle

Nachfolgend wird eine relativ breite Übersicht möglicher Indikatoren gegeben, die zur Messung der Wirkung genutzt werden können. Für die priorisierten Massnahmen wurden in Kapitel 4.3 bereits im Massnahmenbeschrieb Hinweise auf Messmöglichkeiten gemacht.

Zu jeder Massnahme wird angegeben

- ob sich der Indikator für die Standortbestimmung und das Reporting an die Gemeinde eignet (Spalte A - Aussagen zum Modal-Split)
- ob es sich um ergänzende Indikatoren handelt, die Idorsia-interne Erfolgskontrollen der umgesetzten Massnahmen ermöglichen (Spalte B).

Administrativ / finanziell

A	B	Indikator	Messgrösse
x		Transportation Allowance	Anzahl Bezüge pro Monat / Jahr
	x	Ausgaben Gutscheine & Gutschriften e-Sharing Angebote	Anzahl und Kosten (CHF)

Befragungen und qualitative Erhebungen

A	B	Indikator	Messgrösse
x		Verkehrsmittelwahl	Selbstdeklaration der Beschäftigten im Rahmen der Mitarbeiterumfrage
	x	Nutzung Mobilitätsmassnahmen	Selbsteinschätzung der Beschäftigten im Rahmen der Mitarbeiterumfrage
	x	Wahrnehmung Mobilitätsmassnahmen	Qualitativ – Erhebung im Rahmen der Mitarbeiterumfragen
	x	Nachfrage/Nutzung Informationsbroschüren	Auflage Broschüren
	x	Nachfrage/Nutzung Information im Intranet	Anzahl Abfragen

Mess- & Zählraten

A	B	Indikator	Messgrösse
x		Fahrtenaufkommen MIV	Anzahl Zufahrten Tiefgarage mit Personenwagen
x		Parkplatzauslastung	Auslastung Parkplätze in einem definierten Zeitabschnitt oder spezifischen Tagen
x		Auslastung Veloabstellplätze	Auslastung Abstellplätze in einem definierten Zeitabschnitt oder spezifischen Tagen
x		Aktionen und Anlässe	Art und Anzahl organisiert Aktionen und Anlässe im Verlauf der Berichtsperiode
	x	Auslastung e-Bike Ladestationen	Auslastung Ladestationen / Anzahl Ladevorgänge in einem definierten Zeitabschnitt
	x	Teilnehmer bei Events	Anzahl Teilnehmer

Extern erhobene Daten

A	B	Indikator	Messgrösse
	x	Nutzung e-Sharing	Anzahl Fahrten/Nutzungen
	x	Informationsaustausch mit Drittanbieter	Qualitativ – individuell je nach Drittanbieter
x		Auslastung öV	Auslastung der Buslinien / Passagierzahlen, Ein-/ Ausstiege an der Bushaltestelle Hagmattstrasse

5.1.2 Empfehlungen fürs Reporting

Für das periodische Reporting an die Gemeinde Allschwil werden folgende Kernindikatoren und Kennzahlen empfohlen:

Nr.	Indikator	Kennzahlen
Unterstützung / Incentives		
U 1	«Transportation Allowance»	Statistische Auswertung der «Transportation Allowance» während des Berichtszeitraums. Angaben der Anzahl der «Transportation Allowance» pro Monat und Aufschlüsselung nach Wohnort: <ul style="list-style-type: none"> • TNW-Gebiet • Übrige Schweiz • Frankreich • Deutschland • Übrige
U 2		Vereinfachte Berechnung des Modal-Splits (analog Vorgehen in Kapitel 3.2.1) <ul style="list-style-type: none"> • Modal-Split Anteil MIV Anteil Beschäftigte mit Verzicht auf «Transportation Allowance» • Modal-Split Anteil öV & Zweirad Anteil Beschäftigte mit Bezug der «Transportation Allowance»
U 3	Förderung e-Sharing	Angabe und Auflistung der Massnahmen während des Berichtszeitraums.
U 4		Statistische Angaben zur Nutzung der angebotenen Förderung von e-Sharing während des Berichtszeitraums.
Befragungen und qualitative Erhebungen		
B 1	Bevorzugte Wahl des Transportmittels	In der Mitarbeiterumfrage wird die bevorzugte Wahl des Transportmittels für den Arbeitsweg erhoben: <ul style="list-style-type: none"> • Zu Fuss • Zweirad • öV • MIV Statistische Auswertung «bevorzugte Wahl des Transportmittels» und Veränderung zur vorgängigen Mitarbeiterumfrage. Einfache Be- / Hochrechnung des Modal-Splits. <ul style="list-style-type: none"> • MIV • öV • Fuss- und Veloverkehr
B 2	Änderung Wahl des Transportmittels	In der Mitarbeiterumfrage wird eine allfällige Änderung der Wahl des Transportmittels erhoben. Statistische Auswertung der «Änderung des Transportmittels».

Nr.	Indikator	Kennzahlen
B 3	Interesse & Bereitschaft für Car-Pooling	In der Mitarbeiterumfrage wird das Interesse und die Bereitschaft für die Nutzung von Car-Pooling erhoben. Qualitative Auswertung und Zusammenfassung der Ergebnisse der Umfrage.
B 4	Interesse & Bereitschaft für Nutzung von Sammeltaxis	In der Mitarbeiterumfrage wird das Interesse und die Bereitschaft für die Nutzung von Sammeltaxis erhoben. Qualitative Auswertung und Zusammenfassung der Ergebnisse der Umfrage.
Mess- & Zählzeiten		
M 1	Fahrtenaufkommen MIV	Mittels einer statistischen Auswertung der Schranken- daten der Tiefgaragen kann die Anzahl Zufahrten mit Personenwagen für einen definierten Zeitraum dargestellt werden: <ul style="list-style-type: none"> • Anzahl Einfahrten durch Idorsia-Beschäftigte pro Tag • Gegebenenfalls Tagesganglinie der Einfahrten durch Idorsia-Beschäftigte • Anzahl Einfahrten von Besucher – nur Tiefgarage H 91 – öffnen der Schrank durch den Empfang
M 2	Parkplatzauslastung	Erhebung der Auslastung der Parkplätze während einem definierten Zeitabschnitt oder an spezifischen Tagen pro Monat. Gegebenenfalls Darstellung einer Monatsganglinie.
M 3	Auslastung Veloabstellplätze	Erhebung der Auslastung der Veloabstellplätze während einem definierten Zeitabschnitt oder an spezifischen Tagen pro Monat. Gegebenenfalls Darstellung einer Monatsganglinie.
M 4	Aktionen und Anlässe	Auflistung und Kurzbeschreibung der organisierten Aktion und Anlässe während dem Berichtszeitraum. Indikative Angabe der Anzahl Teilnehmer

Die obige Auflistung ist ein erster Vorschlag, der mit der Gemeinde noch abgestimmt und bereinigt werden muss.

5.2 Optimierung und Modifizierung der Mobilitätsmassnahmen

Im Falle, dass die Zielvorgaben der Gemeinde für den durch Idorsia erzeugten Verkehr nicht erfüllt werden, sind als Konsequenz Änderungen und Verschärfungen der Massnahmen vorzunehmen. Der Bedarf hierzu wird im bilateralen Austausch mit der Gemeinde anlässlich der Wirkungskontrolle (also alle zwei bis drei Jahre) festgelegt. Damit wird vermieden, dass Massnahmen, die zur Wirkungsentfaltung mehr Zeit brauchen, zu früh abgebrochen werden.

Eine verbesserte Wirkung der bereits umgesetzten Massnahmen kann mittels Optimierungen, Attraktivitätssteigerungen und Anreize erzielt werden. Die Anpassungen sind von der betroffenen Massnahme und den Ergebnissen aus der Standortbestimmung abhängig und im Einzelfall genauer festzulegen. Die Indikatoren für die ergänzende Wirkungskontrolle können ggf. beigezogen werden.

Gewisse der oben empfohlenen, priorisierten Massnahmen können bei Bedarf angepasst und verstärkt werden. Die Ansätze dazu werden nachfolgend stichwortartig aufgezeigt. Der Ersatz von Massnahmen durch andere ist dann möglich, wenn im Rahmen der Wirkungskontrolle klar wird, dass die Massnahme keine Wirkung zeigt, ansonsten sind die Optimierungen als Zusätze zu verstehen zu den bereits bestehenden Massnahmen.

- Management der «Transportation Allowance»
 - Erhöhung «Transportation Allowance»
 - Anwendung von Reisezeitkriterien auf die Parkplatz-Zuteilung (z.B.: Parkplätze erhalten nur noch Beschäftigte, die mit dem öV einen Arbeitsweg >30 Minuten haben)
- Info-Dossier Mobilität
 - Aufstockung des Dossiers mit Gutscheinen von Velohändlern / öV-Unternehmen
- Aktionen und Anlässe
 - Verstärkung der Periodizität bestehender Anlässe (2 statt 1 Velo-Check-Tag pro Jahr)
 - Zusätzliche Aktionen einführen wie Schrittzähleraktionen, «Mobility Jackpot», etc.
- Förderung e-Sharing
 - Erhöhung des Mitarbeitenden-Rabatts oder des Kontingents an Freiminuten
 - Erhöhung der Attraktivität durch Sharing-Standort (abhängig vom Sharing-Angebot)

Weiter können Massnahmen aus dem erweiterten Katalog ergänzt werden. Sie sind dahingehend auszusuchen, welche Stossrichtung verstärkt werden soll. Hierzu kann der Massnahmenkatalog aus Anhang 3 konsultiert werden.

Schliesslich sollte bei Anpassungen auch die Entwicklungen auf Gemeindeebene und speziell im Gebiet Bachgraben mitberücksichtigt werden (bspw. Veränderung im öV-Angebot, in der Parkraum-Situation, in den umliegenden Nutzungen). Dies hat insbesondere auf die Eignung übergeordneter Massnahmen Konsequenzen (bspw. Carpooling, Sammeltaxi, CarSharing-Stellplätze). Bei günstigen Entwicklungen im Umfeld kann die Mitwirkung von Idorsia bei diesen Massnahmen ebenfalls als mögliche Optimierungen geprüft werden. Sofern auch die Optimierung und Modifizierung der Mobilitätsmassnahmen immer noch nicht die gewünschten Zielsetzungen erreichen, wird empfohlen im Dialog und Abstimmung mit der Gemeinde weitere Massnahmen zu ergreifen und gegebenenfalls auch Sanktionen festzulegen.

6 Quellen und Unterlagen

Gde. Allschwil – Räumliches Entwicklungskonzept REK -

www.allschwil.ch/de/verwaltung/projekte/details/Raeumliches-Entwicklungskonzept-REK/

Gde. Allschwil – Planaufgabe Bauprojekt Korrektur und Umgestaltung

Hegenheimermattweg, Grabenring bis Kantonsgrenze BS

[www.allschwil.ch/de/aktuelles/meldungen-amtliche-publikationen/Planaufgabe-](http://www.allschwil.ch/de/aktuelles/meldungen-amtliche-publikationen/Planaufgabe-Hegenheimermattweg-Grabenring-Kantonsgrenze.php)

[Hegenheimermattweg-Grabenring-Kantonsgrenze.php](http://www.allschwil.ch/de/aktuelles/meldungen-amtliche-publikationen/Planaufgabe-Hegenheimermattweg-Grabenring-Kantonsgrenze.php)

Gde. Allschwil - Gesamtmobilitäts- und Stadtraumkonzept Bachgraben - KONTEXTPLAN AG
- 2018

BLT – Online Fahrpläne - www.bl.ch/reisen/fahrplan.html

BVB – Online Fahrpläne - www.bvb.ch/de/fahrplan/haltestellen-fahrplan/

Distribus 608 – Online Fahrplan - <https://distribus.com/uploads/ligne8.pdf>

Kanton Basel-Landschaft – Wegleitung - Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für
Motorfahrzeuge und Velos/Mofas – November 2004

Kanton Basel-Landschaft – GeoViewBL - www.baselland.ch/politik-und-behorden/direktionen/volkswirtschafts-und-gesundheitsdirektion/amt-fur-geoinformation/geoportal

Kanton Basel-Landschaft – Kantonale Radrouten - www.baselland.ch/politik-und-behorden/direktionen/bau-und-umweltschutzdirektion/tiefbauamt/kennzahlen/radrouten

Rapp Trans AG



Andrea Felix
assoziierter Partner



Artur Luisoni
Verkehrsplaner

Basel, 04. Juli 2019 / Fx

Anhang 1: REK Allschwil

Räumliches Entwicklungskonzept REK Allschwil 2035 | Massnahmen

71

6.3 Konzept Erschliessung und Stadtraum Bachgraben

Entwicklungsansätze

Die Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandorts Bachgraben für grössere Firmen und KMU im Besonderen aus dem Bereich Life-Science und der Option für lokale KMU Cluster soll durch eine flexible innere und leistungsfähigere äussere Erschliessung, ergänzt durch eine hochwertige ÖV Anbindung und attraktive Achsen für Fuss- und Veloverkehr, sichergestellt werden. Die mit dem Masterplan für das Baselink Areal vorgesehene Strukturierung soll für das ganze Gebiet weitergedacht werden. Eine robuste Erschliessungsstruktur soll eine flexible Entwicklung ermöglichen und Freiraumverbindungen sollen den Ansprüchen an die dort geschaffenen Arbeitsplätze (Erreichbarkeit und Aufenthalt) gerecht werden. Mit den Planungen für den Zubringer Bachgraben-Nordtangente, dem Freiraumband, dem Betriebs- und Gestaltungskonzept für den Hegenheimermattweg und dem geplanten Parc des Carrières jenseits der Grenze sind bereits sehr gute Rahmenbedingungen angelegt. Folgende Entwicklungsansätze sollen aus Sicht REK verfolgt werden:

- Kernnutzung Life-Science
- regionaler KMU-Cluster
- Masterplan BaseLink Areal weiterdenken
- robustes inneres Erschliessungsraster
- Erschliessung von Süden über Hegenheimermattweg (Lokalstrassenetz)
- Erschliessung von Norden Zubringer Bachgraben-Nordtangente (Anschluss ans Autobahnnetz)
- zentrale Parkieranlagen
- gute Einbindung ins Fuss- und Velonetz (Abgestimmt mit Velonetz Basel)
- gute Anbindung an Parc de Carriere sowie direkte Fuss- und Veloachse Parkallee
- Im Zentrum öffentlicher Aufenthaltsbereich im Aussenraum
- Versorgungseinrichtungen für Arbeitende

Weitere Erläuterungen zur Ist-Situation und den Entwicklungsansätzen siehe insbesondere Kapitel 5.1.2.

Massnahmen

- Korrektur und Umgestaltung Hegenheimermattweg (läuft)
- Konzept Erschliessung und Stadtraum Bachgraben für eine koordinierte Gesamtentwicklung als Grundlage für eine etappierte Umsetzung (Nutzung, Erschliessung, Gestaltung) erarbeiten
- Untersuchung des Übergangs von Wohnzone zu Gewerbezone
- Überprüfung, Anpassung Planungsrecht

Horizont

- kurzfristig, 0 bis 5 Jahre

Weitere Grundlagen

- Zonenplan Siedlung
- Zonenreglement Siedlung
- Masterplan Baselink
- Vorstudie Zubringer Bachgraben – Nordtangente (in Arbeit)
- Verkehrsmonitoring Bachgraben.

Quelle: REK Allschwil 2018

Abbildung 34: Ausschnitt REK Allschwil –Erschliessung Bachgraben



Entwicklungsziele Bauzonen

- Lokaler KMU-Cluster
- Gewerbe- und Dienstleistungen
- Versorgung / EG-Nutzungen

Entwicklungsziele Öffentliche Räume

- Sekundäre Langsamverkehrs- und Erschliessungsstrassen
- Öffentliche Räume und Freiraumverbindungen mit Schwerpunkt Langsamverkehr
- Akzentuierung öffentliche Räume (neu)
- Parkraum Bachgraben mit Sport- und Quartiernutzungen
- Internes Grünraumsystem

Weitere Inhalte

- Hauptachsen MIV mit Mischnutzung ÖV und Langsamverkehr
- Optionen Zubringer Bachgraben und Route des Carrières
- Option Umfahrung Allschwil (Tunnel)
- Gebäude bestehend
- Gebäude neu
- Erschliessung Bauveld

Quelle: REK Allschwil 2018

Abbildung 35: REK Allschwil – Entwicklungsansätze Bachgraben

Anhang 2: Auswertung Kursfrequenz Bushaltestelle Hagmattstrasse

Kursfolge während der Morgenspitze:

Buslinie	Annahme Ankunftszeit = Abfahrtszeit morgens – Montag bis Freitag						
Kursfolge ab 07:00 In Richtung Bachgraben	00	10	20	30	40	50	
BVB – 48 Bus	06		21	36		51	
BLT – 64 Bus		10	25		40	55	
Distribus 608		12			47		
Anzahl	1	2	2	1	2	2	
zusätzlich	Gesamtanzahl öV-Kurse pro Std					10	Durchschnittlich alle 6.00 Min. ein öV Kurs

BVB – 6 – Tram Rtg. Allschwil Dorf	03	11 18	26	33	41 48	56	~500 m Fusswegdistanz
BLT – 61 Bus Rtg. Friedhof	11		26		41	56	~450 m Fusswegdistanz

Kursfolge ab 07:00 Aus Richtung Bachgraben	00	10	20	30	40	50	
BVB – 48 Bus		11	26		41	57	
BLT – 64 Bus		12	27		42	57	
Distribus 608			23			58	
Anzahl	0	2	3	0	2	3	
zusätzlich	Gesamtanzahl öV-Kurse pro Std					10	Durchschnittlich alle 6:00 Min. ein öV Kurs

BVB – 6 – Tram Rtg. Riehen Grenze	05	13	20 28	35	43	50 58	~500 m Fusswegdistanz
BLT – 61 Bus Rtg. Oberwil Zentrum	03	18		33	48		~450 m Fusswegdistanz

Kursfolge während der Abendspitze:

Buslinie	Annahme Ankunftszeit = Abfahrtszeit abends – Montag bis Freitag						
Kursfolge ab 17:00 In Richtung Bachgraben	00	10	20	30	40	50	
BVB – 48 Bus	06		21	36		52	
BLT – 64 Bus		10	25		40	55	
Distribus 608		07			42		
Anzahl	1	2	2	1	2	2	
zusätzlich	Gesamtanzahl öV-Kurse pro Std					10	Durchschnittlich alle 6:00 Min ein öV Kurs

BVB – 6 – Tram Rtg. Allschwil Dorf	04	12 19	27	34	42 49	57	~500 m Fusswegdistanz
BLT – 61 Bus Rtg. Friedhof	11		26		41	56	~450 m Fusswegdistanz

Kursfolge ab 17:00 Aus Richtung Bachgraben	00	10	20	30	40	50	
BVB - 48 Bus	09		24	38	53		
BLT - 64 Bus		12	27		42	54	
Distribus 608		18				53	
Anzahl	1	2	2	1	2	2	
zusätzlich			Gesamtanzahl öV-Kurse pro Std			10	Durchschnittlich alle 6:00 Min ein öV Kurs
BVB - 6 - Tram Rtg. Riehen Grenze	04	12 19	27	34	42 50	58	~500 m Fusswegdistanz
BLT - 61 Bus Rtg. Oberwil Zentrum	03	18		33	48		~450 m Fusswegdistanz

Anhang 3: Massnahmenkatalog

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung
A - Firma-interne Massnahmen		
A 1	Mobilitäts Policy	Unternehmensleitung lebt nachhaltige Mobilitätskultur vor, in den sie sich an den Massnahmen beteiligt (öV-Nutzung, Velonutzung, Parkplatzgebühren etc.). Dies wird intern kommuniziert und stützt die Akzeptanz der Massnahmen.
A 2	Info-Dossier Mobilität	Flyer/Broschüre für (potentielle) Bewerber und Neueinsteiger mit allen wichtigen Mobilitätsinfos der Region (Fahrpläne Haltestelle Hagmattstrasse, Reisezeiten von wichtigen Orten, Sharing-Angebote, Fussweg-Tipps, etc.).
A 3	Info-Plattform Mobilität	Zentrale Informationsseite im Intranet mit allen wichtigen Mobilitätsinfos der Region in Echtzeit (Fahrpläne Haltestelle Hagmattstrasse, Reisezeiten von wichtigen Orten, Sharing-Angebote, Fussweg-Tipps).
A 3	Realtime öV-Abfahrtszeiten	An zentralen Orten wie in der Kantine, im Eingangsbereich etc. werden Bildschirme mit Echtzeit-Informationen zu den öV-Verbindungen angebracht. Ein einfaches Beispiel ist der BLT-Abfahrtsmonitor, der verlinkt werden kann.
A 5	Aktionen und Anlässe	Durchführung von Anlässen und Aktionen die zur Sensibilisierung dienen: <ul style="list-style-type: none"> • An einem Veloflicktag wird das Velo am Arbeitsort in Stand gesetzt. • Bike to Work im Frühling fördert das Velofahren, Schrittzählaktionen fördern das Zu-Fuss gehen. • Der Mobility Jackpot ist eine Lotterie, in der zufällig ein Mitarbeitender als Gewinner gezogen wird, er erhält den Gewinn jedoch nur wenn er an diesem Tag mit dem Velo oder öV zur Arbeit gekommen ist.
A 6	Mitarbeitererhebung	Mittels interner Umfrage wird das Verkehrsverhalten und die Nutzung der Mobilitätsangebote regelmässig (1-2 mal im Jahr) erhoben. Dabei können auch Wünsche und Anforderungen der Mitarbeitenden systematisch erfasst werden. Die Ergebnisse die Wirksamkeit der Massnahmen und können intern auch kommuniziert werden. Die Umfrage stellt ein wichtiger Teil des Monitorings dar und kann für die Wirkungskontrolle genutzt werden.
A 7	Mobilitätsmanagement	Ein Mobilitätsmanagement wird von einem Manager oder einer Kommission umgesetzt. Die zuständige Stelle hat ein Pflichtenheft und Budget zur Massnahmenumsetzung. Sie setzt Massnahmen um, kommuniziert intern und extern und monitort den Effekt. Sie ist Schnittstelle zwischen Belegschaft und Geschäftsleitung sowie Anlaufstelle für die Belegschaft. Mit einer Dokumentation auf mobiplan (Online-Tool) kann das System als Teil des ISO-Umweltmanagementsystems nachgewiesen werden.
A 8	Veloförderung	Optimierung Stellplätze: Kurzzeit-Stellplätze für MA bei jedem Gebäudeeingang des QP. Ersatz der Stellplätze im H89 mit Vorderradhaltern (wie im H91). Orientierung insgesamt an ASTRA-Empfehlungen. Bereitstellung von Pumpstation und kleiner Werkzeugbank. Duschen/Garderoben sind vorhanden.
A 9	Finanzielle Anreize	Die «Transportation Allowance» fördert die Nutzung des öV, Velo. Das JobTicket wird angeboten, ebenso können MA ein GA oder Halbtax vergünstigt oder gratis beziehen. Der Erwerb von (e-)Bikes wird finanziell unterstützt, z.B. durch Kooperation mit lokalen Velohändlern. Der Gegenwert sollte für Lenkung mindestens 1:1 einem Parkplatz entsprechen
A 10	CarSharing Mitgliedschaft	Den Mitarbeitenden wird ein vereinfachter Zugang zu CarSharing-Anbietern gegeben z.B. zu Mobility CarSharing: Die Firma stellt eine beschränkte Anzahl an Firmen-Mitgliedschaften zur Verfügung, die gratis oder unter Kostenbeteiligung der MA genutzt werden können.

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung
A 11	Flexible Arbeitsformen	IT-Infrastruktur ermöglicht Arbeiten im Zug, zu Hause und in Co-Working-Spaces. Klare Weisungen und Hinweise auf die Angebote sind nötig.
A 12	Spesenreglement Geschäftsfahrten	Verfassen eines Reglement-Dokuments mit reduzierten KM-Entschädigungen (< 60 Rappen / km), Weisungen zur Nutzung von öV statt Auto für Geschäftsfahrten, Entschädigung von Bahnfahrten, Halbtax/GA etc.
A 13	Parkplatzmanagement	Parkplätze sind nicht mehr gratis. Ein Parkplatz wird mindestens anteilmässig vom Nutzer bezahlt - das führt zu Fairness gegenüber öV-Nutzern. Mit einem Punktesystem wird ein Anreiz geschaffen ohne Zwang: jeder MA hat einen jährlichen Punktesaldo, den er entweder zum Parkieren oder für andere Mobilitätsleistungen (JobTicket, Velobeitrag) nutzen kann.
B - Erschliessung & Infrastruktur		
B 1	Verbesserung Erschliessung Fuss- und Zweiradverkehr	Klare Signalisierung: Wegweisung für Velofahrende zur Anmeldung.
B 2	Verbesserung öV Angebot	Massnahmen auf Seite der öffentlichen Hand (Kanton oder Gemeinde Allschwil).
B 3	Drop-off Flächen für Waren	Anlieferzonen, vgl. Car-Pooling.
C - Sharing und Pooling		
C 1	Car-Pooling durch Mitarbeiter	Das Anbieten einer geschlossenen Mitfahrplattform, z.B. HitchHike für die Firma. Geschlossene Systeme erhöhen die Bereitschaft und das Vertrauen. Ist potentiell eine Kooperationsmassnahme: Carpooling Bachgraben mit Projektpartner Idorsia.
C 2	Kleinbus-Sammeltaxi	Ein Tür-zu-Tür Shuttleservice mit Kleinbus für schlecht erschlossene Gebiete, evtl. auch als Kooperationsmassnahme. Ein Kleinbus statt 10 einzelne Autos. Setzt eine interne Bedarfsabklärung voraus (Erhebung).
C 3	Poolfahrzeuge	Die firmeneigene Poolfahrzeug-Flotte wird erweitert und steht für Geschäftsfahrten und private Zwecke zur Verfügung. Fördert den Verzicht aufs eigene Auto, mit KM-Gebühr werden die Kosten teilweise gedeckt.
C 4	Mobility - Standort	Standorte auf dem Areal müssten geprüft werden (Befahrbarkeit, Zugang). Kostet Pauschalbetrag im Jahr, Fahrtenumsätze werden aber gutgeschrieben. Lohnt sich ab 1-2 Fahrten pro Tag. Besser wäre ein öffentlich zugänglicher Standort am Hegenheimermattweg - CarSharing-Standort Bachgraben als Kooperationsmassnahme mit Projektpartner.
C 5	(e-)Sharing-Systeme	Idorsia geht Business-Partnerschaft mit Sharing-Anbieter ein. Mitarbeitende profitieren in Form von reduzierten Minutentariifen oder Freiminuten-Gutscheine für die Mitarbeitenden. Das System Pick-e-Bike besteht bereits im Bachgraben-Gebiet.
C 6	e-Bike Sharing	Business-Angebot in Form von reduzierten Minutentariifen oder Freiminuten-Gutscheine für die Mitarbeitenden.
C 7	e-Scooter Sharing	Business-Angebot in Form von reduzierten Minutentariifen oder Freiminuten-Gutscheine für die Mitarbeitenden.
C 8	Drop-off Flächen für Personen	Ein- und Aussteigeplätze beim Eingang werden in Zukunft mehr genutzt. Platz vor Einfahrt H91 wäre vorhanden und markierbar. Besonders zusammen mit Carpooling Bachgraben sinnvoll.
D - Smart Mobility		
D 1	Autonomer Shuttle	Zukunftsvision für interne Erschliessung Bachgraben (Hegenheimermattweg oder Parkallee-Bachgraben).

Anhang 4: Mobilitätskonzept Idorsia – Mind-Map – Stand 28. Juni 19



Legende

- 🟢 = Massnahme teilweise schon bestehend
- 🟡 = Massnahme schon umgesetzt
- ★ = Massnahme mit Potential für Umsetzung fürs gesamte Bachgraben
- 🔴 = Massnahme 1. Priorität (Empfehlung)