

Quartierplan Idorsia

Verkehrsnachweis

1 Ausgangslage

Mit dem Schreiben vom 02. Oktober 2019 hat die Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft den Quartierplan (QP) Idorsia vorgeprüft. Unter Punkt 5. Verkehr wird gefordert, dass «die durch den Quartierplan verursachte Verkehrsmenge in den Spitzenstunden aufgezeigt und die Anbindung an den Hegenheimermattweg unter Einbezug des Knotens mit der Hagmattstrasse» geprüft werden. Der Kanton wünscht zudem auch die Prüfung alternativer MIV-Anbindungen sowie die Abbildung und Beurteilung der erwarteten Verkehrserzeugung auf das umliegende Kantonsstrassennetz und auf das Netz des öffentlichen Verkehrs.

Es wurde daraufhin eine telefonische Präzisierung beim Verfasser des Vorprüfungsberichts Verkehr, Martin Schaffer vom Tiefbauamt BL, eingeholt (09.10.2019): Das von Idorsia erarbeitete umfassende Mobilitätskonzept zur Steuerung der Verkehrsmittelwahl wird begrüsst und als sehr gelungen gewürdigt. Ein verkehrlicher Nachweis ist jedoch Bestandteil jedes Quartierplanverfahrens. Martin Schaffer erläutert, dass für den vorliegenden kleinen und teilweise schon bebauten Quartierplanperimeter, eine einfache qualitative Abschätzung der zusätzlichen Verkehrsmengen genügt.

Bezüglich der vorhandenen verkehrlichen Daten ist anzumerken, dass für das Arbeitsplatzgebiet südlicher Bachgraben, wo der QP Idorsia sich befindet, keine aktuellen Grundlagen verfügbar sind. Die vorhandenen Verkehrsstudien betreffen den Bachgraben Ost (BaseLink) sowie als Konzept das ganze Gemeindegebiet (REK Allschwil). Der Ist-Zustand auf dem umliegenden Strassennetz ist baustellenbedingt beeinflusst und daher nicht korrekt messbar. Die Prognose mit den veränderten Verkehrsströme des geplanten «Zubringer Allschwil Bachgraben» ist noch in Erarbeitung.

2 Zusätzliches Nutzungsmass, ermöglicht durch Quartierplan Idorsia

Das Instrument Quartierplan hat bei diesem Bauvorhaben zum Zweck, eine Gebäudehöhe von 40m zu ermöglichen, anstelle der aktuell zonenkonformen (und als Projekt bewilligten) 20m Höhe.

Nach Angabe des Bauherrn wird mit dem erhöhten Gebäude folgende verkehrlich relevante Zusatznutzung mit dem Quartierplan entstehen (Aufstockung von 20m auf 40m:

- 43 zusätzliche Parkplätze für Mitarbeitende (identisch wie für 20m Bau)
- 150 zusätzliche geplante Arbeitsplätze (Vollzeit belegt)

Die Arbeitsplatzzahlen sind eine Schätzung, die in Abhängigkeit der Unternehmensentwicklung variieren kann. Die zusätzlichen Parkplätze sind fix im Bauvorhaben vorgegeben. Damit die limitierte Parkplatzzahl für die zusätzlichen Mitarbeitenden ausreicht, hat Idorsia ein betriebliches Mobilitätskonzept entwickelt. Die darin enthaltenen Anreizmassnahmen sollen die Mitarbeiterschaft für eine Verkehrsmittelwahl ohne Auto bewegen.

3 Verkehrserzeugungsberechnung

3.1 MIV-Aufkommen

Die Berechnung der durch den Quartierplan zusätzlich möglichen Fahrten erfolgt auf Basis der Anzahl Stellplätze (MIV-Aufkommen).

Tabelle 1: zusätzliches, maximales MIV Verkehrsaufkommen

Zusätzliche Parkplätze für Mitarbeitende	43	Parkplätze gepoolt, unpersönlich
Verkehrsaufkommensrate pro Parkplatz und Tag ¹	2.7	Zu- und Wegfahrten pro Tag
zusätzlich erzeugte Autofahrten pro Tag	116	Zu- und Wegfahrten pro Tag
Anteil Spitzenstundenverkehr morgens (27%)	31	Einfahrten pro Morgenspitze (7-8 Uhr)
Anteil Spitzenstundenverkehr abends (22%)	26	Ausfahrten pro Abendspitze (17-18 Uhr)

Die Abschätzung gemäss den Schweizer Normen in Tabelle 1 zeigt, dass durch die Mehrnutzung mit dem QP rund 116 zusätzliche Autofahrten pro durchschnittlichen Werktag zu erwarten sind. Die Spitzenstundenanteile (27% morgens und 22% abends) werden mit den maximalen Werten der Norm² geschätzt, um auf der sicheren Seite zu liegen.

In der Spitzenstunde morgens von 7-8 Uhr resultieren damit 31 zusätzliche Einfahrten und abends zwischen 17-18 Uhr 26 zusätzliche Ausfahrten. Das resultierende zusätzliche Spitzenstundenaufkommen, ausgelöst durch den QP Idorsia, von maximal 31 Fahrzeugen pro Stunde dürfte nicht zu einer wahrnehmbaren Verschlechterung der Verkehrsqualität im umgebenden Strassennetz führen. Die Grössenordnung von 30 Fahrzeugen pro Stunde liegt in der Ungenauigkeit eines rechnerischen Nachweises der Verkehrsqualität, da für den vorliegenden Perimeter keine detaillierten Verkehrszahlen bestehen oder derzeit erhoben werden können (siehe Kapitel 1).

¹ Median für Dienstleistungsbetriebe Mo-Fr, gemäss Richtwert VSS Norm 40283 für Verkehrsaufkommensraten von Nicht-Wohnnutzungen

² Tagesganglinie des stündlichen PW-Verkehrsaufkommens von Nicht-Wohnnutzungen, VSS Norm 40283, Spannweite des Morgenspitzenaufkommens für Dienstleistungsbetriebe von 13%-27%.

3.2 ÖV und Velo-Aufkommen

Für die Abschätzung des zusätzlichen Fahrgastaufkommens durch den QP Idorsia beim öffentlichen Verkehr wird von 150 neuen Arbeitsplätzen ausgegangen. Unter Abzug der Personenwege mit dem MIV verbleiben gemäss Tabelle 2 noch 214 Personenwege pro Tag, welche mit dem ÖV oder per Velo zurückgelegt werden. Als Annahme werden 2/3 dieser Wege dem ÖV zugeschlagen und 1/3 dem Velo. Fussgänger werden nicht gesondert ausgewiesen, jeder ÖV Nutzer legt grundsätzlich die letzten Meter zwischen Haltestelle und Arbeitsplatz zu Fuss zurück (ab den Bushaltestellen «Im Brühl» oder «Hagmattstrasse»).

Tabelle 2: zusätzliches ÖV-Fahrgastaufkommen und Veloaufkommen

Anzahl zusätzlicher Arbeitsplätze	150	Vollzeitstellen
Erzeugte Personenwege (2.2 pro Person/Tag)	330	Wege pro Tag (hin und zurück)
davon mit MIV	116	zusätzliche MIV-Wege ³ pro Tag, aus Tabelle 1
Anteil Modal-Split MIV	35%	Anteil der Wege, gemäss Mobilitätskonzept
davon übrige Verkehrsmittel	214	Wege pro Tag
2/3 ÖV-Fahrten (Schätzung)	143	zusätzliche ÖV-Fahrten pro Tag
Anteil Modalsplit ÖV	43%	Anteil der Wege
1/3 Velofahrende (Schätzung)	71	zusätzliche Velo-Fahrten pro Tag
Anteil Modalsplit Velo	22%	Anteil der Wege

Pro Tag resultieren 143 zusätzliche Hin- und Rückwege mit dem Bus. Unter der worst-case Annahme, dass 27% der Hinwege in die Morgenspitze fallen⁴, verteilen sich 39 zusätzliche Fahrgäste auf 8 Kurse (2mal Distribus, 4mal BLT 64er Bus, 4mal BVB 48er Bus pro Stunde), was pro Kurs durchschnittlich 5 zusätzliche Fahrgäste bedeutet. Diese Zunahme dürfte, abgesehen von bereits gut ausgelasteten Kursen des 48er Busses ab Bhf. Basel SBB⁵, nicht zu neuen Engpässen im Busangebot führen.

Die Zahl der Velofahrenden ist nicht kapazitätsrelevant; Velonutzer finden bei Idorsia ausreichend Veloabstellplätze und komfortable Begleitinfrastrukturen vor.

³ Besetzungsgrad eines Fahrzeuges: 1 Person

⁴ Analog Tagesganglinie des stündlichen PW-Verkehrsaufkommens von Nicht-Wohnnutzungen, VSS Norm 40283, Spannweite des Morgenspitzenaufkommens für Dienstleistungsbetriebe von 13%-27%.

⁵ Fahrgastzahlen der BVB von Q1 2017.

4 Fazit

Insgesamt beurteilt kann die durch den Quartierplan Idorsia verursachte, relativ betrachtet kleine, zusätzliche Verkehrsmenge in den Spitzenstunden verträglich mit der bestehenden Strasseninfrastruktur abgewickelt werden. Durch das Mobilitätskonzept ist - für das nicht mit bester ÖV-Güte erschlossene Arbeitsplatzgebiet - ein Modalsplitanteil von max. 35 % Autofahrern zu erwarten (in Bezug auf neue Arbeitsplätze durch den QP). Sollten durch unvorhergesehene Entwicklungen mehr als die 150 Arbeitsplätze entstehen, so ist das zusätzliche MIV-Aufkommen durch die beschränkte Anzahl von 43 neuen Parkplätzen gedeckelt. Das geplante Mobilitätskonzept würde in diesem Fall zusätzliche Personenfahrten auf den ÖV oder den Langsamverkehr verlagern. Der Kapazitätsnachweis für das heutige ÖV-Angebot kann knapp erbracht werden. In Anbetracht der weiteren Arbeitsplatzentwicklungen im Bachgraben, mit bewusster Lenkungsvorgabe hin zum ÖV, sind Angebotsverdichtungen voraussichtlich nötig.

Das durch den QP initiierte Mobilitätskonzept von Idorsia hat auch eine Lenkungswirkung auf die Verkehrsmittelwahl bestehender Arbeitsplätze, indem vielfältige Anreize für einen Umstieg vom Auto hin zum ÖV oder Langsamverkehr geschaffen werden.

Rapp Trans AG



Yves Gasser
Leiter Verkehrsplanung



Artur Luisoni
Verkehrsplaner

Basel, 23. Oktober 2019 / GYv