

Viollier AG

Verkehrsnachweis QP Viollier

1 Ausgangslage

Die Viollier AG strebt auf ihrem Grundstück A-3363 entlang der Hagmattstrasse im Bachgrabengebiet Allschwil eine Verdichtung des Unternehmenskomplexes an.

Als verkehrlicher Nachweis im Rahmen des Quartierplanverfahrens wird die durch das Projekt ausgelöste Verkehrserzeugung auf dem umliegenden Kantonsstrassennetz und auf dem Netz des öffentlichen Verkehrs im vorliegenden Dokument aufgezeigt.

Da für Viollier die Standorterweiterung primär auf technische Entwicklungen zurückzuführen ist, geht Viollier nur von einem geringen Mitarbeitenden-Zuwachs aus. Viollier beabsichtigt, die aktuell noch vorhandenen Kapazitäten der bestehenden Parkieranlagen zu nutzen und keinesfalls zusätzliche Parkplätze zu erstellen. Es ist anzumerken, dass die für die Verdichtung nachzuweisenden Parkplätze (PP) nicht neu erstellt werden, sondern heute bereits vorhanden sind.

Gemäss den im Mobilitätsgutachten¹ durchgeführten Parkplatzberechnungen ist für den heutigen Zustand eine Mindestzahl an 84 Parkplätzen nachzuweisen. Dieser Bedarf erhöht sich bei Umsetzung des Quartierplan-Projekts auf eine Mindestzahl von 140 Parkplätzen.

Insgesamt verfügt Viollier bereits heute über 318 Parkplätze, welche auf eine Tiefgarage (152 PP), ein Parkhaus (154 PP, Hagmattstrasse 10) und 12 oberirdische Besucher-PP auf dem Areal verteilt sind.

Bei Viollier arbeiten heute 450 Personen. In den kommenden 10 Jahren sollen rund 80 Personen (72 FTE) dazu kommen, womit dann 530 Personen am Standort im Bachgrabengebiet angestellt wären. Zu Spitzenzeiten sind heute 200 PP gleichzeitig belegt. Neu würden, unter Annahme einer gleichbleibenden Nutzungsverteilung, 236 PP gleichzeitig belegt sein.

Im Sinne einer Betrachtung des schlechtesten plausiblen Falls der verkehrlichen Auswirkungen des Quartierplans wird für die Fahrtenberechnung im Folgenden von 236 PP statt der gesetzlich nachzuweisenden Mindestzahl von 140 PP ausgegangen.

Die Anzahl und zeitliche Verteilung der Einfahrten in die Tiefgarage und das Parkhaus können mittels Schrankendaten angenähert werden. Das Zeitfenster mit den höchsten Einfahrten sowohl in die Tiefgarage als auch im Parkhaus liegt zwischen 6 und 9 Uhr morgens. Die anderen zwei Zeitfenster (Schichtwechselzeiten) mit hohen Einfahrtszahlen äussern sich mehrheitlich durch Zufahrten in die Tiefgarage. An Werktagen (Montag bis Freitag) ist die Anzahl der Einfahrten höher als am Wochenende (vgl. Mobilitätsgutachten).

¹ Rapp Trans AG, Mobilitätsgutachten QP Viollier Allschwil (03.12.2021).

2 Berechnete Verkehrserzeugung

2.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Für den Quartierplan Viollier lässt sich die Berechnung der zusätzlich möglichen MIV-Fahrten auf Basis der Anzahl Stellplätze durchführen.

Tabelle 1: zusätzliches MIV-Verkehrsaufkommen

Heute genutzte Parkplätze für Mitarbeitende	200	Parkplätze
Zusätzlich genutzte Parkplätze für Mitarbeitende	+36	Parkplätze
Verkehrsaufkommensrate pro Parkplatz und Tag ²	2.7	Zu- und Wegfahrten pro Tag
Zusätzlich erzeugte Autofahrten pro Tag	98	Zu- und Wegfahrten pro Tag
Anteil Spitzenstundenverkehr morgens (27 %)	26	Fahrten pro Morgenspitze
Anteil Spitzenstundenverkehr abends (22 %)	22	Fahrten pro Abendspitze

Die Abschätzung gemäss Schweizer Normen zeigt, dass durch die zusätzlich zu erwartende Mehrnutzung der Parkplätze rund 98 zusätzliche Autofahrten pro Werktag zu erwarten sind.

Im schlechtesten plausiblen Fall erzeugt der QP Viollier durch total 236 genutzte PP 637 Zu- und Wegfahrten pro Tag. Die Spitzenstundenanteile (27 % morgens und 22 % abends) werden mithilfe der VSS Norm 40 283 bestimmt, um auf der sicheren Seite zu liegen³.

Das durch den QP Viollier ausgelöste, zusätzliche Spitzenstundenaufkommen von maximal 26 Fahrzeugen pro Stunde dürfte nicht zu einer wahrnehmbaren Verschlechterung der Verkehrsqualität im umgebenden Strassennetz führen. Diese Grössenordnung liegt in der Ungenauigkeit eines rechnerischen Nachweises der Verkehrsqualität, auch da aktuelle keine belastbaren Grundlagen vorhanden sind (baustellenbedingte Beeinflussung der Verkehrsströme).

² Median für Dienstleistungsbetriebe Mo-Fr, gemäss Richtwert VSS Norm 40 283 für Verkehrsaufkommensraten von Nicht-Wohnnutzungen. Eine Herleitung über die Schrankendaten von Viollier führt tendenziell zu einer Unterschätzung der Fahrtenzahl, da die Schrankendaten nicht zwingend alle Fahrten erfassen, weshalb im Sinne des schlechtesten plausiblen Falls der Wert aus der Norm angewendet wird.

³ Der stündliche Anteil des Verkehrsaufkommens wurde anhand der Maximalwerte für Dienstleistungsbetriebe gemäss VSS Norm 40 283 hergeleitet.

2.2 Öffentlicher Verkehr (ÖV) und Veloverkehr

Gemäss dem Mobilitätsgutachten von Rapp Trans liegt der heutige MIV-Modalsplit-Anteil von Viollier bei 61 % und soll in Zukunft gesenkt werden auf 59.7 %. Die verbleibenden Mitarbeitenden verteilen sich auf den ÖV, Velo- und Fussverkehr. Zufussgehende werden nicht gesondert ausgewiesen, jede/r ÖV-Nutzende legt grundsätzlich die letzten Meter zwischen Haltestelle und Arbeitsplatz zu Fuss zurück (ab der Bushaltestelle «Hagmattstrasse»).

Für die Abschätzung des zusätzlichen Fahrgastaufkommens durch den QP Viollier im öffentlichen Verkehr wird von 80 neuen Mitarbeitenden ausgegangen (im Sinne der Betrachtung eines schlechten plausiblen Falls wird auf die Verwendung der Vollzeitstellen verzichtet).

Tabelle 2: Zusätzliches ÖV-Fahrgastaufkommen und Veloaufkommen

Anzahl zusätzlicher Personen	80	Personen
Erzeugte Personenwege (2.2 Wege pro Person)	176	Wege pro Tag (hin und zurück)
Davon mit dem MIV	102	Zusätzliche MIV-Wege pro Tag
Anteil Modalsplit MIV (neue Nutzung)	58 %	Anteil der Wege
Davon übrige Verkehrsmittel	74	Wege pro Tag
2/3 ÖV-Fahrten (Schätzung)	49	Zusätzliche ÖV-Fahrten pro Tag
Anteil Modalsplit ÖV (neue Nutzung)	28 %	Anteil der Wege
1/3 Velofahrende (Schätzung)	25	Zusätzliche Velo-Fahrten pro Tag
Anteil Modalsplit ÖV (neue Nutzung)	14 %	Anteil der Wege

Im ÖV resultieren 25 zusätzliche Passagiere bzw. 49 ÖV-Fahrten pro Tag. Unter der worst-case-Annahme, dass 100 % der Hinwege in die Morgenspitze fallen, verteilen sich diese 25 zusätzlichen Fahrgäste auf 10 Kurse (2-mal Distribus, 4-mal BLT 64er Bus, 4-mal BVB 48er Bus pro Stunde), was pro Kurs durchschnittlich 2-3 zusätzliche Fahrgäste bedeutet. Diese Zunahme dürfte, abgesehen von bereits gut ausgelasteten Kursen des 48er Busses ab Bhf. Basel SBB⁴, nicht zu neuen Engpässen im Busangebot führen.

Aufgrund des geringen Flächenverbrauchs und der grossen Flexibilität sind beim Veloverkehr keine Kapazitätsengpässe zu erwarten. Velonutzende werden bei Viollier durch die Massnahmen des Mobilitätskonzept ausreichend und gut ausgestattete Veloabstellplätze finden.

⁴ Fahrgastzahlen der BVB von Q1 2017.

3 Fazit

Insgesamt werden durch den Quartierplan Viollier bis zu 80 neue Mitarbeitende am Firmenstandort Allschwil, Bachgraben erwartet. Durch den QP werden keine neuen Parkplätze gebaut, das bestehende Angebot von 318 Parkplätzen wird aber stärker genutzt. Es ist im schlechtesten plausiblen Fall mit einer Zunahme von rund 98 MIV-Fahrten pro Werktag zu rechnen.

In den Morgen- und Abendspitzenstunden ist durch den QP mit einer Zunahme von maximal 26 MIV-Fahrten pro Stunde zu rechnen. Diese zusätzliche Verkehrsmenge ist mit der bestehenden Strasseninfrastruktur verträglich. Eine merkliche Verschlechterung des Verkehrsflusses ist auch an der Einmündung Hagmattstrasse/Hegenheimermattweg nicht zu erwarten.

Der Kapazitätsnachweis für das heutige ÖV-Angebot kann durch die bis zu 25 zusätzlichen Fahrgäste in der Spitzenstunde erbracht werden. In Anbetracht der laufenden Arbeitsplatzentwicklung im Bachgraben sind Angebotsverbesserungen voraussichtlich übergeordnet notwendig.

Das durch den QP initiierte Mobilitätsgutachten der Viollier AG hat eine zusätzliche Auswirkung auf die Verkehrsmittelwahl bestehender Arbeitsplätze, in dem vielfältige Anreize für einen Umstieg vom Auto hin zum ÖV oder zum Veloverkehr geschaffen werden.

Rapp Trans AG



Raffael Fischer



Artur Luisoni

Basel, 3. Dezember 2021 / FRa