

Beraten.
Planen.
Steuern.

RAPP



Viollier AG

Mobilitätsgutachten QP Viollier Allschwil

Bericht

Version 1.0

3. Dezember 2021

Bericht-Nr. 2061.304

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	3
2	Grundlagen	4
3	Standortfaktoren	5
3.1	Kontext	5
3.2	Analyse Verkehrserschliessung	6
3.3	Zusammenfassung Standortfaktoren	14
4	Projektfaktoren	15
4.1	Ausgangslage	15
4.2	Quartierplanung Viollier	17
4.3	Zusammenfassung Projektfaktoren	18
5	Parkplatz- und Stellplatzbedarf	19
5.1	Parkplatzberechnung Motorfahrzeuge	19
5.2	Stellplatzbedarf Velo und Mofa	24
6	Modal Split	26
6.1	Modal-Split heute	26
6.2	Modal-Split Zielsetzung – Viollier	26
7	Mobilitätsmassnahmen	29
7.1	Hintergründe der Massnahmenauswahl	29
7.2	Massnahmenübersicht	29
8	Monitoring und Controlling	32
8.1	Standortbestimmung	32
8.2	Optimierung und Modifizierung der Mobilitätsmassnahmen	35
Anhang 1: REK Allschwil		37
Anhang 2: Auswertung Kursfrequenz Bushaltestelle Hagmattstrasse		39
Anhang 3: Zertifikat Swissconnect		41
Anhang 4: Detaillierte Parkplatzberechnung		42

1 Ausgangslage

Das Gebiet Bachgraben ist ein bedeutsames Arbeitsgebiet und in starkem Wachstum begriffen. Die Verkehrssituation im Gebiet Bachgraben ist bereits heute eine Herausforderung. Der Gemeinderat Allschwil fordert deshalb für Entwicklungen im Rahmen von Quartierplänen im Gebiet Bachgraben zusätzlich die Erstellung eines verbindlichen Mobilitätskonzepts.

Die Viollier AG – ein im Bereich der Labormedizin tätiges Unternehmen – strebt auf ihrem Grundstück A-3363 entlang der Hagmattstrasse im Bachgrabengebiet Allschwil eine Verdichtung des Unternehmenskomplexes an, die im Rahmen eines Quartierplanverfahrens umgesetzt werden soll.

Im Laborcenter bewirken der Ausbau des Analysensortiments, die Einführung neuer Methoden und eine zunehmende Automatisierung einen steigenden Flächenbedarf. Die Platzverhältnisse sind jedoch – trotz des erst 2014 in Betrieb genommenen zusätzlichen Laborgebäudes – bereits prekär. Aktuell sind keine Flächen mehr vorhanden für einen weiteren Ausbau der Produktion und die Modernisierung der Anlagen. Da für Viollier die Standorterweiterung primär auf technische Entwicklungen zurückzuführen ist, geht Viollier nur von einem geringen Mitarbeitenden-Zuwachs aus.

Viollier erfüllt eine Funktion als Notfall-Labor für Arztpraxen, medizinische Einrichtungen und Spitäler. Die meisten anfallenden Aufträge, wie z. B. Labortest müssen innert Tagesfrist erledigt werden, zum Teil innert Stunden. Aufgrund dessen müssen die Mitarbeitenden eine sehr hohe Flexibilität und Verlässlichkeit mitbringen. Bei Viollier arbeiten heute rund 450 Mitarbeitende, davon sind 44 % Grenzpendelnde.

Der Betrieb von Viollier läuft ununterbrochen 24 Stunden pro Tag und 7 Tage die Woche. Rund 40 % der Mitarbeitenden bei Viollier arbeiten ausserhalb der normalen Tagesarbeitszeit im Schichtbetrieb. Die Schichtzeiten sind sehr unterschiedlich, Arbeitsanfang und -ende können auch ungeplant und mitten in der Nacht sein. Viollier muss die Erreichbarkeit zu jeder Tages- und Nachtzeit sicherstellen können, weshalb für diese Arbeitsplätze keine Zielvorgaben zur Verkehrsmittelwahl gemacht werden.

Bei den Mitarbeitenden mit normaler Tagesarbeitszeit hingegen, die heute einen MIV-Modal Split-Anteil von 35% aufweisen, setzt sich Viollier das Ziel, diesen Anteil bis in 10 Jahren noch weiter zu senken.

Viollier möchte ihren Mitarbeitenden mit einer breiten Palette an Mobilitätsmassnahmen zukünftig eine optimale Ausgangslage für den Arbeitsweg bieten und mit einer hohen Anzahl Anreizen und Wahlmöglichkeiten die Nutzung von Alternativen zum Auto als Verkehrsmittel fördern. Beim Warentransport setzt Viollier schon seit längerem auf Velokuriere und die zeitliche Verlagerung der Fahrten weg von den Spitzenzeiten.

Das Mobilitätskonzept stellt sicher, dass die heute noch vorhandenen Kapazitäten der bestehenden Parkieranlagen auch in Zukunft ausreichen und die Verkehrsbelastung durch die Tagesarbeitenden in den Spitzenstunden noch weiter reduziert wird. Viollier beabsichtigt in jedem Fall, die aktuell noch vorhandenen Kapazitäten der bestehenden Parkieranlagen zu nutzen und keine zusätzliche Parkplätze zu erstellen.

2 Grundlagen

Als Basis für das hier vorgeschlagene Vorgehen dienen die von Viollier erhaltenen Unterlagen sowie die besprochenen Inhalte der Startsituation. Neben diesen Unterlagen dienen die nachfolgend aufgeführten Dokumente als Grundlage für die Bearbeitung des Mobilitätskonzepts.

- Architekturpläne Otto Partner Architekten z. H. Workshop vom 18.08.2021.
- Geoview BL: <https://geoview.bl.ch/>
- Amt für Raumplanung Kanton Basel-Landschaft: Wegleitung Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas, (2004).
- VSS 40 065: Leichter Zweiradverkehr, Abstellanlagen, Bedarfsermittlung, (2019).
- ASTRA: Handbuch Veloparkierung (Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb), (2008).
- VSS: 40 065 Leichter Zweiradverkehr; Abstellanlagen, Bedarfsermittlung.
- BFS: Mikrozensus der Mobilität, (2015).
- Energie-Region Birsstadt: Leitfaden für Mobilitätsgutachten, (Juli 2020).
- Gemeinde Allschwil: Raumentwicklungskonzept, (2018).
- Gemeinde Allschwil: Unternehmeranlass Bachgraben / Mitarbeitermobilität, (2020).
- Kanton Basel-Landschaft: 9. Genereller Leistungsauftrag 2022–2025, (2020).

3 Standortfaktoren

3.1 Kontext

Die Firma Viollier befindet sich im westlichen Teil des Gebiets Bachgraben. Zum Firmensitz gehören neben den Laborgebäuden 1-3, welche sich an der Hagmattstrasse 14, 16 und 18 befinden, auch das Parkhaus an der Hagmattstrasse 10.



Abbildung 1: Standort von Viollier im Bachgraben (Quelle: GeoView BL)

Das Areal Bachgraben hat für die Gemeinde Allschwil eine grosse Bedeutung. Am 28. Februar 2018 hat der Gemeinderat das räumliche Entwicklungskonzept Allschwil 2035 beschlossen. Nebst der Stärkung der Quartierzentren Dorfkern und Lindenplatz steht die Weiterentwicklung des Gebiets Binneringerstrasse und des Arbeitsgebiets Bachgraben im Vordergrund.

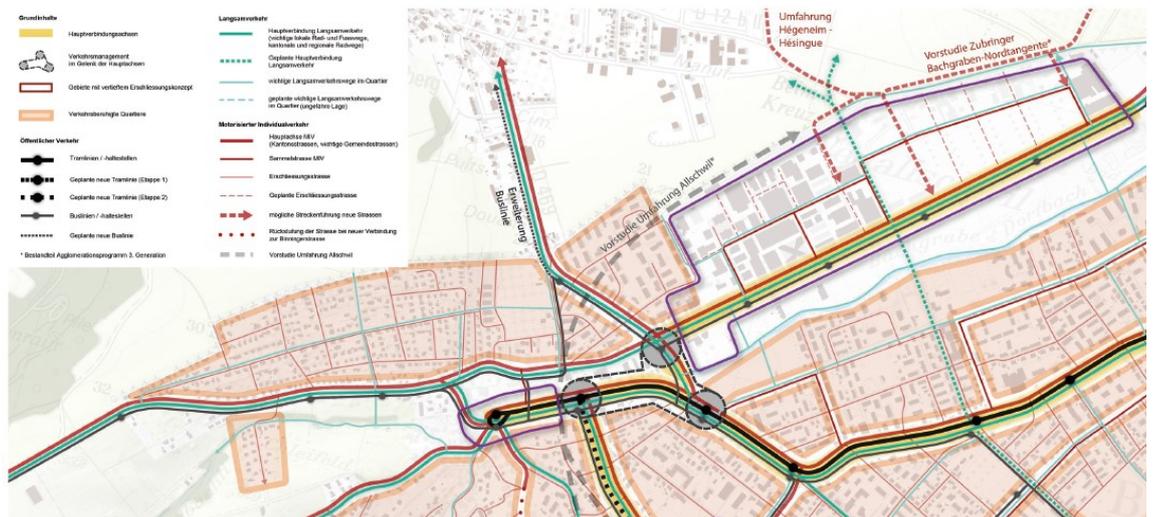


Abbildung 2: Ausschnitt REK Allschwil –Verkehr (Quelle: REK Allschwil 2018 – Anhang 3 Verkehr)

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 Erschliessungsrastrer
- Erschliessung von Süden über Hegenheimermattweg (Lokalstrassenetz)
- Erschliessung von Norden Zubringer Bachgraben-Nordtangente (Anschluss ans Autobahnnetz)
- zentrale Parkierungsanlagen
- 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

Abbildung 3: Ausschnitt REK Allschwil –Verkehr (Quelle: REK Allschwil 2018 – Anhang 3 Verkehr)

Für weitere Informationen und Details bezüglich dem Arbeitsgebiet Bachgraben vgl. Anhang 1. Die heutige Verkehrserschliessung sowie geplante zukünftige Projekte für das Gebiet Bachgraben werden im folgenden Kapitel beschrieben.

3.2 Analyse Verkehrserschliessung

3.2.1 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 dort Beschäftigten in diesen Jahren. Seit 2010 wurde trotz leichter Zunahme der Beschäftigten keine Zunahme des MIV mehr verzeichnet. Dies ist hauptsächlich auf die Verbesserung des öV-Angebots zurückzuführen.¹ 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.

Er ist Teil der Verkehrsführung für die Buslinien 48, 64 und 608, die von den Basler Verkehrsbetrieben (BVB), der Basellandschaftlichen Transport AG (BLT) und Distribus aus dem Elsass bedient werden (vgl. Kapitel 3.2.2).

¹ REK - Räumliches Entwicklungskonzept Allschwil 2035 (2018), S. 25.

Kreisel Grabenring / Hegenheimermattweg

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. Das Ende der Bauarbeiten ist für Ende 2021 vorgesehen. Mit dem geplanten Ausbau soll die Leistungsfähigkeit des Knotens für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den öffentlichen Verkehr (öV) gesteigert und zugleich die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr, verbessert werden.

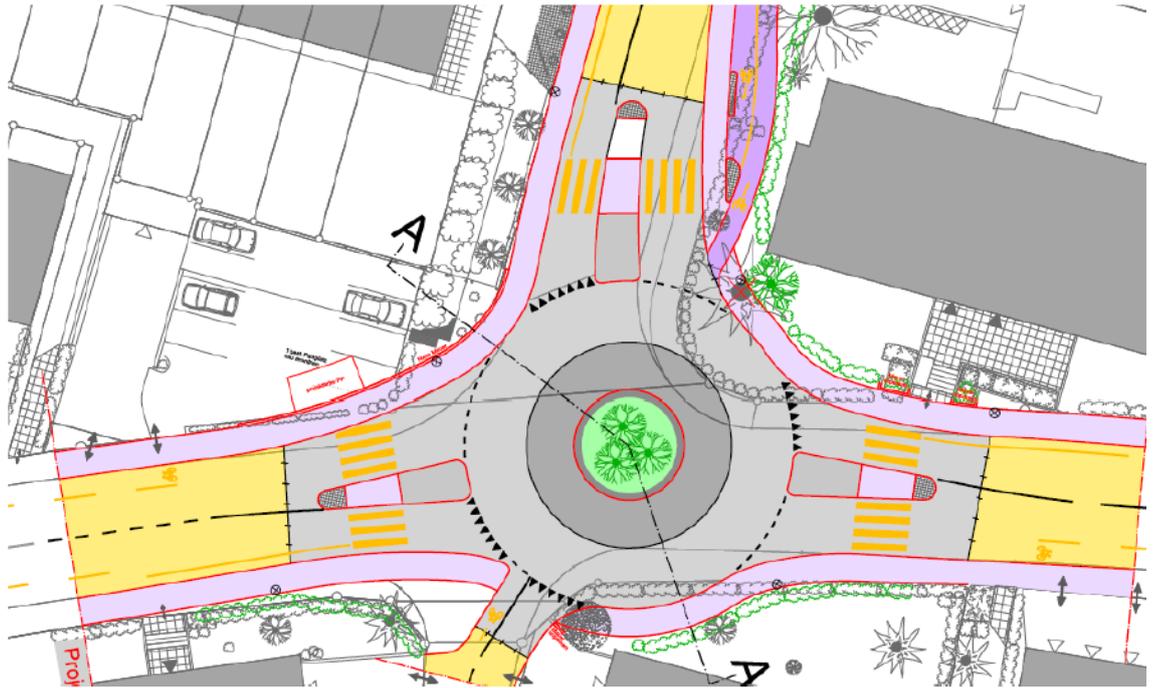


Abbildung 4: Allschwil - Kreisel Grabenring / Hegenheimermattweg (Quelle: Kt. BL Vorlage an den Landrat 2018/712)

Umgestaltung Hegenheimermattweg

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

Mit der Erneuerung und Umgestaltung des Hegenheimermattwegs wird die Leistungsfähigkeit des öffentlichen wie auch des motorisierten Individualverkehrs sowie die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs erhöht.

Die Umgestaltung wurde in drei Etappen unterteilt, die Realisierung der dritten und letzten Etappe zwischen der Hagmattstrasse und dem Knoten Grabenring soll bis Ende 2021 fertiggestellt werden.



Abbildung 5: Umgestaltung Hegenheimermattweg (Quelle: Gde Allschwil – Übersichtsplan Planaufgabe 2017– J&S Muttenz)

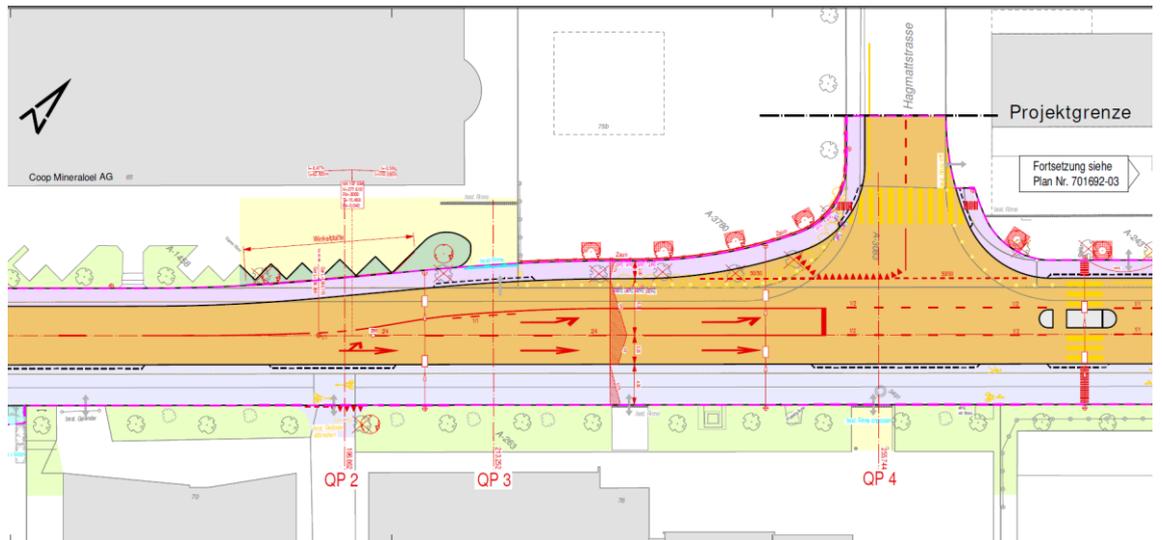


Abbildung 5: Umgestaltung Hegenheimermattweg – Situation Anschluss Hagmattstrasse

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

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 in Basel-Stadt einen Tunnel zwischen A3 und Hegenheimerstrasse und einen Ausbau der bestehenden Rue de Bâle in Frankreich vor. Die zweispurige Hauptverkehrsstrasse wird an der Landesgrenze mit einer Kreuzung und einem Kreislauf an das Entwicklungsgebiet Bachgraben angeschlossen. Dieses Projekt entlastet die jetzt bereits stark ausgelastete Verbindungsstrasse. Zusätzlich wird durch die Umleitung Raum für den öffentlichen Verkehr sowie den Velo- und Fussverkehr geschaffen.

Der Zubringer wurde im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel, 4. Generation für einen Realisierungsbeginn zwischen 2024 und 2027 angemeldet. Die Kantone Baselland und Basel-Stadt haben sich für das Areal Bachgraben weiter geeinigt, dass Baselland die Kosten für den MIV übernehmen wird, während Basel-Stadt die ebenfalls im Anschluss an dieses Projekt geplante öV-Verlängerung (Siehe Kap. 3.2.2) finanziert.

- Linienführung Vorprojekt
- Rückfallebene: Linienführung über Schweiz

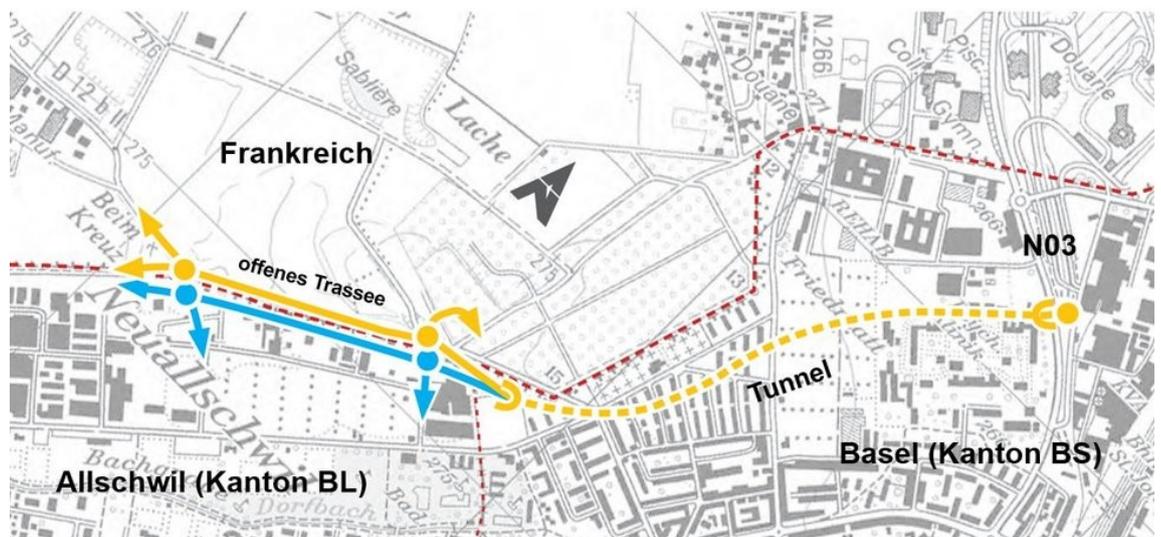


Abbildung 6: Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA) (Quelle: BUD Kanton BL – Basler Zeitung)

3.2.2 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.

Die Firmengebäude von Viollier sind über die Haltestelle Hagmattstrasse gut an den öffentlichen Verkehr angebunden und liegen in der öV-Güteklassen B.

Die Haltestelle Hagmattstrasse wird durch folgende Buslinien bedient:

- **Buslinie 48** der Basler Verkehrsbetriebe (BVB): Bahnhof SBB – Bachgraben
- **Buslinie 64** der Baselland Transport (BLT): Arlesheim Dorf – Bachgraben
- **Distribus 608** aus Frankreich: Bartenheim Glace République – Bachgraben

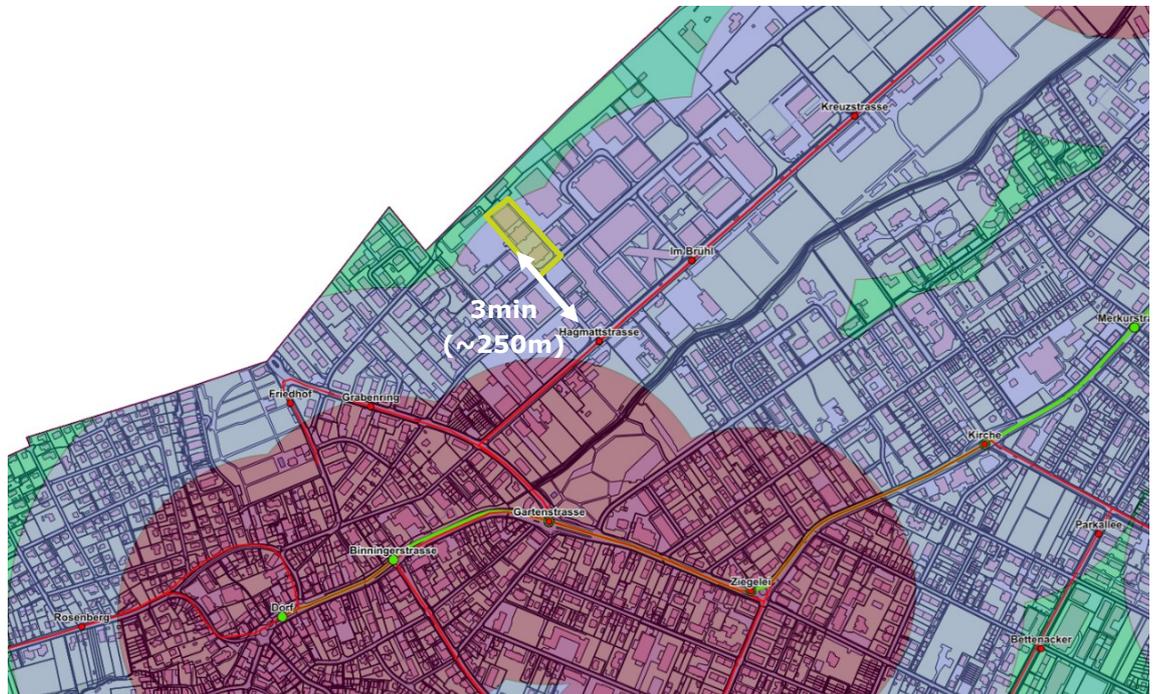


Abbildung 8: öV-Anbindung Bachgraben inkl. öV Güteklassen (rot: öV-Güteklasse A, blau: öV-Güteklasse B)

(Quelle: GeoViewBL)

Kursfrequenz Bushaltestelle Hagmattstrasse

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

Tabelle 1: Bushaltestelle Hagmattstrasse –Kursfolge zur Morgenspitze in Richtung Bachgraben

(Quelle: Rapp und Linienbetreiber)

Buslinie	Annahme Ankunftszeit = Abfahrtszeit morgens – Montag bis Freitag						Bemerkungen
	00	10	20	30	40	50	
Kursfolge ab 07:00							
BVB – 48 Bus	05		20	35		50	Ri. Bachgraben
BLT – 64 Bus		10	25		40	55	
Distribus 608	09			39			
Anzahl	2	1	2	2	1	2	
Gesamtanzahl öV-Kurse pro Std.						10	Durchschnittlich alle 6:00 Min. ein öV-Kurs

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

Erreichbarkeit der Haltestelle Gartenstrasse der Tramlinie 6

Sowohl via Grabenring als auch via Fussweg über den Dorfbach beträgt die Distanz zur Haltestelle Gartenstrasse ab dem Firmensitz von Viollier ca. 700 m. Somit ist die Haltestelle Gartenstrasse der Tramlinie 6 in rund 10 Minuten zu Fuss erreichbar. Sie ist damit zwar nicht für die Parkplatzberechnung anrechenbar, sorgt aber für ein besseres Grundangebot im öV.

Umgestaltung Bushaltestelle Hagmattstrasse

Im Zuge der Umgestaltung des Hegenheimerweges wurde die öV-Haltestelle Hagmattstrasse um ca. 80 m Richtung Osten verlegt und den gesetzlichen Anforderungen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) angepasst. Die Haltestelle wurde auf beiden Seiten mit Billettautomat, Infostelle und Fahrgastunterständen ausgestattet. Die Haltestelle ist dadurch niederschwelliger und sicherer, die Gehdistanz dafür etwas länger.



Abbildung 7: Erneuerte-Haltestelle Hagmattstrasse

Verlängerung der BLT Buslinie 64

Im Rahmen des 9. Generellen Leistungsauftrags wurde beschlossen, dass die Buslinie 64 für die Hauptverkehrszeiten bis zum Bahnhof St. Johann verlängert wird. Dies ermöglicht einen Anschluss auf die Tramlinien 1 und 21 sowie die Züge nach Mulhouse und Basel SBB und verbessert so die Erreichbarkeit des gesamten Areals Bachgraben.

Zum Zeitpunkt des Verfassens des Mobilitätsgutachtens hat der Kanton Basel-Stadt die Umsetzung der Verlängerung aus finanziellen Gründen gestoppt.

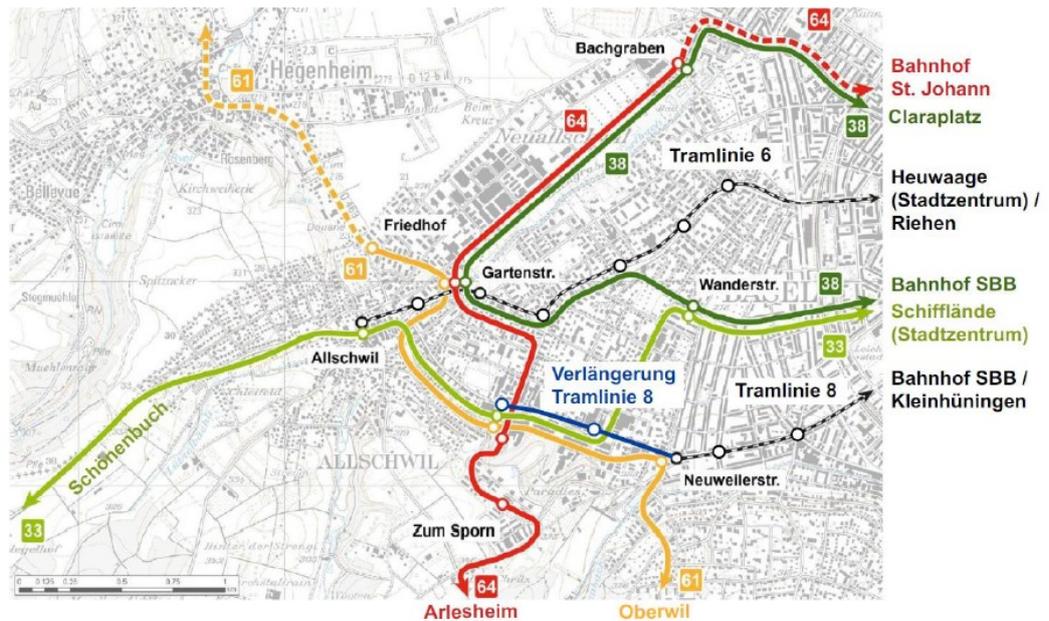


Abbildung 8: Geplantes Bus- und Tramliniennetz (Quelle: Kanton BL und Ergänzungen REK Analyse)

Weitere Verbesserung der öV Anbindung

Auch die Arealerschliessung mit einer Tram- oder zumindest öV-Linie ist in Diskussion. Eine Umsetzung ist aber mit Planungshorizont 2035 (Nach Anschluss Zubringer Bachgraben – Allschwil) erst langfristig relevant.

3.2.3 Fuss- und Veloverkehr

Der Hegenheimermattweg ist Bestandteil des kantonalen Radroutennetzes. Somit ist für das Planungsgebiet bereits heute eine gute Veloanbindung vorhanden.

Im Rahmen des Projekts „Korrektion und Umgestaltung Hegenheimermattweg“ wurde ein seitlicher, von der Fahrbahn abgesetzter kombinierter Rad-/Fussweg realisiert. Der Fuss- und Veloverkehr wird ab Ende 2021 direkt von der künftigen 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.



Abbildung 9: Kantonale Radwegrouten (Quelle: GeoViewBL)

Umgestaltung Parkallee und Wegmattenpark

Der Ausbau der Parkallee soll die Anbindung des Fuss- und Veloverkehrs nach Basel-Stadt und den Bahnhof SBB aus dem Bachgraben deutlich verbessern. Geplant ist es, die Parkallee auf 5 m auszubauen, womit ein getrennter Fuss- und Veloweg entsteht. Dies führt neben der besseren Erschliessung auch zu weniger Konfliktpotential und einer höheren Verkehrskapazität. Der geplante Baustart für dieses Projekt ist 2021 oder 2022.

Weiter konnte neben der Achse Parkallee-Bachgraben auch der Fuss- und Radweg im Wegmattenpark im Sommer 2020 bereits realisiert und eröffnet werden.

3.2.4 Sharing Mobilitätsangebote

Sharingangebote stellen eine Ergänzung für die Erschliessung eines Gebiets dar und tragen zur nachhaltigen urbanen Mobilität bei. Das Angebot an Mikromobilität und Sharingdienstleistungen ist in den letzten Jahren stark angestiegen.

Mobility-Car-Sharing

Derzeit gibt es im Entwicklungsgebiet Bachgraben keinen Mobility Carsharing Standplatz. Am nächsten ist die Station Allschwil Dorf / katholische Kirche, welche sich südlich des Grabenrings befindet.

Pick-e-Bike

Die gesamte Gemeinde Allschwil befindet sich im Pick-e-Bike Perimeter des Pick-e-Bike-Sharingangebots, welches aus S-Pedelecs besteht (Führerausweis Kategorie M und Helmpflicht).

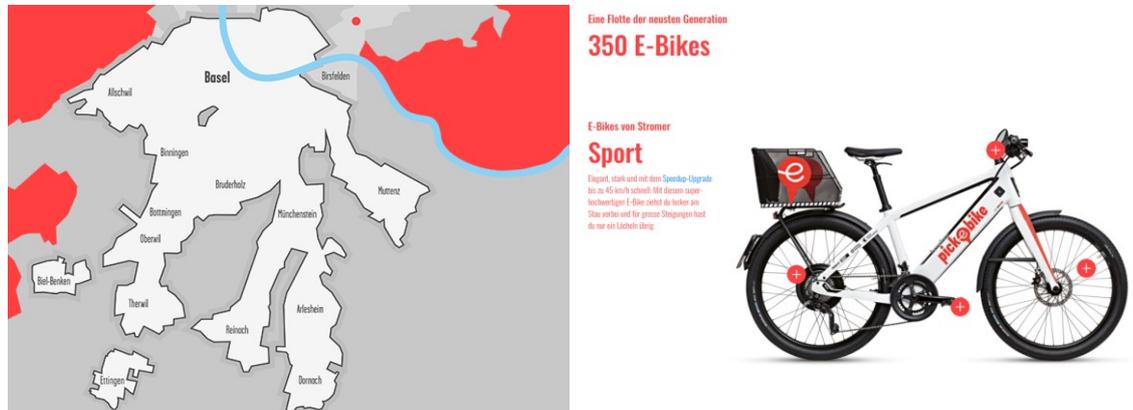


Abbildung 10: Perimeter und Flotte Pick-e-Bike – Stand 10. Februar 2021 (Quelle: Pick-e-Bike)

E-Scooter

Im Kanton Basel-Stadt sind Verleihsysteme, die nur wenige Velos, E-Bikes, Scooter oder Trottinette (max. 200) zur Verfügung stellen, unter Einhaltung bestimmter Regeln zulässig. Sie gelten als schlichter Gemeingebrauch und brauchen keine Bewilligung. Die derzeitige Konjunktur und der Konkurrenzkampf zwischen den Betreibern führen jedoch zu einer Schnelllebigkeit. Die Perimeter einiger Angebote beinhalten auch die Agglomeration Basel und somit auch das Gebiet Bachgraben.

Veloverleihsystem Kanton Basel-Stadt

Der Kanton Basel-Stadt will den Veloverkehr zukünftig durch ein eigenes Veloverleihsystem fördern. Den Zuschlag für dieses Projekt erhielt das Unternehmen «Velospot». Die Fahrzeugflotte beinhaltet sowohl konventionelle Velos wie auch E-Bikes mit einer Höchstgeschwindigkeit von max. 25 km/h. Es ist ein stationsbasiertes Konzept, damit sichergestellt werden kann, dass die Velos nur auf den erlaubten Abstellplätzen parkieren und somit keine anderen Nutzungen blockieren. Die ersten Velos stehen den Nutzern seit Mitte September 2021 zur Verfügung. Geplant ist ein schrittweiser Ausbau auf 2'000 Fahrzeuge. Bei diesem Ausbau sind auch Stationen in der Agglomeration geplant.

3.3 Zusammenfassung Standortfaktoren

Viollier hat den Firmensitz im Gebiet Bachgraben, das aktuell in starkem Wachstum begriffen ist. Es befinden sich einige Infrastrukturprojekte im Bau, weitere sind für die Zukunft geplant. Das öV-Angebot soll langfristig ebenfalls ausgebaut werden. Mittelfristig ist trotz stagnierendem MIV-Anteils angesichts des prognostizierten Mitarbeitenden-Wachstums mit Engpässen auf dem Strassennetz zu rechnen. Erste (Bike)-Sharing-Anbieter ergänzen die Mobilitätspalette, sind aber erst spärlich vertreten und setzen die entsprechende Infrastrukturqualität voraus.

4 Projektfaktoren

4.1 Ausgangslage

In den drei Gebäuden beschäftigt Viollier zurzeit rund 450 Mitarbeitende bzw. 403 Vollzeitäquivalente (FTE). Dies entspricht einem durchschnittlichen Anstellungsgrad von ungefähr 90 %. Viollier arbeitet in einem durchgehenden 24 Stunden-Mehrschichtbetrieb, was dazu führt, dass die jeweiligen Arbeitsplätze mehrmals pro Tag von unterschiedlichen Mitarbeitenden besetzt sind.

Aufgrund des Schichtbetriebes kann auch ein Parkplatz innerhalb von 24 h meist von zwei Mitarbeitenden-Fahrzeugen genutzt werden. Jedoch erhöht sich der Parkplatzbedarf temporär bei Schichtwechselzeiten, da sowohl die Mitarbeitenden mit Schichtende, aber auch die Mitarbeitenden mit Schichtbeginn während der Übergabe einen Parkplatz benötigen.

40 % der Mitarbeitenden sind im Schichtbetrieb tätig. Die Einsatzpläne werden innerhalb der einzelnen Teams jede Woche neu gemacht. Klassische Früh- und Spätschichten sind eher die Ausnahme, die Einsätze starten bzw. enden rund um die Uhr (z. B. 16–24 oder 20–4 Uhr). Arbeitsanfang und -ende erfolgen häufig auch ungeplant, da Spezialisten durchgehend abrufbar sind und vor Ort kommen müssen um Analysen durchzuführen. Entsprechend sind die Anforderungen an die Mitarbeitenden punkto Verlässlichkeit und Flexibilität sehr hoch.

Die Aufteilung der Mitarbeitenden auf die Arbeitsplätze ist wie folgt:

- 254 FTEs bzw. 63 % im Labor
- 149 FTEs bzw. 37 % im Büro

4.1.1 Bruttogeschossfläche

Die Bruttogeschossfläche (BGF) der zurzeit bestehenden Gebäude sind in der folgenden Tabelle ersichtlich (Quelle: Otto Partner Architekten, Fläche für Café-/Pausenräume: Viollier).

Tabelle 2: Übersicht BGF

Fläche [m ²]	Büro [m ²]	Labor [m ²]	Café-/ Pausen- räume [m ²]	Bemerkungen
15'180	4554.0	9259.8	1366.2	PP-Bedarf der Bestandsnutzung wird über die Anzahl Mitarbeitende berechnet.

Der Flächenbedarf pro Arbeitsplatz liegt somit im Büro bei 30.5 m² BGF pro Arbeitsplatz (FTE) und im Labor bei 36.5m² BGF pro Arbeitsplatz (FTE). Die Café-/Pausenräume sind unbedient (ohne eigenes Personal).

4.1.2 Park- und Stellplätze

Parkplatzangebot Motorfahrzeuge

Das Parkplatzangebot für Motorfahrzeuge ist verteilt auf eine Tiefgarage, ein Parkhaus an der Hagmattstrasse 10 und oberirdische Besucherparkplätze auf dem Areal:

Tabelle 3: bestehendes Parkplatzangebot

Kategorie	Anzahl PP
Besucher	12
Tiefgarage	152
Parkhaus Hagmattstr. 10	154
Total	318

Auslastung (Tiefgarage und Parkhaus)

Eine stichprobenartige Erfassung an einem Arbeitstag zeigte eine Auslastung von rund 63 % der Parkplätze, was sich auch mit den Beobachtungen des Facility Managements deckt.

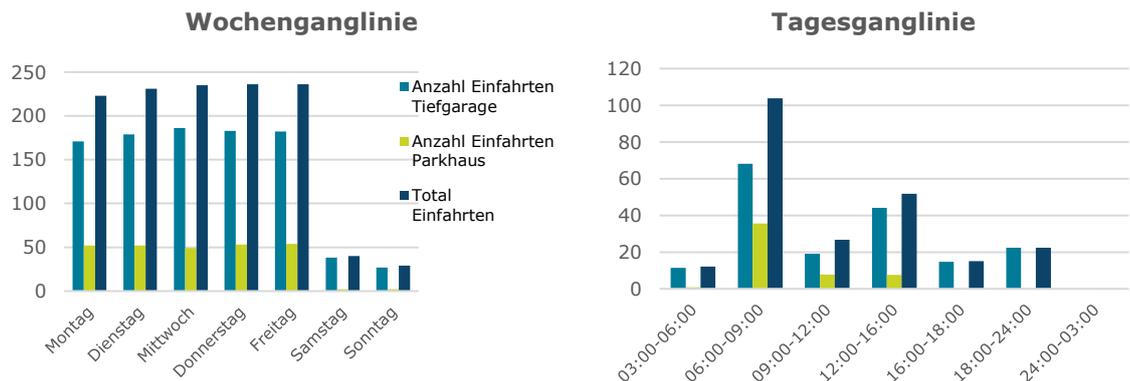
Weiter angenähert und verifiziert wurden die Nutzung des Parkhauses und der Tiefgarage über eine Auswertung der Einfahrtsdaten (Badgeleser am Tor). Daraus ist ablesbar, dass die vorhandenen Parkplätze über die Wochentage sehr gleichverteilt genutzt werden. In der Tiefgarage wird deutlich öfter parkiert als im Parkhaus.

Am Wochenende liegt die Anzahl der Einfahrten an beiden Orten deutlich tiefer als unter der Woche.

- Tiefste Einfahrtszahl am Montag mit insgesamt 223 Einfahrten werktags
- Höchste Einfahrtszahl Donnerstag und Freitag mit insgesamt 236 Einfahrten

Im Tagesgang wird ersichtlich, dass sich jeweils zu den Schichtwechselzeiten die Anzahl Einfahrten erhöht. Das Zeitfenster mit den höchsten Einfahrten liegt zwischen 6 und 9 Uhr. Dieser ist sowohl beim Parkhaus wie auch bei der Tiefgarage ersichtlich. Die anderen zwei Zeitfenster mit hohen Einfahrtszahlen (12-16 Uhr und 18-24 Uhr) äussern sich mehrheitlich durch Zufahrten in die Tiefgarage zwischen den Laborgebäuden 1 und 2 genutzt.

Tabelle 4: Wochengang- und Tagesganglinie der Parkmöglichkeiten von Viollier



Stellplatzangebot Velo / Mofa

Das Stellplatzangebot für Velo / Mofa setzt sich aus 3 Veloabstellanlagen mit je 40 Plätzen zusammen. Auf dem Areal stehen somit zurzeit insgesamt 120 Abstellplätze zur Verfügung.

4.1.3 Wohnverteilung Mitarbeiter

Über die Hälfte (~56 %) der heutigen Belegschaft der Viollier AG ist in der Schweiz wohnhaft, 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 35 % der Belegschaft ausmachen. Die restlichen 9 % pendeln aus Deutschland nach Allschwil.

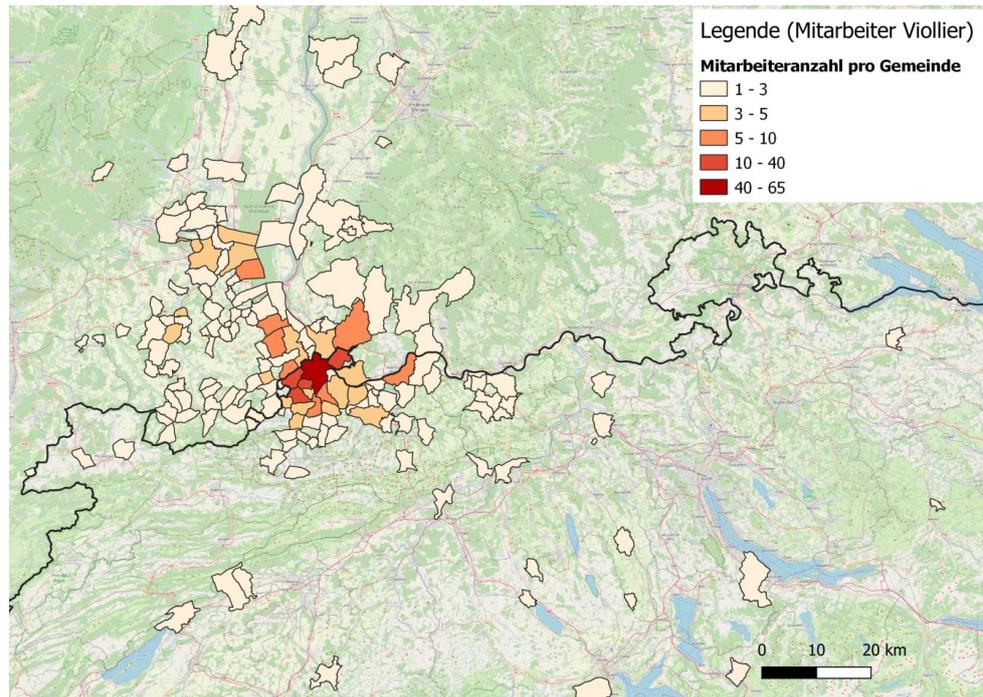


Abbildung 11: Wohnortverteilung Mitarbeitende Viollier

4.2 Quartierplanung Viollier

Die Erweiterung des Firmensitzes wird hauptsächlich für einen weiteren Ausbau der Produktion und die Modernisierung der Anlagen ausgelöst.

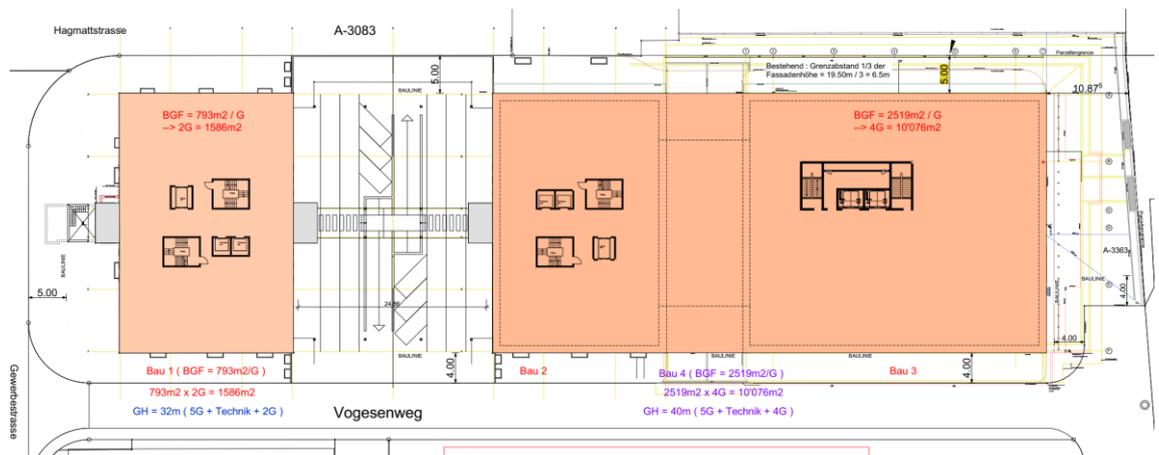


Abbildung 12: Planstand Variante D (Planstand 18.08.2021)

Für die Standorterweiterung entwickelt Otto Partner Architekten ein Richtprojekt. Für die Berechnung der Parkplatzzahlen und der verkehrlichen Effekte des Projekts wird auf die Variante D abgestützt, welche die grössten Flächenzunahmen aufweist (von heute 15'180 m² auf 26'842 m² BGF). Viollier rechnet mit einem zunehmend höheren Flächenbedarf pro Arbeitsplatz.

4.3 Zusammenfassung Projektfaktoren

Für Viollier lässt sich festhalten, dass rund 62 % der Belegschaft im Laborbereich und 37 % im Büro arbeitet. 40 % aller Mitarbeitenden arbeiten im Schichtbetrieb. Es sind heute 318 Parkplätze vorhanden, die zu Spitzenzeiten zu 63 % ausgelastet sind. Grob über die Fahrtenzahl abgeschätzt, weist Viollier heute einen MIV-Modal Split-Anteil von 61 % auf. Mit der Erweiterung nimmt die Fläche gegenüber der Anzahl Arbeitsplätze überproportional zu.

5 Parkplatz- und Stellplatzbedarf

5.1 Parkplatzberechnung Motorfahrzeuge

5.1.1 Grundlagen

Als Basis für die gesamte Parkplatzberechnung gilt § 106 des Raumplanungs- und Baugesetzes (RRBG). 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																		

Abbildung 13: Reduktionsfaktoren für Autoparkplätze

(Quelle: Kanton BL – Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) – Stand 1. Januar 2021)

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

5.1.2 Reduktionsfaktor Parkplatzbedarf

Reduktion infolge öV-Erschliessung – Reduktionsfaktor R1

Der erste Reduktionsfaktor (R1) berücksichtigt die Erschliessung durch die öffentlichen Verkehrsmittel.

Die Haltestelle Hagmattstrasse verfügt bereits mit der heutigen Anbindung durch die BVB Buslinie 48, die BLT Buslinie 64 und den Distribus 608 zu den Spitzenzeiten über jeweils 10 Kurse pro Fahrtrichtung (vgl. Tabelle 1). Auch ohne Kumulierung der Fahrtrichtungen kann somit zu den Morgen- und Abendspitzenstunden eine Kursfolge von 6:00 Minuten nachgewiesen werden.

Übrige Reduktionen – Reduktionsfaktor 2

Der Reduktionsfaktor 2 ist ein Sammelfaktor, der Aspekte der Umweltbelastung, das Vorhandensein politischer Leitbilder, die Verfügbarkeit öffentlicher Parkplätzen, eine mögliche Mehrfachnutzung der Parkplätze und den zu erwartenden Veloanteil abschätzt. Gemäss der Analyse (siehe Tabelle 5) können für das Areal Viollier 4 der 5 Kriterien, die für eine Reduktion des Grundbedarfs sprechen, als erfüllt gewertet werden.

Tabelle 5: Analyse Reduktionsfaktor R2

(Quelle: Kanton BL – Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) – Stand 1. Januar 2021)

Reduktionsfaktor R2	Analyse für heutige Situation Viollier
Umweltbelastung In hierfür besonders empfindlichen Zonen (z.B. Kerngebieten) können Reduktionen der Autoparkplätze durch die Gemeinde oder den Kanton vorgeschrieben werden.	Eine Reduktion der Parkplätze im Gebiet Bachgraben ist auch in Sinne der Gemeinde Allschwil. Weniger Parkplätze verursachen weniger Verkehr. 
Politische und planerische Leitbilder Sehen politische Leitbilder oder Zielsetzungen eine bewusste Verminderung des Verkehrs vor, so können ebenfalls Reduktionen vorgeschrieben werden.	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: <ul style="list-style-type: none">• Raumentwicklungskonzept Allschwil• Kt. BL - Genereller Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs• Kt. BS - öV und Velomassnahmenplan Bachgraben• Kt. BL - Richtplan Korridor für Umfahrung Allschwil 
Vorhandene öffentliche Parkplätze in akzeptabler Nähe Stehen in unmittelbarer Umgebung genügend und dauerhaft öffentliche Parkplätze zur Verfügung, können Reduktionen erlaubt werden.	Kann für die Firma Viollier nicht geltend gemacht werden. 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. 
Mehrfachnutzung Ist eine Mehrfachnutzung möglich, so kann unter Verzicht auf eine feste Parkplatzzuteilung eine Reduktion geltend gemacht werden.	Bei Viollier kann eine Mehrfachnutzung geltend gemacht werden, da es sich um einen Schichtbetrieb handelt und nie alle Mitarbeitenden zur gleichen Zeit einen Parkplatz benötigen. 
Gebäudenutzung, die einen hohen Veloanteil erwarten lässt 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.	Hegenheimermattweg ist Teil des kantonalen Radwegnetzes. Mit der Umgestaltung des Hegenheimermattwegs und dem Bau des Kreisels Grabenring wird die Radweginfrastruktur weiter verbessert. Gemäss „öV und Velomassnahmenplan Bachgraben - Kt. BS“ sind zusätzliche Massnahmen geplant. REK – Allschwil sieht Stärkung der Achse Parkallee – Dorfbach - Bachgraben für den Langsamverkehr vor. Zusätzlich gibt es auch Massnahmen seitens Viollier: <ul style="list-style-type: none">• Hohe Anzahl Veloabstellplätze inkl. Ladestationen für E-Bike und Luftpumpen• Umkleidekabinen & Duschen für Mitarbeiter• Zusätzlich Anreize (Mobilitätskonzept) 

Festlegung Reduktionsfaktor R1

Die Bushaltestelle Hagmattstrasse (vgl. Abbildung 7) befindet sich in etwa 250 m vom Viollier Areal (Haupteingang) entfernt. Für die Haltestelle Hagenmattstrasse kann dank der nachweisbaren Kursfolge von 6:00 Minuten während den Verkehrsspitzenzeiten sowie der kurzen Wegdistanz ein Reduktionsfaktor R1 von 0.5 geltend gemacht werden. Dies entspricht einer maximalen Reduktion.

Weitere Verbesserungen hinsichtlich der öV-Anbindung sind bereits geplant oder könnten angeregt werden. Beispielsweise könnte nebst 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 des Distribus 608 auf einen 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 öV-Nutzer:innen und Nutzer:innen des Fuss- und Veloverkehrs attraktiver zu machen, wird vorgeschlagen den Reduktionsfaktor 2 auf einen Wert von 0.68 festzulegen.

Dank der Errichtung des Grabenringkreisels und der Umgestaltung des Hegenheimermattwegs erfährt der kantonale Radweg eine signifikante Aufwertung. Auch die geplante 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.

Der Veloverkehr ist für Viollier ein wichtiger Teil der Unternehmensmobilität. Die gedeckten Veloparkplätze, Duschen und Garderoben, aber auch die schon seit mehreren Jahren für Gütertransporte eingesetzten Velokuriere zeugen vom bereits bestehenden hohen Stellenwert des Velos. Viollier AG ist von Swissconnect zertifiziert für die deutliche Reduktion von CO₂-Emissionen in der Expresslogistik durch clevere Kombination ökologischer Transportmittel und konnte im Jahr 2020 603'368 kg CO₂ einsparen (vgl. Anhang 3)

Reduktionsfaktor R1 – öV- Anbindung

Für die Haltestelle Hagmattstrasse 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

Der Reduktionsfaktor 2 soll auf einen Wert von 0.68 festgelegt werden; dies muss jedoch noch mit der Gemeinde und der kantonalen Fachstelle abgestimmt werden.

5.1.3 Parkplatzbedarf Heute

Mit den heutigen Rahmenbedingungen berechnet sich der Grundbedarf auf insgesamt 227 Parkplätze, davon sind 55 Besucherparkplätze, 172 Mitarbeitenden-Parkplätze und 10 Stellplätze für betriebseigene Fahrzeuge. Nach Anwendung der beiden Reduktionsfaktoren R1 und R2 ergeben sich 65 Stamm- und 19 Besucherparkplätze, – zzgl. der 10 Betriebsfahrzeuge. Dies ergibt eine gesamthafte Mindestzahl an Abstellplätzen für Motorfahrzeuge von 84 Parkplätzen.

Tabelle 6: Berechnung der Anzahl Parkplätze der Firma Viollier (Bedarf Heute)

Nutzung	Stamm-Parkplätze		Besucherparkplätze		Total	
	Grundbedarf	Reduziert	Grundbedarf	Reduziert	Grundbedarf	Reduziert
Büros	60	20	30	10	90	30
Labornutzung (Produktion)	102	35	25	9	127	44
Betriebsfahrzeuge	10	10	0	0	10	10
Total	172	65	55	19	227	84

gesetzlicher Parkplatzbedarf heute

Die Mindestzahl der Abstellplätze für Motorfahrzeuge gemäss der kantonalen «Wegleitung – Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeug und Velo/Mofas» kann für den Standort Viollier mit dem Parkplatzangebot von 318 PP klar erfüllt werden.

Es ist eine **Mindestzahl von 84 Parkplätzen** nachzuweisen. Die Bestandsreserve gegenüber der Vorgabe liegt bei 234 Parkplätzen.

Die betrieblichen Besonderheiten (Schichtarbeit, hoch spezialisierte Arbeitsplätze, 24-h Dauerbetrieb) führen dazu, dass der tatsächliche Bedarf an Parkplätzen zeitweise deutlich höher liegt als die berechnete Mindestzahl, mit dem bestehenden Angebot aber abgedeckt werden kann. Die heutige Maximalbelegung der Parkplätze wird gemäss stichprobenartigen Belegungserhebungen auf 63 % geschätzt. Die 450 Mitarbeitenden beanspruchen zu Spitzenzeiten damit rund 200 Parkplätze gleichzeitig.

5.1.4 Parkplatzbedarf bei Umsetzung Quartierplanungsprojekt

Gemäss Variante D, Otto Partner Architekten erhöht sich die Nutzfläche auf ein Total von 26'842 m² (exkl. Haustechnik, exkl. Passerellen).

Der Flächenbedarf pro Arbeitsplatz liegt heute im Büro bei 30.5 m² BGF pro Arbeitsplatz (FTE) und im Labor bei 36.5 m² BGF pro Arbeitsplatz (FTE). Diese betriebsspezifischen Werte liegen tiefer als die Schätzwerte aus der Norm und der kantonalen Wegleitung (60m² BGF/Arbeitsplatz Labor; 30m² BGF/Arbeitsplatz Büro). Für eine realistische Abschätzung des Parkplatzbedarfs werden die bei Viollier aktuell geltenden Flächen pro Arbeitsplatz gewählt. Eine Verwendung der kantonalen Ansätze hätte einen tieferen Mindestbedarf zur Folge.

Für den geplanten Endausbau wird ein Parkplatzbedarf von 390 Parkplätzen im Grundbedarf errechnet. Nach Anwendung von R1 und R2 ergibt sich eine Mindestzahl an Abstellplätzen für Motorfahrzeuge von 140 Parkplätzen. Diese Anzahl Parkplätze besteht aus 109 Stamm-Parkplätzen und 31 Besucherparkplätzen.

Tabelle 7: Berechnung der Anzahl Parkplätze der Firma Viollier (Bedarf mit QP-Projekt)

Nutzung	Stamm-Parkplätze		Besucherparkplätze		Total	
	Grundbedarf	Reduziert	Grundbedarf	Reduziert	Grundbedarf	Reduziert
Büros	66	22	33	11	99	33
Labornutzung (Produktion)	225	77	56	20	281	97
Betriebsfahrzeuge	10	10	-	-	10	10
Total	301	109	89	31	390	140

Viollier erwartet in etwa einen jährlichen Zuwachs von acht Mitarbeitenden. Über einen Zeitraum von zehn Jahren sind dies total 80 zusätzliche Personen (Annahme: 72 FTE). Auf Basis dieser Abschätzung wurde die obige Berechnung verifiziert – es würden sich daraus 75 Stamm- und 32 Besucher-Parkplätze ergeben, was ein Gesamttotal von 107 Parkplätzen ergibt. Diese Schätzung plausibilisiert die obige Berechnung via Nutzflächen, die höher ausfällt als die Annäherung über die Mitarbeitenden-Prognose. Es wird mit der Berechnung über die Nutzflächen sicher kein zu tiefer Mindestbedarf ausgewiesen.

gesetzlicher Parkplatzbedarf mit Quartierplan

Die Mindestzahl der Abstellplätze für Motorfahrzeuge gemäss der kantonalen «Wegleitung – Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeug und Velo/Mofas» kann auch mit Entwicklung der Quartierplanung im Rahmen des heutigen Parkplatzangebots von 318 Parkplätzen nachgewiesen werden.

Es ist eine **Mindestzahl von 140 Parkplätzen** nachzuweisen. Die Bestandsreserve gegenüber der Vorgabe liegt bei 178 Parkplätzen.

Die heutige Maximalbelegung der Parkplätze wird gemäss stichprobenartigen Belegungserhebungen auf rund 63 % geschätzt. Die 450 Mitarbeitenden beanspruchen zu Spitzenzeiten rund 200 Parkplätze gleichzeitig. Bei einem Zuwachs um 80 Mitarbeitende auf 530 Mitarbeitende (+17.8 %) würde sich die maximale Anzahl gleichzeitig belegter Parkplätze damit auf 236 Parkplätze erhöhen und kann mit dem Parkplatz-Bestand abgedeckt werden.

5.2 Stellplatzbedarf Velo und Mofa

5.2.1 Bedarf Heute

Auch der Stellplatzbedarf Velo und Mofa wird gemäss der kantonalen «Wegleitung – Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velo/Mofas» berechnet.

Weiter wird auch das Handbuch Veloparkierung beigezogen, das sich auf die VSS-Norm 40 065 stützt. Die Berechnung des Stellplatzbedarfes berechnet sich bei der Wegleitung BL anhand folgender Formel.

Ermittlung der Velo-/Mofa -Abstellplätze (VMP)		
VMP «WOHNEN»	Stammplätze:	2 x Grundbedarf «Stammplätze» (GS)
	Besucherplätze:	1 x Grundbedarf «Besucherplätze» (GB)
VMP «ÜBRIGE NUTZUNGEN»	Stammplätze:	GS x R1 x (1.5 – R2)
	Besucherplätze:	GB x R1 x (1.25 – R2)

Abbildung 14: Berechnungsformel des Stellplatzbedarfes auf Basis der Wegleitung BL

Es werden, wie in Tabelle 8 ersichtlich, insgesamt 82 Veloabstellplätze empfohlen. Davon sind 66 für die Mitarbeitenden und 16 für Besuchende vorgesehen.

Tabelle 8: Berechnung heutiger Stellplatzbedarf – Velo & Mofa gemäss Wegleitung BL

Nutzung	Grundbedarf Stammplätze	Grundbedarf Besucherplätze	Gesamt
Gesamt	66	16	82

Die Berechnung nach Norm weist hingegen 101 Veloabstellplätze aus, wovon 67 Langzeit-PP und 34 Kurzzeit-PP sein sollten. Weiter wird in der Norm vorgegeben, wie die Aufteilung zwischen Kurz- und Langzeitstellplätzen gewählt werden sollte. Die Norm gibt zudem Hinweise darauf, dass Langzeitparkieranlagen überdacht und abschliessbar gestaltet werden sollen, um einen hohen Komfort- und Sicherheitsstandard zu gewährleisten. Ein Teil der Abstellplätze soll zusätzlich für die Parkierung von Spezialfahrzeugen (bspw. Lastenfahräder, Anhänger, Tandems, Liegeräder) ohne Abstellsystem erstellt werden.

Tabelle 9: Berechnung heutiger Stellplatzbedarf – Velo & Mofa gemäss VSS 40 065

Nutzung	Bedarf Stammplätze	Bedarf Besucherplätze	Bedarf Kurzzeit-PP	Bedarf Langzeit-PP	Gesamt
Büros	30	7	16	21	37
Labornutzung (Produktion)	51	13	18	46	64
Gesamt	81	20	34	67	101

Stellplatzbedarf Velo und Mofa

Die heute vorhandene Anzahl an 120 Stellplätzen für Velo und Mofa entspricht sowohl der kantonalen Empfehlung als auch den Vorgaben der VSS-Norm.

5.2.2 Stellplatzbedarf bei Umsetzung des Quartierplans

Der zukünftige Stellplatzbedarf wird in Tabelle 10 (gemäss Wegleitung BL) und in Tabelle 11 (VSS-Norm 40 065) aufgezeigt.

Tabelle 10: Berechnung zukünftiger Stellplatzbedarf – Velo & Mofa gemäss Wegleitung BL

Nutzung	Grundbedarf Stammplätze	Grundbedarf Besucherplätze	Gesamt
Gesamt	119	26	145

Tabelle 11: Berechnung zukünftiger Stellplatzbedarf – Velo & Mofa gemäss SN 640 065

Nutzung	Bedarf Stammplätze	Bedarf Besucherplätze	Bedarf Kurzzeit-PP	Bedarf Langzeit-PP	Gesamt
Büros	33	8	18	23	41
Labornutzung (Produktion)	112	28	39	101	140
Gesamt	145	36	57	124	181

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 mit dem heutigen Bestand von 120 Abstellplätzen nicht erfüllt werden (25 Abstellplätze zu wenig).

Mit den gemäss Norm empfohlenen 181 Veloabstellplätzen wären gegenüber heute 61 Stellplätze mehr zu erstellen.

6 Modal Split

6.1 Modal-Split heute

Anhand der von Viollier erhaltenen Daten und weiteren Kennwerten wurde eine vereinfachte Grobschätzung des aktuellen Modal-Splits der Mitarbeitenden von Viollier vorgenommen.

Grundlagen zur Berechnung des Modal Split

- Die Anzahl Einfahrten dienen als Grundlage für den MIV-Anteil des Modal Splits. Der Mittelwert der Arbeitswoche liegt bei 222 Einfahrten.
- Die Parkplätze der Betriebsfahrzeuge sind durch Abzug von 10 Einfahrten pro Tag berücksichtigt.
- Gemäss Mikrozensus Schweiz liegt der Besetzungsgrad bei Personenwagen mit dem Verkehrszweck Arbeit bei 1.1 Personen pro Fahrzeug.
- Mitarbeiteranwesenheit aufgrund von Teilzeitpensen 90 % ergeben 403 FTEs.

Auf Basis dieser Grundlage wird für die Firma Viollier von einem angenäherten Modal Split über alle Mitarbeitenden von 61 % ausgegangen.

$$\left(\frac{\text{durchschnittlich tägl. Einfahrten} \times \text{Besetzungsgrad}}{\text{Anzahl FTE}} = \frac{222 \times 1.1}{403} \right).$$

Der Modal Split dürfte in der Belegschaft sehr unterschiedlich sein. Für Mitarbeitende mit Wohnort in Deutschland und Frankreich wird aufgrund der ungünstigen Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und den Aussagen in der Startsituation ein hoher MIV-Anteil vermutet, für Mitarbeitende, die in der Schweiz wohnen, ein tieferer MIV-Modal Split-Anteil.

6.2 Modal-Split Zielsetzung – Viollier

Seitens der Gemeinde Allschwil wurden 2018 hinsichtlich des Modal-Splits 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-Anteils um -21% ausgegangen. Der ÖV nimmt um +10%, der Veloverkehr um +7% und der FV um +4% zu.

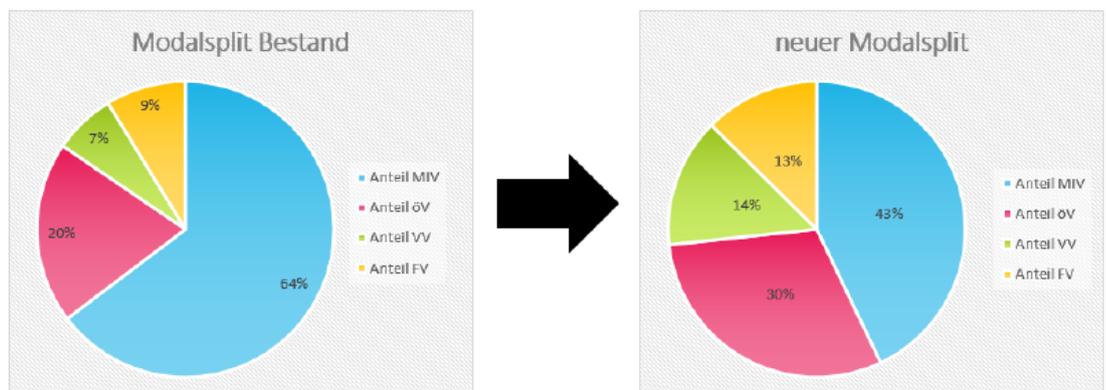


Abbildung 15: Geschätzte Modal-Split Veränderung gemäss GSK – Szenario «REK hoch angepasster Modal-Split»

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

Die Mitarbeitenden bei Viollier arbeiten zu 40 % im Schichtbetrieb mit Start und Ende der Arbeitszeiten rund um die Uhr. Schichtbetrieb gibt es sowohl im Labor als auch im Büro. Für diese Mitarbeitenden mit Arbeitszeiten, die oft ausserhalb der ÖV-Betriebszeiten oder zu Randzeiten beginnen und enden, besteht kaum Spielraum, vom MIV auf andere Verkehrsmittel zu wechseln.

Gleichzeitig sind diese Mitarbeitenden aber ausserhalb der Hauptverkehrszeiten unterwegs, wo genügend Kapazitäten im Strassennetz besteht.

Für Mitarbeitende mit regulärer Tagesarbeitszeit, die auch öfters zur Hauptverkehrszeit unterwegs sind, sind mehr Alternativen vorhanden.

Für die Berechnung des Zielwerts wird deshalb zwischen Schichtarbeit und Normalarbeit unterschieden. Bei einem Gesamt-Modal-Split von 61% und 100 % MIV-Modal-Split-Anteil im Schichtbetrieb resultiert für Mitarbeitende mit regulärer Tagesarbeitszeit bereits heute ein MIV-Modal-Split-Anteil von 35%.

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Bestehende Nutzungen:<ul style="list-style-type: none">a. davon Schichtarbeit (Labor & Büro)b. davon Normalarbeit (Labor & Büro) | MIV Modal-Split-Anteil = 61 %
MIV Modal-Split-Anteil = 100 %
MIV Modal-Split-Anteil = 35 % |
| <ul style="list-style-type: none">• Neue Nutzungen:<ul style="list-style-type: none">a. davon Schichtarbeit (Labor & Büro)b. davon Normalarbeit (Labor & Büro) | MIV Modal-Split-Anteil ≤ 58 %
MIV Modal-Split-Anteil ≤ 100%
MIV Modal-Split-Anteil ≤ 30% |
| <ul style="list-style-type: none">• Total Bestehende und Neue Nutzungen: | MIV Modal-Split-Anteil ≤ 59.7 % |

Für Viollier wird eine MIV Modal-Split-Zielsetzung vorgeschlagen, die sich wie folgt berechnet. Der Rechenweg folgt der Grundlogik der mit der Gemeinde Allschwil in bisherigen Mobilitätskonzepten abgestimmten Berechnungsformel. Es wird eine Unterscheidung in Schicht- (kaum beeinflussbar) und Normalarbeitszeit (besser beeinflussbar) gemacht.

$$\frac{(AP \text{ bestehend Schicht} * MIV \text{ Anteil } 100\%) + (AP \text{ bestehend Normal} * MIV \text{ Anteil } 35\%) + (AP \text{ neu Schicht} * MIV \text{ Anteil } 100\%) + (AP \text{ neu Normal} * MIV \text{ Anteil } 30\%)}{AP \text{ Total}}$$

Abbildung 16: Formel Berechnung MIV Modal-Split-Anteil – Viollier (Quelle: Rapp Trans AG)

Für die Berechnung werden analog zur Ermittlung der erforderlichen Parkplätze die BGF und Anzahl Arbeitsplätze berücksichtigt, wobei für die Anzahl Arbeitsplätze für die neuen Nutzungen die bisherigen Kenngrössen (m² BGF/Arbeitsplatz) eingesetzt werden.

Tabelle 12: Berechnung MIV Modal-Split-Anteil über Mitarbeitende – Viollier (Quelle: Rapp Trans AG)

Berechnung nach FTE und gemäss aktueller MA-Verteilung auf Nutzungen							
	m2AP 36,5		m2AP 30,5				
	BGF Labor	AP Labor	BGF Büro	AP Büro	Gesamt BGF	Gesamt AP	Anteil MIV Modal-Split
Café- /Pausenräume Bestand (unverändert)					1366.2	0.0	61%
BGF Bestand (Labor Schicht)	3'703.9	101.6			3703.9	101.6	100%
BGF Bestand (Labor)	5'555.9	152.3			5555.9	152.3	35%
BGF Bestand (Büro Schicht)			1'821.6	59.6	1821.6	59.6	100%
BGF Bestand (Büro)			2'732.4	89.5	2732.4	89.5	35%
BGF neu (Labor Schicht)	4'473.2	122.6			4473.2	122.6	100%
BGF neu (Labor)	6'709.9	184.0			6709.9	184.0	30%
BGF neu (Büro Schicht)			191.6	6.3	191.6	6.3	100%
BGF neu (Büro)			287.3	9.4	287.3	9.4	30%
Total	20442.9	560.5	5032.9	164.8	26842.0	725.3	
							Modal-Split MIV Zielsetzung 59.7%

Aus dieser Berechnung ergibt sich ein MIV Modal-Split-Anteil von 59.7% als Zielwert, welcher bis in 10 Jahren, d. h. bis Ende des Jahres 2031 zu erreichen ist.

MIV Modal-Split Anteil Viollier

Der MIV Modal-Split Anteil von Viollier wird in den nächsten 10 Jahren auf 59.7 % gesenkt. Durch die Umsetzung der Mobilitätsmassnahmen strebt Viollier bei den neuen Arbeitsplätzen mit Normalarbeitszeit eine weitere Senkung des MIV-Modal-Split-Anteils von 35% auf 30% an.

7 Mobilitätsmassnahmen

7.1 Hintergründe der Massnahmenauswahl

Viollier AG hat bereits Anfang 2021 mit der Erarbeitung eines betrieblichen Mobilitätskonzepts begonnen. Mit der Optimierung der vom Unternehmen verursachten Mobilität bezweckt Viollier den Erhalt und die Verbesserung der Erreichbarkeit des Standorts. Gleichzeitig sollen faire und zukunftsorientierte Mobilitätslösungen für Mitarbeitende angeboten werden. Für Viollier als hoch spezialisierter Betrieb ist das Gewinnen neuer hoch qualifizierter Mitarbeitenden ein zentrales Anliegen. Das Mobilitätskonzept soll dabei unterstützen, allen Mitarbeitenden optimale Rahmenbedingungen bieten zu können.

Die ausgewählten Mobilitätsmassnahmen berücksichtigen die betrieblichen Besonderheiten von Viollier: Der durchgehende 24 h-Betrieb in drei Arbeitsschichten verlangt eine hohe zeitliche Flexibilität der Mitarbeitenden. Viollier ist aufgrund des Dauerbetriebs und auch in der Funktion als Notfall-Labor beispielsweise für das Bethesda-Spital und die REHAB darauf angewiesen, dass die Planung der Arbeitseinsätze in höchstem Masse verlässlich ist und die Erreichbarkeit des Unternehmens jederzeit gegeben ist. Für Früh-, Spät- und Nachtdienste ist der öffentliche Verkehr deshalb kaum eine Alternative zum eigenen Auto. Knapp die Hälfte der Belegschaft besteht aus Grenzpendelnden, der grösste Teil davon ist in Frankreich wohnhaft und entsprechend mit dem ÖV weniger gut angebunden. Ein Grossteil der Angestellten ist weiblich. Deren Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum unterscheidet sich v. a. zu Randzeiten von den männlichen Mitarbeiter. Viollier hat aus diesen Gründen Hemmungen, eine ÖV-Nutzung zu Randzeiten zu forcieren, die Fusswege im Bachgraben sowie auch am Zielort bedingt.

Der Fokus des Mobilitätskonzepts liegt deshalb auf der Schaffung von Wahlmöglichkeiten und der Setzung von Anreizen durch eine hohe Anzahl Anreiz- und Unterstützungsmassnahmen (Pull-Massnahmen), während auf eine Regulation der Parkplatznutzung verzichtet wird.

7.2 Massnahmenübersicht

Die gewählten Massnahmen lassen sich in vier Massnahmenkategorien einteilen: Teilen, Unterstützen, Organisieren und Sensibilisieren.

Jede der Kategorien verfolgt unterschiedliche Ziele und Ansätze. Die optimale Wirkung kann das Mobilitätskonzept vor allem dann entfalten, wenn aus jeder Kategorie Massnahmen umgesetzt werden.

- **Teilen:** Fördert das Teilen und gemeinsame Nutzen von Verkehrsmitteln. Dadurch können Ressourcen und Flächen gespart werden.
- **Organisieren:** Zielt auf die Verankerung des Themas Mobilität in den Strukturen und Prozessen im Unternehmen ab.
- **Sensibilisieren:** Mitarbeitende werden auf das Thema Mobilität aufmerksam gemacht, mit dem Ziel, ein Bewusstsein für die unterschiedlichen Mobilitätsformen zu schaffen.
- **Unterstützen:** Durch die Förderungen alternativer Verkehrsmittel (öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr) sollen die Wahlmöglichkeiten der Mitarbeitenden verbessert und ausgeglichener werden.

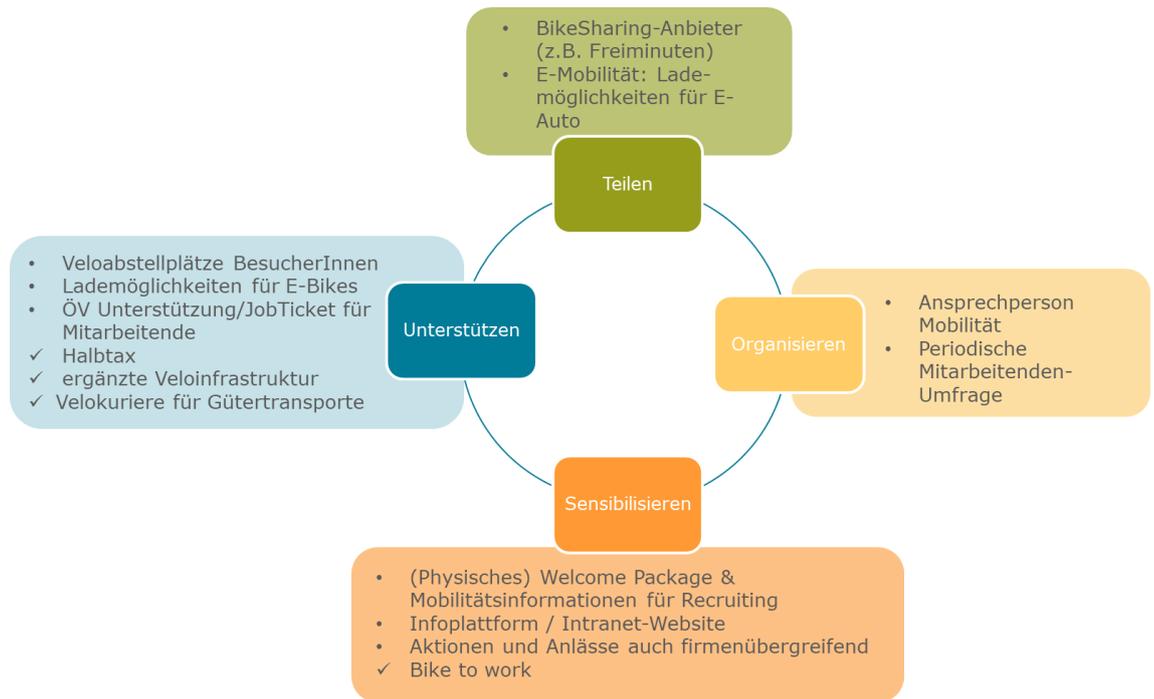


Abbildung 17: Massnahmenkategorien und Massnahmen (✓ = bereits umgesetzt)

Nachfolgend werden die zur Umsetzung ausgewählten Massnahmen erläutert.

Tabelle 13: Mobilitätsmassnahmen

Kategorie	Massnahme	Beschreibung
Teilen	BikeSharing-Anbieter (z.B. Freiminuten)	Viollier erleichtert den Mitarbeitenden das Nutzen von BikeSharing-Angeboten. Mitarbeitende profitieren z. B. in Form von reduzierten Minutentariifen oder Freiminuten-Gutscheinen.
Teilen	2-3 E-Ladestationen für Autos	Einrichten von 2-3 E-Stationen für Mitarbeitende und Poolfahrzeuge vorgesehen ist die Installation auf der Nordfassade von Haus 3.
Organisieren	Ansprechperson Mobilität	Eine Ansprechperson des Unternehmens steht den Mitarbeitenden für Fragen und Anliegen rund um das Thema Mobilität zur Verfügung.
Organisieren	Periodische Mitarbeiter-Umfrage	Mittels Umfrage wird das Verkehrsverhalten und die Nutzung der Mobilitätsangebote regelmässig erhoben. Die Umfrage kann im Rahmen der internen ASA Sicherheitstage umgesetzt werden. Die Ergebnisse bzw. die Wirksamkeit der Massnahmen können intern kommuniziert werden. Die Umfrage stellt einen wichtigen Teil des Monitorings dar und kann für die Wirkungskontrolle genutzt werden.

Sensibilisieren	(Physisches) Welcome Package & Mobilitätsinformationen für Recruiting	Die Veränderung des Mobilitätsverhaltens ist insbesondere beim Beginn einer neuen Anstellung am grössten. Mit einem physischen Infodossier mit Information zu Mobilität, Angeboten, Gutscheinen, Empfehlungen kann die Verkehrsmittelwahl zum entscheidenden Zeitpunkt beeinflusst werden.
Sensibilisieren	Infoplattform / Intranet-Webseite Mobilität	Zentrale Informationsseite im Intranet mit allen wichtigen Mobilitätsinfos in Echtzeit (Fahrpläne Haltestelle Hagmattstrasse, Reisezeiten von wichtigen Orten, Sharingangebote, Fussweg-Tipps, etc.)
Sensibilisieren	Aktionen und Anlässe, auch firmenübergreifend	Im Areal Bachgraben liegen mehrere Firmen nahe beieinander. Mit gemeinsamen Aktionen und Wettbewerben (Bike2Work, Schrittzähleraktionen, u. ä.) können die Firmen ihre Mitarbeitenden gemeinsam auf das Thema Mobilität sensibilisieren.
Sensibilisieren	Bike to Work	Das Mitmachen bei der jährlichen Bike-To-Work-Challenge fördert den Teamzusammenhalt und stellt einen Anreiz zum vermehrten Velo- oder E-Bike-Fahren dar. Viollier führt die regelmässige Teilnahme auch in Zukunft fort.
Unterstützen	Veloabstellplätze Besucher:innen	Kurzzeit-Stellplätze für Besucher:innen können in Eingangsnähe bei den Auto-Abstellplätzen angeboten werden (Umsetzung durch Installation von 2-3 Anlehnbügel auf der Insel).
Unterstützen	Lademöglichkeiten für E-Bike	Bei den Veloabstellplätzen stehen zusätzlich auch Ladestationen für E-Bikes zur Verfügung; alternativ können Boxen installiert werden, in denen die Akkus geladen werden können.
Unterstützen	ÖV-Unterstützung / JobTicket	Mitarbeitende erhalten heute schon das Halbtax vergütet. Viollier prüft, ob das TNW JobTicket den Mitarbeitenden angeboten werden kann. Alternativ können auch RailChecks angeboten werden (schweizweite Gültigkeit).
Unterstützen	ergänzte Veloinfrastruktur	Die Veloinfrastruktur ist bereits heute mit Duschen, Garderoben sowie einer Velopumpe (Druckluft) ausgestattet.
Unterstützen	Velokuriere für Gütertransporte	Viollier setzt seit längerem auf Velokuriere für den Eiltransport der Güter, da Velos die schnellste Transportmöglichkeit zu den Spitälern oder auch zum Bahnhof SBB darstellen.

8 Monitoring und Controlling

Mit dem Monitoring und Controlling soll die Wirkung der umgesetzten Mobilitätsmassnahmen überprüft und beurteilt werden. Im Zentrum stehen die Fragen, ob die angenommene Wirkung der Realität entspricht und ob der mittelfristig angestrebte MIV-Anteil von 59.7 % für das Unternehmen Viollier erreicht werden kann.

8.1 Standortbestimmung

In einem **jährlichen Rhythmus** soll eine **Standortbestimmung** des von Viollier erzeugten Verkehrs vorgenommen werden. 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 **Standortbestimmung** in einem etwas grösseren zeitlichen **Intervall von zwei bis drei Jahren** zu beurteilen. 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. 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.

8.1.1 Indikatorenkatalog Wirkungskontrolle

Nachfolgend wird eine relativ breite Übersicht möglicher Indikatoren gegeben, die zur Messung der Wirkung genutzt werden können.

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 Viollier-interne Erfolgskontrollen der umgesetzten Massnahmen ermöglichen (Spalte B).

Administrativ / finanziell

A	B	Indikator	Messgrösse
x	x	Ausgaben Gutscheine & Gutschriften Sharing Angebote	Anzahl und Kosten (CHF)
x	x	Ausgaben öV-Förderung/ JobTicket	Anzahl und Kosten (CHF)

Befragungen und qualitative Erhebungen

A	B	Indikator	Messgrösse
x		Verkehrsmittelwahl	Selbstdeklaration der Beschäftigten im Rahmen der Mitarbeitenden-umfrage
x	x	Nutzung Mobilitätsmassnahmen	Selbsteinschätzung der Beschäftigten im Rahmen der Mitarbeitenden-umfrage
	x	Wahrnehmung Mobilitätsmassnahmen	Qualitativ – Erhebung im Rahmen der Mitarbeiterumfragen
	x	Wahrnehmung Ansprechperson Mobilität	Selbsteinschätzung der für die Mobilität im Unternehmen zuständige Person bezüglich der Mobilitätsmassnahmen und der Mobilität im Unternehmen
	x	Nachfrage/Nutzung Information im Intranet	Anzahl Abfragen

Mess- & Zählraten

A	B	Indikator	Messgrösse
x		Tagesganglinie Einfahrten Parkanlagen	Auswertung Einfahrten (Anmeldungen Badgeleser)
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		Kurierfahrten für Gütertransporte	jährliche Anzahl Kurierfahrten mit Velokurier / MIV
x	x	Auslastung e- Ladestationen	Auslastung Ladestationen / Anzahl Ladevorgänge in einem definierten Zeitabschnitt (MIV und Velo)
	x	Teilnehmer bei Events	Anzahl Teilnehmer

Extern erhobene Daten

A	B	Indikator	Messgrösse
x		Nutzung öV-Förderung / JobTicket	Im Falle der Einführung des JobTicket: Auswertung TNW zur Anzahl U-Abo-Besitzer
	x	Nutzung BikeSharing	Anzahl geschäftlicher Nutzungen der App
	x	Informationsaustausch mit Drittanbieter	Qualitativ – individuell je nach Drittanbieter

8.1.2 Empfehlungen fürs Reporting

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

Nr.	Indikator	Kennzahlen
Unterstützung / Incentives		
U 1		Annäherung des Modal-Splits analog Vorgehen in Kapitel 6 <ul style="list-style-type: none"> • Modal-Split Anteil MIV • Modal-Split Anteil öV & Zweirad
U 2	Sensibilisierungsmassnahmen	Angabe und Auflistung umgesetzter Massnahmen während des Berichtszeitraums.
U 3	Förderung e-Sharing	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».
B 3	Interesse & Bereitschaft für E-Mobilität	In der Mitarbeiterumfrage wird das Interesse und die Bereitschaft für die Nutzung von E-Mobilität erhoben. Qualitative Auswertung und Zusammenfassung der Ergebnisse der Umfrage.
Mess- & Zählraten		
M 2	Parkplatzauslastung	Erhebung der Auslastung der Parkplätze während einem definierten Zeitabschnitt oder an spezifischen Tagen pro Monat. Gegebenenfalls Darstellung einer Monatsganglinie.

Nr.	Indikator	Kennzahlen
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
M 5	Kurierfahrten für Gütertransporte	Darstellung der jährlichen Anzahl Kurierfahrten sowie deren Verteilung im Modal Split

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

8.2 Optimierung und Modifizierung der Mobilitätsmassnahmen

Im Falle, dass die Zielvorgaben für den durch Viollier 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 geplanten Massnahmen können bei Bedarf angepasst und verstärkt werden. Einige Ansätze dazu werden nachfolgend stichwortartig aufgezeigt. Der Ersatz von Massnahmen durch neue ist 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.

- BikeSharing-Anbieter
 - Erhöhung des Mitarbeitenden-Rabatts oder des Kontingents an Freiminuten
 - Erhöhung der Attraktivität durch Sharing-Standort (abhängig vom Sharing-Angebot)
- Aktionen und Anlässe
 - Verstärkung der Periodizität bestehender Anlässe (beispielsweise 2 statt 1 Velo-Check-Tage pro Jahr)
 - Zusätzliche Aktionen einführen wie Schrittzähleraktionen, «Mobility Jackpot», etc.
- (Physisches) Welcome Package & Mobilitätsinformationen für Recruiting
 - Aufwertung und somit stärkeres Lenken der Mobilitätswahl mittels des Welcome Packages
 - Stärkere Bewerbung auf Internet und Intranet

- ÖV-Unterstützung / JobTicket
 - Erhöhung ÖV-Unterstützung / ergänzende Unterstützung JobTicket

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) Einfluss.

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.

Rapp Trans AG



Artur Luisoni
Verkehrsplanung & Mobilitätsberatung



Anne-Kathrin Bodenbender
Fachverantwortliche Verkehrsplanung

Basel, 3. Dezember 2021 / LAr

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 18: 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 Baufeld

Quelle: REK Allschwil 2018

Abbildung 19: 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	05		20	35		50	
BLT – 64 Bus		10	25		40	55	
Distribus 608	09			39			
Anzahl	2	1	2	2	1	2	
Gesamtanzahl öV-Kurse pro Std						10	Durchschnittlich alle 6.00 Min. ein öV Kurs

zusätzlich

BVB – 6 – Tram Rtg. Allschwil Dorf	03	10 18	25	33	40 48	55	~700 m Fusswegdistanz
BLT – 61 Bus Rtg. Friedhof	12		27		42	57	~550 m Fusswegdistanz

Kursfolge ab 07:00 Aus Richtung Bachgraben	00	10	20	30	40	50	
BVB – 48 Bus		11	26		41	56	
BLT – 64 Bus	09		24	39		54	
Distribus 608			25			51	
Anzahl	1	1	3	1	1	3	
Gesamtanzahl öV-Kurse pro Std						10	Durchschnittlich alle 6:00 Min. ein öV Kurs

zusätzlich

BVB – 6 – Tram Rtg. Riehen Grenze	05	13	20 28	35	43	50 58	~700 m Fusswegdistanz
BLT – 61 Bus Rtg. Oberwil Zentrum	02	17		32	47		~550 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			22		39		
Anzahl	1	1	3	1	2	2	
Gesamtanzahl öV-Kurse pro Std						10	Durchschnittlich alle 6:00 Min ein öV Kurs

zusätzlich

BVB – 6 – Tram Rtg. Allschwil Dorf	06	13	21 28	36	43	51 58	~700 m Fusswegdistanz
BLT – 61 Bus Rtg. Friedhof	12		27		42	57	~550 m Fusswegdistanz

Kursfolge ab 17:00 Aus Richtung Bachgraben	00	10	20	30	40	50	
BVB – 48 Bus		11	26		40	55	
BLT – 64 Bus	09		24	39		54	
Distribus 608				34		51	
Anzahl	1	1	2	2	1	3	
zusätzlich	Gesamtanzahl öV-Kurse pro Std					10	Durchschnittlich alle 6:00 Min ein öV Kurs
BVB – 6 – Tram Rtg. Riehen Grenze	04	11 19	26	34	41 50	58	~700 m Fusswegdistanz
BLT – 61 Bus Rtg. Oberwil Zentrum	02	17		32	47		~550 m Fusswegdistanz

Anhang 3: Zertifikat Swissconnect



ZERTIFIKAT

für die Reduktion von CO₂-Emissionen
in der Expresslogistik

Die Viollier AG hat seine Transportemissionen durch die clevere Kombination ökologischer Transportmittel deutlich reduziert.

Die eingesparten Gesamtemissionen im Jahre 2020 betragen:

603'368 kg CO₂

Dies entspricht einer Einsparung von rund 241'347 Liter Erdöl.

Die Viollier AG unterstützt das Ziel, den weltweiten Treibhausgas-Ausstoss zu verringern und leistet einen wertvollen Beitrag zum Klimaschutz.

Christoph Masoner
Geschäftsleiter
swissconnect ag

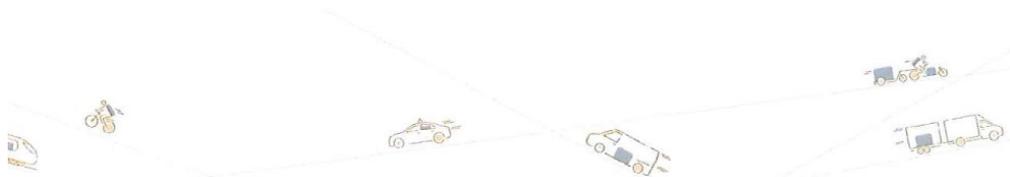
Mathias Bürgi
CEO
Swiss Climate AG

Die Berechnung der CO₂-Emissionen erfolgt in
Anlehnung an die DIN EN 16258.

Luzern, 01.02.2021

Dieses Zertifikat wird überreicht von der swissconnect ag,
dem schnellsten und nachhaltigsten Kurierdienst der Schweiz -
seit 1999.

www.swissconnect.ch



Anhang 4: Detaillierte Parkplatzberechnung

Nutzungsart	Unterkategorie	Schätzwert		BGF m ²	Kennwert	PP-Faktor und PP-(Grund-)Bedarf				Reduktionsfaktoren		Anzahl PP (gerundet gemäss PP-Berechnungsformular)		
		Vorgabe	gewählt			Stammplatz	Besucherplatz	R1 gem. ²	R2 gem. ²	Stamm	Besucher	Gesamt		
Bedarf Heute														
Dienstleistungen	Schalterbetriebe	1 AP/30m ²	-		0.0 AP	0.4 PP	0 PP	0.3 PP	0 PP	0.5	0.68	20	10	30
	übrige, Büros		30.5	4554.0	149.3 AP	0.4 PP	60 PP	0.2 PP	30 PP					
Industrie /Gewerbe	Klein-, Mittelbetriebe ¹	1 AP/60-200m ²	36.5	9259.8	253.7 AP	0.4 PP	102 PP	0.1 PP	25 PP	0.5	0.68	35	9	44
	Grossbetriebe		-		0.0 AP	Verkehrsgutachten								
Betriebsfahrzeuge						-	10	-	0	-	-	10	0	10
Total Parkplätze												65	19	84
Bedarf bei Umsetzung QP-Projekt														
<i>Bedarf Heute</i>														
Dienstleistungen	<i>Schalterbetriebe</i>	1 AP/30m ²	-		0.0 AP	0.4 PP	0.0 PP	0.3 PP	0.0 PP	0.5	0.68	20	10	30
	<i>übrige, Büros</i>		30.5	4554.0	149.3 AP	0.4 PP	59.7 PP	0.2 PP	29.9 PP					
Industrie /Gewerbe	<i>Klein-, Mittelbetriebe¹</i>	1 AP/60-200m ²	36.5	9259.8	253.7 AP	0.4 PP	101.5 PP	0.1 PP	25.4 PP	0.5	0.68	35	9	44
	<i>Grossbetriebe</i>		-		0.0 AP	<i>Verkehrsgutachten</i>								
<i>Betriebsfahrzeuge</i>						-	10	-	0	-	-	10	0	10
Zusatzbedarf														
Dienstleistungen	Schalterbetriebe	1 AP/30m ²	-		0.0 AP	0.4 PP	0 PP	0.3 PP	0 PP	0.5	0.68	2	1	3
	übrige, Büros		30.5	478.9	15.7 AP	0.4 PP	6 PP	0.2 PP	3 PP					
Industrie /Gewerbe	Klein-, Mittelbetriebe ¹	1 AP/60-200m ²	36.5	11183.1	306.4 AP	0.4 PP	123 PP	0.1 PP	31 PP	0.5	0.68	42	11	53
	Grossbetriebe		-		0.0 AP	Verkehrsgutachten								
Total Parkplätze												109	31	140