

RAPP



JP Bachgraben AG

Mobilitätskonzept Quartierplan JP Bachgraben Allschwil

1.2

16. Juni 2020

Bericht-Nr. 2061.120

Änderungsnachweis

Version	Datum	Status/Änderung/Bemerkung	Name
1.0	29.11.2019	Finalisierung	A. Luisoni
1.1	29.05.2020	Einarbeitung Rückmeldungen der kantonalen Vorprüfung	A. Luisoni / A.-K. Bodenbender
1.2	16.06.2020	Finalisierung, Abgleich mit Planungsbericht	A. Luisoni

Verteiler dieser Version

Firma	Name	Anzahl/Form
Herzog & de Meuron Basel Ltd.	Marc Siegrist	1 / PDF
Herzog & de Meuron Basel Ltd.	Alexander Reichert	1 / PDF
Herzog & de Meuron Basel Ltd.	Michael Fischer	1 / PDF
Herzog & de Meuron Basel Ltd.	Simone Eberle	1 / PDF
Gemeindeverwaltung Allschwil	Didier Doggé, Jürgen Johner	1 / PDF
Stierli & Ruggli	Ralph Christen	1 / PDF

Projektleitung und Sachbearbeitung

Name	E-Mail	Telefon
Anne-Kathrin Bodenbender	anne-kathrin.bodenbender@rapp.ch	058 595 78 92
Christopher Heath	christopher.heath@rapp.ch	058 595 76 09
Artur Luisoni	artur.luisoni@rapp.ch	058 595 78 59

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage & Projektbeschrieb	1
1.1	Masterplan BaseLink	2
2	Analyse Verkehrserschliessung	3
2.1	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	3
2.2	Öffentlicher Verkehr (öV)	10
2.3	Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr)	13
3	Analyse Vorgaben / Planungen seitens Behörden	15
3.1	Räumliches Entwicklungskonzept Gemeinde Allschwil	15
3.2	Parkplatzbedarf	16
3.3	Abschätzung Modal-Split JP Bachgraben	22
4	Mobilitätskonzept	26
4.1	Massnahmenkatalog	26
4.2	Ausgewählte Massnahmen	28
5	Monitoring und Wirkungskontrolle	33
5.1	Zuständigkeiten	33
5.2	Indikatorenkatalog Wirkungskontrolle	33
5.3	Standortbestimmung	35
5.4	Gesamtmonitoring und Wirkungskontrolle	36
5.5	Reporting	37
5.6	Optimierung und Modifizierung der Mobilitätsmassnahmen	37
5.7	Sanktionierung	38
6	Quellen und Unterlagen	39

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Anschluss Bachgraben HLS Richtung CH/DE (blau), F (grün).....	3
Abbildung 2: Übersichtsplan Kreisverkehr Grabenring / Hegenheimermattweg	4
Abbildung 3: Allschwil - Kreisverkehr Grabenring / Hegenheimermattweg	5
Abbildung 4: Umgestaltung Hegenheimermattweg – Übersichtsplan	6
Abbildung 5: Umgestaltung Hegenheimermattweg – Situation Anschluss Hagenmattstrasse .	6
Abbildung 6: Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA) gemäss Vorprojekt	7
Abbildung 7: Gesamtübersicht Umfahrung Allschwil / Zubringer Nordtangente	8
Abbildung 8: Situationsplan Zubringer Bachgraben, Vorprojekt, Stand 19.06.2019.....	9
Abbildung 9: Mobility Carsharing in der Nähe des Planungssperimeters (Quelle: mobility.ch) .	9
Abbildung 10: öV Güteklassen (rot: öV-Güteklasse A, blau: öV-Güteklasse B).	10
Abbildung 11: Entfernung nächstgelegene Haltestellen. Quelle: geo.admin.ch.....	11
Abbildung 12: Bushaltestellen Bachgraben – Kursfolge Spitzenzeiten.....	12
Abbildung 13: Kantonale Radwegrouten BL (dunkelblau). Alltagsveloroute BS (hellblau). ...	13
Abbildung 14: Perimeter und Flotte Pick-e-Bike. Quelle: Pick-e-Bike – Stand 1. Juni 2019..	14
Abbildung 15: REK Allschwil – Ausschnitt Anhang Verkehr – Langsamverkehr.....	14
Abbildung 16: Ausschnitt REK Allschwil –Verkehr	15
Abbildung 17: Ausschnitt REK Allschwil –Verkehr	16
Abbildung 18: Reduktionsfaktoren für Autoparkplätze	16
Abbildung 19: Analyse Reduktionsfaktor R2.....	18
Abbildung 20: Berechnung Parkplatzbedarf – Reduktionsfaktoren $R1 = 0.5$ & $R2 = 0.68$	20
Abbildung 21: Berechnung Stellplatzbedarf für Velos mit und ohne Mehrhöhen	21
Abbildung 22: Übersicht Arbeitsplätze, Parkplätze, Verkehrspotential, JP Bachgraben	22
Abbildung 23: Modalsplit ohne Mobilitätskonzept.....	23
Abbildung 24: Modalsplit mit Mobilitätskonzept	23
Abbildung 25: Geschätzte Modal-Split Veränderung gemäss GSK	24
Abbildung 26: Formel Berechnung MIV Modal-Split-Anteil – QP JP Bachgraben.....	24

1 Ausgangslage & Projektbeschreibung

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. Neu soll dem Gebiet eine beschränkte Dienstleistungsfunktion für die umliegenden Quartiere zukommen.¹

Das Bürgerspital Basel und die JP Bachgraben AG sind die Eigentümer des insgesamt rund 75'000 m² grossen Areals BaseLink am Hegenheimermattweg in Allschwil. Das Areal liegt in der Gewerbezone G 20b des Zonenplans Siedlung der Gemeinde Allschwil und gilt gemäss kantonalem Richtplan als „Arbeitsgebiet von kantonomer Bedeutung“. Das gesamte Areal wurde neu parzelliert, wobei die Parzellen des Bürgerspitals im Baurecht abgegeben wurden und die Parzellen D2 und D4, die ehemals der Genossenschaft Elektra Birseck Münchenstein (EBM) gehörten, an die JP Bachgraben AG verkauft wurden.²

Im Rahmen des Masterplans BaseLink wird das Gebiet in den kommenden Jahren in mehreren Realisierungsphasen entwickelt. Auf dem Areal BaseLink soll ein zeitgemässes Quartier mit einer effizienten und durchdachten Erschliessung für die verschiedenen Verkehrsmittel entstehen. Die Quartierplanung JP Bachgraben befasst sich mit den sich am östlichen Rand befindenden zwei Parzellen D2 und D4.³

Die Programmatik sieht für D4 einen hohen Grad der Nutzungsdurchmischung im Erdgeschoss vor. Einerseits soll damit die Attraktivität der Arbeitsplätze gesteigert und andererseits das Areal sowie das Quartier Bachgraben / Allschwil um weitere Alltagsangebote erweitert werden.⁴ In den Obergeschossen sind vorwiegend Büronutzungen geplant.

Im Zonenreglement wird für das Gebiet Bachgraben eine maximale Gebäudehöhe von 20 m vorgeschrieben. Diese Höhe soll auf Parzelle D4 deutlich überschritten werden. Für eine Nutzungsmaximierung soll die Gebäudehöhe gemäss Höhenbegrenzung des Sicherheitszonenplans (BAZL) auf 40 m angesetzt werden. Die entsprechende QP-Anfrage für die Überschreitung der Gebäudehöhe wurde durch den Gemeinderat unterstützt. In Folge des geplanten Nutzungsmixes kann der Grundbedarf an Parkplätzen gemäss § 70 RBG nicht mehr durch das Parkhaus D1 abgedeckt werden. Die zusätzlichen Parkplätze können innerhalb des Quartierplanperimeters untergebracht werden. Im Rahmen des QP-Verfahrens wird eine Reduktion des Parkplatzbedarfs gemäss Anhang 11/1 und 11/2 RBV angestrebt.

Gemäss Umweltverträglichkeitsprüfung BaseLink sind bei allen Bauvorhaben im BaseLink-Areal Massnahmen zur Förderung einer umweltfreundlichen Mobilität vorzusehen.⁵ Die Gemeinde fordert aufgrund der angestrebten Mehrhöhen zudem ein verbindliches Mobilitätskonzept, um die verkehrliche Verträglichkeit der stärkeren Nutzung nachzuweisen.⁶ Das vorliegende Mobilitätskonzept betrachtet den gesamten Quartierplanperimeter und die im Endzustand resultierende Mobilitätssituation. Die entwickelten Massnahmen sind auch auf das Baugesuch für die Parzelle D4 übertragbar und werden bereits bei Inbetriebnahme des Bauprojekts ohne Mehrhöhen umgesetzt.

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

² UVB Baselink, S. 1.

³ <http://www.baselink.com/masterplan/>

⁴ Bachgraben Allschwil. Nutzungsprogrammatik D2/D4. Vorprojekt Dezember 2018, S. 9.

⁵ UVB Baselink, S. 37.

⁶ Gemeinderat Allschwil 25.01.2019.

1.1 Masterplan BaseLink

Die Parzellen D2 und D4 der JP Bachgraben AG liegen im 75'000 m² grossen BaseLink Areal in Allschwil. Mit dem Masterplan BaseLink wurden, als Ergänzung zum bestehenden Zonenreglement Siedlung der Gemeinde Allschwil, für die zukünftige Bebauung und Nutzung des Areals BaseLink Rahmenbedingungen geschaffen, die eine ressourcenschonende und nachhaltige Entwicklung fördern. Der privatrechtliche Masterplan ist für die zukünftigen Baurechtsnehmer und auch für die Käufer verpflichtend, lässt aber bei der Umsetzung genügend betriebliche, wie auch gestalterische Freiheiten.

Gemäss Zonenreglement sind sowohl Dienstleistungsbetriebe wie auch gewerbliche Nutzungen zulässig. Eine Nutzung zu Wohnzwecken ist nicht vorgesehen. Im Sinne einer ganzheitlichen Planung sind für das gesamte Areal zwei zentrale Parkieranlagen (Parkhäuser Ost und West) vorgesehen, welche insgesamt maximal 1'138 Parkplätze aufnehmen können. Für die beiden Parzellen D2 und D4 stehen der JP Bachgraben gemäss Rahmenvereinbarung 117 Abstellplätze im Parkhaus Ost zur Verfügung. Von dieser Zahl kann um +/- 20 Prozent abgewichen werden. Maximal stehen somit für die Parzellen D2 und D4 140, minimal 94 Abstellplätze zur Verfügung.

Es zeigt sich allerdings, dass sich bereits bei einer maximalen Auslastung der Parzellen D2 und D4 (bei Einhaltung einer Bauhöhe von 20m) mit den vorgesehenen Nutzungen (Büro und publikumsorientierte Nutzungen) gemäss §70 RBG bereits ein deutlich höherer Parkplatzbedarf von rund 165 Parkplätzen ergibt.

2 Analyse Verkehrserschliessung

Hinsichtlich der Abstimmung von Siedlung und Verkehr weist das Gebiet Bachgraben kurz- bis mittelfristig Erschliessungsdefizite auf⁷. Nachfolgend werden die Verkehrserschliessung detailliert analysiert und diese Defizite aufgezeigt.

2.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Während der MIV auf den Kantonsstrassen in Allschwil insgesamt seit 1990 abgenommen 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 leichter Zunahme der Beschäftigten keine Zunahme des MIVs mehr verzeichnet. Dies ist hauptsächlich auf die Verbesserung des öV-Angebots zurückzuführen.⁸ Dennoch ergibt sich aufgrund der hohen Dynamik im Arbeitsplatzgebiet Bachgraben sowie der sich zuspitzenden Auslastung des Strassennetzes im Umfeld unmittelbarer Handlungsbedarf.

2.1.1 Haupteerschliessung - Hegenheimermattweg

Der Hegenheimermattweg ist das verkehrstechnische Rückgrat des Bachgrabengebiets und gleichzeitig die nördliche Hauptverbindungsachse von Allschwil nach Basel. Anschlüsse an Hochleistungsstrassen (HLS) erfolgen in Richtung Osten über den Luzernerring (1.4 km) und die Nordtangente (nach CH/DE) oder über die Neudorfstrasse (nach F) (2 km).



Abbildung 1: Anschluss Bachgraben HLS Richtung CH/DE (blau), F (grün)

⁷ Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation, S. 191

⁸ Räumliches Entwicklungskonzept Allschwil 2035 (2018), S. 25

Kreisverkehr Grabenring / Hegenheimermattweg

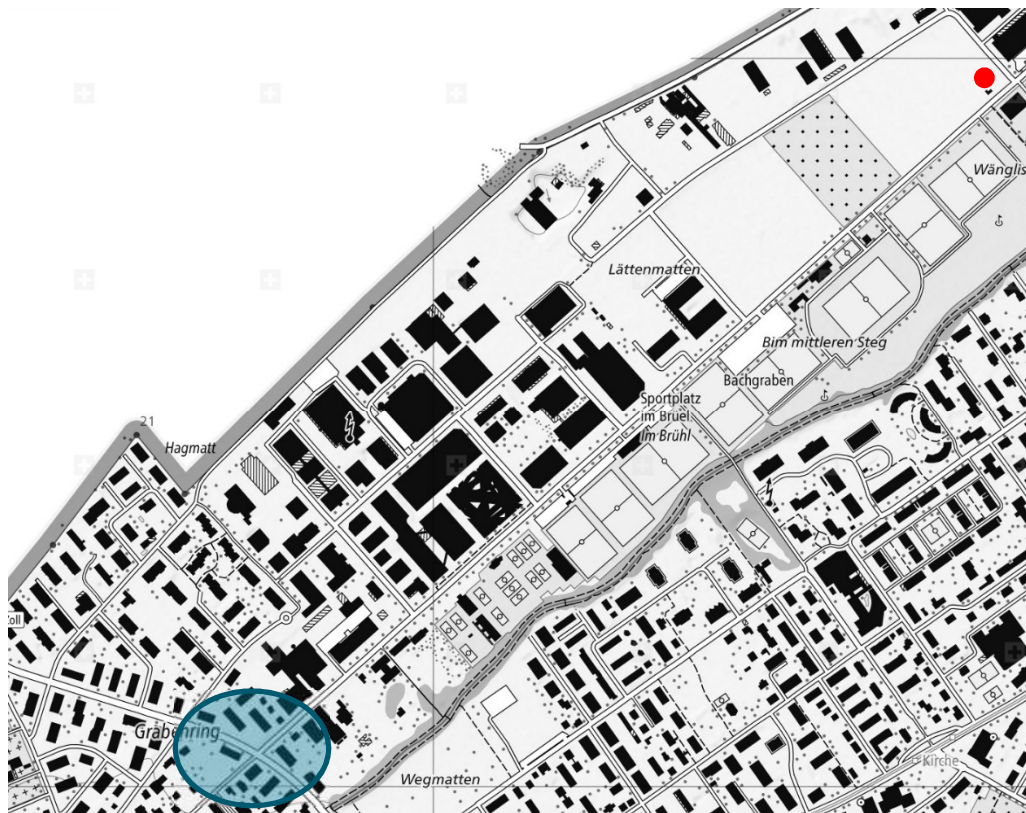
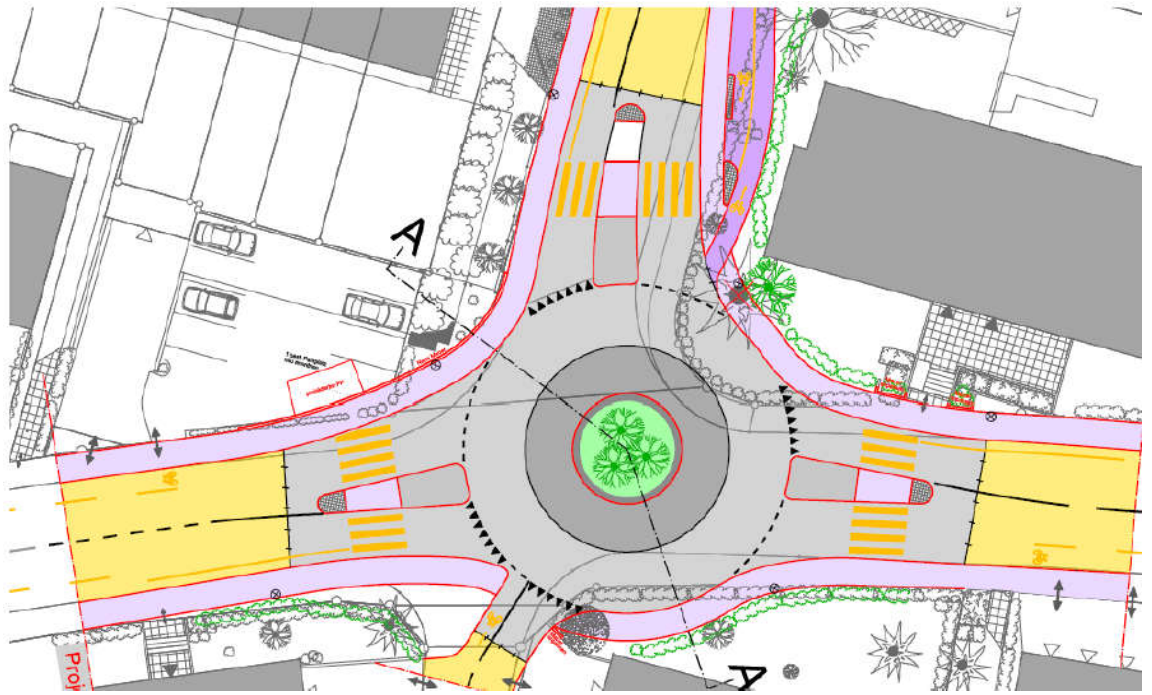


Abbildung 2: Übersichtsplan Kreisverkehr Grabenring / Hegenheimermattweg

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 Kreisverkehr umgebaut werden. Der Landrat hat im Januar 2019 den entsprechenden Kredit gesprochen.

Mit dem geplanten Kreisverkehr 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, erhöht werden.



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

Abbildung 3: Allschwil - Kreisverkehr Grabenring / Hegenheimermattweg

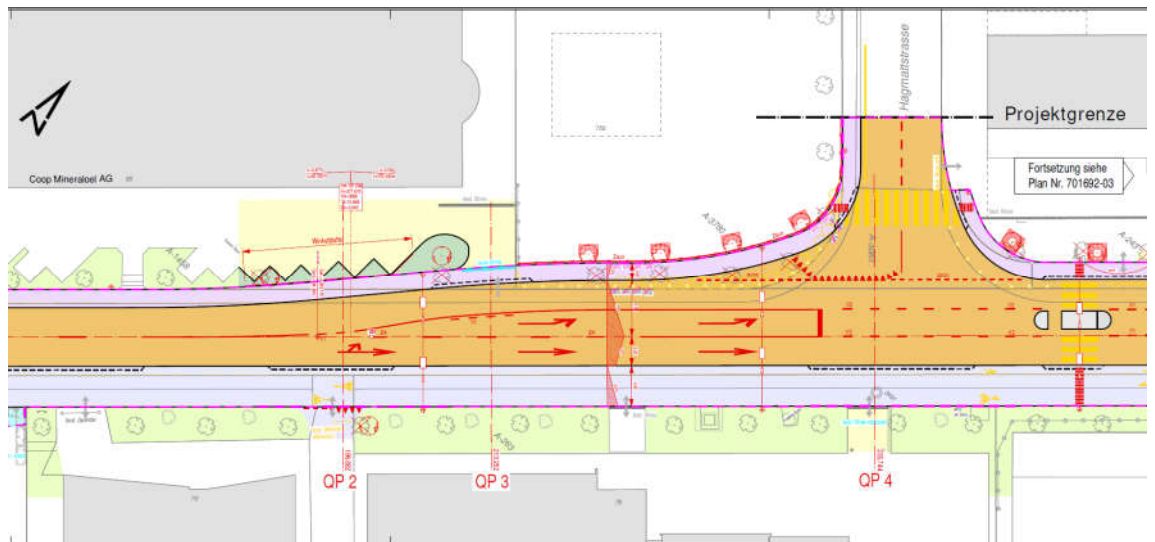
Umgestaltung Hegenheimermattweg

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 Langsamverkehrs erhöht. Der Baubeginn der 1. Etappe zwischen Kantonsgrenze Basel-Stadt und Lachenstrasse war am 14. Januar 2019. Am 12. August 2019 haben die Bauarbeiten für den Abschnitt Lachenstrasse bis Hagmattstrasse begonnen. Diese dauern bis Ende August 2020. Die Realisierung der 3. und letzten Etappe zwischen Hagmattstrasse und dem Knoten Grabenring ist für 2021 geplant.



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

Abbildung 4: Umgestaltung Hegenheimermattweg – Übersichtsplan



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

Abbildung 5: Umgestaltung Hegenheimermattweg – Situation Anschluss Hagmattstrasse

Umfahrung Allschwil / Zubringer Nordtangente

Am 31. August 2017 hat der Landrat die Vorlage zur Trasseesicherung für den Zubringer Bachgraben-Nordtangente angenommen und die damit einhergehende Anpassung des kantonalen Richtplans (KRIP) beschlossen.⁹ Der Zubringer ist für sich allein ein wichtiges Infrastrukturelement für eine bessere Anbindung des Gewerbegebietes Bachgraben ans Hochleistungsstrassennetz sowie für eine Entlastung des Allschwiler Strassennetzes. Die Bachgraben-Nordtangente wurde im Rahmen der 3. Generation des Agglomerationsprogramms in der B-Liste eingereicht.¹⁰ Das Vorprojekt wurde am 19. Juni 2019 der Öffentlichkeit präsentiert.¹¹



Quelle: BUD Kanton BL – Basler Zeitung

Abbildung 6: Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA) gemäss Vorprojekt

Bei einer zukünftigen Realisierung einer Umfahrung von Allschwil stellt der Zubringer zudem einen ersten Abschnitt der Umfahrung Allschwil dar.¹²

Aufbauend auf die Planung des Zubringers besteht die langfristige Option, die Umfahrung Allschwil als Tunnel unter Binningen gegen Osten weiterzuführen und mit dem möglichen Gundendingertunnel zu verbinden, so dass zwischen der A2/A3, Anschluss Basel-City, und der A35 eine durchgehende stadtnahe Tangente entstünde. Aufgrund der Volksabstimmung vom

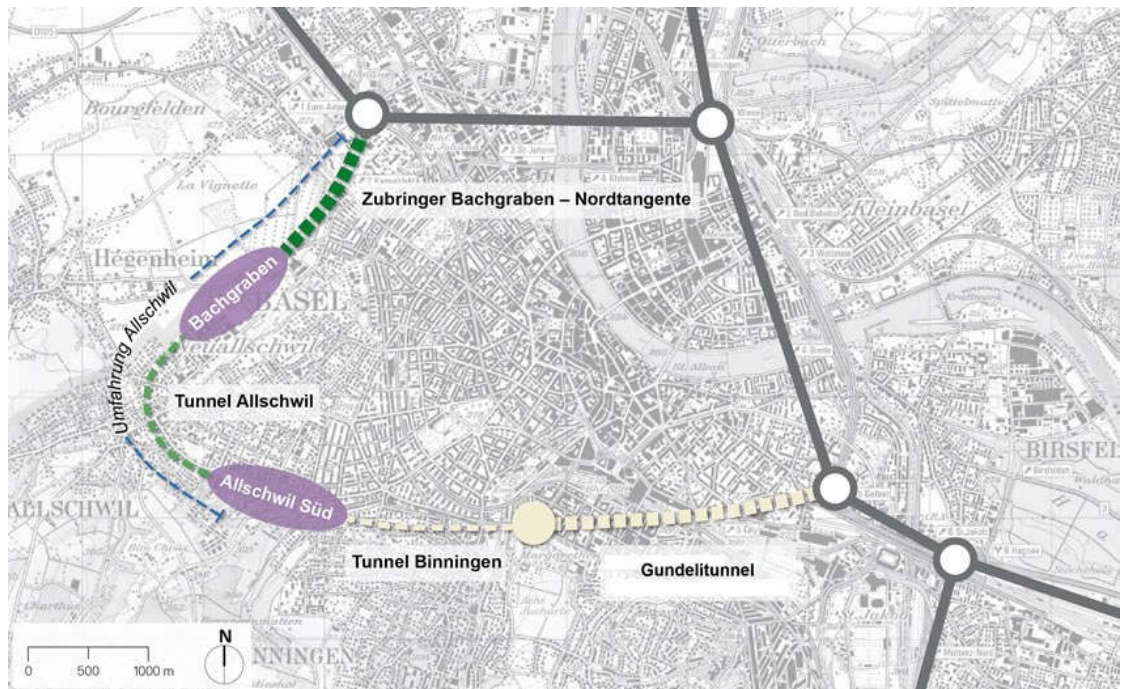
⁹ Protokoll der Landratssitzung vom 31. August 2017. [https://www.baselland.ch/politik-und-behorden/landrat-parlament/sitzungen/traktanden-2010/landratssitzung-vom-31-august-2017/protokoll-der-landratssitzung-vom-31-august-2017_tr_7]

¹⁰ Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation, S. XVII

¹¹ Medienmitteilung BVD Kt. BS / BUD Kt. BL vom 19.06.2019. [<https://www.baselland.ch/politik-und-behorden/direktionen/bau-und-umweltschutzdirektion/tiefbauamt/projekte/kantonsstrassen/zubringer-bachgraben-nordtangente>].

¹² <https://www.baselland.ch/politik-und-behorden/regierungsrat/medienmitteilungen/arbeiten-zum-zubringer-bachgraben-nordtangente-lauf/pdf/2016-381.pdf>

8. November 2015 ist jedoch die Planung und Projektierung eines Tunnels Binningen bis auf weiteres sistiert.¹³



Quelle: Kanton BL – Projekt ELBA

Abbildung 7: Gesamtübersicht Umfahrung Allschwil / Zubringer Nordtangente

Das Vorprojekt Zubringer Bachgraben sieht einen Tunnel unter Basel-Stadt und einen Ausbau der bestehenden Rue de Bâle in Frankreich vor. Die zweispurige Hauptverkehrsstrasse wird an der Landesgrenze mit einer Kreuzung und einem Kreisverkehr an das Entwicklungsgebiet Bachgraben angeschlossen. Der Zubringer verläuft ab hier in nordöstlicher Richtung parallel zur Grenze auf französischem Boden. Die Lachenstrasse und die Hegenheimerstrasse/Rue de Bâle werden als seitliche Einmündungen als Kreuzung angebunden. Östlich dieser Kreuzung sinkt der Zubringer im Bereich des KIBAG-Areals in einer offenen Rampe zum Tunnelportal ab. Rund 60 Meter östlich von der Kantonsgrenze BS/BL schliesst sich ein ca. 1350 Meter langer zweispuriger Tunnel im Gegenverkehr an. Er verläuft in einer lang gestreckten S-Kurve unterhalb der Bebauung bis zum Anschlussbereich an der Nordtangente. Im Bereich der Universitären Psychiatrischen Kliniken steigt der Tunnel wieder an. Der Zubringer endet schliesslich unterhalb der Flughafenstrasse auf dem Deckel des Nordtangententunnels und wird dort mit einem neuen Kreisverkehr an die Neudorfstrasse und an die beiden Rampen von und zur A35 nach Frankreich angebunden. Die Anbindungen an die Nordtangente erfolgt via Schlachthofbrücke über die bestehenden Rampen. Der Knoten Neudorfstrasse / Schlachthofstrasse wird zu diesem Zweck ebenfalls zu einem Kreisverkehr umgebaut. Der Baubeginn ist für das Jahr 2024 vorgesehen.¹⁴

¹³ Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation S. 138.

¹⁴ <https://www.baselland.ch/politik-und-behorden/direktionen/bau-und-umweltschutzdirektion/tiefbauamt/projekte/kantonsstrassen/zubringer-bachgraben-nordtangente>

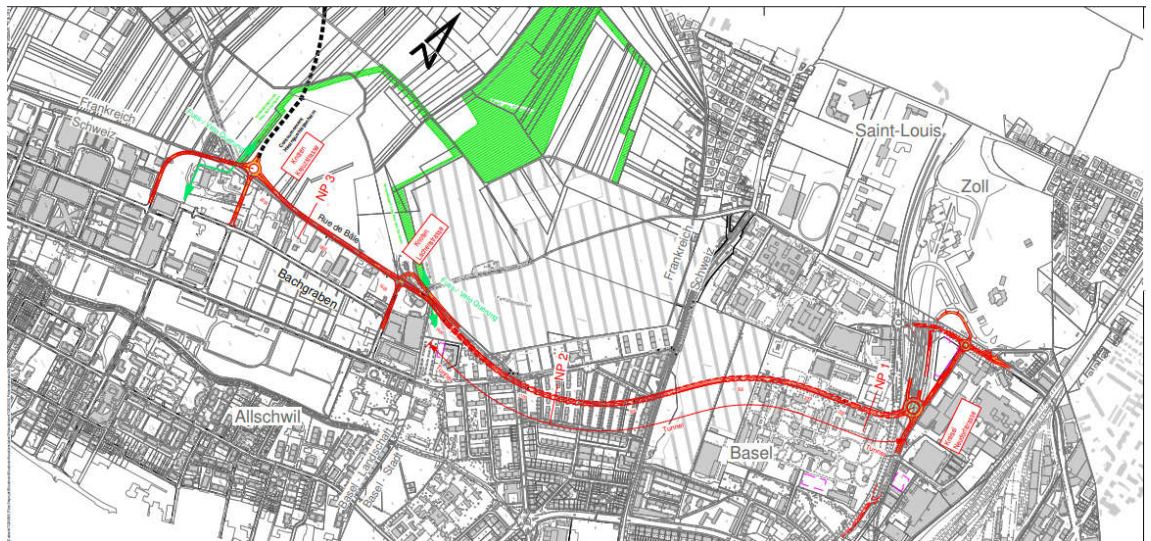


Abbildung 8: Situationsplan Zubringer Bachgraben, Vorprojekt, Stand 19.06.2019¹⁵

Carsharing Standplatz

Derzeit gibt es im Entwicklungsgebiet Bachgraben keinen Mobility Carsharing Standplatz.



Abbildung 9: Mobility Carsharing in der Nähe des Planungsperimeters (Quelle: mobility.ch)

¹⁵ https://www.baselland.ch/politik-und-behorden/direktionen/bau-und-umweltschutzdirektion/tiefbauamt/projekte/kantonsstrassen/zubringer-bachgraben-nordtangente/ftw-simplelayout-filelistingblock/702039-305_Situationsplan.pdf

2.2 Öffentlicher Verkehr (öV)

Seit 2010 wurden Angebotsverbesserungen bei den Buslinien im Bachgrabengebiet vorgenommen. Die Ein- und Aussteigerzahlen an den Bushaltestellen des Hegenheimermattwegs haben sich zwischen 2006 und 2016 in Folge dessen verdreifacht. Der öV-Anteil hat sich dadurch im Bachgrabengebiet zwischen 2006 und 2016 mehr als verdoppelt.¹⁶ Auch in den kommenden Jahren wird auf den Buslinien der Entwicklungsgebiete im ersten Agglomerationsgürtel die höchste Nachfragesteigerung erwartet.¹⁷

Der Hegenheimermattweg ist aktuell Teil der Verkehrsführung der Buslinien 31, 38, 48 und 64, die von den Basler Verkehrsbetrieben (BVB) und der Basellandschaftlichen Transport AG (BLT) sowie des Distribus 608 aus dem Elsass bedient werden (vgl. unten). Über diese Linien stehen dem Bachgrabengebiet direkte Verbindungen zur Basler Innenstadt (Buslinien 31 und 38), zum Bahnhof SBB (Buslinie 48), ins Leimental (Buslinie 64) sowie ins Elsass zur Verfügung.

Das Planungsgebiet Bachgraben befindet sich in der öV-Güteklasse A. Der nächste Anschluss an das lokale öV-Netz besteht über die 230 m entfernt liegende Bushaltestelle Bachgraben. Innerhalb des erweiterten 500 m Radius bieten die Haltestellen Kreuzstrasse und Belfortstrasse weitere Zu- oder Ausstiegsmöglichkeiten zu diesen Linien. Tramhaltestellen befinden sich keine in unmittelbarer Nähe.

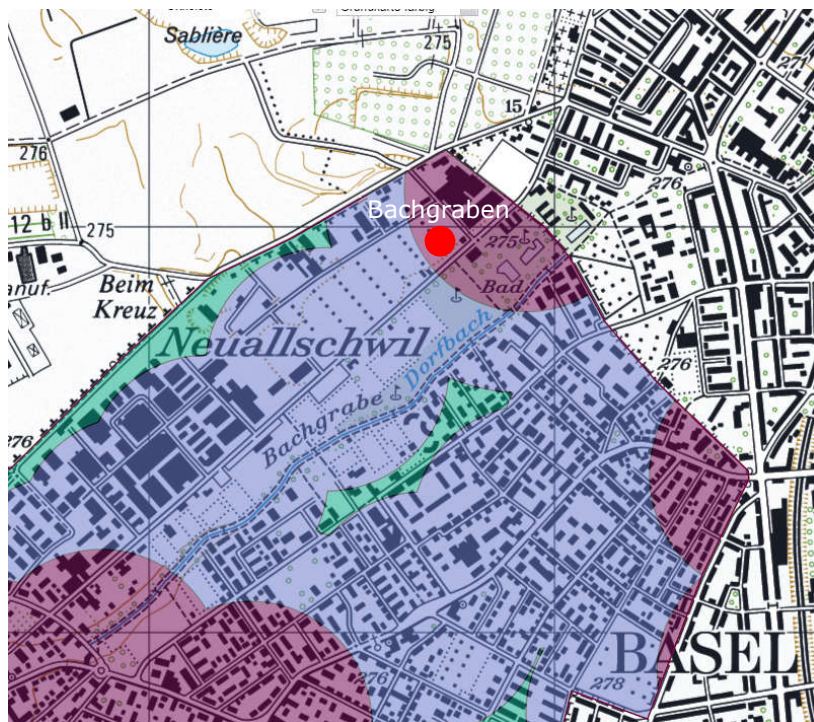


Abbildung 10: öV Güteklassen (rot: öV-Güteklasse A, blau: öV-Güteklasse B). Quelle: GeoViewBL

¹⁶ Räumliches Entwicklungskonzept Allschwil 2035 (2018), S. 25.

¹⁷ Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation, S. 130.

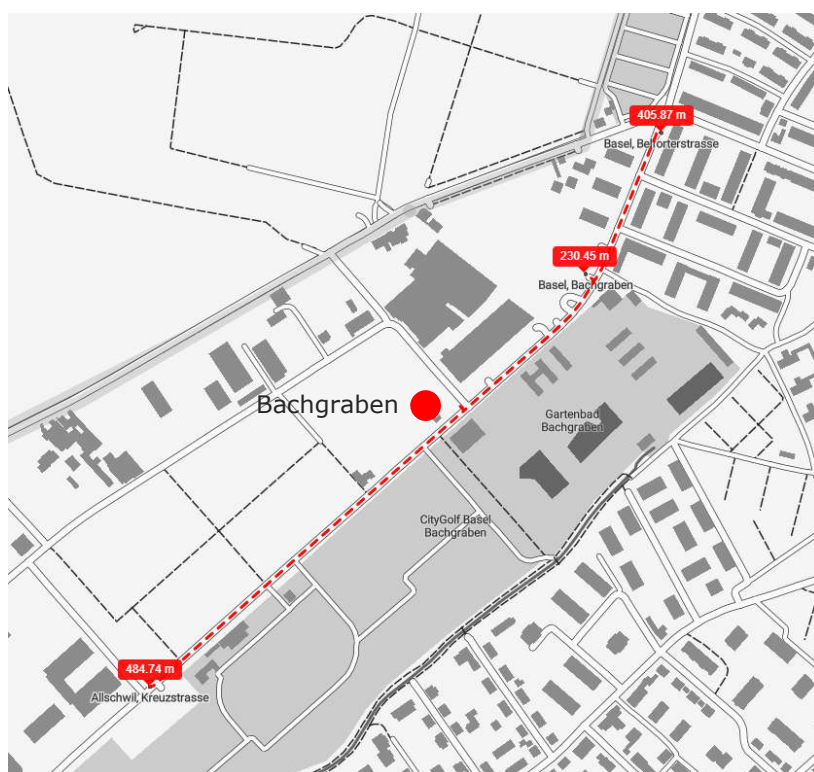


Abbildung 11: Entfernung nächstgelegene Haltestellen. Quelle: geo.admin.ch

2.2.1 Kursfrequenz Bushaltestelle Bachgraben

Die Haltestelle Bachgraben verfügt mit den heutigen Anbindungen zu Spitzenzeiten über 19 Kurse pro Richtung bzw. einer Verbindung alle 3.16 Minuten.

	Bachgraben					Gesamtanzahl Kurse	Kursfrequenz
	BVB - 31 Bus	BVB - 38 BUS	BVB - 48 BUS*	BLT - 64 Bus	DistriBus 608		
07:00	03						
			08	09			
		10					
07:15	18						
			23	24	20		
	27	25					
07:30	33						
			38	39			
		40					
07:45	48						
			53	54			
		55			55		
Anzahl Kurse / h	5	4	4	4	2	19	3.16

	Bachgraben					Gesamtanzahl Kurse	Kursfrequenz
	BVB - 31 Bus	BVB - 38 BUS	BVB - 48 BUS*	BLT - 64 Bus	DistriBus 608		
17:00	03						
			06				
		11		09			
17:15	18				15		
			21	24			
	27	26					
17:30	33						
			36	39			
		41					
17:45	48						
			51	54	50		
		56					
Anzahl Kurse / h	5	4	4	4	2	19	3.16

Abbildung 12: Bushaltestellen Bachgraben – Kursfolge Spitzenzeiten. (* Buslinie 48: Angepasste Fahrzeiten und Linienführung auf Grund der Baustellensituation in Allschwil. Gültigkeit vom 13. Mai bis 25. August 2019.)

Weitere Verbesserung der öV Anbindung

Weitere Verbesserungen der öV Anbindung des Gebiets Bachgraben sind 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 (inkl. Anbindung an die geplante S-Bahn Haltestelle Morgartenring). Eine Umsetzung ist aber mit Horizont 2040 in weiter Ferne und ist für die derzeitigen Überlegungen nicht von Bedeutung.

2.3 Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr)

Der Hegenheimermattweg ist Bestandteil des kantonalen Radroutennetzes BL und somit ist für das Planungsgebiet bereits derzeit für den Veloverkehr eine gute Anbindung vorhanden. Daran schliesst eine von Seite BS herkommende Alltagsveloroute.

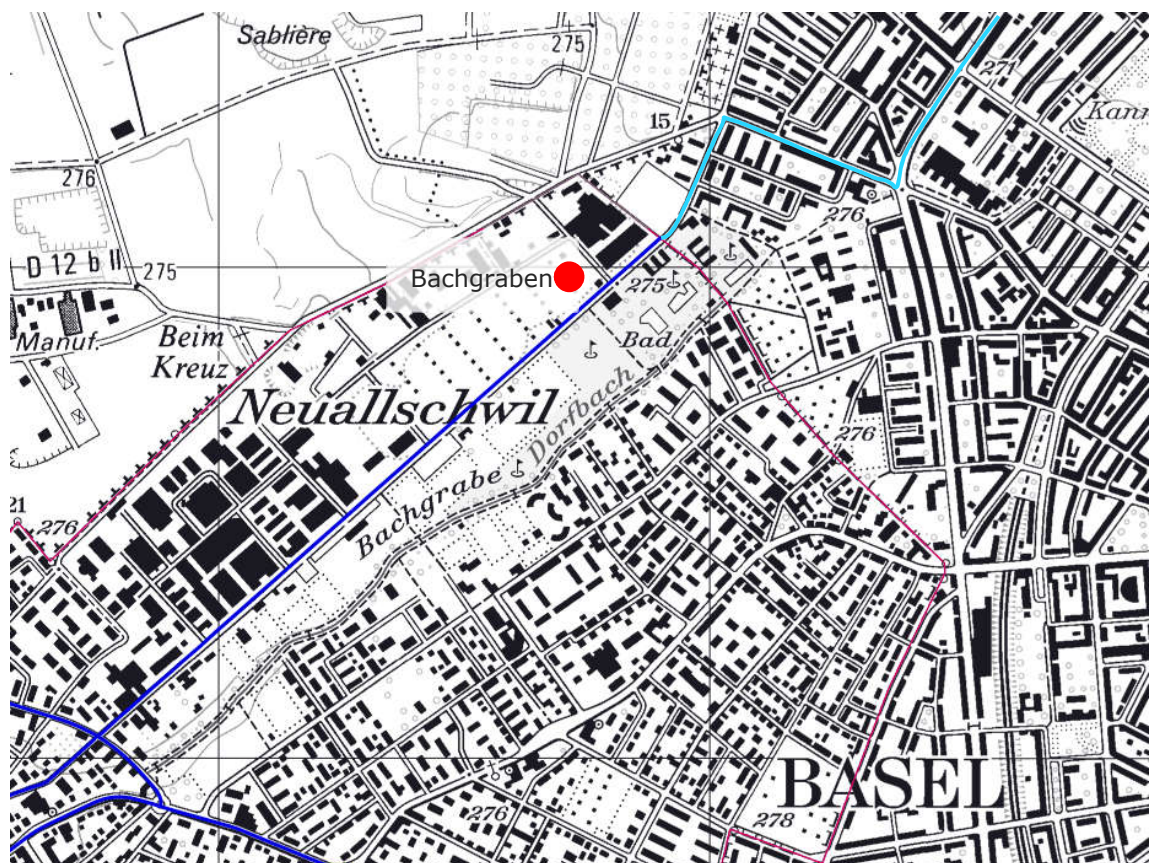


Abbildung 13: Kantonale Radwegrouten BL (dunkelblau). Alltagsveloroute BS (hellblau). Quelle: GeoViewBL

Die Gemeinde Allschwil befindet sich seit 1. Januar 2019 im Pick-e-Bike Perimeter.

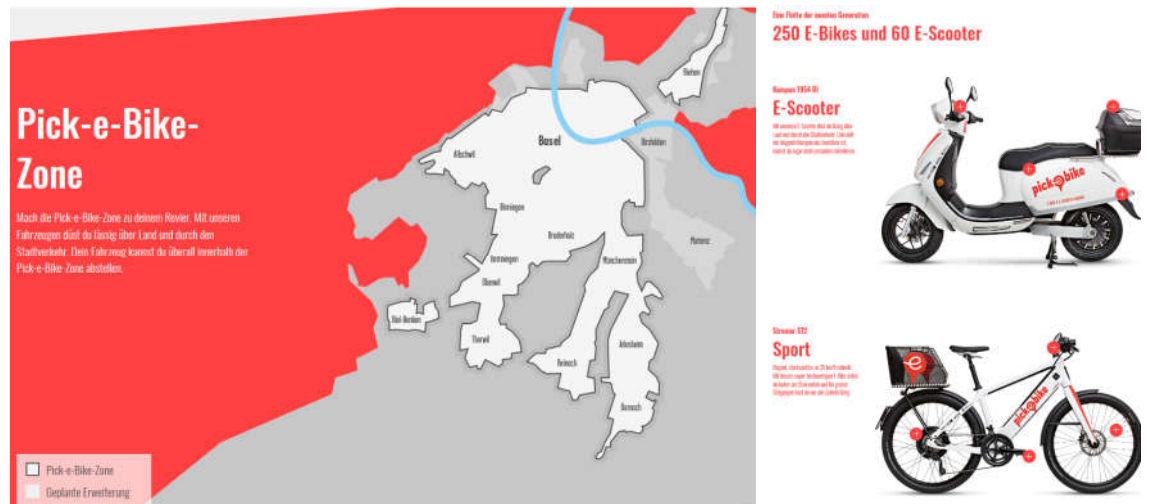


Abbildung 14: Perimeter und Flotte Pick-e-Bike. Quelle: Pick-e-Bike – Stand 1. Juni 2019

Zukünftige Projekte

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

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

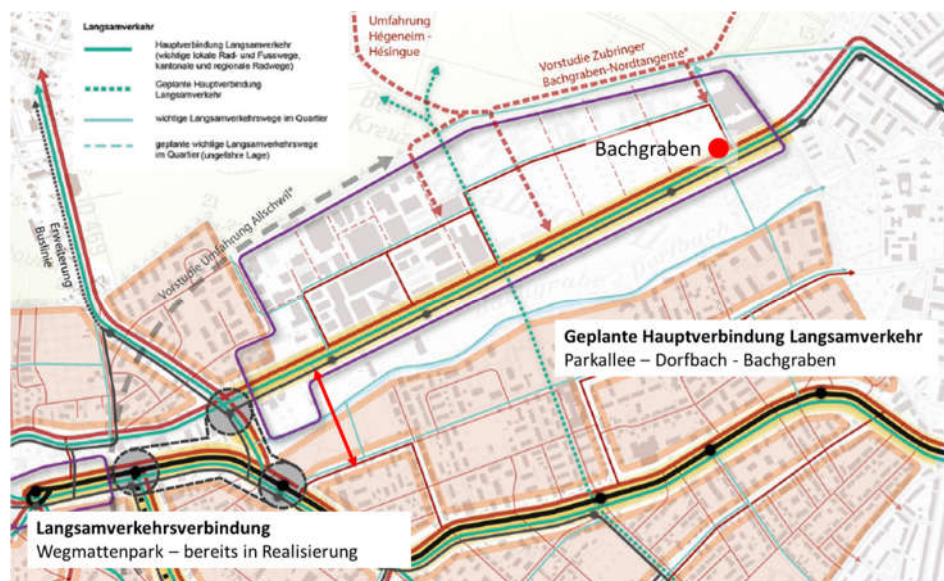


Abbildung 15: REK Allschwil – Ausschnitt Anhang Verkehr – Langsamverkehr. Quelle: REK – Allschwil

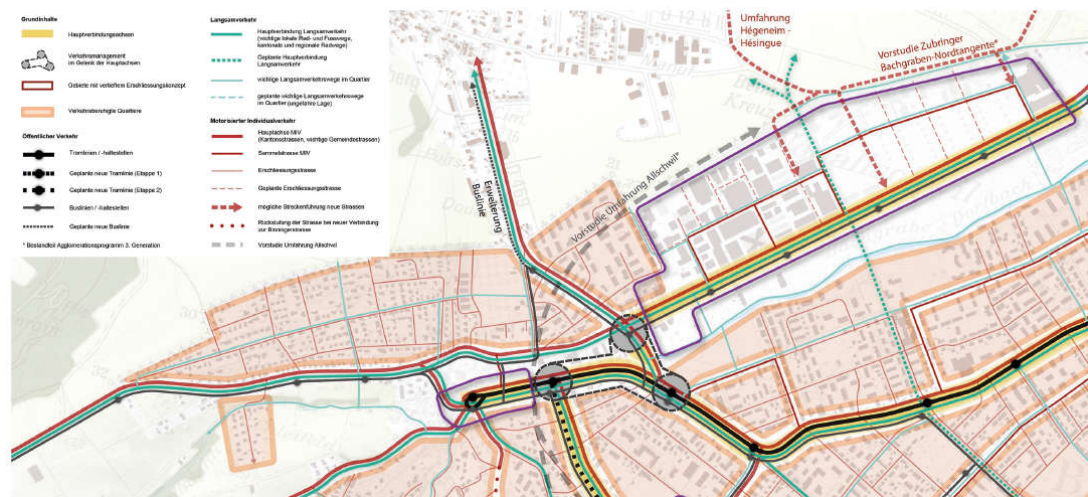
Bike & Ride

Im Westen Basels (Allschwil, Gebiet Bachgraben) sind die vergleichsweise kleinen Bike & Ride-Anlagen stark ausgelastet. Hierbei besteht die Problematik, dass nur begrenzt Platz für Veloabstellanlagen im öffentlichen Raum in der Nähe der Tram- und Bushaltestellen vorhanden ist.¹⁸

3 Analyse Vorgaben / Planungen seitens Behörden

3.1 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 stehen die Weiterentwicklung des Gebiets Binningerstrasse und des Arbeitsgebiets Bachgraben im Vordergrund. Neben der Funktion als starker Wirtschaftsstandort, soll dem Bachrabengebiet zudem eine beschränkte Dienstleistungsfunktion für die Umliegenden Quartiere zu kommen.



Quelle: REK Allschwil 2018 – Anhang 3 Verkehr

Abbildung 16: Ausschnitt REK Allschwil –Verkehr

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

¹⁸ Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, S. 151

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 17: Ausschnitt REK Allschwil –Verkehr

3.2 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			Für folgende Kriterien können Reduktionen geltend gemacht werden: 1. Umweltvorbelastung 2. Politische und planerische Leitbilder 3. Vorhandene öffentliche Autoparkplätze in akzeptabler Nähe 4. Mehrfachnutzung 5. Gebäudenutzung, die einen hohen Veloanteil erwarten lässt Der maximale Reduktionsfaktor für alle Kriterien beträgt 0.6.	
Schalterbetriebe	Kursfolge in Min. während Spitzenstunden	Fusswege zur nächsten Haltestelle		
Übrige		weniger als 350 m		mehr als 350 m
Industrie / Gewerbe Klein- und Mittelbetriebe	Mehr als 20 Minuten	0.8		1.0
Grossbetriebe	13 – 20 Minuten	0.7		0.9
Verkaufsgeschäfte	7 – 12 Minuten	0.6		0.8
Wenig kundenintensiv (Buchhandlung, Bijouterie etc.)	6 Minuten und weniger	0.5		0.7
Kundenintensiv Laden bis 500 m² VF Supermarkt bis 1'000 m² VF Einkaufszentr. ≥ 1'000 m² VF				
Restaurant				
Andere				

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

Abbildung 18: Reduktionsfaktoren für Autoparkplätze

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

3.2.1 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 Bachgraben verfügt bereits mit der heutigen Anbindung durch die BVB Buslinien 31, 38 und 48 sowie die BLT Buslinie 64 und dem Distribus 608 zu den Spitzenzeiten jeweils 19 Kurse pro Fahrrichtung (vgl. Abbildung 12). Auch ohne Kumulierung der Fahrrichtungen kann somit zu der Morgen- und Abendspitzenstunden eine Kursfolge von 3.16 Minuten nachgewiesen werden.

Übrige Reduktion – Reduktionsfaktor 2

Reduktionsfaktor R2	Analyse für Quartierplan JP Bachgraben
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.  Im Rahmen von zwei Sitzungen mit der Gemeinde wurde dieser Punkt diskutiert und bestätigt.
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:  • 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
Vorhandene öffentliche Parkplätze in akzeptabler Nähe Stehen in unmittelbarer Umgebung genügend und dauerhaft öffentliche Parkplätze zur Verfügung, können Reduktionen erlaubt werden.	Kann für QP JP Bachgraben nicht geltend gemacht werden.  Die nächsten öffentlichen Parkplätze in der blauen Zone liegen auf baselstädtischem Boden beim Schwimmbad Bachgraben. Im Sommer werden diese tagsüber von den Nutzern des Schwimmbads beansprucht, stehen jedoch im Winter ggf. zur Verfügung.
Mehrfachnutzung Ist eine Mehrfachnutzung möglich, so kann unter Verzicht auf eine feste Parkplatzzuteilung eine Reduktion geltend gemacht werden.	Kann für QP JP Bachgraben aufgrund der Mehrfachnutzung im Gebäude (Büro und publikumsorientierte Nutzungen) geltend gemacht werden. 
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.	Der Hegenheimerweg ist Teil des kantonalen Radwegnetzes. Mit der Umgestaltung des Hegenheimerwegs und dem Bau des Kreisverkehrs Grabenring wird die Radweginfrastruktur weiter verbessert und attraktiver.  Gemäss „öV und Velomassnahmenplan Bachgraben - Kt. BS“ sind zusätzliche Massnahmen geplant. REK – Allschwil sieht Stärkung der Achse Parkallee – Dorfbach – Bachgraben für den Langsamverkehr vor. Massnahmen seitens Bauherrin: • 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 19: Analyse Reduktionsfaktor R2

Gemäss obiger Analyse können für den Quartierplan JP Bachgraben 4 der 5 Kriterien, die für eine Reduktion des Grundbedarfs sprechen, als erfüllt gewertet werden.

Festlegung Reduktionsfaktor R1

Die Bushaltestelle Bachgraben befindet sich 230m von den Parzellen D2 und D4. Das Planungsgebiet befindet sich in der ÖV-Güteklasse A. Für die Haltestelle Bachgraben kann dank der nachweisbaren Kursfolge von 3.16 Minuten während den Verkehrsspitzenzeiten ein Reduktionsfaktor R1 von 0.5 geltend gemacht werden (dies auch in Anlehnung an das Verkehrsgutachten BaseLink).

Weitere Verbesserungen hinsichtlich der öV-Anbindung sind bereits geplant oder könnten angeregt werden. Beispielsweise sollte nebst der Verlängerung der BLT Linie 64 bis zum Bahnhof Basel St. Johann insbesondere eine Taktverdichtung der BVB Buslinie 48 während der Morgen- und Abendspitzenstunden 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 Langsamverkehr attraktiver zu machen, wird vorgeschlagen, in Abstimmung mit der Gemeinde und der kantonalen Fachstelle den Reduktionsfaktor 2 auf einen Wert von 0.68 festzulegen. Aufgrund der Mehrfachnutzung auf den Parzellen D2 und D4 (Büronutzung und publikumsorientierte Nutzungen) wird der im Verkehrsgutachten BaseLink verwendete Reduktionsfaktor von 0.76 leicht verbessert.

Dank der Errichtung des Grabenring Kreisverkehrs und der Umgestaltung des Hegenheimermattwegs erfährt das kantonale Radwegnetz 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 Velonutzung aktiv gefördert und attraktiv gestaltet. 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 unter 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 0.68 festgelegt werden.

3.2.2 Parkplatzbedarf gemäss kantonalen Bestimmungen

Mit den oben festgelegten Reduktionsfaktoren von $R1 = 0.5$ und $R2 = 0.68$, ergibt die Abschätzung des Parkplatzbedarf einen Pflicht-Bedarf von 214 Parkplätzen mit Mehrhöhen und von 165 Parkplätzen ohne Mehrhöhen. Der Abschätzung liegt der maximal plausible ungünstigste Fall zugrunde. In diesem wird für das Gebäude D2 für die gesamte BGF Büronutzung angenommen. Für Gastronomie wird pro Sitzplatz von 4 m² BGF ausgegangen.¹⁹ Wohnnutzung ist im Quartierplan ausgeschlossen.

Parkplatzberechnung mit Mehrhöhe:

Nutzungsart	Unterkategorie	Schätzwert	BGF	Kennwert	Grundbedarf		Reduktionsfaktoren		Reduzierter Bedarf		Gesamt (gerundet, aufgerundet)		
		Vorgabe	gewählt m²		Stammpplatz	Besucherplatz	R1 gem. 1	R2 gem. 2	Stamm	Besucher			
Wohnbauten		-	-	Whg.	1P/Whg.	0.0 PP	0.3 P/Whg.	0 PP	-	0.0	0.0	0.0	
Dienstleistungen	Schalterbetriebe	1AP/30m²	30	0.0	0.0 AP	0.4 P/AP	0.0 PP	0.3 P/AP	0 PP	0.0	0.0	0.0	
	übrige, Büros		30	27402	913.0 AP	0.4 P/AP	365 PP	0.2 P/AP	183 PP	124.0	62.0	186.0	
Industrie/Gewerbe	Klein-, Mittelbetriebe¹	1AP/60-200m²	60	0.0	0.0 AP	0.4 P/AP	0.0 PP	0.1P/AP	0 PP	0.0	0.0	0.0	
	Grossbetriebe		60	0.0	0.0 AP								
Verkaufsgeschäfte	wenig kundenintensiv		50	754.6	15.0 AP	0.4 P/AP	6 PP	0.03 P/m² VKF	4 PP	2.0	1.0	3.0	
	kundenintensiv, Laden bis 500m²	1AP/50m²	0.7	754.6	528.0 m² VKF	0.4 P/AP	0 PP	0.06 P/m² VKF	23 PP	0.0	8.0	8.0	
	Supermarkt bis 1000m² VKF	VKF = 0.7 BGF	0.7	0.0	0.0 m² VKF	0.4 P/AP	0.0 PP	0.08 P/m² VKF	0 PP	0.0	0.0	0.0	
			0.7	0.0	0.0 m² VKF								
	Einkaufszentrum über 1000m2												
Restaurant		1AP/50 m²	50	5514	110 AP	0.4 P/AP	4.0 PP			10		15.0	
		1Sitzplatz/2-4 m² BGF	4	*	138.00 SP		0.3 P/SP	41PP		0.0	16.0		
Andere	Kita	25 m² / AP	25	100	4.0 AP	1 P / Gruppe	1PP	0.5 P / Gruppe	1PP	10	1.0	2.5	
			Summe	29462.3		SUMME	376 PP	(ohne Kita)	252 PP	SUMME	128.0	86.0	214.0

Parkplatzberechnung ohne Mehrhöhe:

Nutzungsart	Unterkategorie	Schätzwert		BGF	Kennwert	Grundbedarf				Reduktionsfaktoren		Reduzierter Bedarf		Gesamt (gerundet, aufgerundet)
		Vorgabe	gewählt			m ²	Stammpplatz	Besucherplatz	R1	R2	Stamm	Besucher		
									gem. ¹	gem. ²				
Wohnbauten		-	-	-	Whg.	1P/Whg.	0.0 PP	0.3 P/Whg.	0 PP	-	-	0.0	0.0	0.0
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	0.68	0.0	0.0	0.0
	übrige, Büros		30	20'002	670.0 AP	0.4 P/AP	268 PP	0.2 P/AP	134 PP			91.0	46.0	137.0
Industrie/Gewerbe	Klein-, Mittelbetriebe ²	1 AP/60-200m ²	60	0.0	0.0 AP	0.4 P/AP	0.0 PP	0.1 P/AP	0 PP			0.0	0.0	0.0
	Grossbetriebe		60	0.0	0.0 AP	Verkehrsgutachten						0.0	0.0	0.0
Verkaufsgeschäfte	wenig kundenintensiv		50	754.8	15.0 AP	0.4 P/AP	6 PP	0.03 P/m ² VKF	4 PP			2.0	1.0	3.0
	kundenintensiv, Laden bis 500m ²	1 AP/50m ²	0.7	754.8	528.0 m ² VKF	0.4 P/AP	0 PP	0.06 P/m ² VKF	23 PP			0.0	8.0	8.0
	Supermarkt bis 1000m ² VKF	VKF = 0.7 BGF	0.7	0.0	0.0 m ² VKF	0.4 P/AP	0.0 PP	0.08 P/m ² VKF	0 PP			0.0	0.0	0.0
	Einkaufszentrum über 1000m ²		0.7	0.0	0.0 m ² VKF	Verkehrsgutachten						0.0	0.0	0.0
Restaurant	1 AP/50 m ²		50	5514	110 AP	0.4 P/AP	4.0 PP						1.0	0.0
	1 Sitzplatz/2-4 m ² BGF		4	-	138.00 SP			0.3 P/SP	41 PP		0.0	16.0	15.0	
Andere	Kita	25 m ² / AP	25	100	4.0 AP	1 P / Gruppe	1 PP	0.5 P / Gruppe	1 PP		10	1.0	2.0	
Summe			22'823			SUM ME	279 PP	(ohne Kita)	203 PP		SUM ME	95.0	70.0	165.0

Quelle: Rapp Trans AG

Abbildung 20: Berechnung Parkplatzbedarf – Reduktionsfaktoren $R1 = 0.5$ & $R2 = 0.68$

Mit Mehrhöhe sind 86 der 214 Parkplätze Besucherparkplätze, ohne Mehrhöhe sind 70 Besucherparkplätze zu errichten. Die Anzahl Pflichtparkplätze gemäss der kantonalen «Wegleitung - Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeug und Velo/Mofas» kann für den Quartierplan JP Bachgraben damit erfüllt werden, wobei die nicht im östlichen Parking untergebrachten Parkplätze auf der eigenen Parzelle erstellt werden müssen.

Erfüllung Pflichtparkplätze D4

In der Rückmeldung des Bauinspektorats des Kantons Basel-Landschaft vom 18.09.2019 zum Baugesuch 1222/2019 (ohne Mehrhöhen) wird abweichend zur obigen Herleitung die Anwendung der Reduktionsfaktoren $R1 = 0.6$ & $R2 = 0.76$ (analog BaselLink-Areal) gefordert. Dies entspricht einem Parkplatzbedarf von 95 Parkplätzen für das Gebäude D4. Bei einer Inbetriebnahme des Gebäudes D4 ohne Mehrhöhen, kann die aus der Anwendung dieser Reduktionsfaktoren resultierende Anzahl von 95 Pflichtparkplätzen erfüllt werden. Für die Stufe Quartierplan (Gebäude D4 mit Mehrhöhen sowie Gebäude D2) ist weiterhin vorgesehen, die Reduktionsfaktoren $R1 = 0.5$ & $R2 = 0.68$ gemäss obiger Herleitung zu verwenden.

¹⁹ Die Restaurant-Nutzung ist im Sinne von Kantinen geplant, mit Öffnungszeiten hauptsächlich am Mittag und Selbstbedienungs-Betrieb (kein bedientes, eng bestuhltes Abend-Restaurant).

3.2.3 Stellplatzbedarf Velo und Mofa

Der Stellplatzbedarf für Velos wird gemäss ASTRA Handbuch Veloparkierung berechnet. Gemäss diesem ergibt sich ein Bedarf von 288 Veloabstellplätzen mit resp. 228 Veloabstellplätzen ohne Mehrhöhen.

Berechnung Veloabstellplätze mit Mehrhöhe:

Anzahl Veloabstellplätze gemäss ASTRA Handbuch Veloparkierung: Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb					
übrige Nutzung, nach BGF		Bedarf Abstellplätze		Aufteilung Langzeit-/Kurzzeitplätze	
Nutzungsart	Berechnungsgrundlage	Mitarbeitende	Kundschaft	Kurzzeit	Langzeit (überdacht)
Dienstleistung	BGF, VF, Lagerfl.	2 MA-P/10 AP	2 Bes-P/10 AP	100% Bes-PP +30% MA-P	70% MA-P
kundenintensive DL-Betriebe		0.0	0.0	0.0	0.0
wenig kundenintensive DL-Betriebe	26'975	180.0	45.0	99.0	126.0
Verkaufsgeschäfte		2 MA-P/10 AP	3 Bes-P/100m2 VF	100% Bes-P	100% MA-P
wenig kundenintensiv	183	0.7	1.83	1.8	0.7
kundenintensiv	497	2.0	14.9	14.9	2.0
Industrie und Gewerbe		2 MA-P/10 AP	0.5 Bes-P/10AP	30% MA-P + 100% Bes-P	70% MA-P
Klein- und Mittelbetriebe		0.0	0.0	0.0	0.0
Restaurants		2 MA-P/10 AP	2 Bes-P/10 Sitzplätze	keine Angabe	keine Angabe
Restaurant	497	2.0	33.1	33.1	2.0
andere Nutzungen		2 MA-P / 10 AP	3 pro 10 Kinder		
Kita	249	1.7	7.5	7.5	1.7
Total	28'151	184.0	93.0	156.0	132.0
			Total Kurz/Langzeit	288.0	
			Total Veloabstellpl.	288.0	132.0

Berechnung Veloabstellplätze ohne Mehrhöhe:

Anzahl Veloabstellplätze gemäss ASTRA Handbuch Veloparkierung: Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb					
übrige Nutzung, nach BGF		Bedarf Abstellplätze		Aufteilung Langzeit-/Kurzzeitplätze	
Nutzungsart	Berechnungsgrundlage	Mitarbeitende	Kundschaft	Kurzzeit	Langzeit (überdacht)
Dienstleistung	BGF, VF, Lagerfl.	2 MA-P/10 AP	2 Bes-P/10 AP	100% Bes-PP +30% MA-P	70% MA-P
kundenintensive DL-Betriebe		0.0	0.0	0.0	0.0
wenig kundenintensive DL-Betriebe	19'675	131.0	33.0	72.3	91.7
Verkaufsgeschäfte		2 MA-P/10 AP	3 Bes-P/100m2 VF	100% Bes-P	100% MA-P
wenig kundenintensiv	183	0.7	1.83	1.8	0.7
kundenintensiv	497	2.0	14.9	14.9	2.0
Industrie und Gewerbe		2 MA-P/10 AP	0.5 Bes-P/10AP	30% MA-P + 100% Bes-P	70% MA-P
Klein- und Mittelbetriebe		0.0	0.0	0.0	0.0
Restaurants		2 MA-P/10 AP	2 Bes-P/10 Sitzplätze	keine Angabe	keine Angabe
Restaurant	497	2.0	33.1	33.1	2.0
andere Nutzungen		2 MA-P / 10 AP	3 pro 10 Kinder		
Kita	249	1.7	7.5	7.5	1.7
Total	20'851	135.0	81.0	130.0	98.0
			Total Kurz/Langzeit	228.0	
			Total Veloabstellpl.	228.0	98.0

Quelle: Rapp Trans AG

Abbildung 21: Berechnung Stellplatzbedarf für Velos mit und ohne Mehrhöhen

Stellplätze für Mitarbeiter: Die Stellplätze für Mitarbeiter sind gesamthaft in den Tiefgaragen der Gebäude D2 und D4 untergebracht. So sind die Räder vor Witterung, Vandalismus und Diebstahl besser geschützt. Aktuell sind rund 250 Veloabstellplätze im Untergeschoss geplant.

Stellplätze für Besucher: Die Stellplätze für Besucher sind teilweise unter- und teilweise oberirdisch angeordnet. Grundsätzlich ist vorgesehen die Veloabstellplätze für Besucher der Büronutzung (rund 100 resp. 75 VAP) im Veloparking unterzubringen. Von dort sind der Empfang wie auch die entsprechenden Räumlichkeiten bequem per Lift erreichbar. Für Besucher der publikumsorientierten Nutzung werden oberirdische Veloparkplätze (mindestens 25 VAP) entlang des Hegenheimermattwegs angeboten.

3.3 Abschätzung Modal-Split JP Bachgraben

3.3.1 Modal-Split Ausgangslage – JP Bachgraben

Basierend auf dem aktuellen Planungsstand, der damit einhergehenden Anzahl Autoabstellplätze (gemäss Kapitel 3.2.2) sowie dem aktuellen ÖV-Angebot, wird eine vereinfachte Abschätzung des Modal-Split für das Gebiet des Quartierplans JP Bachgraben vorgenommen. Abbildung 22 zeigt die Grundannahmen für diese Abschätzung.

	BGF [m ²]	AP	Stamm-PP	Besucher-PP	Spez. Verkehrspotential Stamm-PP	Spez. Verkehrspotential Besucher-PP
BFG Büronutzung (0 bis 20m)	20'102	670	91	46	2.5	4
BFG Büronutzung Mehrhöhe	7'300	243	33	16	2.5	4
Verkaufsgeschäft, wenig kundenintensiv	183	5	1	1	2.5	10
Verkaufsgeschäft, kundenintensiv	755	10	1	8	2.5	10
Restaurant	551	11	1	14	2.5	8
Kita	249	10	1	1	2.5	6
		949	128	86		

Abbildung 22: Übersicht Arbeitsplätze, Parkplätze, Verkehrspotential, JP Bachgraben

Quelle: Rapp Trans AG

Für eine Abschätzung der Wirkung des Mobilitätskonzepts auf den Modal-Split des erzeugten Verkehrsaufkommens muss zunächst eine Abschätzung des Gesamtverkehrsaufkommens sowie des MIV-Anteils ohne Mobilitätskonzept erfolgen. Anschliessend wird diese Abschätzung erneut – nun unter Berücksichtigung des Mobilitätskonzepts – vorgenommen und die Werte verglichen.

Für eine Abschätzung des Gesamtverkehrsaufkommens wird das Verkehrsaufkommen der Mitarbeitenden und der Besucher im Quartierplangebiet auf Basis der Mitarbeiterzahl und des Grundbedarfs der Besucherparkplätze – also ohne Anwendung der Reduktionsfaktoren – abgeschätzt. Es resultiert ein Gesamtverkehrsaufkommen von rund 1'200'000 Fahrten bzw. Wegen pro Jahr²⁰. Davon werden 55% von den Angestellten²¹ und 45% von Besuchern (Besucher der Büronutzungen wie auch der Verkaufsgeschäfte)²² ausgelöst.

Für die Abschätzung des Mitarbeitenden-Verkehrsaufkommens wird davon ausgegangen, dass alle gemäss §70 RBG geforderten Parkplätze für Mitarbeitende genutzt werden und ein MIV-Anteil gemäss VSS-Norm 640 283 zugrunde gelegt. Der MIV-Modalsplit-Anteil der Mitarbeitenden liegt gemäss Norm zwischen 30 % und 50 %. Weiter wird davon ausgegangen, dass ohne Mobilitätskonzept 12 % der Mitarbeitenden das Velo für den Arbeitsweg nutzen (vgl. dazu auch Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Verkehrsverhalten in Agglomerationen²³). Die übrigen Mitarbeitenden erreichen ihren Arbeitsplatz mit dem öffentlichen Verkehr. Mit diesen Angaben kann das Gesamtverkehrsaufkommen sowie der MIV-Anteil der Mitarbeitenden im Ausgangszustand (ohne Mobilitätskonzept) angenähert werden.

²⁰ Betriebstage pro Jahr nach Nutzung Büro: 275, Verkauf: 305, Gastronomie: 315, Kita: 275.

²¹ Das Fahrtenaufkommen der Angestellten ergibt sich aus dem Total der Arbeitsplätze, einem Fahrtenaufkommen pro Arbeitsplatz von 2.5 Fahrten / Tag und 275 Betriebstagen pro Jahr.

²² 75% Besucher der Büronutzung, 25% Kundschaft der Verkaufsgeschäfte

²³ Bundesamt für Statistik / Bundesamt für Raumentwicklung (2017): Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Neuchâtel und Bern.

Die Abschätzung des Besucherverkehrs folgt dem gleichen Prinzip. Für die Besucherparkplätze wird ein spezifisches Verkehrspotential in Anlehnung an die Parkplatzverordnung der Stadt Basel²⁴ angenommen, der MIV-Anteil des Modal-Splits wird in Anlehnung an die Schweizer Norm VSS 40 283 mit 50 % bis 60 % angenommen.

Ohne Mobilitätsmassnahmen (Reduktion des Parkplatzbedarfs, Parkplatzbewirtschaftung auf dem Areal, Förderung der Nutzung des öffentlichen und Langsamverkehrs), muss davon ausgegangen werden, dass der MIV-Anteil für den QP-Perimeter JP Bachgraben bei ca. 45% zu liegen kommt²⁵.

Bei Umsetzung des Mobilitätskonzepts und Anwendung der Reduktionsfaktoren ($R1=0.5$, $R2=0.68$) reduziert sich der Anteil der Arbeitsplätze, für die ein Parkplatz zur Verfügung steht, markant von durchschnittlich 40 % auf durchschnittlich 14 %. Ebenfalls reduzieren sich die Besucherparkplätze deutlich. Bei gleichbleibendem Verkehrsaufkommen wird so rechnerisch ein deutlich tieferer MIV-Anteil von rund 20 % erreicht.

Es wird darauf hingewiesen, dass es sich bei dieser Berechnung um eine grobe Abschätzung handelt auf Basis des rechnerisch hergeleiteten Gesamtverkehrsaufkommens. Die Abschätzung zielt darauf ab, die grundsätzliche Wirksamkeit des Mobilitätskonzepts resp. der Parkplatzreduktion hinsichtlich des Modalsplits zu überprüfen. Der Abschätzung liegen starke Vereinfachungen²⁶ bzgl. des MIV-Anteils der Mitarbeitenden zu Grunde, die für eine Grobbetrachtung jedoch zulässig scheinen.



Abbildung 23: Modalsplit ohne Mobilitätskonzept

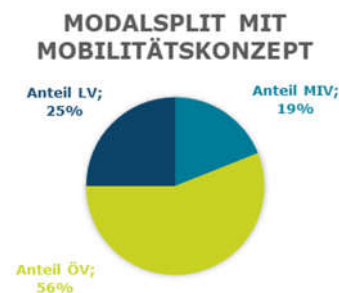


Abbildung 24: Modalsplit mit Mobilitätskonzept

3.3.2 Modal-Split Zielsetzung – JP Bachgraben

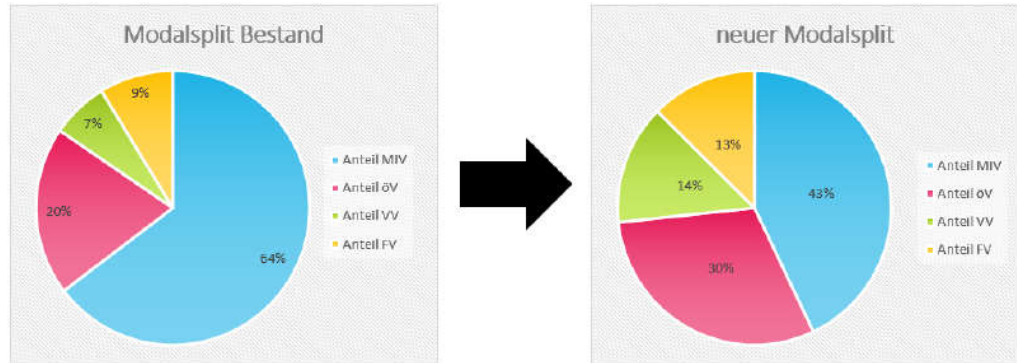
Seitens der Gemeinde Allschwil wurden 2018 hinsichtlich dem Modal-Split für das **Gesamtgebiet Bachgraben** im «Gesamtmobilitäts- und Stadtraumkonzept Bachgraben - Kapitel 5.2.1» folgende Zielsetzungen formuliert:

²⁴ Verordnung über die Erstellung von Parkplätzen für Personenwagen.

²⁵ Berechnung auf Basis eines errechneten Parkplatzbedarfs ohne Reduktionsfaktoren.

²⁶ Stark vereinfacht, da weder Teilzeitpensen noch Carpooling oder Parkplatzsharing in dieser Betrachtung berücksichtigt werden.

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.



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

Abbildung 25: Geschätzte Modal-Split Veränderung gemäss GSK – Szenario «REK hoch angepasster Modal-Split»

Für den QP JP Bachgraben wurden diese Zielsetzungen **im Dialog mit der Gemeinde Allschwil** anlässlich einer Besprechung diskutiert und präzisiert.²⁷

Als **Zielsetzung** für die **neuen Nutzungen** wurde folgende Faustformel 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 JP Bachgraben** wurde für die Inbetriebnahme beider Gebäude (ca. 2024) eine MIV Modal-Split-Zielsetzung definiert, die sich wie folgt berechnet (AP = Arbeitsplätze):

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

Quelle: Gde. Allschwil & Rapp Trans AG

Abbildung 26: Formel Berechnung MIV Modal-Split-Anteil – QP JP Bachgraben

Für die Berechnung werden analog zur Ermittlung der erforderlichen Parkplätze auch die Bruttogeschossflächen (BGF; vgl. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) bzw. die sich so ergebenden Arbeitsplätze verwendet. Aus dieser Mischrechnung resultiert ein zu erreichender **MIV-Anteil von 39%** für das Jahr 2024. Dieses Ziel gilt es mittels der Massnahmen des Mobilitätskonzepts zu erreichen.

Die angewandten Mobilitätsmassnahmen müssen somit eine Reduktion des MIV-Anteils von 46% auf 39% bewirken; dies entspricht einer Reduktion um 15%.

²⁷ Besprechung Rapp Trans AG / Gemeindeverwaltung Allschwil vom 07.05.2019.

MIV Modal-Split Anteil JP Bachgraben

Der **MIV Modal-Split Anteil** für das Gebiet JP Bachgraben darf maximal **39%** betragen. Dies kann mittels der in Kapitel 4 dargestellten Massnahmen erreicht werden.

Um sicherzustellen, dass auch der von der Gemeinde geforderte Langsamverkehrs-Anteil von 25% erreicht werden kann, ist ein besonderes Augenmerk auf Fördermassnahmen des Veloverkehrs (ausreichende Anzahl und gut ausgestattete Veloabstellplätze, gute Erreichbarkeit mit dem Velo) zu werfen. Hierbei auch die Gemeinde und der Kanton in der Pflicht (Velorouten, velofreundliche Verkehrsführung).

4 Mobilitätskonzept

4.1 Massnahmenkatalog

Bei der Arealentwicklung Bachgraben wird eine hohe Nutzungsdurchmischung angestrebt. Es handelt sich in erster Linie um ein Arbeitsgebiet, jedoch sind auch verschiedene publikumsorientierte Nutzungen sowie einzelne Versorgungsfunktionen vorgesehen. Hieraus ergibt sich in Bezug auf die Mobilität eine grosse Vielfalt an Handlungsmöglichkeiten und Handlungsfeldern, jedoch auch unterschiedliche Bedürfnisse, die berücksichtigt werden müssen.

Das erarbeitete Mobilitätskonzept sieht zwei unterschiedliche Handlungsebenen vor, um die Vorgaben der Gemeinde zu erfüllen und gleichzeitig der Vielfalt auf dem Areal gerecht zu werden.

Die erste Handlungsebene umfasst für das ganze Areal relevante übergeordnete Mobilitätsmassnahmen. Diese sind zum Teil aufgrund der baulichen Voraussetzungen (Veloabstellplätze, Haltestelle für Shuttleservice, Smart-Mobility) bereits Bestandteil der Planung, oder müssen auf Ebene der Arealverwaltung für das ganze Areal betrieblich umgesetzt werden (Arealumfassende Events, Parkplatzbewirtschaftung, Veloinfrastruktur etc.) Diese Massnahmen sind grundlegende Bestandteile des Konzepts und werden deshalb auch bei einer Inbetriebnahme des Gebäudes ohne Mehrhöhen umgesetzt.

Die zweite Handlungsebene umfasst einen für das Areal ausgearbeiteten «Massnahmenfächer» mit unterschiedlichen Mobilitätsmassnahmen, die auf Ebene der eingemieteten Firmen und Nutzer umgesetzt werden. So können auf die Bedürfnisse und Handlungsmöglichkeiten der einzelnen Nutzer beziehungsweise Nutzergruppen zugeschnittene Mobilitätslösungen ermöglicht werden. Es wird keine Abgrenzung zwischen einer Inbetriebnahme des Gebäudes mit und ohne Mehrhöhen vorgenommen, da die Massnahmen sich an den Mietern orientieren sollen.

Das Mobilitätskonzept umfasst die vier Handlungsfelder Erschliessung & Infrastruktur, Organisation & Administration, Sharing sowie Smart Mobility. Erschliessung & Infrastruktur umfasst planerische und bauliche Ansätze zur Steigerung der Attraktivität von öV und LV. Sharingangebote können intern oder extern von Drittanbietern abgedeckt werden. Hinsichtlich Smart Mobility, sind die Umsetzungshorizonte noch unklar. Entscheidend kann in dieser Hinsicht sein, dass die Planung aufwärtskompatibel gehalten wird, um in Zukunft smarte Mobilitätsservices zu ermöglichen.

Herzog & de Meuron

Mobilitätskonzept Bachgraben

Massnahmenkatalog

Status: erster
Entwurf

Stand: 01.08.2019

I	Erschliessung & Infrastruktur
O	Organisation / Administration
S	Sharing
SM	Smart Mobility

Nr.	Bezeichnung Rapp	Beschreibung	Baulich	Anreiz	Info	Service	Aktion
Ebene 1: Arealbezogene Massnahmen							
I-1	Verbesserung Erschliessung Fuss- und Zweiradverkehr		X				
I-2	Velofreundliche Infrastruktur		X			X	
I-3	Verbesserung öV-Angebot					X	
I-4	Realtime öV-Abfahrtszeiten			X	X	X	
I-5	Drop-off Flächen für Personen		X			X	
I-6	Drop-off Flächen für Waren		X			X	
O-1	Mobilitätsmanagement				X	X	
O-2	Mobilitätsfonds					X	
O-3	Info-Dossier Mobilität			X	X	X	
O-4	Info-Plattform Mobilität			X	X	X	
O-5	Erhebung Arealnutzer				X	X	
O-6	Aktionen und Anlässe			X			X
O-7	Sensibilisierung Mobilitätsthemen				X		X
O-8	Parkplatzbewirtschaftung			X			
S-1	Kleinbus-Sammeltaxi					X	
S-2	Designierte und Attraktive Parkplätze für Poolfahrzeuge			X			
S-3	(E-)Sharing-Systeme	Car Sharing	X	X		X	
		Velo Sharing	X	X		X	
		e-Bike Sharing	X	X		X	
		e-Scooter Sharing.	X	X		X	
S-4	Mobility - Standort		X	X			
S-5	Shuttle-Service		X			X	
SM-6	Autonomer Shuttle		X			X	
SM-7	Automated Valet Parking		X			X	
Ebene 2: Firmenbezogene Massnahmen							
O-9	Mobilitäts Policy			X	X		
O-10	flexible Arbeitsformen			X			
O-11	Designierte Mobilitätsverantwortliche					X	
O-12	Spesenreglement Geschäftsfahrten			X	X		
O-13	finanzielle Anreize			X			
O-14	Incentives für Mitarbeiter			X			
O-15	Reglement und interne Anweisungen			X	X		
O-16	Mobilitätserhebungen				X		
O-17	Teilnahme an Aktionen & Anlässe						
S-8	Car-Pooling durch Mitarbeiter					X	
S-9	Poolfahrzeuge					X	
S-10	Teilnahme an (E-) Sharing Systeme		X	X		X	

4.2 Ausgewählte Massnahmen

Aus dem umfassenden Massnahmenkatalog wurden auf der **arealbezogenen Ebene** acht priorisierte Massnahmen bestimmt. Die firmenbezogenen Massnahmen sollen erst in einer nächsten Stufe (sobald Klarheit über die zukünftigen Mieter besteht) festgelegt werden.

- I-2: Velofreundliche Infrastruktur
- O-1: Mobilitätsmanagement
- O-3: Info-Dossier Mobilität
- O-5: Periodische Umfragen zur Mobilität
- O-6: Aktionen und Events
- O-8: Parkplatzbewirtschaftung
- S-3: (E-) Sharing Systeme
- S-4: Mobility Standort

Die Massnahmen sind im Hinblick auf den angestrebten Endzustand mit verdichteter Nutzung (bzw. mit Mehrhöhen) ausgewählt und sorgen dafür, dass auch bei der erhöhten Arbeitsplatzzahl die Zielsetzungen bezüglich des Modal-Splits erreicht werden können. Von den priorisierten Massnahmen der arealbezogenen Ebene werden alle Massnahmen ab dem ersten Betriebsjahr des Gebäudes ohne Mehrhöhen umgesetzt.

I-2: Velofreundliche Infrastruktur

Priorität

Beschreibung	Durch die kantonale Radroute entlang der Hagenmattstrasse, ist das Areal Bachgraben bereits gut für den Veloverkehr erschlossen. Das Festlegen von Mindeststandards (Anzahl und Ausgestaltung der Abstellplätze) sowie das Sichern der Fläche ist Bestandteil der Planung. An strategisch sinnvollen Orten werden für Beschäftigte Langzeit- und für Besucher Kurzzeitabstellplätze angebracht. Durch eine Überdachung und Anschliessmöglichkeiten werden die Abstellplätze besonders attraktiv und qualitativ hochstehend ausgestaltet. Bei den Abstellplätzen werden Velopumpen und für E-Bikes Ladestationen bereitgestellt. Zudem stehen den Nutzenden Umzieh- und Duschmöglichkeiten zur Verfügung.	
Wirkung	Mittel	Eine qualitativ hochstehende und sinnvoll angeordnete Infrastruktur für den Veloverkehr steigert die Attraktivität des Velos als Alltagstransportmittel für Beschäftigte und Besucher.
Kosten	Tief-Mittel	Kosten stehen in Abhängigkeit der definierten Standards. Da die Abstellplätze bereits mit der Bauphase erstellt werden, fallen während des Betriebs keine weiteren Kosten an. Notwendig sind Signalisations- und Markierungsmassnahmen auf dem Areal.
Messbarkeit / Monitoring	• Erfassung von der Nutzung und Auslastung der Veloabstellplätze pro Zeiteinheit durch punktuelle Zählungen. • Velozählstelle • Umfragen zur Velonutzung	

O-1: Mobilitätsmanagement

Priorität

Beschreibung	Eine erfolgreiche Umsetzung von Mobilitätsmassnahmen und ein effektives Mobilitätsmanagement setzt eine vorgängige Festlegung der Verantwortungsträger und Abläufe voraus. Ein designierter Mobilitätsmanager hat in Mobilitätsfragen die Federführung und koordiniert die anfallenden Aufgaben. Zu den Aufgaben gehören: • Ansprechpartner auf dem Areal für Mobilitätsfragen • Betrieb- und Überprüfung der umgesetzten Massnahmen • Schnittstelle zwischen Areal und Gemeinde • Monitoring & Controlling (siehe Kapitel 5)	
Wirkung	Hoch	Eine noch zu definierende verantwortliche Instanz sorgt für eine effektive Umsetzung der beschlossenen Massnahmen. Zudem werden Kommunikationsströme gebündelt und der Informationsaustausch zwischen den Beteiligten Parteien koordiniert.
Kosten	Mittel-Hoch	Kosten stehen in Abhängigkeit der definierten Aufgaben und des dazu benötigten Pensums.
Messbarkeit / Monitoring	• Vorhandensein kann belegt werden. • Dient als zentrale Koordinations- und Prüfinstanz.	

O-8: Info-Dossier Mobilität

Priorität

Beschreibung	Informationen über die Erreichbarkeit des Areals mit dem MIV, ÖV und mit dem Langsamverkehr sowie Informationen über die Mobilitätsangebote (Mobilitätsmassnahmen, ÖV-Angebot, Veloparking-Infos etc.) werden in einem Dossier festgehalten. Das Dossier dient bei der Vermietung von Flächen auch als Hinweis auf Bachgraben als attraktiver und innovativer Standort. Das Dossier kann ergänzt werden mit Velostadtplänen, öV-Gutscheinen und Fahrplänen etc. Zudem können auf dem Areal eingemietete Unternehmen die Broschüren zu Recruitment Zwecken nutzen.	
Wirkung	Mittel	Mittlere Wirkung, gute Information als Grundvoraussetzung für eine Veränderung des Verkehrsverhaltens. Der Anstellungsbeginn ist ein wichtiges Entscheidungszeitfenster für Verhaltensänderungen.
Kosten	Gering – Mittel	Geringe bis mittlere Kosten für das Zusammentragen der Informationen sowie für die Implementierung auf der Website bzw. den Druck der Flyer / Broschüre.
Messbarkeit / Monitoring	• Umsetzung kann belegt werden. • Befragung der Arealnutzer	

O-5: Periodische Umfragen zur Mobilität

Priorität

Beschreibung	Über Periodische Kurzbefragungen zum Mobilitätsverhalten und Verkehrsmittelnutzung der Arealnutzer werden quantitative und qualitative Informationen gesammelt werden. Eine möglichst kurze und einfache Gestaltung erhöht die Teilnahmebereitschaft seitens der Beschäftigten.	
Wirkung	Niedrig	Förderung des Bewusstseins unter den Beschäftigten und Einbindung in den Prozess des Mobilitätsmanagements. Umfragen bieten zudem die Möglichkeit Kritikpunkte und Anregungen seitens der Nutzer einzuholen.
Kosten	Niedrig	Durch Nutzung bestehender Kommunikations- und Informationsangebote wie Intranet, Website oder E-Mail oder durch die Nutzung einfacher Tools von Drittanbieter kein erheblicher Kostenaufwand.
Messbarkeit / Monitoring	Zentraler Bestandteil des Monitorings • Quantitative und qualitative Auswertungen • Selbsteinschätzung des eigenen Mobilitätsverhaltens • Verkehrsmittelwahl • Routenwahl • Nutzung Interner Mobilitätsangebote • Wahrnehmung der Mobilitätsmassnahmen • Zufriedenheit mit den angebotenen Massnahmen	

O-6: Aktionen und Events

Priorität

Beschreibung	Einzelne und periodisch wiederkehrende Aktionen zum Thema Mobilität fördern die Wahrnehmung des Velos als Verkehrsmittel für den Arbeitsalltag. Events wie beispielsweise Velo-Check-Tage, Velopflege-Kurse oder Informationsstände zu Mobilität und Gesundheit. Zudem kann mit Informationsveranstaltungen die Sicherheit auf dem Arbeitsweg gefördert werden. Wettbewerbe von Drittanbietern (Bike to work, Velo-Mittwoch etc.) oder Anreize wie zusätzliche Urlaubstage für Velonutzer schaffen zusätzlich Anreize.	
Wirkung	Hoch	Fördert das Mobilitätsbewusstsein der Beschäftigten. Eventtage schaffen punktuelle Anreize mit dem Velo zur Arbeit zu kommen und können Vorbehalte aufheben.
Kosten	Niedrig	Hinzuziehen und Nutzung der Angebote von Drittanbietern für die Durchführung von Events. Für einen Veloreparaturtag fallen für 40 Velos Kosten im Bereich von CHF 2000-3000 an (Erfahrungswert Rapp Gruppe).
Messbarkeit / Monitoring	• Anzahl und Periodizität Events • Teilnehmezahlen • Befragungen	

O-8: Parkplatzbewirtschaftung

Priorität

Beschreibung	Parkplätze sind nicht mehr gratis. Ein Parkplatz wird mindestens anteilmässig vom Nutzer bezahlt - das führt zu Fairness gegenüber öV-Nutzern und Velofahrenden (ein Parkplatz kostet aktuell am Bachgraben ca. 160 CHF.-/ Monat).	
Wirkung	Hoch	Reale Preise für Parkplätze steuern die Nachfrage und sind eine der wichtigsten Stellschrauben für Veränderungen im Mobilitätsverhalten.
Kosten	Gering	Geringe Kosten für das Verwalten bei gleichzeitig hohen bis mittleren Erträgen durch die Vermietung der Parkplätze.
Messbarkeit / Monitoring	• Umsetzung kann belegt werden • Nutzungszahlen der Parkplätze • Vergabe von Berechtigungen • Vergabekriterien/-reglement	

S-3: e-Sharing

Priorität

Beschreibung	Für die Nutzung externer Free-Floating und stationsbasierter Sharing-Angebote (Catch a Car, mobility, Pick-e-Bike etc.) werden Sonderkonditionen angeboten. Mitarbeitende in den Gebäuden profitieren von Vergünstigungen und/oder Gutschriften.	
Wirkung	Hoch	Durch die Erhöhung der Attraktivität von Sharing-Angeboten wird eine flexible und vielseitige Verkehrsmittelwahl gefördert. Die Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg kann unabhängig des Arbeitsalltags erfolgen. Die Nutzung von eigenen Fahrzeugen kann reduziert werden.
Kosten	Tief	Durch die Nutzung bereits vorhandener Angebote keine Anschaffungs- und Managementkosten. Kosten primär für die Aushandlung von Sonderkonditionen, sowie für die Bereitstellung allfälliger Gutschriften.
Messbarkeit / Monitoring	• Nutzungszahlen • Informationsaustausch mit involvierten Drittanbietern • Befragungen	

S-4: Mobility Standort

Priorität

Beschreibung	Aktuell befindet sich kein Mobility Standort in der Nähe des Areals. Ein gutes Car Sharing Angebot setzt eine gute Erreichbarkeit der Fahrzeuge voraus. In Abhängigkeit mit der Massnahme S-3 wird ein neuer Mobility Standort auf oder in der Nähe des Areals angestrebt. Eine Umsetzung in Partnerschaft mit umliegenden Arealen oder Unternehmen wird in Erwägung gezogen.	
Wirkung	Hoch	Durch einen strategisch sinnvollen und gut erreichbaren Standort wird das Car Sharing Angebot von Mobility für die Arealnutzer des Bachgraben attraktiv.
Kosten	Hoch	Der Mobility Standort setzt eine entsprechende Infrastruktur in Form von Parkflächen voraus. Diese können z.B. in der gemeinsamen Tiefgarage des BaseLink zur Verfügung gestellt oder in der Umgebung angemietet werden.
Messbarkeit / Monitoring	• Nutzungszahlen • Informationsaustausch mit involvierten Drittanbietern • Befragungen	

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-Modalsplit-Anteil von 35% für den QP JP Bachgraben erreicht wird.

5.1 Zuständigkeiten

Für die termingerechte Umsetzung und Prüfung der Mobilitätsmassnahmen ist das Mobilitätsmanagement der Arealverwaltung zuständig (siehe Massnahme O-1). Das Mobilitätsmanagement setzt die ausgewählten arealbezogenen Massnahmen ab dem ersten Betriebsjahr des Gebäudes um (auch bei einer Inbetriebnahme des Gebäudes ohne Mehrhöhen, vgl. Kapitel 4.2).

Zu den Aufgaben im Bereich des Monitorings und Controllings gehören

- das Erheben von vorgängig definierten Daten
- Datenauswertung anhand von festgelegten Indikatoren
- Monitoring der arealbezogenen Massnahmen
- interne mobilitätsbezogene Kommunikation
- Durchführung der periodischen Standortbestimmungen
- Reporting zuhanden der Gemeinde

Im Falle, dass die vorgegebenen Ziele nicht erreicht werden, ist das Mobilitätsmanagement für die Optimierung und Anpassung der Mobilitätsmassnahmen zuständig.

Zukünftig sollen auch firmenbezogene Massnahmen einem Monitoring unterzogen werden können; ob dies über das arealübergreifende Mobilitätsmanagement erfolgt oder jede Firma dies selbst organisiert wird mit den angesiedelten Firmen festgelegt. Empfohlen wird, dieses Monitoring ebenfalls dem arealübergreifenden Mobilitätsmanagement zu übergeben, um vergleichbare Daten zu erhalten.

5.2 Indikatorenkatalog Wirkungskontrolle

Der Indikatorenkatalog führt eine Reihe ausgewählter Indikatoren auf, die zu Zwecken des Monitorings und Controllings erhoben und ausgewertet werden können. Es wird unterschieden, zwischen Indikatoren zur Wirkungskontrolle der Zielvorgaben seitens der Gemeinde (A) und Indikatoren zur internen Prüfung der Wirksamkeit einzelner Massnahmen (B). Daten können sowohl intern auf dem Areal erhoben werden, sowie – zum Beispiel bei angebotenem E-Sharing (Pick-e-Bike etc.) – bei Drittanbietern angefragt werden.

Katalog ausgewählter Indikatoren

A: Wirkungskontrolle Zielvorgaben Gemeinde, B: Ergänzende Wirkungskontrolle Mobilitätsmassnahmen

Mess- & Zähldaten

A	B	Indikator	Datenquelle	Messgrösse
x		Personenaufkommen auf dem Areal	manuelle Erhebungen	Anz. Personen in einem definierten Zeitabschnitt (Mitarbeiter über Firmen, Besucher am Empfang resp. an den Gebäudeeingängen)
x		Fahrtenaufkommen	Schrankendaten	Anz. Zu- & Wegfahrten Areal
x		Parkplatzauslastung	manuelle Erhebungen	Auslastung Parkplätze in einem definierten Zeitabschnitt
x		Fahrtenaufkommen Velo	Velo-zählstelle	Anz. Zu- & Wegfahrten Areal
x		Auslastung Veloabstellplätze	manuelle Erhebungen	Auslastung Abstellplätze in einem definierten Zeitabschnitt
	x	Auslastung E-Bike Ladestationen		Auslastung Ladestationen in einem definierten Zeitabschnitt
	x	Anzahl Teilnehmende bei Events		Anz. Teilnehmer

Administrativ / Finanziell

A	B	Indikator	Datenquelle	Messgrösse
	x	Vermietung Parkplätze	Administration	Anz. Vermietungen
	x	Nachfrage Parkplätze	Administration	Anz. Anfragen, Interessensbekundungen
	x	Ausgaben Gutscheine & Gutschriften e-Sharing Angebote	Administration	Kosten (CHF)

Befragungen und Qualitative Erhebungen

A	B	Indikator	Datenquelle	Messgrösse
x		Verkehrsmittelwahl	Befragung	Anteil Verkehrsmittel an Pendler-, Geschäfts- und Besucherfahrten
	x	Nutzung Mobilitätsmassnahmen	Befragung	Selbsteinschätzung Nutzer
	x	Wahrnehmung Mobilitätsmassnahmen	Befragung	Qualitativ
	x	Nachfrage/Nutzung Informationsbroschüren	Administration	Auflage Broschüren

Extern erhobene Daten

A	B	Indikator	Datenquelle	Messgrösse
	x	Nutzung e-Sharing	E-Sharing Businesspartner	Anz. Fahrten/Nutzungen
	x	Informationsaustausch mit Drittanbieter	E-Sharing Businesspartner	Qualitativ
x		Fremdparkierung	Gemeinde	Anz. ausgestellte Parkkarten durch Gemeinde
x		Auslastung öV	öV Betriebe	Passagierzahlen

5.3 Standortbestimmung

In einem jährlichen Rhythmus wird eine **Standortbestimmung** des vom Areal erzeugten Verkehrs vorgenommen. Die Standortbestimmung dient der periodischen Beurteilung des Modal-Splits des arealbezogenen Verkehrs. Die Intervalle für die Standortbestimmung 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 laufend und punktuell erhobene Mess- und Zählraten, die eine quantitative Aussage zur Auswirkung des Areals auf die lokale Verkehrssituation ermöglichen. Hinzugezogen werden extern erhobene Daten.

Folgende Indikatoren aus dem vorangehenden Katalog werden empfohlen, in der Standortbestimmung mindestens zu berücksichtigen:

Mess- & Zählraten

A	B Indikator	Datenquelle	Messgrösse
x	Personenaufkommen auf dem Areal	manuelle Erhebungen	Anz. Personen in einem definierten Zeitabschnitt
x	Fahrtenaufkommen	Schrankendaten	Anz. Zu- & Wegfahrten Areal
x	Parkplatzauslastung	manuelle Erhebungen	Auslastung Parkplätze in einem definierten Zeitabschnitt
x	Fahrtenaufkommen Velo	Velo-Zählstelle	Anz. Zu- & Wegfahrten Areal
x	Auslastung Veloabstellplätze	manuelle Erhebungen	Auslastung Abstellplätze in einem definierten Zeitabschnitt

Zu beurteilende Kenngrössen

- Gesamtverkehrsaufkommen: Personenaufkommen
- MIV-Anteil: Personenaufkommen & Fahrtenaufkommen
- Velo-Anteil: Personenaufkommen, Fahrtenaufkommen Velo & Auslastung Veloabstellplätze

Extern erhobene Daten

A	B Indikator	Datenquelle	Messgrösse
x	Fremdparkierung	Gemeinde	Anz. ausgestellte Parkkarten für Mitarbeiter mit Arbeitsadresse im Gebiet JP Bachgraben (Voraussetzung: Parkraumbewirtschaftung im Gebiet Bachgraben)
x	Auslastung öV	öV Betriebe	Passagierzahlen

Zu beurteilende Kenngrössen

- öV-Anteil
- Korrektur des MIV-Anteils über Fremdparkierungsdaten

5.4 Gesamtmonitoring und Wirkungskontrolle

Für die Beurteilung der Wirksamkeit muss beachtet werden, dass je nach Massnahme unterschiedliche Zeiträume für die Entfaltung der Wirkung notwendig sind. Es ist zu empfehlen, die **Wirkungskontrolle** in einem etwas grösseren zeitlichen Intervall von 2-3 Jahren im Kontext eines **Gesamtmonitorings** zu beurteilen. Das Gesamtmonitoring umfasst eine Neubeurteilung des gesamten Arealbezogenen Verkehrsaufkommens sowie die Wirkungskontrolle der umgesetzten Mobilitätsmassnahmen. Allenfalls haben die Ergebnisse eine Anpassung der Zielwerte oder eine Verschärfung der Massnahmen zur Folge.

Im Rahmen des Gesamtmonitorings wird eine erweiterte Standortbestimmung durchgeführt. Diese berücksichtigt sowohl Indikatoren zur Wirkungskontrolle der Zielvorgaben seitens der Gemeinde (A) sowie Indikatoren zur internen Prüfung der Wirksamkeit einzelner Massnahmen (B). Ziel ist, eine solide Datengrundlage für die Wirkungskontrolle zu schaffen.

Die Umsetzung gewisser Mobilitätsmassnahmen (insbesondere öV-, und LV-Erschliessung) liegen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde, weshalb die öffentliche Hand für ein Gesamtmonitoring miteinbezogen werden sollte.

Zudem können für interne Zwecke und allenfalls notwendige Anpassungen bei den Massnahmen ergänzende Indikatoren für die Wirkungskontrolle der einzelnen Massnahmen ausgewertet werden.

Zu beurteilende Kenngrössen (Arealbezogen)

- Gesamtverkehrsaufkommen: Personenaufkommen
- MIV-Anteil: Personenaufkommen & Fahrtenaufkommen
- Velo-Anteil: Personenaufkommen, Fahrtenaufkommen Velo & Auslastung Veloabstellplätze
- öV-Anteil
- Korrektur des MIV-Anteils über Fremdparkierungsdaten
- Auslastung der umgesetzten arealbezogenen Mobilitätsmassnahmen
- Wahrnehmung der umgesetzten arealbezogenen Mobilitätsmassnahmen

Der/die Mobilitätsverantwortliche sollte im Rahmen des Gesamtmonitorings die Umsetzung der firmenbezogenen Mobilitätsmassnahmen ebenfalls rapportieren und beurteilen. Dies kann bei allfällig benötigten Anpassungen von Vorteil sein.

Zu beurteilende Kenngrössen (Firmenbezogen)

- Umsetzung und Durchführung der vereinbarten Mobilitätsmassnahmen
- Nutzung der vereinbarten Mobilitätsmassnahmen
- Modal-Split der Beschäftigten und Kunden

5.5 Reporting

Die Kontrolle der Einhaltung des Mobilitätskonzepts resp. der Massnahmen erfolgt im Anschluss an die Standortbestimmung respektive das Gesamtmonitorings mittels eines Reportings an die Gemeinde. Dieses enthält mindestens die folgenden Elemente:

- Übersicht der geplanten und umgesetzten Massnahmen
- Statistische Auswertung der verschiedenen Mobilitätsmassnahmen (wie häufig genutzt / kontaktiert, wie stark besucht, Auslastung)
- Ein- und Ausfahrtsdaten der Tiefgarage
- Auslastung der Tiefgarage bzw. Anzahl fix vermieteter Parkplätze
- Auslastung der oberirdischen Parkplätze (abgeleitet aus Parkuhren oder mittels sporadischer Erhebung)
- Auslastung der Veloabstellplätze (abgeleitet aus Erhebung)

5.6 Optimierung und Modifizierung der Mobilitätsmassnahmen

Im Falle, dass die Zielvorgaben der Gemeinde für den durch das Areal erzeugten Verkehr nicht erfüllt werden, sind Anpassungen bei den bereits umgesetzten Massnahmen vorzunehmen oder weitere Massnahmen umzusetzen.

Eine verbesserte Wirkung der bereits umgesetzten Massnahmen kann mittels noch zu definierender Optimierungen, Attraktivitätssteigerungen und zusätzlichen Anreizen erzielt werden. Gegebenenfalls, und je nach Massnahme, können auch Verschärfungen in Betracht gezogen 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. Der Ersatz von Massnahmen durch andere ist dann möglich, wenn im Rahmen der Wirkungskontrolle klar wird, dass die Massnahme keine Wirkung zeigt.

Weiter können Massnahmen aus dem erweiterten Katalog ergänzt werden. Sie sind dahingehend auszusuchen, welche Stossrichtung verstärkt werden soll. Hierzu kann der Massnahmenkatalog (vgl. Kapitel 4.1) konsultiert werden.

Schliesslich sollten 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 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 in Abstimmung mit der Gemeinde weitere Massnahmen zu ergreifen und gegebenenfalls auch Sanktionen festzulegen.

5.7 Sanktionierung

Die Gemeinde sieht keine finanziellen Sanktionierungen bei Nicht-Erreichen der Ziele vor. Dennoch hat das Nicht-Erreichen der gesteckten Ziele Folgen. Folgende Möglichkeiten bestehen diesbezüglich (auf arealübergreifender Ebene):

- Auflagen (fixer Zeithorizont zur Verbesserung der Mobilitätsmassnahmen)
- Verschärfung der Vorschriften (z.B. bei der Vergabe von Parkplätzen)
- Anpassungen der öffentlichen Parkraumbewirtschaftung in der Umgebung (keine Herausgabe von Parkbewilligungen an Arealnutzende)
- Verlangen von Verschärfungen der Mobilitätsmassnahmen (z.B. beim Parkplatzmanagement)

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

Bundesamt für Statistik / Bundesamt für Raumentwicklung (2017) –

Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr
2015, Neuchâtel und Bern

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

Kanton Basel-Stadt – Verordnung über die Erstellung von Parkplätzen für Personenwagen
Schweizerischer Verband der Strassen und Verkehrsfachleute –VSS-40283

Rapp Trans AG

Anne-Kathrin Bodenbender
Projektleitung

Artur Luisoni
Projektbearbeitung

Basel, 16. Juni 2020 / 2061.120 / Hph