

5 Räumliches Entwicklungskonzept

5.1 REK Siedlung

5.1.1 Zentrale Orte

Der Leitsatz für die künftige Entwicklung der zentralen Orte Allschwils lautet, die Unterschiede zu pflegen und Räume aufzuwerten. In den nachfolgend beschriebenen Zentren und zentralen Orten sollen deshalb die spezifischen Charakteristika gepflegt und die jeweiligen Entwicklungschancen ortsspezifisch genutzt werden.

Historischer Dorfkern

Ist-Situation

Der historische Dorfkern ist mit dem Charakter eines Sundgauer Dorfes und den entsprechend historischen und kleinräumigen Gebäudestrukturen ein identitätsstiftender Ort für die Gemeinde. Er bietet ein überschaubares Angebot an Geschäften und Gastronomie. Die Bus- und Tramhaltestelle sorgt für eine sehr gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr. Das Angebot an Versorgungsnutzungen ist in den letzten Jahren zurückgegangen; es bestehen Leerstände von Geschäftsflächen.

Entwicklungsziele

- Erhalt des attraktiven Ortsbildes und Schaffung attraktiver öffentlicher Räume
- Erhalt oder Verbesserung der Wohnqualität
- Kontrast zu den anderen Zentren erhalten und ein eigenständiges, anders profiliertes Angebot anstreben (z.B. als Ort für Kultur, Gastronomie und zum Verweilen)
- Ambiente und spezifische räumliche Situation nutzen, zum Beispielen mit lokal verwurzelten oder kulturellen Angeboten
- Zirkulations- und kundenfreundliche Aussenraumqualität schaffen
- Optimierung der Strassen-, Tramtrasseführung und der Haltebereiche von Bus und Tram
- Gemeinsame Entwicklung mit den Betroffenen: Eigentümer, Gewerbe und Bevölkerung

→ siehe Massnahme 6.1 "Entwicklung Dorfplatz"

Quartierzentrum Lindenplatz

Ist-Situation

Der Lindenplatz ist neben dem Dorfkern der älteste zentrale Ort in Allschwil und stark geprägt von der Nähe zur Stadt Basel. Gefasst mit einer geschlossenen, städtischen Bebauung, Einkaufsnutzungen, Gastronomie und der Tramhaltestelle stellt er ein wichtiges Quartierzentrum über die Gemeindegrenze hinweg dar. Der Platz selbst erscheint heute kleinteilig. Vor allem besteht Potenzial bei der Gestaltung der Aussenräume wie auch bei dem Bezug der einzelnen Gebäude zum Platz.

Entwicklungsziele

- Schaffung eines attraktiven öffentlichen Raums durch eine Platzgestaltung im Interesse des Quartiers und der Gewerbetreibenden
- Ermöglichung einer vielseitigen Nutzung
- Einbezug der Randbebauungen, Fassung des Platzes

→ siehe Massnahme 6.2 "Entwicklung Lindenplatz"

Wichtige Kreuzungs- und Knotenpunkte entlang der Baslerstrasse

Ist-Situation

Entlang der Baslerstrasse befinden sich zwischen Dorfkern und Lindenplatz drei wichtige Kreuzungs- und Knotenpunkte:

- Geviert Gemeindeverwaltung und der Knoten Ziegelei
- Knoten Grabenring mit Wegmattenpark
- Knoten Parkallee mit Kirche und Schulzentrum

An diesen Orten liegen Bus- bzw. Tramhaltestellen sowie die Kreuzungspunkte der Hauptverkehrsachsen. Bereits heute ist der Knoten Ziegelei/Fabrikstrasse als Mischgebiete zониert. Die aktuelle Nutzung ist jedoch unterschiedlich (teilweise Wohnnutzen bis ins Erdgeschoss).

Entwicklungsziele

- Aufwertung des Ortsbildes, Schaffung attraktiver öffentlicher Räume
- Raumkanten, Akzente mit höheren Gebäuden tragen zur besseren Orientierung und Auszeichnung der Orte bei (Bsp. dafür ist eine Planungsstudie QP Rankacker).
- Mischnutzungen Wohnen und Arbeiten
- Erdgeschossnutzungen mit Gewerbe, Ladenflächen mit Bezug zum Strassenraum

→ siehe auch Kapitel 5.1.3 Quartiere (Bsp. an Knoten den Parkallee und Fabrikstrasse)

Attraktives Versorgungszentrum Binningerstrasse

Ist-Situation

Die Gebiete rund um die Binningerstrasse sind gewerblich geprägt. Im südlichen Bereich hin zum Siedlungsrand besteht, geschichtlich bedingt durch die ehemalige Ziegelei, eine grossflächige Parzellenstruktur mit entsprechend grossvolumigen Bauten neueren wie älteren Datums. Auf der gegenüberliegenden Seite besteht eine vergleichsweise kleinteilige und längsgestreckte Parzellierung mit höherer Nutzungsdichte und an den Rändern auch Wohnnutzungen. Auffällig sind auch Leerstände bzw. die Verfügbarkeit an vermietbaren Flächen (zum Beispiel Lager-, Büro- oder Gewerbeflächen). Es fehlen öffentliche Räume, dementsprechend besteht kaum Aufenthaltsqualität im Aussenraum. Der motorisierte Individualverkehr (Publikums-, Liefer- und Durchgangsverkehr) beherrscht das Bild. Die Strassenraumgestaltung ist technisch, verkehrsorientiert.

Entwicklungsziele

- Grosses Entwicklungspotenzial nutzen für eine qualitative Siedlungsentwicklung, die zu einer Aufwertung des Ortes beiträgt.
- Verdichtung, Umstrukturierung mit der Möglichkeit zu Wohnnutzungen auf der Südseite und punktuelle Erneuerungen auf der Nordseite in Zusammenarbeit mit den Eigentümern
- Tram als leistungsfähigen und attraktiven Verkehrsträger verlängern
- Strassenraumgestaltung entlang der Binningerstrasse
- Stärkere Durchmischung, publikumsorientierte Nutzungen zwischen Migros und Coop
- Verbesserung der Wegebeziehungen zu umliegenden Quartieren. Verbindung des Quartiers Letten mit der Wohnüberbauung Ziegelei, dem Freiraum Sporn und dem Naherholungsgebiet Allschwilerwald sowie Einbettung des Schulneubaus Gartenhof.

→ siehe Kapitel 5.1.2 "Wirtschaftsstandorte" und Massnahme 6.4 "Masterplan Binningerstrasse"

Wirtschaftszentrum Bachgraben

Siehe Kapitel 5.1.2 "Wirtschaftsstandorte" und Massnahme 6.3 "Konzept Erschliessung und Stadtraum Bachgraben"

Öffentliche Bauten und Anlagen

Die öffentlichen Bauten und Anlagen finden sich häufig im Bereich der zentralen Orte und stehen in direktem, funktionalem Zusammenhang. Verschiedene Anlagen wie bspw. Kindergärten oder Freizeiteinrichtungen finden sich auch in den Quartieren. Häufig handelt es sich um ortsbildprägende Bauten bzw. Anlagen, die auch zur Identitätsstiftung und Orientierung beitragen, eine hohe Bedeutung für das Gemeindeleben haben und entsprechende Anziehungspunkte sind. Diese Areale sollen auch zukünftig das Ortsbild mitbestimmen und hinsichtlich Architektur und Aussenraumgestaltung eine Vorbildfunktion übernehmen. Im Fokus stehen das Geviert Verwaltung, Post und Feuerwehrmagazin als Gegenüber des neu gestalteten Park Wegmatten und der Bereich um die Haltestelle Kirche mit dem Schulzentrum. Auf die einzelnen Bauten wird in der Immobilienstrategie Allschwil näher eingegangen.

Das REK, die Immobilienstrategie und die Schulraumplanung sollen gemeinsam eine abgestimmte Planung von öffentlichen Bauten und Anlagen sicherstellen.



Städtebauliche Akzente



Aufwertung Strassen- und Platzräume mit Stärkung der Kanten



Hauptverbindungsachsen



Öffentliche Bauten und Anlagen

Potentialräume mit Handlungsbedarf für integrale Entwicklungskonzepte



Historischer Dorfkern



Bereich Dorfkernzone

Lokale Entwicklungspotentiale



Quartierzentrum Lindenplatz



Wichtige Kreuzungs- und Knotenpunkte Baslerstrasse

Abbildung 1: REK Plan Siedlung: Zentren

5.1.2 Wirtschaftsstandorte

Wirtschaftszentrum Bachgraben

Ist-Situation

Das grossflächige Arbeitsgebiet Bachgraben ist, verglichen mit dem Rest der Gemeinde, verhältnismässig jung. Das Arbeitsgebiet von kantonalen Bedeutung umfasst knapp zwei Drittel der Allschwiler Gewerbezonflächen. Die vorhandenen Flächenreserven bieten zudem sehr grosse Entwicklungspotenziale. Die Entwicklung der vergangenen Jahre, grösstenteils im Dienstleistungssektor (primär im Bereich Forschung und Entwicklung, Life-Science), ist enorm.

Entwicklungsziele

- Sicherung der Standortattraktivität
- Wirtschaftsstandort von trinationaler Bedeutung: Dienstleistungen, Forschung und Entwicklung
- Fortsetzung der Kernnutzung, Life-Science Cluster
- Ergänzendes Angebot für KMU
- Detailhandel nicht weiter ausbauen
- Versorgungsinfrastruktur für Arbeitende
- Attraktive Aussenräume und Adressbildung sicherstellen
- Klein- wie auch grossräumige Erschliessung fördern:
 - Hegenheimermattweg als starke lineare Achse
 - Zubringer Bachgraben - Nordtangente als leistungsfähiger Anschluss
 - attraktive Achsen für Fuss- und Veloverkehr, die das Gebiet mit den Wohnquartieren verbinden
- Optimierung öffentlicher Verkehr

→ siehe Massnahme 6.3 "Konzept Erschliessung und Stadtraum Bachgraben "

Differenzierte Entwicklung an der Binningerstrasse

Ist-Situation

Siehe Kapitel 5.1.1 Zentren

Entwicklungsziele

Gewerbe-, Einkaufs- und Dienstleistungszentrum der Zukunft mit Wohnanteil

→ siehe Massnahme 6.4 "Masterplan Binningerstrasse"

Gewerbeinsel Spitzwaldstrasse

Ist-Situation

Das Gewerbegebiet an der Spitzwaldstrasse stellt eine, verglichen mit den übrigen Gewerbegebieten der Gemeinde, kleine Gewerbeinsel umgeben von Wohngebiet dar. Im südlichen Teil wurden in der jüngeren Vergangenheit Neubauten errichtet. Im nördlichen Geviert zwischen Bettenstrasse und Sandweg ist das Gebiet kleinteiliger strukturiert. Mit der grösstenteils leerstehenden grossflächigen Sporthalle stehen mittel- bis längerfristige Veränderungen an. Es bestehen keine direkt störenden Emissionen in die umliegenden Wohnquartiere. Zu Problemen führte in der Vergangenheit hingegen das Verkehrsaufkommen durch den Lieferverkehr.

Entwicklungsziele

- Quartierverträgliche Aufrechterhaltung der bestehenden Gewerbebetriebe, Abstimmung der Bedürfnisse der ansässigen Betriebe und der Wohnbevölkerung.

Historischer Dorfkern, Baslerstrasse und Lindenplatz

Ist-Situation

Siehe Kapitel 5.1.1 Zentren

Entwicklungsziele

Attraktiver historischer Dorfkern mit Gastronomie, Kultur, Nahversorgung; akzentuierte Knotenpunkte mit durchmischten Dienstleistungen und Kleingewerbe an der Baslerstrasse und ansprechendes Quartierzentrum Lindenplatz mit schön gestaltetem öffentlichem Raum

→ siehe Massnahme 6.1 "Entwicklung Dorfplatz", 6.2 "Entwicklung Lindenplatz"



Potentialräume mit Handlungsbedarf für integrale Entwicklungskonzepte

- Historischer Dorfkern**
- Bereich Dorfkernzone

- Wirtschaftsstandort Bachgraben**
- Dienstleistungs- und Gewerbestandort
- Option lokaler KMU-Cluster

- Entwicklungsgebiet Binningerstrasse**
- Mischnutzungen
- Mischnutzungen, Schwerpunkt Arbeiten
- Vorranggebiet Arbeiten

Lokale Entwicklungspotentiale

- Quartierzentrum Lindenplatz
- Wichtige Kreuzungs- und Knotenpunkte Baslerstrasse
- Weitere Arbeitsgebiete

Städtebauliche Akzente

- Hauptverbindungsachsen

Abbildung 2: REK Plan Siedlung: Wirtschaftsstandorte

5.1.3 Quartiere

Wie die Analyse und die Betrachtung der Bauzonenkapazität zeigt, besteht neben den Zentrums- und Arbeitsplatzgebieten auch in den Quartieren ein Entwicklungs- bzw. Verdichtungspotenzial. Es ist jedoch nicht im Sinne der Zielsetzungen des REK, generelle Um- oder Aufzonungen vorzunehmen. Vielmehr geht es darum, ortsspezifische Handlungsspielräume zu schaffen und Qualitäten zu sichern. Vor dem Hintergrund der REK-Zielsetzungen und jenen des Leitbildes "Zukunft Allschwil" ist es deshalb in den Wohnquartieren oberste Prämisse, dass mit neuen Bauprojekten auch der Erhalt oder die Verbesserung der örtlichen Qualitäten (bspw. Ortsbild, Aussenräume oder Bauten) einhergehen muss. Folgende Ziele sind für die Quartiersentwicklung massgebend:

- Wiedererkennbare Orte, identitätsstarke Quartiere
- Vielseitig nutzbare Frei- und Strassenräume
- Vielseitige Wohntypologien und durchmischte Quartiere
- Gut eingebettete Neubauten
- Einbezug der ISOS-Schutzziele
- Punktuelle Verdichtung in gut erschlossenen Quartieren

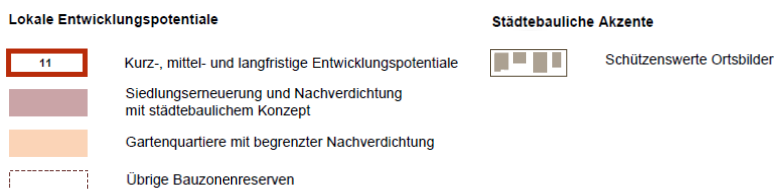
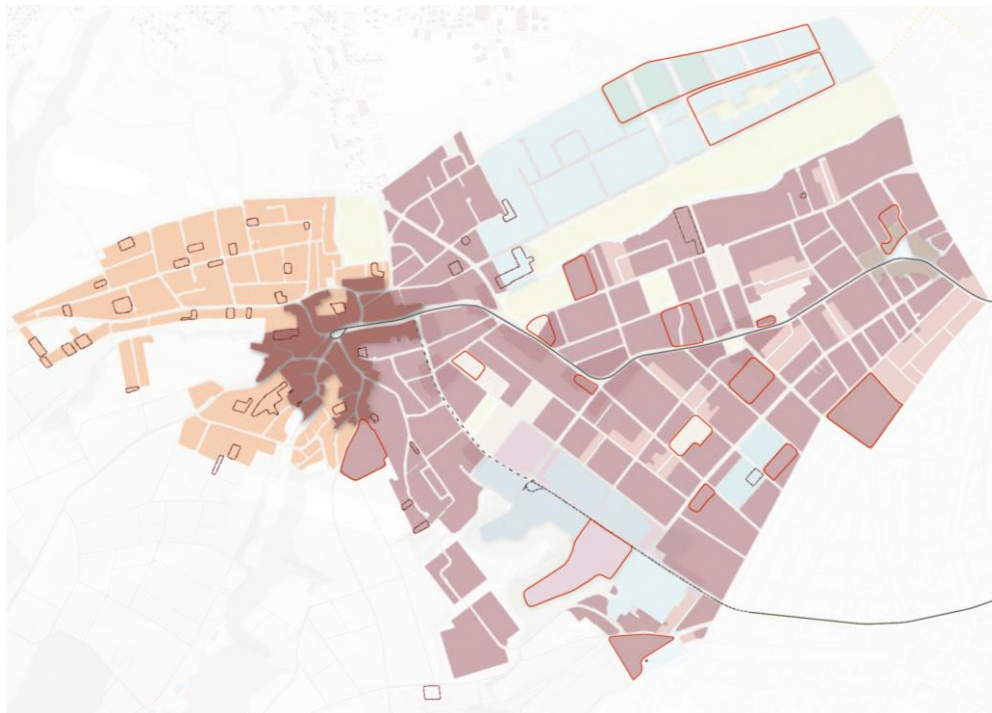


Abbildung 3: REK Plan Siedlung: Quartiersentwicklung

Das REK unterscheidet dazu unter dem Titel "lokale Entwicklungspotenziale" folgende Stossrichtungen (siehe auch Abbildung oben und Erläuterungen in den folgenden Kapiteln):

- Schützenswerte Ortsbilder (siehe Kapitel 3.3 und nachfolgendes Beispiel 4)
- Innenentwicklung in den Quartieren (siehe nachfolgende Beispiele) :
 - Siedlungserneuerung und Nachverdichtung mit städtebaulichem Konzept

- Gartenquartiere mit begrenzter Nachverdichtung
- Kurz-, mittel- und langfristige Entwicklungspotenziale (siehe Massnahme 6.6, Grundlagen für Arealentwicklungen schaffen)

Im Folgenden wird auf typische Situationen der Quartierentwicklung Allschwils näher eingegangen, deren heutige Qualitätsmerkmale beschrieben, Entwicklungsprinzipien aufgestellt und Regelungsvorschläge formuliert. Dies soll dazu dienen, die Ziele des REK hinsichtlich Quartiersentwicklung zu konkretisieren und zu veranschaulichen sowie die Verbindung zur Nutzungsplanung herzustellen bzw. qualitative Grundlagen dafür zu liefern.

I. Einfamilienhausquartiere, W1

Ist-Situation

- Typische Situation einer 1-2-geschossigen Wohnzone, vorwiegend Einfamilienhäuser
- Zonierung W1 mit einer maximalen Geschossigkeit von 2 Vollgeschossen plus Dach- oder Attikageschoss und einer Beschränkung auf max. 2 Wohnungen je Baukörper (+ 1 Einliegerwohnung)
- Geringe Bau- und Nutzungsdichte im Vergleich zur übrigen Gemeinde

Qualitätsmerkmale

- Hoher Grünflächenanteil und Grünstrukturen (Privatgärten)
- Hanglage am Rosenberg
- Offene Bauweise, kleinstrukturierte Einzelbauten
- Meist durch hohe Hecken gefasster Strassenraum.
- Gebäudehöhe max. 8.8m



Luftbild Ist-Situation



Bsp. Entwicklungsprinzipien

Entwicklungsprinzipien

- Grundprinzip der Zonierung (Punktbauten, Höhen) soll beibehalten werden
- Mehr als zwei Wohnungen pro Baukörper sollen möglich sein

Regelungsvorschläge

- Anpassung der Zonenvorschriften bezüglich der Anzahl Wohnungen. Überprüfung der Bestimmungen zu Einliegerwohnungen

II. Einfamilienhausquartiere, W2

Ist-Situation

- Typische Situation einer 2-geschossigen Wohnzone, vorwiegend Einfamilienhäuser
- Zonierung W2 mit einer maximalen Geschossigkeit von 2 Vollgeschossen plus Dach- oder Attikageschoss und einer Beschränkung auf max. 2 Wohnungen je Baukörper (+ 2 Einliegerwohnungen)
- Geringe Bau- und Nutzungsdichte im Vergleich zur übrigen Gemeinde

Qualitätsmerkmale

- Trotz der im Vergleich zur Zone W1 höheren Dichte hoher Grünflächenanteil (Privatgärten)
- Punktbauten aber auch hoher Anteil an Doppelhäusern und Abschnitten mit Reihenhäusern
- Meist durch hohe Hecken gefasster Strassenraum.
- Teilweise Hanglage
- Gebäudehöhen max. 10.5m



Luftbild Ist-Situation

Bsp. Entwicklungsprinzipien

Entwicklungsprinzipien

- Die charakteristische Gebäudehöhe soll beibehalten werden, allerdings sollen auch 3 Vollgeschosse (ohne zusätzliche Dach- oder Attikageschosse) möglich sein.
- Heute sind (nur) mit Einliegerwohnungen 4 Wohneinheiten pro Gebäude möglich.
- Die Begrenzung auf eine bestimmte Typologie soll aufgehoben werden. Generell sollen mehr als zwei Wohnungen pro Gebäude möglich sein.

Regelungsvorschläge

- Anpassung der Zonenvorschriften bezüglich der Anzahl Wohnungen. Überprüfung der Bestimmungen zu Einliegerwohnungen

III. Einfamilienhäuser in mehrgeschossigen Wohnzonen, W3

Ist-Situation

- Einzelne Einfamilienhäuser in 3-geschossigen Wohnzonen
- Unternutzte Parzellen, Zonierung W3 mit einer maximalen Geschossigkeit von 3 und Gebäudehöhen bis zu 13.8m
- Geringe Bau- und Nutzungsdichte im Vergleich zur direkten Nachbarschaft
- Einzelgebäude meist an Strasse und grosszügige Gärten in die Parzellentiefe
- Bereits laufende Verdichtung mit Bauvorhaben, die die maximale Ausnützung ausschöpfen

Qualitätsmerkmale

- Grünflächenanteil und Grünstrukturen (Privatgärten)



Luftbild Ist-Situation



Fallbeispiel. Entwicklungsprinzipien

Entwicklungsprinzipien

- Sorgfältige Nachverdichtung unter besonderer Berücksichtigung von Qualitätskriterien: oberirdische Parkierung minimieren, Bezug von Strasse und Gebäude, Grünflächenanteil sichern
- An wichtigen Kreuzungspunkten städtebauliche Betonung der Ecksituationen ermöglichen

Regelungsvorschläge

- Prüfung der Einführung einer Grünflächenziffer auch in Wohnzonen
- Prüfung der Regelung für Ausnahmeüberbauungen nach einheitlichem Plan, um Anreize für weitere Qualitätssteigerung zu schaffen

IV. Weiterbauen an Strassenzügen im ISOS-Perimeter, heute W3

Ist-Situation

- Im ISOS vermerkte Strassenzüge und Gebäudegruppen in 3-geschossigen Wohnzonen
- Teilweise unternutzte Parzellen mit hohem Grünanteil, Zonierung W3 mit einer maximalen Geschossigkeit von 3, plus Dach- oder Attikageschoss und Gebäudehöhen bis zu 13.8m
- Ältere Bausubstanz mit ortsbildprägender Wirkung (siehe ISOS)
- Die im ISOS mit hohem Schutzziel vermerkten Gebiete Allschwils wurden im Rahmen der vorliegenden Planung präzisiert und ihre Ausdehnung angepasst.

Qualitätsmerkmale

- Ortsbildprägende Ensembles mit hoher räumlicher und architekturhistorischer Qualität, die sich durch einen guten Zustand und eine gewisse Homogenität auszeichnen
- Unterschiedliche Gebäudetypen, häufig Doppel- oder Reihenhäuser mit einer Geschossigkeit von 2 bis 3 Geschossen
- Gebäude liegen an Baulinie und bilden eine Einheit mit der Strassenflucht
- Ebenso wichtig wie die Qualität der Gebäude ist jene der Freiflächen. Dazu zählen vor allem die strassenraumprägenden Gebäudevorbereiche (ohne Parkierung oder nur einzelne Stellplätze) und häufig grosszügige Gärten hinter den Gebäuden.
- In einigen Fällen ist trotz Ortsbildschutz eine weitere Entwicklung der Gebäudegruppen denkbar (siehe Fallbeispiel Blumenweg).



Luftbild Ist-Situation
(ISOS-Perimeter hervorgehoben)



Fallbeispiel. Entwicklungsprinzipien
(ISOS-Perimeter hervorgehoben)

Entwicklungsprinzipien

- Entwicklungsrichtlinien müssen für jedes Gebiet im Rahmen der anstehenden Nutzungsplanung einzeln definiert werden. Im gezeigten Fallbeispiel ist eine Überbauung der hinteren Gartenbereiche denkbar.
- Neubauten orientieren sich an Bestand und Strassenflucht.
- Massstäblichkeit und Charakter der Siedlung (Gebäudegrössen, Traufhöhen und Gruppierungen) und der Freiräume werden erhalten

Regelungsvorschläge

- Umsetzung des Ortsbildschutzes in der Nutzungsplanung (ähnlich wie bei den bereits ausgewiesenen Ortsbildschutzzonen Lindenplatz und Borerhof)
- Ggf. Anpassung der Zonenzugehörigkeit
- Definition von Gestaltungsbaulinien

V. Mehrfamilienhaussiedlungen der 60er, 70er und 80er Jahre, W3

Ist-Situation allgemein

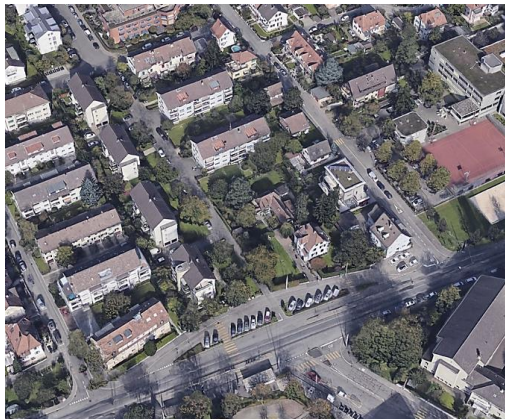
- Grössere Areale mit Mehrfamilienhauszeilen aus den 60er bis 80er Jahren, über weite Teile des Siedlungsgebiets verteilt
- Gebäude stehen meist quer zum Strassenraum und ein Bezug besteht häufig nur über Garageneinfahrten
- Dazwischenliegende Freiräume sind ohne klare Zuordnung (öffentlich oder privat) und entsprechend wenig genutzt
- Bausubstanz oft renovierungsbedürftig mit energetischen Mängeln und in Bezug auf die Erschliessung (Lift) nicht zeitgemäss

Qualitätsmerkmale Ist-Situation

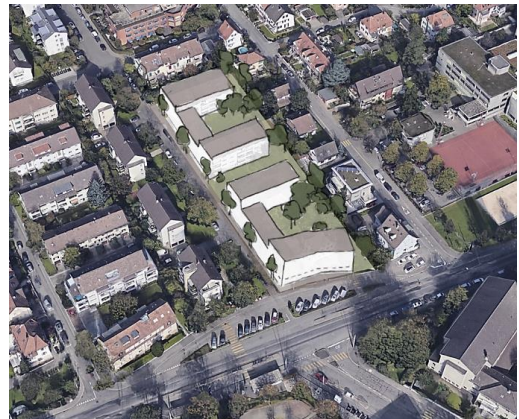
- Klare Siedlungsstruktur mit hohem Grünflächenanteil
- geschätztes Angebot für erschwinglichen Wohnraum

Ist-Situation des Fallbeispiels

- Langgestrecktes Geviert von der Baslerstrasse bis ins Wohnquartier
- An der Baslerstrasse 4-geschossige Wohn- und Geschäftszone und 3-geschossige Wohnzone im hinteren Teil (40m in die Tiefe)
- Aktuelle Überbauung im Beispiel entspricht an der Baslerstrasse nicht der Zonierung
- Im hinteren Teil dichte Wohnüberbauung aus den 60er Jahren und Reihenhäuser aus den 50er Jahren
- Gebäudeorientierung nicht zur Parkallee, sondern quer dazu
- Ausweitung an Baslerstrasse bietet Potenzial für Aufwertung Ortsbild



Luftbild Ist-Situation



Fallbeispiel. Entwicklungsprinzipien

Entwicklungsprinzipien allgemein

- Bei Erneuerung oder Ersatz klare Zuordnung der Freiflächen ermöglichen, hohen Grünflächenanteil erhalten
- Bezug zum Strassenraum verbessern, gegebenenfalls Fassung des Strassenraums prüfen, in Zentrumsbereichen Erdgeschossnutzungen mit Bezug zum Stadtraum fördern
- Einbau Lift ermöglichen
- Einheitliche Gestaltung zu erneuernder Gebiete fördern

Entwicklungsprinzipien Fallbeispiel

- Bebauung an der Baslerstrasse gem. Zonierung (Mischnutzung) mit höherer Ausnutzung und orientiert am Strassenverlauf
- Erneuerung und Verdichtung der Bebauung im hinteren Teil
- Gestaltung der Ausweitung an der Baslerstrasse (keine reine Verkehrs- bzw. Abstellfläche)

- Angemessene Reaktion der Bebauung auf die Langsamverkehrsachse Parkallee
- Realisierung von differenzierten Aussenräumen

Regelungsvorschläge

- Überbauung nach einheitlichem Plan / Ausnahmen bei Wohnbausanierung best. Überbauungen attraktiver machen
- Förderungsmöglichkeiten für erschwinglichen Wohnraum prüfen

VI. Hauptstrassenzüge

Ist-Situation

- 4-geschossige Wohn- und Geschäftszone oder 3- (rund um den Lindenplatz) bzw. 4-geschossige Zentrumszone (rund um die Haltestelle Ziegelei)
- Unterschiedliche Ist-Situationen entlang der Baslerstrasse: Teilweise orientieren sich die Gebäude am Strassenverlauf, weisen einen entsprechenden Bezug zur Strasse auf. Es finden sich Erdgeschossnutzungen wie Einkaufs-/Versorgungsnutzungen. Andererseits bestehen Bauten älteren und neueren Datums, die nicht auf die Umgebung reagieren, sich vom Strassenraum abwenden.
- Typologie und städtebauliche Setzung von Neubauten werden häufig durch die maximale Ausnutzung der zonenrechtlichen Möglichkeiten definiert.

Qualitätsmerkmale (bisher nur punktuell vorzufinden)

- Gebäudefluchten folgen dem Strassenverlauf und fassen diesen
- gewerbliche Erdgeschoss- und Wohnnutzungen ab dem 1. Obergeschoss



Luftbild Ist-Situation Entwicklungsprinzipien Bsp. Vorstudie QP Rankacker

Entwicklungsprinzipien

- Die Bauten und der Strassenraum stehen im Bezug zueinander
- Die Erdgeschosse werden, zumindest an wichtigen Knotenpunkten, gewerblich genutzt
- Die Bauten folgen dem Strassenverlauf, fassen den Strassenraum
- Punktuell höhere Bauten mit hoher städtebaulichen und architektonischen Qualität akzentuieren das Siedlungsbild (siehe Punkt 6. Hochhäuser)

Regelungsvorschläge

- Gestaltungsbaulinien
- Regelung zur Dachform prüfen
- Bonussystem prüfen, das gewerbliche Nutzungen im Erdgeschoss begünstigt
- Instrument für Bebauung nach einheitlichem Plan anpassen
- Definition einer Gestaltungsbaulinie entlang der Baslerstrasse
- Förderungsmöglichkeiten für erschwinglichen Wohnraum prüfen

VII. Strategie Hochhäuser

Aktuelle Hochhaussituation

- Heute verteilen sich die Hochhäuser über die gesamten, dichter bebauten Siedlungsgebiete von Allschwil und dienen hauptsächlich Wohnnutzungen.
- Häufig entstanden diese im Rahmen von Quartierplanungen, wurden zusammen mit anderen mehrgeschossigen Wohngebäuden realisiert, verfügen über grosszügige umliegende Grünflächen und liegen häufig im Inneren der Quartiere.
- Die Hochhäuser stammen aus einem Zeitraum von 1960 bis 1990. Mit dem Projekt Langmatten II gegenüber des Alterszentrums sind 2016 neue Hochhäuser hinzugekommen.
- Keine der Fernwirkung Rechnung tragende, besondere architektonische Qualität



Luftbild Ist-Situation Häuser über 30m Höhe

Entwicklungsziele: Neue Hochhäuser im künftigen Siedlungsbild

Gemäss kantonalem Hochhauskonzept werden Bauten mit mehr als acht Vollgeschossen oder mit einer Höhe von mehr als 25m als Hochhäuser bezeichnet. Aber auch der Höhenunterschied zwischen dem Hochhaus und den Bauten in der unmittelbaren Umgebung ist ein wesentliches, ortsbildprägendes Merkmal. Das kantonale Hochhauskonzept definiert unter anderem Anforderungen und qualitative Kriterien für Hochhausstandorte und auch die Hochhäuser selbst. So sollen Hochhäuser bspw. nur in 350m Gehdistanz von geeigneten ÖV-Haltestellen und innerhalb der "inneren Korridore" in den urbanen Verdichtungsräumen und Entwicklungsschwerpunkten gem. kantonalem Richtplan realisiert werden. Die historischen Ortskerne und schützenswerten Ensembles sind von Hochhäusern freizuhalten. Aus qualitativer Sicht sollen Hochhäuser besondere städtebauliche Situation definieren und immer im Kontext der historisch gewachsenen Siedlungsstruktur stehen. Ferner muss das Hochhaus als Verdichtungstypologie einen quantitativen wie auch qualitativen Mehrwert von öffentlichem Raum aufweisen. Die untenstehende Abbildung definiert Eignungs-, Möglichkeits- und Ausschlussräume für Hochhäuser in Allschwil. Auf kommunaler Ebene werden die folgenden Ziele für die künftige Hochhausentwicklung verfolgt:

- Bauanfragen mit Hochhäusern müssen mit besonderer Sorgfalt beurteilt werden und sind generell als Ausnahmen zu betrachten die nur im Rahmen von Ausnahmeüberbauungen oder Quartierplanungen möglich sind.
- Künftig sollen Hochhäuser nicht wahllos über das Siedlungsgebiet, als Einzelentwicklungen entstehen sondern an geeigneten Orten zur Akzentuierung, Orientierung und Verdichtung beitragen.
- An zentralen Orten ist auch eine gewerbliche Nutzung der unteren, insbesondere der Erdgeschosse anzustreben.

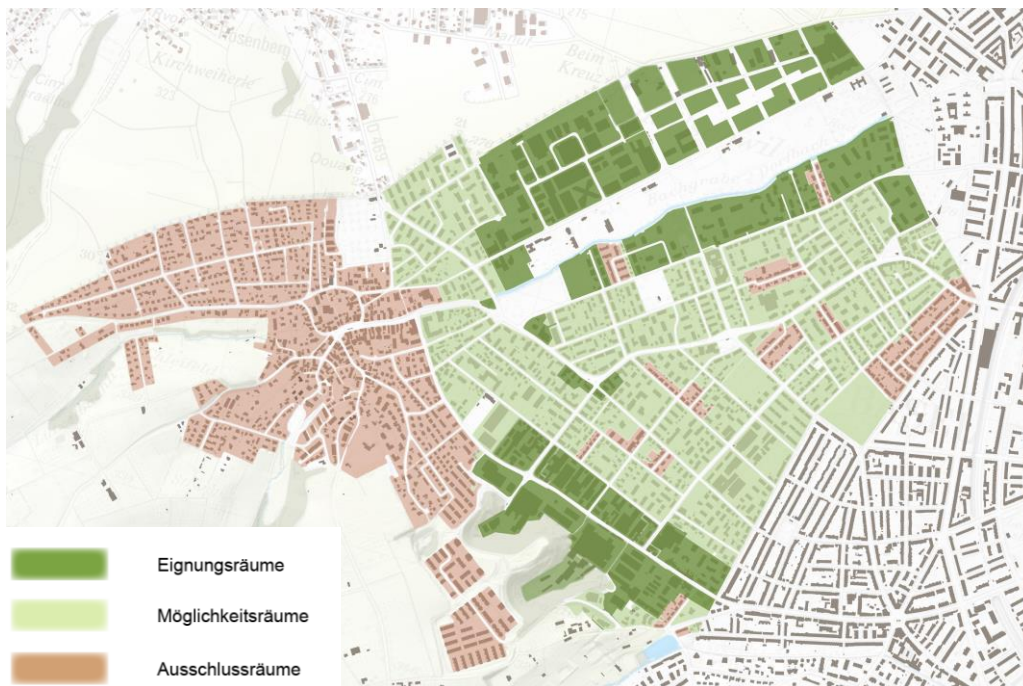
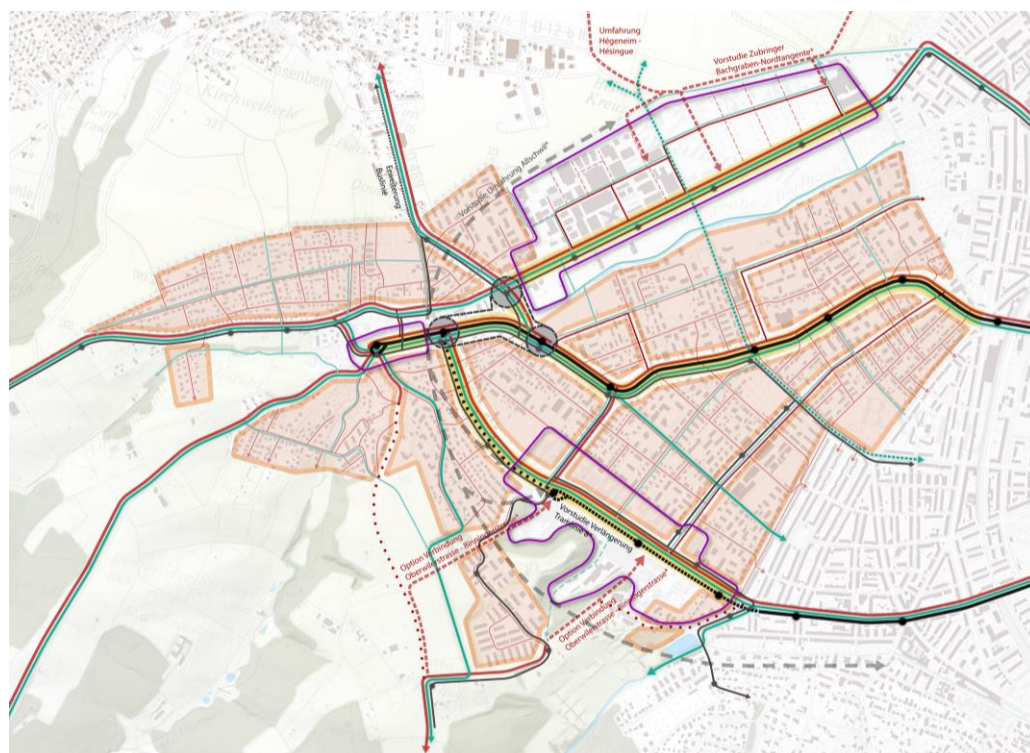






Abbildung 4: Eignungs-, Möglichkeits- und Ausschlussräume für Hochhäuser

5.2 REK Verkehr

Die untenstehende Abbildung zeigt den Plan und die Legende zum Teilbereich Verkehr des REK. Die Inhalte sind im folgenden Kapitel beschrieben.



Grundinhalte





-  Hauptverbindungsachsen
-  Verkehrsmanagement im Gelenk der Hauptachsen
-  Gebiete mit vertieftem Erschliessungskonzept
-  Verkehrsberuhigte Quartiere

Öffentlicher Verkehr

-  Tramlinien / -haltestellen
-  Geplante neue Tramlinie (Etappe 1)
-  Geplante neue Tramlinie (Etappe 2)
-  Buslinien / -haltestellen
-  Geplante neue Buslinie

* Bestandteil Agglomerationsprogramm 3. Generation

Langsamverkehr

-  Hauptverbindung Langsamverkehr (wichtige lokale Rad- und Fusswege, kantonale und regionale Radwege)
-  Geplante Hauptverbindung Langsamverkehr
-  wichtige Langsamverkehrswege im Quartier
-  geplante wichtige Langsamverkehrswege im Quartier (ungefähre Lage)

Motorisierter Individualverkehr

-  Hauptachse MIV (Kantonsstrassen, wichtige Gemeindestrassen)
-  Sammelstrasse MIV
-  Erschliessungsstrasse
-  mögliche Streckenführung neue Strassen
-  Rückstufung der Strasse bei neuer Verbindung zur Binningerstrasse
-  Vorstudie Umfahrung Allschwil

Abbildung 5: Plan REK Verkehr

5.2.1 Mobilitätsverhalten und Ziele der Verkehrsentwicklung

Die Entwicklung des Modalsplits (d.h. der Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel) in den letzten Jahren zeigt, dass auf einzelnen Strassenabschnitten keine Zunahme beim MIV mehr stattgefunden hat und das Verkehrswachstum durch den öffentlichen Verkehr aufgenommen wurde. Künftig ist eine weitere konsequente Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung wichtig, welche diesen Trend aufnimmt und weiterführt.

Grundsätzlich hat der MIV heute in Agglomerationsgemeinden den grössten Anteil am Modal Split. Bezüglich des Wirtschaftsverkehrs haben die motorisierten Fahrzeuge eine unangefochten zentrale Stellung im Verkehrssystem. Im Pendler- und Freizeitverkehr zeigen sich aber auch die oben erwähnten Entwicklungen hin zu mehr Langsam- und öffentlichem Verkehr. Das REK verfolgt die folgenden drei Grundsätze:

- Verkehr vermeiden (Siedlungsentwicklung am richtigen Ort)
- Verkehr verlagern (umweltfreundliche Verkehrsmittel)
- Verkehr verträglich gestalten (z.B. durch tiefere Geschwindigkeiten)

Ein weiterer wichtiger Grundsatz besteht darin, den Verkehr zu kanalisieren und möglichst auf der richtigen Netzhierarchie abzuwickeln. Konkret bedeutet dies, dass überkommunaler Durchgangsverkehr wo möglich auf Hauptstrassen abzuwickeln und aus Quartierstrassen fernzuhalten ist. Aufgrund des bereits stark ausgelasteten Verkehrsnetzes ist damit Handlungsbedarf auf zwei Ebenen gegeben:

- Einerseits sind die übergeordneten Verkehrsnetze durch Ausbauten funktionsfähig zu halten, so dass der Mehrverkehr nicht auf untergeordnete Netze im Siedlungsgebiet ausweicht.
- Andererseits ist bei wachsenden Arbeitsplatz- und Einwohnerzahlen, um die Erschliessungsqualität für die Bevölkerung und Gewerbetreibende zu erhalten, der Mehrverkehr zu grossen Teilen durch eine verkehrssarme Siedlungsentwicklung (d.h. Siedlungsentwicklung an gut erschlossenen Orten) abzufedern und auf flächeneffiziente und nachhaltigere Verkehrsmittel zu verlagern (Langsam- und öffentlichem Verkehr).

Dementsprechend formuliert das REK im Bereich Verkehr folgende Ziele:

Hauptziele

- gute Anbindung an die regionalen und überregionalen Verkehrsnetze (öV, MIV, Fuss- und Veloverkehr)
- sicheres und zweckmässiges Strassen- und Wegenetz und eine geeignete und sichere Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmenden
- Leistungsfähigkeit und Erschliessungsqualität erhalten und mit Verkehrszunahme Verlagerung des Modalsplits zugunsten des Langsam- und öffentlichen Verkehrs
- weitere Verbesserung des öffentlichen Verkehrs mit Abstimmung der Linienführung auf die geplante Siedlungsentwicklung
- Bereitstellen eines attraktiven lokalen und regionalen Velowegnetzes
- Aufenthalts- und Wohnqualität in den Quartieren verbessern
- Unterstützung der Projekte im Agglomerationsprogramm: Umfahrung Allschwil, Zubringer Bachgraben - Nordtangente und Tramverlängerung Letten

Spezifische Ziele

- Hauptverkehrsachsen dienen allen Verkehrsarten (MIV/ÖV/Fuss- und Veloverkehr) als sichere und komfortable Route
- Tramverlängerung Letten (Binningerstrasse)
- Weiterführung Tramverlängerung Baslerstrasse als zweite Etappe prüfen

- Zubringer Bachgraben - Nordtangente mit Erschliessung Gewerbegebiet Bachgraben koordinieren und aufwärtskompatibel mit Tunnel Allschwil und Verbindung Oberwilerstrasse – Binningerstrasse gestalten.
- siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs im Gelenk der Hauptachsen
- Mobilitätsmanagement bei Ansiedlung von Unternehmen unter Einbezug bestehender Betriebe
- verkehrsberuhigte und sichere Wohnquartiere, Durchgangsverkehr ist zu verhindern
- Parkallee als Fuss- und Veloachse bis Bachgraben verbessern und mittelfristig bis über die Landesgrenze verlängern (Anschluss Parc des Carrières).

5.2.2 Hauptverbindungsachsen

Im Zentrum des REK stehen die drei Hauptverbindungsachsen Binningerstrasse, Baslerstrasse und der Hegenheimermattweg (Gewerbegebiet Bachgraben). Diese Strassenzüge stellen innerhalb von Allschwil das Rückgrat der Erschliessung dar. Sie treffen sich im Gelenk Hegenheimermattweg/Grabenring/Baslerstrasse/Binningerstrasse.

5.2.3 Erschliessung Gewerbegebiet Bachgraben und Zubringer Bachgraben-Nordtangente

Mit dem Zubringer Bachgraben – Nordtangente wird die Anbindung dieses wichtigen Arbeitsgebietes an das übergeordnete Strassennetz und Basel Nord erheblich verbessert. Die Entlastung von den übrigen Strassen ermöglicht die angestrebte Entwicklung in diesem Raum. Das REK geht aufgrund des jetzigen Planungsstandes von drei Erschliessungspunkten auf der Nordseite zum Gebiet Bachgraben aus. Somit werden die Verkehrsströme entflochten, was sich positiv auf die Leistungsfähigkeit des Zubringers auswirkt. Die genaue Linienführung des Zubringers steht noch nicht fest. Zurzeit werden in einer Vorstudie des Kantons unterschiedliche Streckenführungen auf Französischem- und Schweizer Boden geprüft. Das Projekt Zubringer Bachgraben – Nordtangente ist in der weiteren Planung mit der lokalen Erschliessung des Gewerbegebiets Bachgraben abzustimmen. Grundsätzlich soll mit dem Projekt vor allem der Ziel- und Quellverkehr des Gewerbegebiets Bachgraben und der umliegenden Wohnquartiere aufgenommen werden. Durchgangs- bzw. Transitverkehr sollte hingegen nicht angezogen werden. Der Zubringer soll aufwärtskompatibel sein mit dem Tunnel Allschwil.

Auf der Südseite dient der Hegenheimermattweg als Hauptverbindungsachse und heute einzige MIV Erschliessung des Gebiets. Hier verkehren die Buslinien 48 (mit Buslinienetz 2018 wird Buslinie 48 zu Buslinie 38) und 64. Die Buslinie 48 bzw. 38 stellt eine direkte Linie zu Basel Bahnhof SBB dar. Die Buslinie 64 verbindet das Gewerbegebiet Bachgraben mit dem Leimental und dem Kannenfeldplatz und mit dem Buslinienetz 2018 ist eine Verlängerung bis St. Johann geplant. Längerfristig sind Ergänzungen oder auch ein Ersatz von Bus- durch Tramlinien erstrebenswert (siehe auch 5.2.10).

Als direkte Velo- und Fusswegverbindung vom Bachgrabengebiet ins Zentrum von Basel dient die Parkallee. Um deren Gewichtung als wichtige Langsamverkehrsachse zu verdeutlichen, muss diese Achse entsprechend ausgebaut und aufgewertet werden. Der Hegenheimermattweg ist auch eine wichtige kantonale Veloroute, welche ins Velowegnetz eingebunden ist.

5.2.4 Erschliessung Binningerstrasse

In einer ersten Etappe soll die Tramlinie 8 auf der Binningerstrasse bis zum Kreisel Letten verlängert werden. Diese Tramverlängerung sorgt für die nötigen Leistungsreserven auf Seite ÖV in diesem Entwicklungsgebiet. Die zusätzliche Erschliessung durch das Tram soll ein Gebiet beidseits der Binningerstrasse mit zahlreichen Gewerbebetrieben, Arbeitsplätzen und Wohnnutzungen erfassen. Somit erhält dieses Gebiet eine direkte Tramverbindung zum Zentrum der Kernstadt und zum Bahnhof Basel SBB. In einer zweiten Etappe soll das Tram bis zur Baslerstrasse verlängert werden. Hierfür sind verschiedene Streckenführungen zu prüfen.

Die Binningerstrasse ist Hauptverbindungsachse für alle Verkehrsarten, d.h. für den ÖV, den MIV, Lieferverkehr sowie für den Fuss- und Veloverkehr. Mit den Buslinien 33, 61 und 64 sind direkte Linien vom Gebiet Binningerstrasse Richtung Leimental und nach Schönenbuch vorhanden. Die Binningerstrasse wird als wichtige Velowegverbindung aufgewertet, welche ans Velowegnetz angebunden wird und ermöglicht so direkte Verbindungen zum Basel Bahnhof SBB.

Für einen möglichen Anschluss der Verbindung Oberwilerstrasse – Binningerstrasse westlich der Spitzwaldstrasse hat der Kanton bereits die Machbarkeit nachgewiesen. Aus Sicht REK muss die Lage des Anschlusses vor allem in Bezug auf die zukünftige Entwicklung des Bricks Areals überprüft werden. Eine Option wäre, den Anschluss an die Binningerstrasse auf Höhe Fabrikstrasse zu legen. Für die Bestlösung muss ein entsprechender Korridor gesichert werden.

5.2.5 Trasseesicherung Umfahrung Allschwil

Unter Umfahrung Allschwil versteht man die Summe der beiden Massnahmen Zubringer Bachgraben – Nordtangente und Tunnel Allschwil. Zurzeit wird die Vorstudie Zubringer Bachgraben – Nordtangente des Kantons abgeschlossen.

Betreffend Linienführung Tunnel Allschwil liegen zwei Ideenvarianten mit unterschiedlichen Linienführungen, Tunnellängen und Anschlüssen ans Strassennetz im Süden von Allschwil vor: Die eine Linienführung sieht einen verkürzten Tunnel mit einem Tunnelportal in der Binningerstrasse vor, die andere Linienführung sieht eine Weiterführung des Tunnels Allschwil (mit Anschluss an die Binningerstrasse) in den Tunnel Binningen, Tunnel Gundeli mit Anschluss an die Verzweigung Gellert vor. Aus Sicht REK ist die Variante Weiterführung des Tunnels Allschwil der Variante mit verkürztem Tunnel vorzuziehen, um einschneidende negative Auswirkungen zu vermeiden (mehr Verkehr auf der Binningerstrasse, Tramführung in der Binningerstrasse, städtebaulich Einpassung). Das Vorhaben zum Tunnel Allschwil liegt jedoch ausserhalb des Planungshorizonts des REK.

Die Umfahrung Allschwil mit ihren Teilprojekten ist mit einer Reihe von Projekten zu koordinieren, welche gegenseitige Abhängigkeiten haben: Die Umfahrung Hégenheim-Hésingue (Frankreich), die Tramverlängerung Linie 8 und die Verbindung Oberwilerstrasse - -Binningerstrasse.

5.2.6 Baslerstrasse und Dorfkern

Mit dem Projekt Baslerstrasse (Perimeter Grenze Basel – Baselmattweg) wird die Baslerstrasse neu gestaltet und Verkehrsdefizite werden entschärft. Nebst Massnahmen für den Trambetrieb sind verbesserte Querungsmöglichkeiten für Fussgänger, beidseitig

verlaufende Radstreifen, beidseitig der Strasse angeordnete Kurzzeitparkplätze sowie der Kreisel Ziegelei vorgesehen.

Die wichtige Fuss- und Veloverkehrsachse Parkallee quert die Baslerstrasse. Diese ist als sicherer Übergang zu planen. Als Querungshilfe könnte ein genügend breiter (B= 2.50m) und mit Inseln geschützter Querungsbereich sein. Im Projekt Baslerstrasse ist zwar ein Querungsbereich vorgesehen, aber nicht in der direkten Wunschlinie der Parkallee, weshalb dieser Übergang nochmals überprüft werden sollte.

Der Abschnitt Knoten Grabenring bis Binningerstrasse muss ebenfalls hinsichtlich der zu erwartenden Verkehrszunahme und der Verkehrssicherheit von Fuss- und Veloverkehr sorgfältig betrachtet werden (z.B. Fortsetzung des beidseitigen Radstreifens und Querungsinselfür Fussgänger). Wie bereits erwähnt, sieht der Kanton zur Entlastung des Dorfkerns die Verbindung Herrenweg - Binningerstrasse vor, welcher eine direkte Verbindung von der Oberwilerstrasse in die Binningerstrasse bildet. Dies eröffnet neues Potential für den historischen Dorfkern. Die Gemeinde plant ein entsprechendes Gestaltungskonzept, welche diese Entlastung berücksichtigt. Für die Belebung und Entwicklung des ehemaligen Dorfkerns ist es wichtig, dass das Tram wie heute bis zum Dorfplatz fährt.

5.2.7 Motorisierter Verkehr und Verkehrsmanagement

Mit weiterem Arbeitsplatz- und Bevölkerungswachstum sind Strategien gefragt um das Verkehrsaufkommen zu steuern zu lenken und zu leiten.

Für Allschwil sieht das REK einen schrittweisen Aufbau eines Verkehrsmanagements vor. Die Verkehrsflächen in Allschwil sind begrenzt. Diese gilt es optimal zu bewirtschaften und effizienter zu nutzen.

Das Verkehrsmanagement soll dazu beitragen, den Verkehrsablauf kurz- bis mittelfristig optimaler zu gestalten. Grundsätzlich geht es darum, den Verkehr möglichst auf die übergeordneten Strassen zu lenken, damit das Zentrum von Allschwil nicht überlastet wird. Den vorhandenen Verkehr gilt es auf die gewünschten Verbindungsachsen (Hegenheimermattweg, Grabenring, Baslerstrasse und Binningerstrasse) zu verstetigen und möglichst siedlungsverträglich abzuwickeln. Massnahmen können sein, die Strassen zu bewirtschaften (z.B. mittels Dossieranlagen oder "grüne Welle"), Busspuren, Bevorzugung an Lichtsignalanlagen oder Zuflusssteuerungen, Massnahmen zur Verhinderung unerwünschter Auswirkungen auf das untergeordnete Strassennetz (z.B. Einengungen bei der Einfahrt in die Quartierstrassen). Eine Schlüsselrolle in diesem System spielt das Gelenk Grabenring / Hegenheimermattweg / Baslerstrasse / Binningerstrasse (siehe Kapitel 6.8 Massnahme "Verkehrsmanagement im Gelenk der Hauptachsen"). Der geplante Kreisel Grabenring/Hegenheimermattweg (Umsetzung 2018) stellt dabei einen wichtigen Baustein zur Verbesserung des Verkehrsablaufs in diesem Raum dar.

5.2.8 Quartiererschliessung und Parkierung

Grundsätzlich sollen die Wohnquartiere beruhigt werden. Verkehrsberuhigungsmassnahmen wie lokale Einengungen, versetzte Parkierung oder anderen Gestaltungsmassnahmen erhöhen die Sicherheit, ermöglichen eine Lärmreduktion an der Quelle und werten die Quartiere auf. Der Übergang von den übergeordneten Strassen in die Quartierstrassen soll deutlicher ersichtlich sein, z.B. durch Markierung oder durch Einengun-

gen (Torsituationen). Weitere Massnahmen können sein, dass die Quartierstrassen unterbrochen werden. Auch die Einführung von Spielstrassen oder Einbahnverkehr ist denkbar. Themen wie Parkraumbewirtschaftung und Temporegime sind zwischen der Stadt Basel und Allschwil abzustimmen.

5.2.9 Velo- und Fussverkehr

Um dem Fuss- und Veloverkehr die nötige Priorität im Verkehr einzuräumen, braucht es attraktive, direkte und sichere Wege. Dies soll entlang allen Strassen möglich sein. Das Wegenetz ist weiterzuentwickeln und bestehende Lücken sind zu schliessen.

Die in der Schwachstellenanalyse zum Fuss- und Veloverkehr 2012 aufgedeckten Mängel sollen im Rahmen einer Massnahmenplanung schrittweise umgesetzt werden.

Ein besonderes Augenmerk gilt den Hauptverkehrsachsen Hegenheimermattweg, Baslerstrasse und Binningerstrasse. Diese Strassen sind auch wichtige Routen für den Fuss- und Radverkehr und dementsprechend sind Massnahmen vorzusehen (z.B. beidseitiger Velostreifen). In den Knotenbereichen (Gelenk der Hauptachsen) sind entsprechend Massnahmen und Platzbedarf zum Schutz und deren Bevorzugung vorzuschlagen (z.B. vorgezogener Velostreifen, bei Lichtsignalanlagen entsprechend in den Phasenablauf miteinbauen).

Die Verbindung Parkallee ist für den Fuss- und Veloverkehr auszubauen und aufzuwerten, damit diese wichtige Langsamverkehrsachse zwischen Bachgraben und Basel an Bedeutung gewinnt. Im Norden ist diese Achse in die Planung vom Parc des Carrières und dem Zubringer Bachgraben - Nordtangente miteinzubeziehen. Die im REK als Freiraumverbindungen definierten Strassen sind auch wichtige Fuss- und Velorouten. Entsprechend sind bei der Planung dieser Strassenräume die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs miteinzubeziehen.

5.2.10 Öffentlicher Verkehr

Um den Stellenwert des öffentlichen Verkehrs im Vergleich zum übrigen Verkehr nicht nur zu halten, sondern zu steigern, sind künftig attraktive und direkte ÖV-Verbindungen zentral. Eine wichtige Massnahme im ÖV ist die Tramverlängerung Linie 8. Als leistungsfähiger Verkehrsträger wird diese Massnahme der angestrebten Entwicklung rund um die Binningerstrasse gerecht. In einer ersten Etappe soll das Tram bis zum Kreisel Letten verlängert werden (Tramwendeschleife liegt vor der Fabrikstrasse). Das Konzept Tramverlängerung sieht im neuen Abschnitt insgesamt drei Haltestellen vor. Die heutige Endhaltestelle und Wendeschleife Neuweilerstrasse würde aufgehoben und als Haltestelle leicht verschoben. Um mögliche Doppelschliessungen zu vermeiden, muss das Busnetz in diesem Raum überprüft werden.

Als 2. Etappe muss die Verlängerung der Tramlinie 8 bis zur Baslerstrasse untersucht werden. Diese eröffnet neue Möglichkeiten und Fragestellungen der Anpassung des ÖV-Netzes wie z.B. die Verknüpfung der Tramlinie 8 mit der Tramlinie 6 (Variante mit/ohne Tramanbindung Dorfkern) oder die Verlängerung der Tramlinie in den Hegenheimermattweg/Bachgrabengebiet. Linienführung, Terminierung und Machbarkeiten zur Tramnetzentwicklung werden im Rahmen der Aktualisierung der Tramnetzstudie 2020 der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt unter Berücksichtigung eines breiten Variantenfächers (z.B. Option Verbindung Tram 8 und Tram 6, Option Weiterführung Tram 8 in den Hegenheimermattweg/Bachgrabengebiet in Richtung Grabenring) untersucht. Im Zusammenhang mit dem grenzüberschreitenden Verkehr und allfälligen Park

+ Ride Anlagen ist längerfristig auch eine Tramverlängerung bis zum Grenzübergang Hegenheim zu prüfen.

Gemäss der Angebotsplanung 2018 sieht das REK folgende Anpassungen im Busnetz vor: Verlängerung Linie 61 bis Friedhof und spätere Verlängerung bis Hegenheim, Zusammenlegung von Buslinie 38 und 48 wegen Doppelschliessung Gewerbegebiet Bachgraben, spätere Verlängerung der Buslinie 64 Richtung Basel-Nord bis zum Bahnhof St. Johann.







Eine mögliche S-Bahnhaltestelle Morgartenring erschliesst nur den östlichen Teil von Allschwil direkt, wirkt sich jedoch verknüpft mit der Tramlinie 6 positiv auf die Erschliessung der gesamten Gemeinde aus. Grundsätzlich ist aus Sicht REK die S-Bahnhaltestelle Morgartenring so zu begrüssen, wie sie im Konzept Trinationale S-Bahn Basel (Stand April 2017, www.herzstueck-basel.ch) mit Verbindung zum Euroairport, beiden Basler Bahnhöfen, dem Roche-Areal und Weil am Rhein vorgesehen ist.

5.3 REK Freiraum







Die untenstehende Abbildung zeigt den Plan und die Legende zum Teilbereich Freiraum des REK. Die Inhalte sind im folgenden Kapitel beschrieben.



Aufwertung öffentliche Räume, Plätze, Strassenräume

-  Historischer Dorfkern
-  Lindenplatz
-  Öffentliche Räume Binnerstrasse / Bachgraben
-  Kleinteilige Platzabfolge Baslerstrasse
-  Akzentuierung, Platzbildung, EG-Nutzungen
-  Aufwertung Platz- / Strassenräume

Grünräume

-  Übergeordnete Park- und Freiräume
-  Quartierbezogene Freiräume in der Siedlung
-  Quartierbezogene Freiräume (geplant)
-  Sport- und Freizeiterholungsraum Bachgraben
-  Erholungsräume in der Landschaft
-  Erholungsräume im Wald

Freiraumverbindungen






-  Hauptverbindungen
-  wichtige Quarterverbindungen
-  lineare Freiraumelemente „Promenaden“
-  Stärkung Siedlungsgrenze
-  Übergänge in die Landschaftskammern

Abbildung 6: REK Plan Freiraum

5.3.1 Ziele der Freiraumentwicklung

Wie die Freiraumanalyse zeigt, besitzt Allschwil grundsätzlich eine hohe Vielfalt an Freiräumen und eine gute Freiraumversorgung mit einzelnen lokalen Defiziten. Ziel der Freiraumentwicklung im Rahmen des REK sind "hochwertige Freiräume für alle", auch im Zuge der weiteren Bevölkerungszunahme und sich ändernder Bedürfnisse an den Freiraum. Dabei stehen folgende Themen im Vordergrund:

- punktuell zusätzliche Freiräume bzw. Freiraumfunktionen in den unterversorgten Gebieten (Letten und Borerhof, Binningerstrasse/Ziegelei, Dorfkern)
- auf ganzem Gemeindegebiet zusätzliche Freiräume mit hohen Interaktionswerten, z.B. Platz- und Strassenräume
- bessere Vernetzung zwischen den verschiedenen Freiräumen, insbesondere für Langsamverkehr

5.3.2 Strassen und Plätze als nutzbare Freiräume qualifizieren

Die Freiraumanalyse zeigt für Allschwil ein Defizit an Freiräumen mit hohem Interaktionswert, wozu vor allem Strassen- und Platzräume zählen. Im Zuge der Bevölkerungszunahme wird diesen Räumen eine noch grössere Bedeutung zukommen, da die Anzahl an Grünräumen beschränkt ist. Das räumliche Entwicklungskonzept sieht dementsprechend fünf Schwerpunkte zur Aufwertung von öffentlichen Platz- und Strassenräumen vor: Den historischen Dorfkern, den Lindenplatz, die öffentlichen Freiräume im Bereich Binningerstrasse, die Freiräume im Quartier Bachgraben sowie die kleinteilige Platzabfolge entlang der Baslerstrasse.

Die Strassen- und Platzräume sind immer in Verbindung mit der angrenzenden baulichen Nutzung zu denken. Wo möglich geschieht die Aufwertung des Freiraums in Kombination mit einer baulichen Mehr- oder Umnutzung. Dabei geht es neben der Förderung von publikumswirksamen Erdgeschoss-Nutzungen um die städtebauliche Akzentbildung und die räumliche Stärkung der Platzbildung.

Der Aufwertung der Binningerstrasse kommt sowohl aus übergeordneter Sicht als auch aus Sicht des unterversorgten Quartiers Letten eine grosse Bedeutung zu. Die Aufwertung soll im Rahmen eines Gesamtkonzepts bzw. Masterplans erfolgen. Dabei steht vor allem die Erhöhung der Aufenthaltsqualität des Strassenraums und der Plätze im Vordergrund. Wichtig ist zudem, die Querung der Binningerstrasse zu vereinfachen.

Im Quartier Bachgraben steht die Planung eines zentralen Platzes sowie die Etablierung eines öffentlichen Strassenraums im Vordergrund. Der Dorfkern und der Lindenplatz sollen durch gestalterische Massnahmen in ihrer Funktion als öffentlich nutzbare Freiräume aufgewertet werden. Die Abfolge von kleineren Plätzen entlang der Baslerstrasse dient vor allem der quartierinternen Versorgung mit öffentlichen Interaktionsräumen.

5.3.3 Übergeordnete Park- und Freiräume, neuer Gemeindepark

Die drei aus übergeordneter Sicht wichtigen und grossflächigen Freiräume Wegmattenpark, Friedhof und Bachgraben sollen als gemeindebezogene Freiräume weiterentwickelt werden. Die Qualifizierung des Wegmattenparks als neuer Gemeindepark steht dabei im Fokus der Betrachtung, mit dem Ziel, mehr nutzungs offene Flächen und Interaktionsräume anzubieten. Der Friedhof kann als Freiraum mit Fokus auf kontemplative Nutzungen entwickelt werden. Beim Grünraum Bachgraben steht die nachhaltige und nachfrageorientierte Weiterentwicklung der Sport- und Freizeitinfrastrukturen und eine

Ergänzung der Angebote mit Zusatznutzungen und Flächen für Aufenthalt im Vordergrund. Da die drei Freiräume für das ganze Gemeindegebiet wichtig sind, bildet auch deren Anbindung mit Fuss- und Velowegen eine wichtige Grundlage für die weitere Entwicklung.

5.3.4 Quartierbezogene Freiräume

Die quartierbezogenen Freiräume bilden das Schlüsselement zur Verbesserung der Freiraumversorgung der genannten unterversorgten Quartiere. Zum einen geht es dabei um die Aufwertung bzw. Sicherung von bestehenden quartier- und wohnumfeldbezogenen Freiräumen (z.B. Dorfbach, Weiher, Dürrenmatten) sowie die Nutzung von Schulumgebungen (Schulhäuser Breite, Lettenweg, Gartenhof, Neuallschwil) als halböffentliche oder öffentliche Freiräume. Zum anderen geht es darum, neue quartierbezogene Freiräume zu planen. Der Schwerpunkt liegt dabei auf den unterversorgten Gebieten Letten und Borerhof. So sollen im Bereich der Parkallee im Zusammenhang mit der Entwicklung der heutigen Schrebergartenarealen neue Quartierfreiräume erstellt. Diese bergen ein grosses Verbesserungspotenzial für die unterversorgten Gebiete. Ebenso ist der Erhalt eines Teils der Freiräume auf dem Areal des ehemaligen Schulhauses Bettenacker als quartierbezogener Freiraum und Begegnungsort wichtig.

Im Arbeitsgebiet Bachgraben soll der bereits geplante zentrale Grünraum des Baselink-Areals als Parkfläche mit Aufenthaltsfunktion gestaltet werden. Im Fokus steht dabei die Nutzung durch Arbeitende. Im Zuge der Entwicklung im Raum Binningerstrasse ist die Aufwertung des Wäldchens am Sporn ins Auge zu fassen (Verbesserung Zugänglichkeit, Angebote). Zudem ist das Anlegen von siedlungsinternen Freiräumen zu beachten.

5.3.5 Stärkung Siedlungsrand und Übergänge in die Landschaft

Der Siedlungsrand prägt Allschwil vor allem im Norden und Westen. Mit freiraumplanerischen Massnahmen soll das landschaftliche Potenzial des Übergangs zwischen Siedlung und Landschaft gestärkt werden. Die Massnahmen können verschiedener Art sein, beispielsweise eine Ergänzung von Wegen (z.B. Parc des Carrieres, Wald bei der Ziegelei), eine bessere Einbettung von landschaftlichen Elementen (Lützelbächli, Weiher, etc.) oder die Anlage spezieller landwirtschaftlicher Flächen wie Obsthaine zur Betonung der Siedlungsgrenze (westlicher Siedlungsrand). Die so qualifizierten Siedlungsränder können zur Freiraumversorgung beitragen. An wichtigen Langsamverkehrswegen ist vorgesehen, die Übergänge in die Landschaft besonders auszugestalten. Die Übergänge bilden, wo möglich, Bereiche mit intensiverer Nutzung und Aufenthaltsflächen. Das Wegenetz und die Nutzungen im Kulturland sowie im Wald sind im Zonenplan Landschaft definiert.

5.3.6 Freiraumverbindungen und ökologische Vernetzung

Aus Sicht des öffentlichen Raums bestehen vier Hauptverbindungen: Der Hegenheimermattweg, die Baslerstrasse, die Binningerstrasse sowie die querverlaufende Hauptverbindung Parkallee. Bei diesen Verbindungen ist die Strassenraum- wie auch die Platzgestaltung und die Kombination des Langsamverkehrs mit den weiteren Verkehrsträgern von Bedeutung. Die Quartierverbindungen bilden das Langsamverkehrsnetz ab und sind oft in Kombination mit bereits bestehenden oder neuen Freiraumelementen geplant (z.B. Baselmattweg).

6 Massnahmen

6.1 Entwicklung Dorfplatz

Entwicklungsansätze

- Erläuterungen zur Ist-Situation und den Entwicklungsansätzen siehe insbesondere Kapitel 5.1.1
- Einseitige Strassenführung
- Verlagerung Bushaltestelle
- Gestaltung Mittelinsel
- Umgestaltung Gebäudevorzonen stärkere Verbindung von Platz und Erdgeschossnutzungen

Massnahmen

- Erschliessungs- und Strassenraumkonzept erstellen, inkl. Prüfung geeigneter Lärmschutzmassnahmen in Zusammenarbeit mit Kanton
- Nutzungskonzept mit Einbindung von Eigentümern, Gewerbe und Bevölkerung erstellen
- Abstimmung mit geplanter Überarbeitung des Teilzonenplans „Dorfkern“

Horizont

- kurzfristig, 0 bis 5 Jahre

Weitere Grundlagen

- Teilzonenplan "Dorfkern"
- Reglement über die Teilzonenvorschriften "Dorfkern"
- Stärkung der lokalen Einkaufsfunktion, Gemeinde Allschwil, Aktualisierung/Zusatz Studie InterUrban AG, 2017 und Stärkung der lokalen Einkaufsfunktion, Gemeinde Allschwil, Studie InterUrban AG, 2001



Abbildung 7: Prinzip und mögliche Gestaltung Dorfplatz

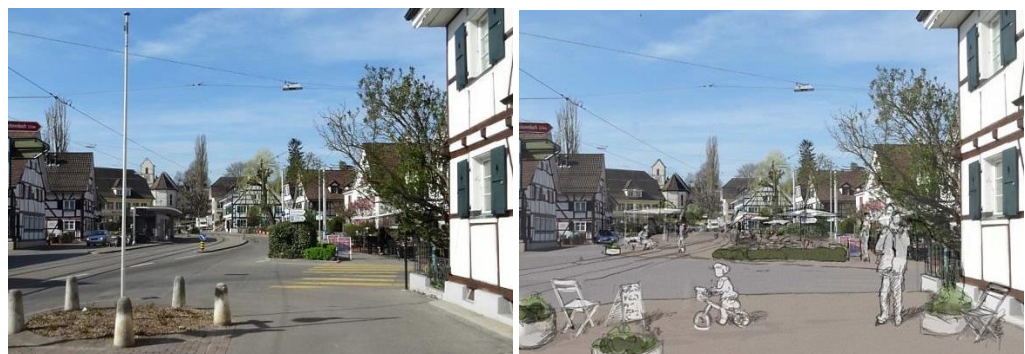


Abbildung 8: Skizze mögliche Gestaltung Dorfplatz

6.2 Entwicklung Lindenplatz

Entwicklungsansätze

- Erläuterungen zur Ist-Situation und den Entwicklungsansätzen siehe insbesondere Kapitel 5.1.1
- Platzgestaltung von Fassade zu Fassade
- stärkere Verbindung zwischen Platz und angrenzenden Erdgeschossnutzungen
- Optimierung Kiosk
- Einbezug Privatparzellen und Kanton

Massnahmen

- Studienauftrag Platzgestaltung durchführen
- Betriebskonzept Verkehr erstellen
- Einbindung von Eigentümern, Gewerbe und Bevölkerung

Horizont

- kurzfristig, 0 bis 5 Jahre

Weitere Grundlagen

- Potenzialstudie
- Gestaltungskonzept Baslerstrasse
- Meilensteinplanung
- Freiraumkonzept



Abbildung 9: Prinzipskizze Lindenplatz (links), Auszug Gestaltungskonzept Baslerstrasse (rechts)

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 Erschliessungsraaster
- 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.



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

Abbildung 10: Entwicklungsansätze Bachgraben

6.4 Masterplan Binningerstrasse

Entwicklungsansätze

Die Binningerstrasse selbst und die angrenzenden Grundstücke sollen aufgewertet und differenziert weiterentwickelt werden. Nach Gevierten unterschieden wird vor allem auf dem Areal der ehemaligen Ziegelei Verdichtung und Umstrukturierung vorgeschlagen. Punktuell sind auch auf der Nordseite, im Besonderen angrenzend an den Schulneubau, Erneuerungen anzustreben. Der Tramanschluss Allschwils an den Bahnhof SBB durch eine etappierte Verlängerung der Linie 8 wird angestrebt. Für die qualitative Entwicklung des Gebiets Binningerstrasse wird empfohlen, in enger Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern einen rahmengebenden Masterplan zu erarbeiten.

- Gewerbe-, Einkaufs und Dienstleistungszentrum der Zukunft mit Wohnanteil
- weiterhin auch Gewerbe und Option KMU-Cluster
- angemessenes Angebot Detailhandel und Gastronomie
- Tram als leistungsfähiger Verkehrsträger
- gut gestalteter Strassenraum Binningerstrasse
- gute Einbindung ins Fuss- und Velonetz

Weitere Erläuterungen zur Ist-Situation und den Entwicklungsansätzen siehe insbesondere Kapitel 5.1.1.

Massnahmen

- Masterplan Binningerstrasse für koordinierte Gesamtentwicklung als Grundlage für etappierte Umsetzung (Nutzung, Erschliessung, Gestaltung) erarbeiten
- Einbezug Grundeigentümer und Nutzerinteressen
- Initialisierung Tramverlängerung mit Kanton (BS, BL)

Horizont

- kurzfristig, 0 bis 5 Jahre

Weitere Grundlagen

- Studien Bricks-Areal
- Fokusstudie aus regionalem Raumkonzept Leimental
- Stärkung der lokalen Einkaufsfunktion, Gemeinde Allschwil, Aktualisierung/Zusatz Studie InterUrban AG, 2017



Abbildung 11: Skizze mögliche Gestaltung Binningerstrasse



Abbildung 12: Prinzip und mögliche Gestaltung rund um die Binningerstrasse



Entwicklungsziele Bauzonen

- Mischnutzungen
- Mischnutzung Schwerpunkt Arbeiten
- Vorranggebiet Arbeiten
- Versorgung / EG-Nutzungen

Entwicklungsziele Öffentliche Räume

- Sekundäre Langsamverkehrs- und Erschliessungsstrassen
- Öffentliche Räume und Freiraumverbindungen mit Schwerpunkt Langsamverkehr
- Akzentuierung öffentliche Räume (neu)
- Akzentuierung öffentliche Räume (bestehend)

Weitere Inhalte

- Hauptachsen MIV mit Mischnutzung ÖV und Langsamverkehr
- Optionen Verbindung Oberwilerstrasse - Binningerstrasse
- Option Umfahrung Allschwil (Tunnel)
- Gebäude bestehend
- Gebäude neu
- P best. Parkierungsanlage
- P neue zentrale Parkierungsanlage
- Erschliessung Baufeld

Abbildung 13: Entwicklungsansätze Binningerstrasse

6.5 Wohnquartiere: Nutzungsplanung überprüfen und anpassen

Entwicklungsansätze

In Kapitel 5.1.3 werden für die unterschiedlichen Wohnquartiere typische Situationen aufgezeigt, deren heutige Qualitätsmerkmale beschrieben, Entwicklungsprinzipien aufgestellt und Regelungsvorschläge formuliert. Das REK soll damit einen Ausblick auf die konkrete bauliche Umsetzung der Zielsetzungen geben und eine nachgelagerte Überprüfung und Anpassung der Nutzungsplanung ermöglichen.

Massnahmen

- Überprüfung der Nutzungsplanung auf Basis REK und Anpassung

Horizont

- kurzfristig, 0 bis 5 Jahre

Weitere Grundlagen

- Zonenplan Siedlung
- Zonenreglement Siedlung
- Siehe auch Quellen- und Grundlagenverzeichnis zum Beispiel: Ziele und räumliches Konzept Teil Siedlung, Revision Siedlungsplanung, 2005 sowie Siedlungsentwicklung Allschwil: Aktualisierung 2013

6.6 Grundlagen für Arealentwicklungen

Bei den im REK bezeichneten "Kurz-, mittel- und langfristige Entwicklungspotenzialen" handelt es sich um grössere zusammenhängende Areale, die in der Regel im Rahmen von Quartierplanungen entwickelt werden. Das REK sieht auf diesen Arealen folgende Entwicklungsziele und -horizonte vor:

1 QP Wegmatten

Ist-Situation

- QP im Prozess, ca. 142 Wohneinheiten, davon 40 für betreutes Wohnen

Entwicklungsziele

- Mit der Realisierung der Wohnüberbauung geht die Gestaltung und Aufwertung des Gemeindeparks einher.
- Langfristig besteht das Potenzial für eine weitere Nutzung. Aufgrund der Bedeutung des Parks bedarf es vor einer weiteren Überbauung jedoch einer sorgfältigen Interessensabwägung.

Horizont: Kurzfristig, 0 bis 5 Jahre

2 Parzellen Post und Villa Guggenheim

Ist-Situation

- Bestehendes Post- und Gewerbegebäude
- historisches Gebäude Villa Guggenheim
- grossflächige Pakierungsflächen
- Entwicklungspotenzial an zentralem Ort und in unmittelbarer Nähe zur Gemeindeverwaltung

Entwicklungsziele

- Mischnutzung anstreben: Post, Arbeiten und Wohnen in den oberen Geschossen

- Hochwertige Architektur und besondere Berücksichtigung der Lage, Einbettung in den Ort
- Beitrag zur Aufwertung des öffentlichen Raums unter Einbezug Gemeindehaus und Park und Strassenraum Baslerstrasse
- Einbezug historisches Gebäude Villa Guggenheim
- Gemeinsam mit Grundeigentümern Studie zu städtebaulichem Potenzial und Nutzungsspektrum lancieren

Horizont: mittel- bis langfristig, 5 bis 15 Jahre

3 QP Rankacker

Ist-Situation

- Zentraler Knotenpunkt Baslerstr. / Fabrikstr. mit Haltestelle Ziegelei
- Gesamtüberbauung mit unterschiedlichen Wohngebäuden, vorwiegend 3 Geschosse und ein Hochhaus
- Ersatz von 3 bestehenden Häusern direkt an der Baslerstrasse geplant, QP in Bearbeitung, darauf folgt Wettbewerb

Entwicklungsziele

- siehe Beispiel VI "Hauptstrassenzüge" in Kapitel 5.1.3

Horizont: Kurz- bis mittelfristig, 0 bis 5 Jahre

4 GU Birkencenter

Ist-Situation

- Areal direkt an Baslerstrasse angrenzend
- Gesamtüberbauung mit unterschiedlichen Wohngebäuden, vorwiegend 4 Geschosse, ein Hochhaus und Gewerbeflächen an der Baslerstrasse

Entwicklungsziele

- Wohnnutzung, verdichtete, qualitätsvolle Überbauung
- Gewerbliche Nutzungen entlang der Baslerstrasse
- Überbauung an der Baslerstrasse orientiert am Strassenverlauf (vgl. auch Beispiel V in Kapitel 5.1.3)

Horizont: unbestimmt

5 Texas (Baslerstrasse/ Muesmattweg 484)

Ist-Situation

- Freifläche, Beachvolleyballfeld

Entwicklungsziele

- Parzelle im Gemeindebesitz dient als strategische Landreserve für allfällige zukünftige öffentliche Aufgaben

Horizont: mittel - langfristig, 5 bis 15 Jahre

6 GU Lindenstrasse/ Ulmenstrasse

Ist-Situation

- Areal direkt an Lindenplatz angrenzend

- Überbauung mit unterschiedlichen Wohngebäuden, vorwiegend 4 Geschosse, ein Hochhaus und Gewerbeflächen am Lindenplatz (u.a. Coop)

Entwicklungsziele

- attraktive Überbauungen entlang Lindenplatz (Nutzung, Gestaltung, Einbettung), abgestimmt mit der Entwicklung des Lindenplatzes
- bauliches Verdichtungspotenzial am Platzrand nutzen

Horizont: unbestimmt

7 Areal QP Parkallee (heute Familiengartenareal)

Ist-Situation

- Familiengartenareal im Besitz Baselstadt in der rechtskräftigen Bauzone mit Quartierplanpflicht
- Als Art der vorgesehenen Nutzung gilt Wohnnutzung sowie Randbebauung mit Wohn-/Geschäftsnutzung entlang der Parkallee und eine urbane ortsbauliche Bebauungsstruktur
- Als Richtlinie gilt die W3-Zone
- Im Zonenreglement sind eine gute Qualität der Aussenräume und zweckmässige öffentliche Fusswege festgeschrieben.

Entwicklungsziele

- vorwiegend Wohnnutzung, verdichtete, qualitätsvolle Überbauungen
- öffentlicher Freiraum entlang Parkallee, kompensiert durch höhere Nutzung auf Areal

Horizont: mittel- bis langfristig, 5 bis 15 Jahre

8 Areal QP Im langen Loh (heute Familiengartenareal)

Ist-Situation

- Familiengartenareal im Besitz Baselstadt in der rechtskräftigen Bauzone mit Quartierplanpflicht
- Als Art der vorgesehenen Nutzung gilt Wohnnutzung sowie Randbebauung mit Wohn-/Geschäftsnutzung entlang der Parkallee und eine urbane ortsbauliche Bebauungsstruktur
- Als Richtlinie gilt die W3-Zone
- Im Zonenreglement sind eine gute Qualität der Aussenräume und zweckmässige öffentliche Fusswege festgeschrieben.

Entwicklungsziele

- vorwiegend Wohnnutzung, verdichtete, qualitätsvolle Wohnüberbauungen mit besonderer Berücksichtigung des Übergangs zum Borerhof-Quartier
- öffentlicher Freiraum an den Arealrändern, einhergehend mit einer aufwertenden Gestaltung des Strassenraums, kompensiert durch höhere Nutzung auf Areal

Horizont: langfristig, 10 bis 20 Jahre

9 Areal Bettenstrasse / Sandweg

Ist-Situation

- kleineres Familiengartenareal in der rechtskräftigen Bauzone WS, mit Teil in der Grünzone und vorgeschriebener Schutzbepflanzung

Entwicklungsziele

- längerfristige Reserve im Sinne der Zonierung für Wohnnutzungen zu aktivieren

Horizont: langfristig, 10 bis 20 Jahre

10 Bettenacker Areal

Ist-Situation

- Schulanlage Bettenacker, Abbruch beschlossen

Entwicklungsziele

- Bei ausreichendem Angebot an Schulräumen oder Alternativstandorten ist mittelfristig eine Abgabe im Baurecht für Wohnzwecke denkbar.
- Ein Teil des Areals sollte als quartierbezogener Freiraum erhalten werden.

Horizont: Kurz- bis mittelfristig, 0 bis 10 Jahre

11 Sturzenegger-Areal

Ist-Situation

- An Bürgergemeinde verkauft QP-Verfahren steht bevor

Entwicklungsziele

- Gemäss QP

Horizont: Kurzfristig, 0 bis 5 Jahre

12 Areal ehemalige Schule Gartenstrasse

Ist-Situation

- ehemalige Schule, historisches Gebäude

Entwicklungsziele

- Erhalt des historischen Schulhauses, Abriss der Turn- und Konzerthalle.
- Künftige Nutzung für die benachbarte Sekundarstufe und oder Wohnnutzung denkbar.

Horizont: Kurz- bis mittelfristig, 0 bis 10 Jahre

13 QP Winzerweg

Ist-Situation

- Ehemaliges Areal Tommy Hopf Stiftung
- Villa mit Nebengebäude und grosszügigem Umschwung
- Neuer, genehmigter QP liegt vor, Bau von ca. 45 Wohneinheiten für betreutes Wohnen

Entwicklungsziele

- gemäss QP

Horizont: Kurzfristig, 0 bis 5 Jahre

14 Bricks-Areal**Ist-Situation**

- grösstes Areal an der Binneringerstrasse mit bedeutendem Entwicklungspotenzial
- Gewerbebauten und historische Bauten des ehemaligen Ziegeleibetriebs

Entwicklungsziele

- verdichtete, qualitätsvolle Überbauung mit Wohn- und Arbeitsnutzungen
- attraktiver, öffentlicher Raum entlang der Binneringerstrasse
- Einkaufs- und Gewerbenutzungen entlang der Binneringerstrasse
- attraktive Aussenräume und Einbezug umgebende Landschaft
- siehe auch Massnahme 6.4 Masterplan Binneringerstrasse

Horizont: Kurz- bis mittelfristig, 0 bis 10 Jahre

15 QP Herrenweg**Ist-Situation**

- Grösstenteils Zone für öffentliche Werke und Anlagen, Parkierung, Freiflächen und Teilbereich in W2
- QP in Bearbeitung, ca. 155 Wohneinheiten geplant, anschliessend folgt Wettbewerb

Entwicklungsziele

- gemäss QP

Horizont: Kurzfristig, 0 bis 5 Jahre

16 BaseLink-Areal**Ist-Situation**

- grösste Flächenreserve des Gewerbegebietes Bachgraben
- Entwicklung läuft gemäss Masterplan.

Entwicklungsziele

- gem. rechtskräftiger Zonierung und bestehendem Masterplan (z.B. keine publikums- und verkehrsinintensiven Nutzungen, zugelassen sind z.B. Arbeitsplatzintensive Betriebe)
- siehe auch Massnahme 6.3 Konzept Erschliessung und Stadtraum

Horizont: Kurzfristig, 0 bis 5 Jahre; komplette Realisierung je nach Nachfrage

17 Parzellen Nördliches Bachgrabengebiet**Ist-Situation**

- Grosse Gewerbeflächen direkt an Landesgrenze
- grösstenteils flächenintensive Nutzungen wie z.B. Kiesabbau- und Recyclingbetriebe
- Starker Kontrast zu den jüngeren Entwicklungen im Bachgrabengebiet

Entwicklungsziele

- Grosses Potenzial mittel- bis langfristig nutzen und im Sinne der aktuellen Entwicklungen im Bachgrabengebiet nutzen
- siehe Massnahme 6.3 Konzept Erschliessung und Stadtraum Bachgraben

Horizont: Mittel- bis langfristig, 5 bis 15 Jahre

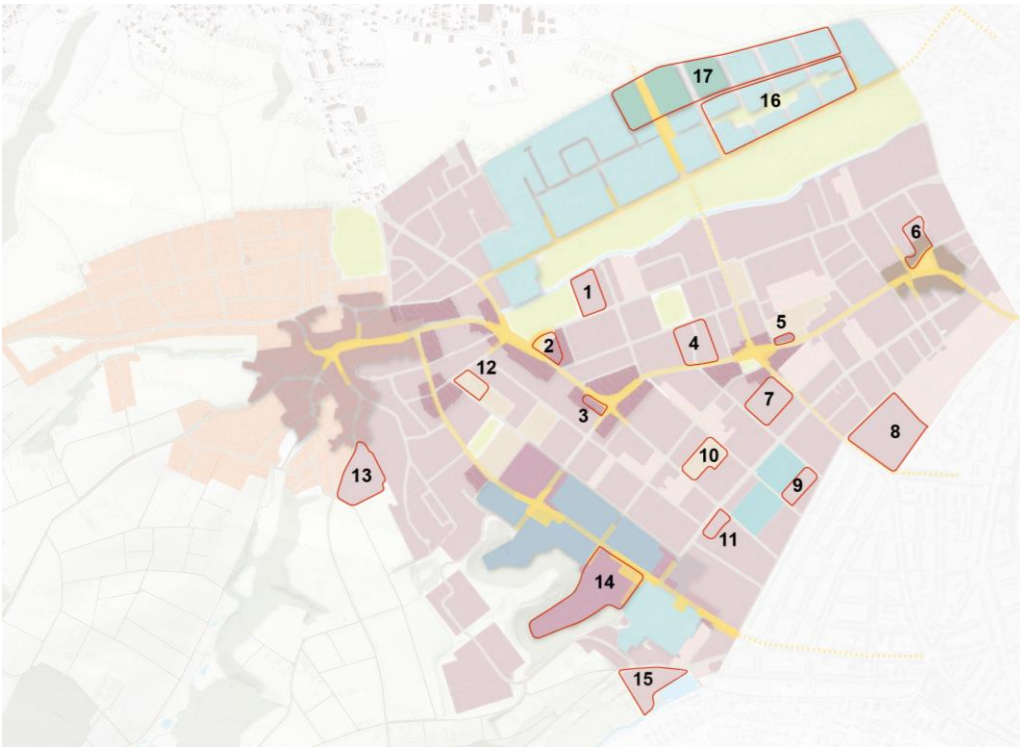


Abbildung 14: Übersicht der Gebiete "Kurz-, mittel- und langfristige Entwicklungspotenziale"

6.7 Optimierung LV-Achse Parkallee

Entwicklungsansätze

Die Verbindung Parkallee ist für den Fuss-und Veloverkehr auszubauen und aufzuwerten, um diese wichtige Langsamverkehrsachse zwischen Bachgraben und Basel in ihrer Bedeutung zu stärken.

Massnahmen

- Ausarbeitung eines Projektes auf der gesamten Länge
- Koordination mit der Planung vom Parc des Carriers und dem Zubringer Bachgraben-Nordtangente sowie
- Sicherstellung der Weiterführung Richtung Basel
- Überprüfung der vorgesehenen Massnahme zur Querung der Baslerstrasse im Projekt Baslerstrasse

Horizont

- kurz- bis mittelfristig, 0 bis 10 Jahre

Weitere Grundlagen

- vgl. Quellen-und Grundlagenverzeichnis Verkehr

6.8 Verkehrsmanagement im Gelenk der Hauptachsen

Entwicklungsansätze

Die Verkehrsmanagementmassnahmen im Gelenk Grabenring / Hegenheimermatweg / Baslerstrasse / Binningerstrasse sind ein Teil des Gesamtverkehrskonzepts Allschwils und nehmen eine Schlüsselrolle ein. Falls dieses Strassengelenk an ihre Leistungsgrenze kommt, sind Massnahmen zur Leistungssteigerung zu treffen.

Die mögliche Trennwirkung der belasteten Strassen soll möglichst minimiert werden z.B. durch Mehrzweckstreifen (Gestaltungselement, Querungshilfe LV, Abbiegespur Velo/MIV).

Massnahmen (nach Bedarf)

- Managen des Verkehrs in Form von Dossierung bzw. Verflüssigungsmassnahmen
- Bevorzugung ÖV an den leistungskritischen Knoten
- Überprüfung der Knotenformen: Kreisel oder LSA Kreuzung
- Abbiegestreifen mit genügend Stauraum schaffen

Horizont

- mittel- langfristig, 5 bis 15 Jahre In Abhängigkeit von Entwicklungen im Gebiete Bachgraben und der Verkehrszunahme.

Weitere Grundlagen

- vgl. Quellen-und Grundlagenverzeichnis Verkehr

6.9 Verkehrsberuhigung in Quartieren einleiten

Entwicklungsansätze

Zur Erhöhung der Sicherheit, einer Lärmreduktion an der Quelle und letztlich einer Quartieraufwertung sollen alle Quartiere verkehrsberuhigt werden (z.B. durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen wie lokale Einengungen, versetzte Parkierung oder anderen Gestaltungsmassnahmen). Eine Analyse der Quartierstrassen ev. kombiniert mit Geschwindigkeitsmessungen würden den Handlungsbedarf aufzeigen. Wichtig ist dabei, dass die Quartierbewohner frühzeitig in den Planungsprozess miteinbezogen werden und gemeinsam Lösungsansätze entwickelt werden.

Massnahmen (nach Bedarf)

- Torsituationen/Einengungen bei den Eingängen in die Quartierstrassen schaffen
- Gestaltungsmassnahmen innerhalb der Quartiere ergreifen
- Ordnung der Parkierung
- Unterbruch einzelner Strassen
- Geschwindigkeitsbegrenzungen prüfen

Horizont

- mittelfristig, 5 bis 10 Jahre, etappiertes Vorgehen

Weitere Grundlagen

- vgl. Quellen-und Grundlagenverzeichnis Verkehr

6.10 Langsamverkehrskonzept

Entwicklungsansätze

Zur Erreichung der verkehrsplanerischen Ziele des REK soll ein Langsamverkehrskonzept für den Velo- und Fussverkehr erarbeitet werden. Das Konzept analysiert die aktuelle Situation und definiert die künftige Entwicklung des Langsamverkehrsystems sowie konkrete Massnahmen.

Massnahmen

- Erstellung Langsamverkehrskonzept

Horizont

- kurzfristig, 0 bis 5 Jahre

Weitere Grundlagen

- vgl. Quellen-und Grundlagenverzeichnis Verkehr

Quellen- und Grundlagenverzeichnis

Die untenstehende Liste gibt eine Übersicht über die wesentlichen Grundlagendokumente, die in die Erarbeitung des REK eingeflossen sind. Neben diesen Dokumenten basiert das REK auf den vorhandenen Planungsinstrumenten und Reglementen, insbesondere auf jenen die in Kapitel 3 erwähnt werden.

Siedlung und Freiraum

- Auswirkungen von Wohnbauten auf Bevölkerungszusammensetzung und Gemeindefinanzen in Allschwil, Gemeinde Allschwil, Hochschule Luzern, 2016
- Die Grenzen der Kernstadt Basel, Regionalplanung beider Basel, raumplan wirtz gmbh, Seiler und Seiler, Schlussbericht 2016
- Freiraumkonzept Allschwil, Gemeinde Allschwil, pg landschaften, Stierli + Ruggli Ingenieure + Raumplaner AG, 2013
- Leitbild "Zukunft Allschwil", Bericht „Situationsanalyse der Gemeinde“, Hochschule Luzern, 2015
- Gestaltungskonzept Baslerstrasse in Allschwil, Gemeinde Allschwil, LOST Architekten, 2013
- Gewerbegebiet Bachgraben Allschwil: Monitoring Verkehrs- und Siedlungsentwicklung, Gemeinde Allschwil, Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt, Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG, Zwischenbericht 2010
- Grundlagenbericht REK Gemeindeebene, Gemeinde Allschwil, Metron Raumentwicklung AG, 2017
- Grundlagenbericht REK Quartiersebene, Gemeinde Allschwil, Metron Raumentwicklung AG, 2017
- Hochhauskonzept Basel-Landschaft, Kanton Basel-Landschaft, 2014
- Immobilienstrategie Allschwil, Gemeinde Allschwil, Februar 2017
- ISOS Ortsbilder Allschwil, Bundesamt für Kultur, 2009
- Leitbild "Zukunft Allschwil", Gemeinde Allschwil, 2017
- Lindenplatz Allschwil - Analyse, Konzeptansätze, Gemeinde Allschwil, pg landschaften, LOST Architekten, 2014
- Meilensteinplanung Lindenplatz, Gestaltungsvorgaben und planerisches Vorgehen, Gemeinde Allschwil, Metron Raumentwicklung AG, 2015
- Siedlungsentwicklung Allschwil: Aktualisierung 2013, Gemeinde Allschwil, Stierli + Ruggli Ingenieure + Raumplaner AG, 2013
- Stärkung der lokalen Einkaufsfunktion, Gemeinde Allschwil, Aktualisierung/Zusatz Studie InterUrban AG, 2017
- Stärkung der lokalen Einkaufsfunktion, Gemeinde Allschwil, Studie InterUrban AG, 2001
- Wie entwickeln sich Allschwils Wohnquartiere? Protokoll der ersten öffentlichen Informationsveranstaltung zum Räumlichen Entwicklungskonzept vom 14.12.2016
- Wie entwickelt sich der Arbeitsort Allschwil? Protokoll der zweiten öffentlichen Informationsveranstaltung zum Räumlichen Entwicklungskonzept vom 11.1.2017

- Ziele und räumliches Konzept Teil Siedlung, Revision Siedlungsplanung, Erläuterungsbericht, Gemeinde Allschwil, Stierli + Ruggli Ingenieure + Raumplaner AG, 2005

Verkehr

- Projekt «Erneuerung und Umgestaltung Baslerstrasse Allschwil»
Bauprojekt, Nissen & Wentzlaff Architekten, 2013-2015, LOST Architekten, 2014
- Gewerbegebiet Bachgraben Allschwil, Monitoring Verkehrs- und Siedlungsentwicklung, Zwischenbericht 2010, Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG, 3.12.2010
- Gewerbegebiet Bachgraben Allschwil, Monitoring Verkehrs- und Siedlungsentwicklung, Zwischenbericht 2016, Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG, 11.11.2016
- Korrektur und Umgestaltung Hegenheimermattweg, Knoten Grabenring bis Kantonsgrenze Basel-Stadt, Auflageprojekt / Technischer Bericht, Jauslin Stebler personalized engineering, 1.2.2017
- Allschwil, Kreisel Grabenring/Hegenheimermattweg, Dossier Bauprojekt
Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG, 12.8.2016
- Gemeinde Allschwil - Herrenweg, Machbarkeitsstudie, Situation und Längenprofil Variante 4, Gruner AG, 8.9.2016
- Gemeinde Allschwil - Strassennetzplan gesamtes Gemeindegebiet, Stierli + Ruggli Ingenieure + Raumplaner, 21.12.2001
- Raumentwicklungskonzept Allschwil, Relevante ausstehende/anstehende Planungen bzw. Vorhaben Verkehr, Plan vom 18.8.2016
- Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil (ELBA), Beurteilungsbericht Studienauftrag, Testplanung, ecoptima, 22.9.2011
- Analyse Erreichbarkeit nach Verkehrsmittel, Gebiet Bachgraben, Kanton Basel-Landschaft, 24.06.2016
- Angebots- und Fahrplankonzeption für eine grenzüberschreitende trinationale S-Bahn Basel, Zusammenfassung, Agglo Basel, Dez. 2014
- Gesamtverkehrsmodell der Region Basel, Ergebnisse: Ausgangszustand 2010 und Szenarien 2030, ecoptima, 11.8.2015
- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft, Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur, 25.2.2016
- Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Ö36 – Tram Allschwil – Letten
- Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, M20 – Tunnel Allschwil
- Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, M13 – Zubringer Bachgraben – Nordtangente
- Erteilung des 8. Generellen Leistungsauftrags im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2018-2021, Kanton Basel-Landschaft
- Kantonale und touristische Radrouten Basel-Landschaft, Kanton Basel-Landschaft, Bau- und Umweltschutzdirektion

Anhang

Anhang 1: REK Plan Siedlung

Siehe separates Dokument

Städtebauliche Akzente



Aufwertung Strassen- und Platzräume mit Stärkung der Kanten



Hauptverbindungsachsen



Schützenswerte Ortsbilder



Öffentliche Bauten und Anlagen

Potentialräume mit Handlungsbedarf für integrale Entwicklungskonzepte



Historischer Dorfkern



Bereich Dorfkernzone



Wirtschaftsstandort Bachgraben



Dienstleistungs- und Gewerbestandort



Option lokaler KMU-Cluster



Entwicklungsgebiet Binningerstrasse



Mischnutzungen



Mischnutzungen, Schwerpunkt Arbeiten



Vorranggebiet Arbeiten



publikumsorientierte EG-Nutzungen

Lokale Entwicklungspotentiale



Kurz-, mittel- und langfristige Entwicklungspotentiale



Quartierzentrum Lindenplatz



Wichtige Kreuzungs- und Knotenpunkte



Siedlungserneuerung und Nachverdichtung mit städtebaulichem Konzept



Gartenquartiere mit begrenzter Nachverdichtung



Weitere Arbeitsgebiete



Übrige Bauzonenreserven

Weitere Inhalte



Übergeordnete Park- und Freiräume



Erholungsräume in der Landschaft



Wald



Gemeindegrenzen



Siedlungseingänge

Abbildung 15: Legende REK Plan Siedlung

Anhang 2: REK Plan Verkehr

Siehe separates Dokument



Abbildung 16: Legende REK Plan Verkehr

Anhang 3: REK Plan Freiraum

Siehe separates Dokument



Abbildung 17: Legende REK Plan Freiraum

metron

**Stahlrain 2
Postfach**

**5201 Brugg
Schweiz**

**info@metron.ch
www.metron.ch**

**T +41 56 460 91 11
F +41 56 460 91 00**