

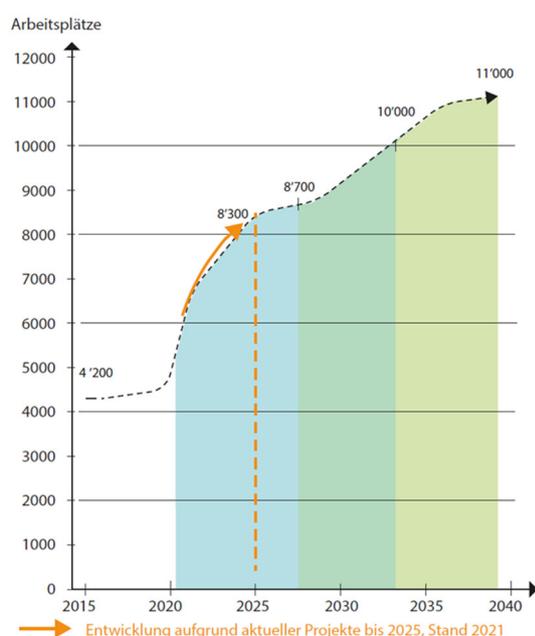
Allschwil, Bachgraben – Gesamtmobilitäts- und Stadtraumkonzept

Status Update 2021

Ausgangslage

Im Jahr 2018 wurde das Gesamtmobilitäts- und Stadtraumkonzept (GMSK) Bachgraben Allschwil erarbeitet und vom Gemeinderat zur Kenntnis genommen. Seitdem bildet es die Richtschnur für die Steuerung der Entwicklungen im Bachgrabengebiet seitens der Gemeinde. Nun, nach 3 Jahren, soll ein kurzes Status Update erstellt werden, um den Umsetzungsstand und die Anwendung der Grundsätze des Konzepts zu überprüfen.

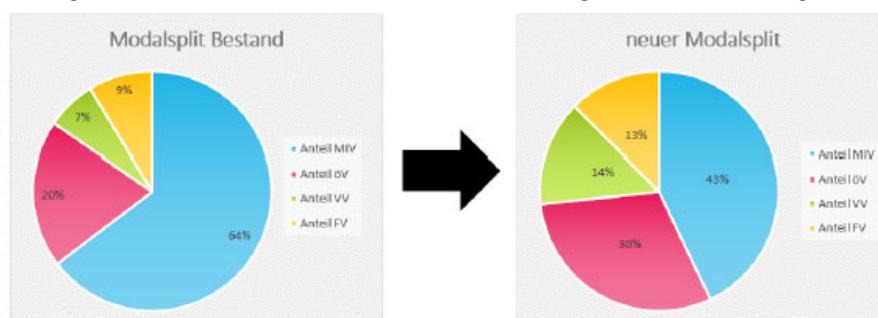
Nutzungsentwicklung



Aufgrund der damaligen Kenntnisse zu einzelnen Arealentwicklungen im Bachgrabengebiet wurde 2018 die nebenstehende Entwicklungskurve in Bezug auf die Arbeitsplätze abgeleitet.

Die orangenen Markierungen entsprechen den aktualisierten Kenntnissen (Stand März 2021). Es zeigt sich, dass die angenommene Entwicklung weiterhin aktuell ist.

Gemäss dem Gesamtmobilitäts- und Stadtraumkonzept 2018 ist aufgrund dieser grossen Entwicklungen eine markante Veränderung des Modalsplits (Verkehrsmittelwahl) notwendig, um die Funktionalität des Gesamtverkehrssystems trotz des Wachstums auf einer guten Qualität zu gewährleisten. Dies bedingt die Umsetzung von diversen Massnahmen, deren Planungs- und Umsetzungsstand nachfolgend beurteilt wird.





Umsetzungsstand Massnahmen Etappe 1 und 2 (bis 2025)

* Legende Umsetzungsstand:

grün = auf Kurs,

gelb = auf Kurs mit einzelnen, noch ungelösten Fragen / Problemen

orange = grosser / dringender Handlungsbedarf vorhanden

Themenbereich	Stossrichtung	Massnahme	Umsetzungsstand*		
Fuss- und Veloverkehr	Schliessen von Netzlücken	<ul style="list-style-type: none"> o neuer Fuss- und Veloweg entlang Wegmatten umgesetzt o neuer Fuss- und Veloweg entlang Hegenheimermattweg umgesetzt o durchgehende Fuss- und Veloverbindung zwischen Gewerbestrasse und Parc de Carrière umgesetzt o weitere Lückenschliessungen mit Umsetzung Konzept Stadtraum Bachgraben vorgesehen 			grün
	Aufwertung des bestehenden Fuss- und Velonetzes	<ul style="list-style-type: none"> o Konzept Stadtraum Bachgraben liegt vor: Stossrichtung für velo- und fussgängerfreundlichen Umgestaltung aller Sammelstrassen wurde im Aggloprogramm 4 eingegeben → Einbezug von angrenzenden Vorbereichen der Gebäude prüfen (z.B. Verbreiterung Trottoirs durch teilweise Nutzung dieser Vorbereiche mittels Wegrechten) 			grün
	Parkallee (Hauptachse Fuss- und Velo Nord-Süd)	<ul style="list-style-type: none"> o Gesamtkonzept Parkallee und Vorprojekt Ausbau für Abschnitt Baselmattweg bis ca. Kies-/Gewerbestrasse liegen vor; Machbarkeitsstudie Velovorzugsroute ist in Fertigstellung (seitens Kanton) o Wurde als Velovorzugsroute im Aggloprogramm 4 eingegeben 			grün
	Querachse Fuss- und Veloverkehr entlang Kies- und Gewerbestrasse (West-Ost)	<ul style="list-style-type: none"> o Umgestaltung Gewerbe- und Kiesstrasse durch, beidseitige Trottoirs, Begrünung, Veloabstellplätze etc.), fussgänger- und velofreundlicher Strassenquerschnitt 			grün
		<ul style="list-style-type: none"> o Verbindung Kies- / Gewerbestrasse: Ausbau für Fuss- und Veloverkehr erforderlich (mind. 3m Veloverkehr, mind. 2m Fussverkehr, getrennte Führung) → erfordert Landerwerb 		gelb	
	Übergeordnete Anbindung Fuss- und Veloverkehr	<ul style="list-style-type: none"> o Überkommunale Anbindung wird u.a. durch Gefäss «Koordination Verkehr Bachgraben», Agglomerationsprogramm, TEB (Trinationaler Eurodistrict Basel) sichergestellt 			grün
Kreuz- / Lachenstrasse	Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK)	<ul style="list-style-type: none"> o BGK Kreuzstrasse liegt vor: beidseitiges Trottoir (unbedingt auf der ganzen Länge), Mehrzweckstreifen in Fahrbahnmitte, keine eigene Veloinfrastruktur → grundsätzlich i.O., bedingt jedoch eine optimale Veloinfrastruktur entlang der Parkallee (gemäss Machbarkeitsstudie Velovorzugsroute) 			grün
		<ul style="list-style-type: none"> o BGK Lachenstrasse liegt vor: direkte Anbindung gegen Norden an den Zubringer vorgesehen, hingegen 			grün



		Sperrung der Lachenstrasse zwischen Hegenheimermattweg und Kiesstrasse (ausgenommen Anstösser) → gut			
	Raumsicherung für Durchstich Kreuzstrasse an Rue de Bâle	<ul style="list-style-type: none"> ○ Raumsicherung mittels Planungszone ist erfolgt ○ Durchstich kann jedoch erst mit Zubringer ab ca. 2029 realisiert werden (aufgrund Grenzsituation wäre neue Zollstelle, Staatsvertrag erforderlich) → d.h. ein Grossteil der Entwicklungen muss verkehrlich noch mit dem heutigen Strassennetz funktionieren → für diesen «Zwischenzustand» ist ein konsistentes, gesamtverkehrliches Konzept zu erarbeiten 			
Sammelstrassen	Aufwertung der Sammelstrassen	<ul style="list-style-type: none"> ○ Konzept Stadtraum Bachgraben liegt vor: Stossrichtung für velo- und fussgängerfreundlichen Umgestaltung aller Sammelstrassen und ist in Aggloprogramm 4 eingegeben → Einbezug von angrenzenden Vorbereichen der Gebäude prüfen (z.B. Verbreiterung Trottoirs durch teilweise Nutzung dieser Vorbereiche mittels Wegrechten) 			
		<ul style="list-style-type: none"> ○ Abschnitt Kiesstrasse östlich der Kreuzstrasse: Verbreiterung des Querschnitts notwendig, um eine gute Situation für Fuss- und Veloverkehr zu schaffen → bedingt Landerwerb 			
Ausbau ÖV-Angebot	Taktverdichtung Linie 48 (Basel SBB)	<ul style="list-style-type: none"> ○ Bisher keine Zustimmung für Taktverdichtung (von 15'-Takt auf 7.5'-Takt in Hauptverkehrszeiten) seitens Kantone → via Politik und Verwaltung weiterhin Druck machen sowie mit Unternehmen eine Vorfinanzierung für Testbetrieb prüfen 			
	Verlängerung Linie 31 bis Gartenstrasse	<ul style="list-style-type: none"> ○ Bisher keine Zustimmung für Linienverlängerung seitens Kantone → via Politik und Verwaltung weiterhin Druck machen sowie mit Unternehmen eine Vorfinanzierung für Testbetrieb prüfen 			
	Taktverdichtung Linie 64 (Dornach)	<ul style="list-style-type: none"> ○ Bisher noch keine Taktverdichtung (von 15'-Takt auf 7.5'-Takt in Hauptverkehrszeiten) geplant ○ ab Dez. 2021 jedoch Verlängerung bis Bahnhof St. Johann (als «Vorläufer» der Tramlinie) 			
	Taktverdichtung Linie 608 (Hegenheim-Sierentz)	<ul style="list-style-type: none"> ○ Bisher keine konkrete Planung / Absichtserklärung für eine Taktverdichtung / Angebotsausbau → Thematik weiterhin in verschiedene Gefässe (z.B. Trinationaler Eurodistrict Basel TEB) einbringen 			
	Neue Busverbindung zum Bahnhof St. Louis				
Mobilitätskonzepte	Einforderung von Mobilitätskonzepten bei allen neuen Arealen	<ul style="list-style-type: none"> ○ konnte in laufende Planungsprozesse integriert werden: für QP Alba und Idorsia wurden bereits Mobilitätskonzepte erarbeitet, für alle Projekte Areal Baselink sind Mobilitätskonzepte verbindlich gefordert ○ Einforderung von Mobilitätskonzepten bei Neuansiedlung fliesst in Zonenrevision Siedlung ein 			
	max. 0.3-0.5 Parkplätze pro Arbeitsplatz	<ul style="list-style-type: none"> ○ Bei den vorliegenden Mobilitätskonzepten von Alba und Idorsia werden diese Werte bezogen auf die neuen Nutzflächen sogar deutlich unterschritten 			



Mobilitätsmanagement	Bestehende Betriebe zu Mobilitätsmanagement motivieren	<ul style="list-style-type: none"> ○ Konzept zur Förderung von Mobilitätsmanagement bei bestehenden Unternehmen liegt vor → es braucht zeitnah (personelle) Ressourcen für Umsetzung 			
----------------------	--	---	--	--	--

Umsetzungsstand Massnahmen Etappe 3 (ab 2025)

* Legende Umsetzungsstand:

grün = auf Kurs,

gelb = auf Kurs mit einzelnen, noch ungelösten Fragen / Problemen

orange = grosser / dringender Handlungsbedarf vorhanden

Themenbereich	Stossrichtung	Massnahme	Umsetzungsstand		
Ausbau ÖV-Angebot	Realisierung Tram Bachgraben	<ul style="list-style-type: none"> ○ Projekt wurde in vielen Gremien vorangetrieben und ist in den übergeordneten Planungen bereits gut verankert (war 2018 noch nicht der Fall) → Realisierung allerdings erst nach 2030 möglich, d.h. ein Grossteil der Entwicklungen muss verkehrlich noch mit dem heutigen ÖV-Netz funktionieren 			
	Führung einzelner Buslinien via Kies-/Gewerbestrasse	<ul style="list-style-type: none"> ○ Wurde in verschiedenen Gremien diskutiert: Effekt der flächendeckenderen ÖV-Erschliessung wurde seitens BVB und Kanton bisher in Frage gestellt, kann aber mit der bis zur Einführung des Trams vorgesehener Aufstockung der Busverbindung wieder eingebracht werden 			
Ausbau Strassennetz	Neuer Zubringer Bachgraben-Nordtangente	<ul style="list-style-type: none"> ○ Projekt läuft, Umsetzungshorizont wurde jedoch nach hinten verschoben (ca. 2029) → d.h. ein Grossteil der Entwicklungen muss verkehrlich noch mit dem heutigen ÖV-Netz funktionieren 			
	Umfahrung Hegenheim / Hésingue	<ul style="list-style-type: none"> ○ Planung / Projektierung läuft 			
Mobilitätshubs	Schaffung von areal-internen Mobilitätshubs	<ul style="list-style-type: none"> ○ Zulassung von ergänzenden Nutzungen (z.B. Kiosk / Migrolino, Kita, Fitness etc.) im Rahmen der Zonenrevision Siedlung (ZRS) → insbesondere im Umfeld der beiden Hubs (Haltestellen Hagmattstrasse und Bachgraben) fördern ○ Einbezug der angrenzenden Unternehmen im Rahmen des Prozesses Mobilitätsmanagement aktiv angehen 			

Fazit zum Umsetzungsstand Etappe 1 und 2 (bis 2025)

In den vergangenen 3 Jahren seit Verabschiedung des Gesamtmobilitäts- und Stadtraumkonzepts wurden zahlreiche kurz-/mittelfristige Arbeiten angegangen und teilweise bereits umgesetzt. Damit wurden wichtige Grundsteine gelegt, um die Entwicklung im Bachgrabengebiet nachhaltig und gesamtheitlich zu steuern.

Es wurde inzwischen aber deutlich, dass ein Grossteil der Arealentwicklungen realisiert werden, bevor die beiden grossen Infrastruktur-Projekte «Zubringer Nordtangente-Bachgraben» und «Tram Bachgraben» in Betrieb



sein werden. Es wird also eine «Zwischenphase» geben, in der es bereits viel mehr Nutzungen gibt, die aber noch mit dem bestehenden Verkehrssystem funktionieren müssen. Nebst der optimalen Planung und Gestaltung des langfristigen Zustands ist der Fokus auf diesen «Zwischenzustand» zu richten und auf allen Ebenen das vorhandene Potenzial auszuschöpfen, damit diese Phase möglichst gut und nachhaltig funktioniert. Entsprechend besteht in den kommenden Monaten und Jahren insbesondere bei folgenden Themen / Aspekten ein grosser und dringender Handlungsbedarf:

1. **Fuss- und Veloverkehr:** Die Situation für den Fuss- und Veloverkehr muss zum Zeitpunkt des ersten grossen Entwicklungsschubs (ca. 2027 ff) möglichst optimal und attraktiv sein. Das umfasst:
 - Zeitnahe Umsetzung der Parkallee mit einer grosszügigen Dimensionierung (gemäss Machbarkeitsstudie Velovorzugsroute)
 - Zeitnahe Umgestaltung der durchgehenden Querachse (Kies-/Gewerbestrasse) mit einer ebenfalls grosszügigen und velo- resp. fussgängerfreundlichen Gestaltung resp. Dimensionierung → notwendiger Landerwerb frühzeitig durchführen sowie Regelungen mittels Wegrechten auf den Vorbereichen der Areale umsetzen
 - Zeitnahe Umgestaltung der Sammelstrassen insgesamt (vgl. Stadtraumkonzept), u.a. mit fussgänger- und velofreundlichen Strassenquerschnitten und Reduktion der Parkplätze im öffentlichen Strassenraum
2. **Öffentlicher Verkehr:** Einen besonderen Effort braucht es auch hinsichtlich Ausbau des ÖV-Angebots, sodass die neuen Arealentwicklungen von Beginn weg ein attraktives ÖV-Angebot vorfinden mit genügend Kapazitäten für die vielen zusätzlichen Fahrgäste! Es hat sich gezeigt, dass hier auf mehreren Ebenen der Druck für diesen Ausbau erhöht werden muss (via Regierungs-, Kantonsrat und kantonale Verwaltung). Parallel dazu ist mit den Unternehmen als Rückfallebene eine Vorfinanzierung für den Angebotsausbau in den ersten Jahren zu organisieren.
3. **Mobilitätsmanagement:** Bei den bestehenden Unternehmen besteht grosses Verlagerungspotenzial auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr, wenn sich diese Angebote in den kommenden Jahren stark verbessern. Durch solche Verlagerungen können «Reserven» im Strassennetz geschaffen werden, damit auch die neuen Areale einen gewissen Anteil Autoverkehr generieren dürfen und gleichzeitig die Funktionalität des Verkehrsnetzes intakt bleibt. Deshalb ist das Mobilitätsmanagement für bestehende Unternehmen eine sehr wichtige Aufgabe für die kommenden Monate und Jahre. Mit dem vorliegenden Konzept ist dies sehr gut aufgegleist. Es braucht nun aber dringend die notwendigen personellen Ressourcen für die Umsetzung.
4. **Verkehrsmanagement:** Zusammen mit dem Kanton ist zu prüfen, wie mittels Verkehrsmanagement-Massnahmen der «Zwischenzustand» mit dem bestehenden Strassennetz möglichst optimiert werden kann.