

Gesamtmobilitäts- und Stadtraumkonzept Bachgraben

30. Juli 2018





Impressum

Auftraggeber	Abteilung Entwicklung Planen Bauen Bereich Bau – Raumplanung – Umwelt Gemeindeverwaltung Allschwil Baslerstrasse 111 4123 Allschwil
Projektleiter	Lisa Euler
Projektnummer	17051
Datei	T_17051_Gesamtmobilitäts- und Stadtraumkonzept Bachgraben_180730
Berichtversion	30. Juli 2018
Berichtverfasser	Kontextplan AG Gesamtbericht, Aspekte Verkehr Stefanie Ledergerber / stefanie.ledergerber@kontextplan.ch Matthias Bucher / matthias.bucher@kontextplan.ch Gemeinde Allschwil Aspekte Stadtraum Lisa Euler / lisa.euler@allschwil.bl.ch Jürgen Johner / juergen.johner@allschwil.bl.ch
Titelbild	Hegenheimermattweg Richtung Basel Stadt, Foto Kontextplan



Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage	7
1.1 Kontext und Auslöser	7
1.2 Aufgabenstellung und Ziele	7
1.3 Perimeter	8
1.4 Vorgehen	9
2. Analyse der bestehenden Situation	11
2.1 Analyse Nutzungen	11
2.1.1 Analyse bestehende Nutzungen und Eigentümerstruktur	11
2.1.2 Analyse Flächenpotenziale und Etappierung	12
2.2 Analyse Stadtraum	13
2.2.1 Strassenraum Hegenheimerweg	13
2.2.2 Strassenräume Erschliessungsstrassen	14
2.2.3 Plätze und Aufenthaltsbereiche	14
2.2.4 Grünraum sowie Flächen für Freizeit und Sport	15
2.2.5 Geplante Freiraumprojekte	16
2.3 Analyse Verkehr	17
2.3.1 Analyse öffentlicher Verkehr (ÖV)	17
2.3.2 Analyse MIV	18
2.3.3 Analyse FVV	19
2.3.4 Verkehrsaufkommen Ist-Zustand (Referenzszenario)	19
2.3.5 Geplante Projekte	20
3. Nutzungsszenarien und Verkehrsaufkommen	22
3.1 Entwicklungsansätze (REK)	22
3.2 Nutzungsszenarien	22
3.3 Bewertung und Etappierung	23
3.4 Methodik zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens	24
3.5 Verkehrsaufkommen REK Hoch (mit bestehendem Modalsplit)	24
3.6 Fazit und Handlungsansätze	25
4. Variantenfelder	27
4.1 Anbindung ans übergeordnete MIV-Netz	27
4.1.1 Variante „Starke Querachse“	27
4.1.2 Variante „Durchlässiges Areal“	29
4.1.3 Fazit	30
4.2 „Innere Erschliessung“ für FVV	32
5. Gesamtmobilitäts- und Stadtraumkonzept	33
5.1 Grundsätze und Struktur	33
5.2 Verkehrsaufkommen REK Hoch (mit verändertem Modalsplit)	35
5.2.1 REK hoch angepasster Modalsplit	35
5.2.2 Verkehrsumlegung	36
5.3 Fazit / Grobe Beurteilung	37
5.4 Teilkonzept ÖV	38
5.5 Teilkonzept MIV	42
5.6 Teilkonzept FVV	46



5.7	Teilkonzept Strassenraum	48
5.8	Allgemeine Massnahmen Mobilität	50
5.9	Teilkonzept Freiraum	51
5.10	Teilkonzept Stadtraum	52

6.	Umsetzung	56
6.1	Massnahmenliste	56
6.2	Etappierung	56

7.	Inputs Folgeplanungen	57
7.1	Kommunale Planungen	57
7.1.1	Zonenplanrevision	57
7.1.2	Langsamverkehrskonzept (REK-Massnahme)	58
7.1.3	Projekt Umgestaltung / Korrektion Hegenheimermattweg	58
7.2	Inputs für Vorprojekt Zubringer Bachgraben – Nordtangente	58
7.3	Empfehlungen für das weitere Vorgehen	60

Anhang

A	Räumliche Verteilung der Arbeitsplätze nach Branche
B	Nutzungsszenarien
C	Verkehrsumlegung Szenario REK Hoch
D	Massnahmentabelle
E	Faktenblatt Austauschsitzung Zubringer



Abbildungen und Tabellen

Abbildung 1: Perimeter (Quelle: KXP)	8
Abbildung 2: Vorgehenskonzept	10
Abbildung 3: Eigentümerstruktur (Quelle: Gemeinde Allschwil)	12
Abbildung 4: Flächenpotenzial (Quelle: Gemeinde Allschwil)	13
Abbildung 5: Hegenheimermattweg 89-95	14
Abbildung 6: Nördlicher Vorbereich Hegenheimermattweg 125 - 127	14
Abbildung 7: Strassenraum Gewerbestrasse	14
Abbildung 8: Strassenraum Kiesstrasse	14
Abbildung 9: Privater Freiraum für Mitarbeitende	15
Abbildung 10: Privater Freiraum für Mitarbeitende	15
Abbildung 11: Sportplätze mit Veloweg	16
Abbildung 12: Bachgrabenpromenade	16
Abbildung 13: Bestehendes ÖV-Liniennetz inkl. ÖV-Güteklassen Bachgrabengebiet (Stand 2018) (Quelle: KXP)	17
Abbildung 14: Belastung Strassennetz (Quelle: KXP)	18
Abbildung 15: Hegenheimermattweg Blick Richtung Süden	19
Abbildung 16: FVV-Verbindung Bachgrabengebiet Ost/West	19
Abbildung 17: Verkehrsaufkommen Bachgrabengebiet IST-Situation (Quelle: KXP)	20
Abbildung 18: Übersichtsplan der geplanten Projekte im Raum Bachgrabengebiet (Quelle: KXP)	21
Abbildung 19: Skizzierte Etappierung der Arbeitsplatzentwicklung (Quelle: Gemeinde Allschwil)	23
Abbildung 20: Methodik zur Verkehrsermittlung (Quelle: KXP)	24
Abbildung 21: Verkehrsentwicklung Szenario «REK hoch bestehender Modalsplit», dunkel=Referenzszenario, hell=REK hoch best. Modalsplit	25
Abbildung 22: Variante Kreuzstrasse (Quelle: KXP)	28
Abbildung 23: Variante Lachenstrasse (Quelle: KXP)	28
Abbildung 24: Volle Durchlässigkeit (Quelle: KXP)	29
Abbildung 25: 2 Hauptachsen (Quelle: KXP)	29
Abbildung 26: Gesamtkonzept Verkehr	34
Abbildung 27: Geschätzte Modalsplitveränderungen durch geplante Massnahmen (Quelle: KXP)	35
Abbildung 28: Vergleich Verkehrsaufkommen, dunkel=Ist-Situation, mittel=REK Hoch mit Modalsplitanpassung, hell=REK Hoch ohne Modalsplitanpassung	36
Abbildung 29: Schwellenwerte für Einsatz von Tram/Bus (Quelle: Infras)	39
Abbildung 30: Konzept ÖV-Erschliessung Bachgraben (Quelle: KXP)	40
Abbildung 31: MIV-Erschliessungskonzept inkl. Strassentypen (Quelle: KXP)	43
Abbildung 32: Optionale Durchstichsachsen für Erschliessungsverkehr	45
Abbildung 33: FVV-Konzept Bachgrabengebiet (Quelle: KXP)	47
Abbildung 34: Querschnitt Kreuzstrasse (Quelle: KXP)	49
Abbildung 35: Querschnitt Kiesstrasse (Quelle: KXP)	49
Abbildung 36: Querschnitt Fuss-/Veloverkehrsachse Parkallee	50
Abbildung 37: Konzeptskizze zwei starke Freiraumachsen (Quelle: Gemeinde Allschwil)	52
Abbildung 38: Stadtraumkonzept Bachgrabengebiet (Quelle: Gemeinde Allschwil)	55
Tabelle 1: Arbeitsplätze nach Branchen Datenquelle: BFS STATET 2013, nach NOGA 2008	11
Tabelle 2: Übersicht Takt, Gefäss je Linie	17
Tabelle 3: Annahmen Verkehrsumlegung des erzeugten Ziel- / Quellverkehrs MIV	37
Tabelle 4: Kapazität ÖV-System	41



Abkürzungen

AP	Arbeitsplätze
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
DWV	durchschnittlicher Werktagsverkehr
FV	Fussverkehr
FV	Fuss- und Veloverkehr
GVM	Gesamtverkehrsmodell
HHMW	Hegenheimermattweg
HVZ	Hauptverkehrszeit
KXP	Kontextplan
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	motorisierter Individualverkehr
ÖV	öffentlicher Verkehr
REK	räumliches Entwicklungskonzept
SLA	Saint-Louis Agglomération
VISSIM	Verkehrsflusssimulation
VV	Veloverkehr



1. Ausgangslage

1.1 Kontext und Auslöser

Die Gemeinde Allschwil verfügt mit dem Bachgrabengebiet über ein gut erschlossenes, attraktiv gelegenes Entwicklungsgebiet. Gemäss dem räumlichen Entwicklungskonzept REK (2017) soll das Gebiet Bachgraben in den nächsten Jahren kontinuierlich weiterentwickelt und zu einem qualitativ hochwertigen Quartier mit Fokus auf Arbeitsnutzungen geführt werden. Dabei stellen sich insbesondere die folgenden Fragen.

- Wie soll das Gebiet künftig erschlossen werden?
- Wie kann der motorisierte Individualverkehr möglichst verträglich abgewickelt werden? Wie soll mit der Parkierung umgegangen werden?
- Was für Anforderungen ergeben sich an den Zubringer Bachgraben?
- Wie kann das Gebiet attraktiv mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden, sodass dieser einen grossen Teil des Verkehrsaufkommens aufnehmen kann?
- Wie kann für den Fuss- und Veloverkehr ein attraktives, feinmaschiges Netz geschaffen werden, damit möglichst viele kurze Wege zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden?

Daneben stellen sich aber auch auf städtebaulicher Ebene wichtige Fragen, die eng mit den Mobilitätsthemen gekoppelt sind:

- Wie soll das Gebiet Bachgraben städtebaulich weiterentwickelt werden? Wie kann die Struktur aus dem Bestand gegen Nordosten weiterentwickelt werden?
- Wie können die freiräumlichen Qualitäten sichergestellt werden? Wie können hochwertige Freiräume geschaffen werden?

1.2 Aufgabenstellung und Ziele

Zur Beantwortung dieser Fragen wurde das vorliegende „Gesamtmobilität- und Stadtraumkonzept Bachgraben“ erarbeitet. Kontextplan behandelte dabei insbesondere die verschiedenen Mobilitäts- und Verkehrsaspekte, die Gemeinde selbst bearbeitete die städtebaulichen / freiräumlichen Aspekte.

Für das Gesamtmobilitäts- und Stadtraumkonzept galten die folgenden Projektziele:

- Konzeptionelle Klärung der Erschliessung für MIV, ÖV und FW
 - abgestimmt auf städtebauliche und freiräumliche Entwicklung
 - basierend auf dem neuen Zubringer Bachgraben – Nordtangente
- Definition von Massnahmen im Bereich Verkehr und Mobilität



- Festlegung der städtebaulichen und freiräumlichen Grundsätze und der dazugehörigen Massnahmen
- Inputs / Rückschlüsse zuhanden Vorprojekt Zubringer Bachgraben – Nordtangente sowie zuhanden der Zonenplanrevision
- Klärung der weiteren Planungsschritte / des weiteren Vorgehens

1.3 Perimeter

Der Bearbeitungsperimeter umfasst das Entwicklungsareal «Bachgrabengebiet». Im folgenden Bericht wird das Gebiet südwestlich der Kreuzstrasse als «Bachgraben West» (heute bereits weitestgehend bebaut) und das Gebiet nordöstlich als «Bachgraben Ost» bezeichnet.

Der Betrachtungsperimeter beinhaltet die umliegenden Quartiere sowie die Anschlussknoten Belfortstrasse/Hegenheimerstrasse, Hegenheimerstrasse/Luzernerring im Osten sowie die Knoten Hegenheimermattweg/Grabenring und Grabenring/Baslerstrasse im Westen.

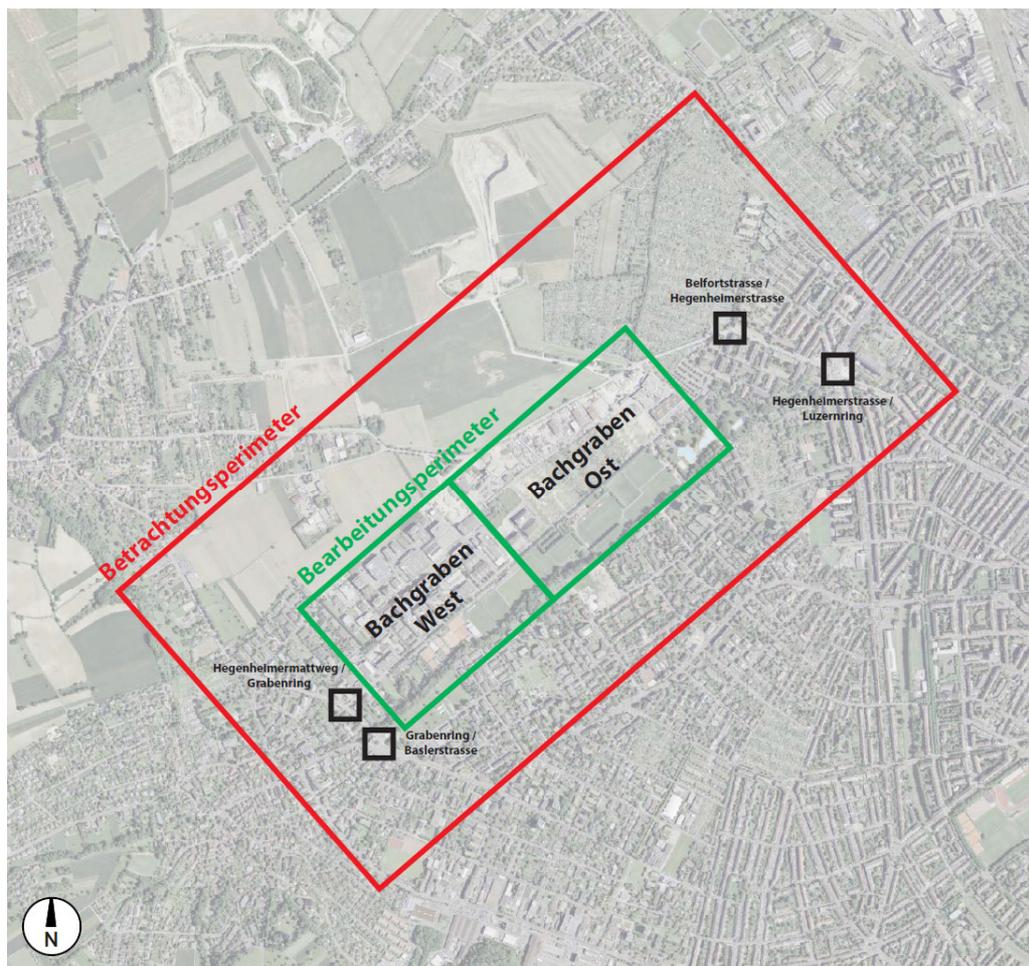


Abbildung 1: Perimeter (Quelle: KXP)



1.4 Vorgehen

Das Gesamtmobilitäts- und Stadtraumkonzept wurde aufgrund zeitlicher Rahmenbedingungen (Vorliegen der Inputs für die Vernehmlassung des Vorprojekts Zubringer Ende 2. Quartal 2018) innerhalb einer kurzen Zeitspanne (zwischen Januar und Juni 2018) bearbeitet.

Es wurde ein Vorgehen in 4 Phasen gewählt (vgl. Abbildung 2). Während der Bearbeitung fand ein regelmässiger Austausch mit der Gemeinde Allschwil (Bereich Bau und Umwelt) statt. Zu Beginn der Konzepterarbeitung erfolgte zudem ein Workshop mit externen Experten, um erste Stossrichtungen zu diskutieren und zu konkretisieren. Der Gemeinderat brachte sich mit einer Präsentation und Diskussion der Zwischenresultate nach Abschluss der Phase 2 Variantenfelder ein.

Am 12. April 2018 wurden die Grundeigentümer aller Parzellen des Gebietes eingeladen an einem Werkstattgespräch zum Konzept Erschliessung und Stadtraum Bachgraben teilzunehmen. Vor knapp 20 Interessierten präsentierten die Projektverfasser den Zwischenstand der Planungsarbeiten. Erste Punkte des Gesamtmobilitätskonzepts und die Skizzen hinsichtlich der Freiraumentwicklung wurden positiv aufgenommen. Im Anschluss an die Präsentation ergab sich eine engagiert geführte Diskussion über die zukünftige Nutzungsausrichtung des Bachgrabengebietes. Mehrere Anwesende sprachen sich für eine Diversifizierung des Bachgrabengebietes hin zu einem städtischen, gemischt genutzten Quartier aus. Mit integrierten Versorgungs-, Kultur- und Wohnnutzungen liesse sich das Gebiet auch am Abend und an den Wochenenden beleben. Es entstünde ein Stadtquartier im Sinne der europäischen Stadt, in dem einige der künftigen Arbeitnehmer auch Wohnraum finden würden. Ebenfalls angesprochen wurde das Defizit an ökologisch wertvollen Freiräumen und Freiraumverbindungen vom Bachgraben hin zu den Landschaftsräumen jenseits der Grenze.

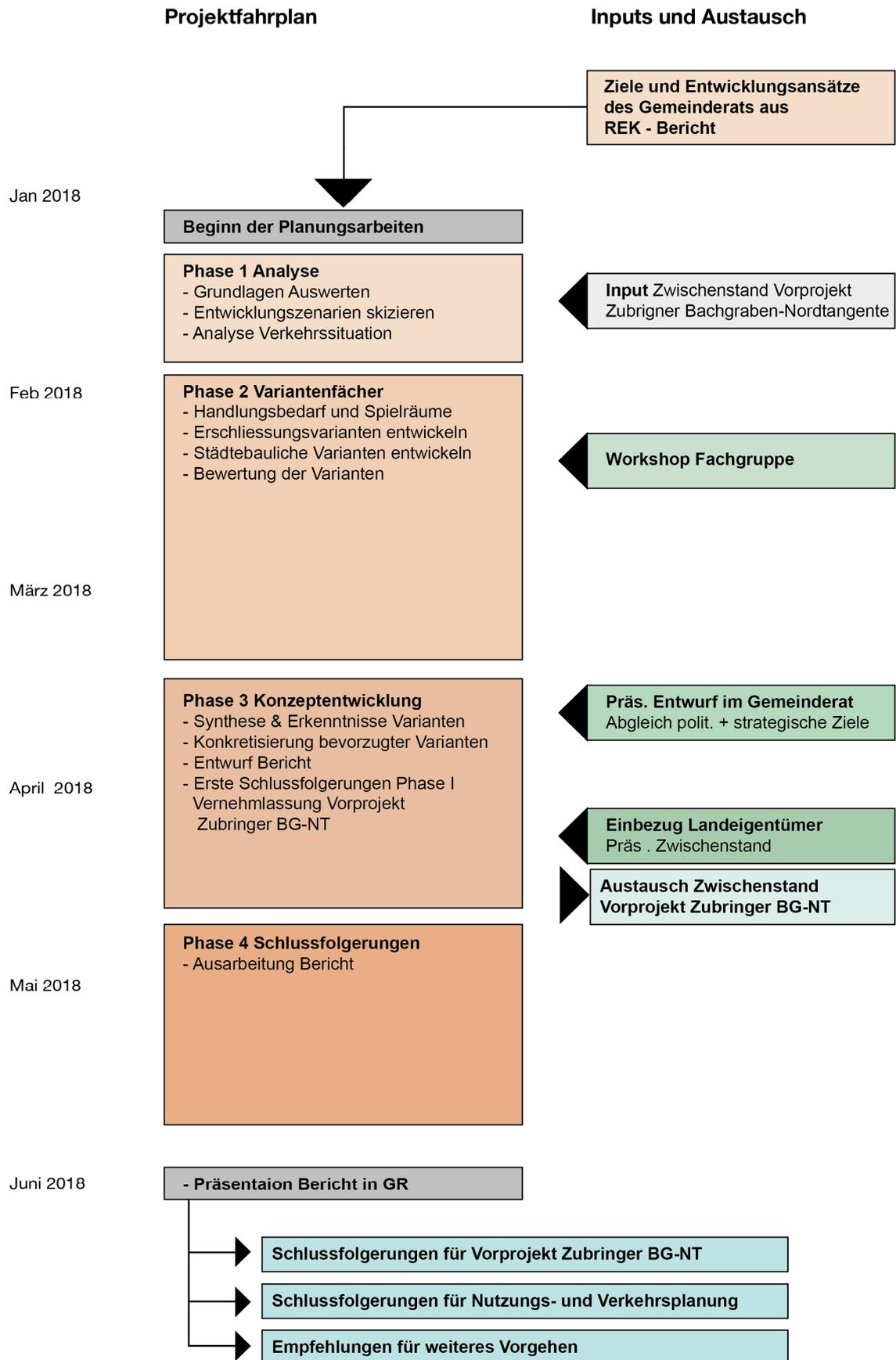


Abbildung 2: Vorgehenskonzept



2. Analyse der bestehenden Situation

2.1 Analyse Nutzungen

2.1.1 Analyse bestehende Nutzungen und Eigentümerstruktur

Das linksufrige Bachgrabengebiet ist das „jüngste“ Gewerbegebiet Allschwils. Bis 1980 herrschten landwirtschaftliche Nutzung und an der Grenze zu Frankreich Kiesabbau vor. Erste Gewerbebetriebe siedelten sich in den 1980er Jahren entlang der Gewerbestrasse an. Ein starkes Arbeitsplatzwachstum verzeichnet das Gebiet seit ca. 2000 mit dem Wachstum erfolgreicher Firmen aus dem Liefere-Science Bereich wie z.B. Actelion (gegründet 1997) oder Violier (seit 1988 im Bachgrabengebiet). Im Rahmen des Quartierplans Lachen Südost wurden 2009 an der Grenze zu Basel ein Lebensmittelgrossverteiler und ein Drogeriefachmarkt realisiert. 2007 legte der Gemeinderat den Nutzungsschwerpunkt des Gebiets auf arbeitsplatzintensive Betriebe der Produktion, der Forschung und des Handels sowie Dienstleistungsbetriebe fest. Das Gewerbegebiet Bachgraben ist im kantonalen Richtplan als Arbeitsgebiet von kantonalen Bedeutung geführt.

Die Bachgrabenpromenade und der grosszügige Grünraum bis zum Hegenheimermattweg sind wichtige Freiräume im Siedlungsgebiet. Hier befinden sich Nutzungen wie Sportanlagen, das Areal des Freizeithauses, der Robi-Spielplatz, das Gartenbad Bachgraben und ein Tennisclub. Die angeschlossenen Restaurationsbetriebe werden von Arbeitenden und Sportlern geschätzt.

2014 waren über 4200 Arbeitsplätze (AP) im Bachgrabengebiet angesiedelt. Die Auswertung nach Branchen zeigt ein heterogenes Bild. Im Anhang wird die räumliche Verteilung der Arbeitsplätze nach Branchen dargestellt (Anhang A).

Tabelle 1: Arbeitsplätze nach Branchen Datenquelle: BFS STATET 2013, nach NOGA 2008

Forschung und Entwicklung	35%
Grosshandel (ohne Handel mit Motorfahrzeugen)	18%
Gesundheitswesen	8%
Herstellung von Papier, Pappe und Waren daraus	5%
Bauinstallation und sonstiges Ausbaugewerbe	5%
Maschinenbau 1	3%
Architektur- und Ingenieurbüros; technische, physikalische und chemische Untersuchung	3%
Detailhandel (ohne Handel mit Motorfahrzeugen)	2%
Herstellung von Datenverarbeitungsgeräten, elektronischen und optischen Erzeugnissen	2%
Gebäudebetreuung; Garten- und Landschaftsbau	2%



Abbildung 3: Eigentümerstruktur (Quelle: Gemeinde Allschwil)

Etwa 80 Landeigentümer besitzen Parzellen im Bachgrabengebiet. Besonders im Westen zeichnet sich das Gebiet durch eine kleinteilige Eigentümerstruktur aus. Die Einwohnergemeinde Allschwil ist Besitzerin eines Areals in der Zone für Sport und Freizeitanlagen, dem Areal des Freizeithauses und des Werkhofs. Die grössten Grundeigentümer sind der Kanton Basel-Stadt und das Bürgerspital Basel mit dem BaseLink-Areal.

2.1.2 Analyse Flächenpotenziale und Etappierung

Als Grundlage für die Abschätzung der zukünftigen Nutzung für die Entwicklungsszenarien wurden folgende Flächenpotenziale identifiziert.

Das BaseLink-Areal

Für das BaseLink-Areal, das vom Bürgerspital Basel entwickelt wurde und nun in einzelnen Parzellen im Baurecht abgegeben wird, liegen erste Baugesuche vor. Städtebauliche Grundlage der Überbauungen ist ein privatrechtlicher Masterplan der Grundeigentümer. Die Baurechtnehmer verpflichten sich vertraglich den Regelungen des Masterplans zu folgen. Ein wichtiges Element ist der zentrale, alle Baufelder verbindender Freiraum. Die Potenzialberechnungen für die zukünftige Arbeitsplatzentwicklung des Gebiets beruhen auf Berechnungen aus dem Masterplan BaseLink (siehe Masterplanmanual und Homepage www.baselink.ch, Dezember 2017) und dem Verkehrsgutachten für die beiden Parkhäuser des Areals (RK&P, 25.11.2016).

Kiesstrasse Nord

Die Flächen nördlich der Kiesstrasse, in "zweiter" Reihe an der Landesgrenze, sind heute mehrheitlich unternutzt bzw. mit wenig arbeitsplatzintensiven Nutzungen belegt (Lager, Recycling, Kiesabbau, ehemals Kiesabbau, Veranstaltungen...). Für etwa die Hälfte der Parzellen bestehen langjährige Baurechtsverträge. Teile des Gebiets sind aktuell im Zusammenhang mit der Planung des Zubringer Bachgraben-Nordtangente mit einer Planungszone belegt.



Kreuzstrasse

Für die freie Fläche zwischen Kreuzstrasse und Parkallee liegt bereits ein Baugesuch vor. Das entsprechende Projekt für den neuen Hauptsitz der Firma Skan bietet Raum für etwa 500 Arbeitsplätze.

Nachverdichtung/ Innenentwicklung

Für die Berechnungen der Potentiale zur Nachverdichtung wurden beispielhaft Areale mit relativ geringer Ausnützung und älterer Bebauung identifiziert. Hier liegen keine konkreten Projekte oder Planungen vor, die Gebiete können jedoch jederzeit überbaut werden.

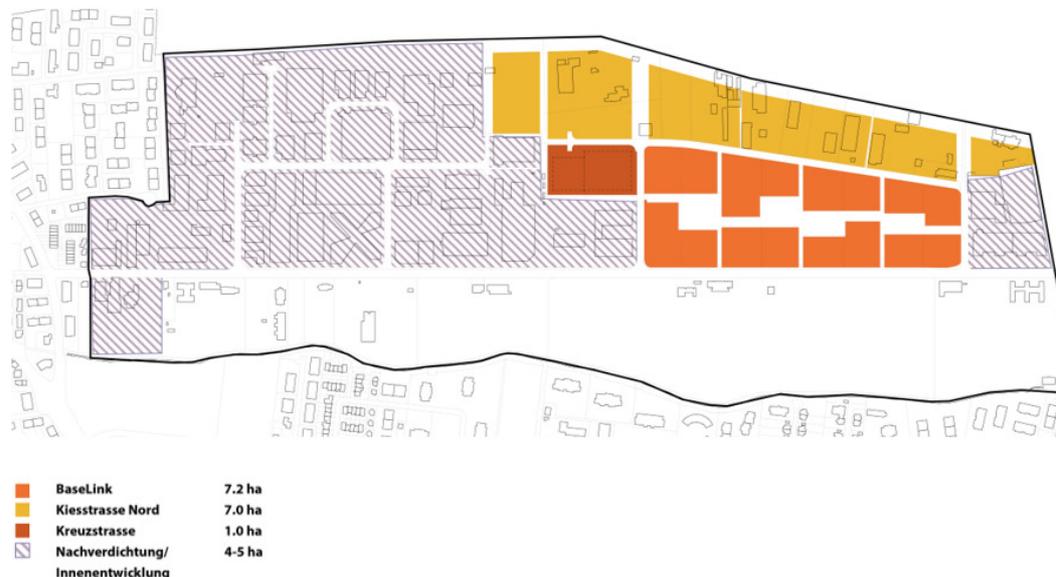


Abbildung 4: Flächenpotenzial (Quelle: Gemeinde Allschwil)

2.2 Analyse Stadtraum

2.2.1 Strassenraum Hegenheimermattweg

Charakteristisch für den Hegenheimermattweg im Bereich Bachgraben sind seine strikte Geradlinigkeit bei gleich bleibender Breite sowie seine einseitige Bebauung, die in grossen Teilen die zugelassene Maximalhöhe von 20 m ausschöpft. Insbesondere der Abschnitt Hegenheimermattweg 89 -95 (Hauptsitze der Firmen Actelion und Idorsia) ist mit ausdrucksstarken Gebäuden direkt an der Baulinie zu einer „Visitenkarte“ des Wirtschaftsstandorts Bachgraben geworden und somit überregional bekannt. Städtebaulich wenig prägnant ist der ebenfalls neu erstellte Abschnitt Hegenheimermattweg 125-127. Hier rücken die Baukörper weit von der Baulinie ab und wirken sehr introvertiert. Die entstehenden Vorbereiche zum Strassenraum hin werden mit Parkplätzen und Abstandsrün gefüllt.

Auf der Seite der Sportfelder stehen vereinzelte 1- bis 2-geschossige, etwas zurückversetzte Bauten. Begleitet wird die Strasse weitgehend von einer Baumallee, deren Fortsetzung bei Bauprojekten im Zonenplan festgelegt ist.



Der Charakter einer städtischen Achse wird durch eine fehlende Akzentuierung eines Anfangs- und Endpunktes sowie der einmündenden Strassen abgeschwächt.



Abbildung 5: Hegenheimermattweg 89-95



Abbildung 6: Nördlicher Vorbereich Hegenheimermattweg 125 - 127

2.2.2 Strassenräume Erschliessungsstrassen

Die Hagmattstrasse, die Gewerbestrasse und die Strasse Im Brühl bilden heute den Sammelstrassenbügel im Teilgebiet West. Diese Strassenräume sind durch heterogene Anrainerbauten gefasst und stark MIV orientiert.

Der Sammelstrassenbügel im Teilgebiet Ost setzt sich aus der Kreuz-, Kies- und Lachenstrasse zusammen. Mit einem einseitigen Trottoir, durchgehenden seitlichen Parkfeldern sowie hohen Zäunen zum Areal Kiestrasse Nord wirkt er peripher resp. „gesichtslos“. Mit der Entwicklung des BaseLink-Areals werden diese Strassenräume zumindest einseitig eine starke räumliche Fassung erfahren.



Abbildung 7: Strassenraum Gewerbestrasse



Abbildung 8: Strassenraum Kiesstrasse

2.2.3 Plätze und Aufenthaltsbereiche

Im Bachgrabengebiet gibt es, abgesehen von den Strassenräumen, keine öffentlichen Freiräume. Private Aufenthaltsflächen auf brachliegenden Flächen der Actelion oder zwischen den Gebäuden am Hegenheimermattweg 125-127



zeugen jedoch von einem gewissen Bedarf der Angestellten der grösseren arbeitsplatzintensiven Firmen im Gebiet. Fehlende Flächen werden teilweise durch freie Parzellen mit Food-Ständen, den Sportclubrestaurants und dem öffentlich zugänglichen Areal des Freizeithauses auf der anderen Seite des Hegenheimermattwegs kompensiert.



Abbildung 9: Privater Freiraum für Mitarbeitende



Abbildung 10: Privater Freiraum für Mitarbeitende

2.2.4 Grünraum sowie Flächen für Freizeit und Sport

Der Grünraum zwischen dem Hegenheimermattweg und der Bachgrabenpromenade beherbergt wichtige Freizeitfunktionen mit teilweise gemeindeübergreifender Bedeutung. Die verschiedenen Nutzungen wie Sportanlagen, Freizeithaus, Robi-Spielplatz und das Gartenbad Bachgraben sind jedoch untereinander und mit der Promenade selbst kaum vernetzt. Vielerorts trennen eingezäunte Flächen das Bachgrabengebiet von der Promenade. Auch zu den Wohngebieten hin sind die Zugänge nur sporadisch und teilweise informell. Mit dem Velo lässt sich die für Zufussgehende reservierte Bachgrabenpromenade heute nur an einer einzigen Stelle queren. Räumlich ist die Promenade mit ihren hohen Bäumen eine „grüne Höhle“ mit einzigartiger, räumlicher Intensität, während die Sportanlagen funktional gestaltet sind und die einzigen öffentlich zugänglichen Flächen meist dem Parkieren vorbehalten sind.



Abbildung 11: Sportplätze mit Veloweg



Abbildung 12: Bachgrabenpromenade

2.2.5 Geplante Freiraumprojekte

Parc des Carrières: Zwischen Saint-Louis, Hégenheim, Basel und Allschwil, 400 m vom Gewerbegebiet Bachgraben entfernt, soll auf ehemaligen Kiesabauflächen ein grosszügiger Landschaftspark entstehen. Das IBA Projekt mit Spielplatz, Weihern, Biotop, Café und Aussichtsturm wird voraussichtlich in mehreren Phasen zwischen 2019 und 2025 realisiert. Teil des Projektes ist die Einbettung in ein neues Velowegnetz, zu dem auch eine Velo-Verbindung quer durch das Bachgrabengebiet in der Verlängerung der Parkallee gehört. Ebenfalls geplant ist ein Wasserkanal entlang der Veloverbindung durch das Bachgrabengebiet mit Anschluss an den Wasserlauf Bachgraben zur Speisung der Weiher im Park.



2.3 Analyse Verkehr

2.3.1 Analyse öffentlicher Verkehr (ÖV)

Durch das Bachgrabengebiet verkehren drei Buslinien. Die Linie 38/48 (BVB) verkehrt vom Bahnhof Basel via Bachgrabengebiet nach Wyhlen (D) und schliesst das Bachgrabengebiet an Allschwil/Basel Stadt sowie das übergeordnete ÖV-Netz an. Diese Strecke wird zu den Hauptverkehrszeiten (HVZ) mit einem Zusatzkurs (Buslinie 31) verstärkt. Aus Richtung Dornach ist das Bachgrabengebiet durch die Linie 64 (BLT) erschlossen. Die Anbindung an Frankreich erfolgt durch die Distribus-Linie 608.

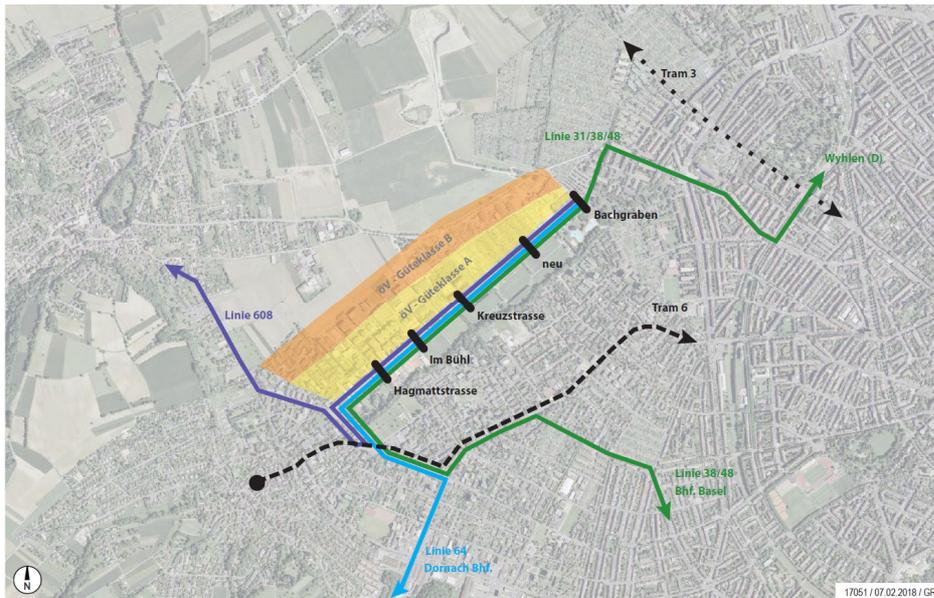


Abbildung 13: Bestehendes ÖV-Liniennetz inkl. ÖV-Güteklassen Bachgrabengebiet (Stand 2018) (Quelle: KXP)

Tabelle 2: Übersicht Takt, Gefäss je Linie

Linie	Takt	Gefäss
38/48	15'	Gelenkbus
31 (Verstärkungskurs)	15' (nur HVZ)	Gelenkbus
64	HVZ 15' ansonsten 30'	Standardbus
608	HVZ 35', ansonsten 60'	Standardbus

Das heutige ÖV-Angebot weist folgende Schwachstellen in Bezug auf eine zukünftig starke Entwicklung des Bachgrabengebiets auf:

- mangelnde ÖV-Erschliessung des östlichen Bachgrabengebiets (ÖV-Güteklasse B)
- geringer Takt auf der Buslinie 608 Richtung Frankreich
- Fahrzeitverluste für Busse aufgrund von Behinderung / Rückstau durch MIV (an den Anschlussknoten Grabenring / Hegenheimermattweg (HHMW) sowie Hegenheimerstrasse / HHMW)



- kaum Kapazitätsreserven vorhanden:
Der ÖV weist in den Hauptverkehrszeiten kaum Kapazitätsreserven auf, um das zukünftige Fahrgastaufkommen abwickeln zu können. Die Busse verfügen zwar im Bereich des Bachgrabengebiets (auf der Strecke zwischen den Haltestellen Bachgraben und Hagmattstrasse) noch über freie Kapazitäten, allerdings ist die Belegung im Zentrumsbereich (Basel) bereits hoch („Level of Service“ der BVB von 60 % Belegungsgrad ist bereits erreicht). In den Hauptverkehrszeiten können daher mit den bestehenden Fahrzeugen kaum mehr Personen befördert werden.
- Teils mangelhafte Ausgestaltung der bestehenden Haltestelleninfrastruktur
- Linie 38/48 wird nicht immer Durchgehend geführt. Einzelne Kurse Enden an der Haltestelle Bachgraben.

2.3.2 Analyse MIV

Die Analyse der heutigen MIV-Netzauslastung erfolgt auf Basis des Gesamtverkehrsmodells (GVM) sowie der von den RK&P erstellten Berichten «Gewerbegebiet Bachgraben Allschwil, Monitoring Verkehrs- und Siedlungsentwicklung, Zwischenbericht 2016» und «Masterplan BaseLink in Allschwil – zentrale Parkhäuser West und Ost, Verkehrsgutachten (2016) »:

Der durchschnittliche Werktagsverkehr (DWV) auf dem Hegenheimermattweg (HHMW) beträgt ca. 9'500 Fahrzeuge. Es zeigt sich, dass die Anschlussknoten Grabenring/HHMW und Hegenheimerstrasse/HHMW sowie auch die nachfolgenden Knoten, der LUWA-Kreisel im Osten und der Kreisel Gartenstrasse im Westen des Bachgrabengebiets, bereits heute stark ausgelastet bzw. zeitweise überlastet sind (im östlichen Bereich noch etwas stärker als im westlichen).

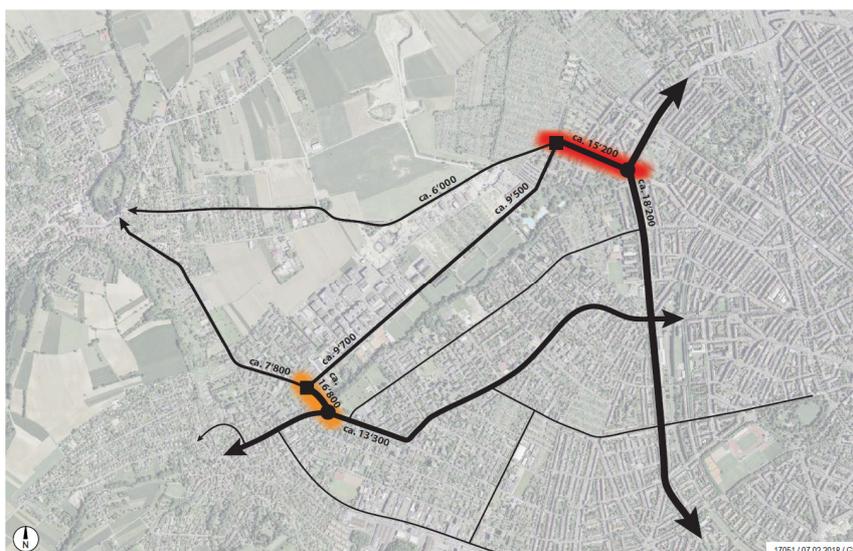


Abbildung 14: Belastung Strassennetz (Quelle: KXP)



Im Bachgrabengebiet gibt es heute etwa 3'000 Parkfelder (exkl. Parkfelder im Strassenraum). Davon sind etwa 2'000 in privaten Einstellhallen, 350 auf privaten, oberirdischen Parkplätzen und 650 im Bereich der Sport und Freizeitflächen zu finden. Dies entspricht durchschnittlich 0.7 Parkfelder pro Arbeitsplatz.

2.3.3 Analyse FVV

Im Bachgrabengebiet besteht heute ein grobmaschiges Fuss- und Veloverkehrsnetz mit zahlreichen Netzlücken (insbesondere auch im Gebiet Ost). Das Netz ist in vielen Bereichen mangelhaft ausgebaut. Die vorhandenen Trottoirbreiten entsprechen oft nicht den heutigen Standards. Zudem führt die in einem grossen Teil des Perimeters vorhandene Längsparkierung zu einer starken Trennwirkung für den Fussverkehr. Die Gebiete Ost und West sind heute nur über einen unbefestigten Feldweg auf Höhe der Kiesstrasse sowie über den Hegenheimermattweg miteinander verbunden. Zudem sind Anschlüsse an das restliche Gemeindegebiet von Allschwil bzw. an die Stadt Basel über den Bachgraben nur vereinzelt vorhanden. Für den Veloverkehr ist entlang dem Hegenheimermattweg grösstenteils eine vom MIV getrennte Führung vorhanden. In den Quartierstrassen wird der Veloverkehr im Mischverkehr geführt.



Abbildung 15: Hegenheimermattweg Blick Richtung Süden



Abbildung 16: FVV-Verbindung Bachgrabengebiet Ost/West

2.3.4 Verkehrsaufkommen Ist-Zustand (Referenzszenario)

Das heutige Verkehrsaufkommen wurde anhand der vorhandenen Arbeitsplätze im Bachgrabengebiet abgeschätzt. Die Verkehrsermittlung wurde gemäss der in Kap. 3.4 beschriebenen Methodik durchgeführt und mit verschiedenen Grundlagen kalibriert. Es wurden keine Erhebungen des Verkehrsaufkommens vor Ort vorgenommen.

Es zeigt sich, dass der MIV im Bachgrabengebiet derzeit der deutlich grösste Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen ausmacht (Modalsplit-Anteil 66%). Der ÖV (18%) sowie der Fuss- (6%) und Veloverkehr (10%) spielen, gemessen am Modalsplit, eine untergeordnete Rolle im Bachgrabengebiet. Die derzeit bestehenden Nutzungen im Bachgrabengebiet (v.a. im Gebiet West) erzeugen ca. 12'000 MIV-Fahrten/Werktag. Zudem erfolgen rund 4'500 ÖV-Bewegungen sowie 1'650 resp. 2'700 Bewegungen mit dem Velo resp. zu Fuss.

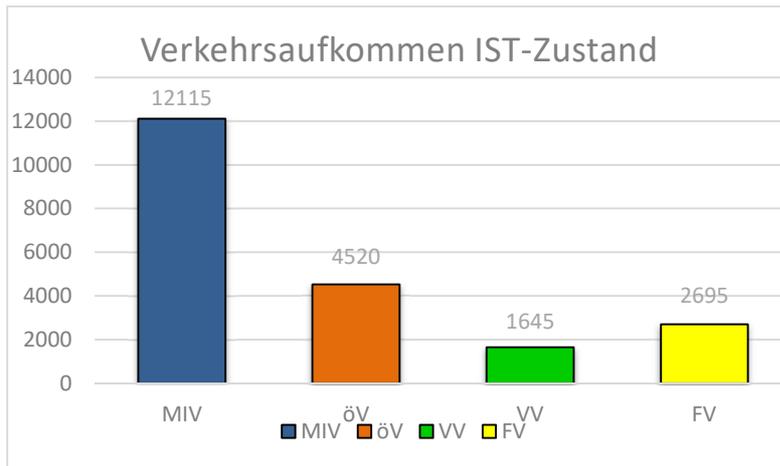


Abbildung 17: Verkehrsaufkommen Bachgrabengebiet IST-Situation (Quelle: KXP)

2.3.5 Geplante Projekte

Im Bachgrabengebiet sowie im umliegenden Raum sind diverse, verkehrsrelevante Projekte in Planung, insbesondere:

- Zubringer Bachgraben - Nordtangente
- Umfahrung Hégenheim / Hésingue
- Strassenraumgestaltung Hegenheimermattweg
- Umgestaltung Kreisel Grabenring
- Parc des Carrières inkl. Erschliessungskorridore (Fuss- und Veloverkehr)
- Neue interkommunale Velokorridore
- Entwicklungsgebiet Hégenheim
- Parkhäuser (2 Parkhäuser BaseLink, 1 Parkhaus Skan mit total ca. 1'600 zusätzliche Parkfeldern)
- Tram Bachgraben

Die geplanten Projekte werden in das Gesamtmobilitätskonzept integriert (vgl. Kap. 5).

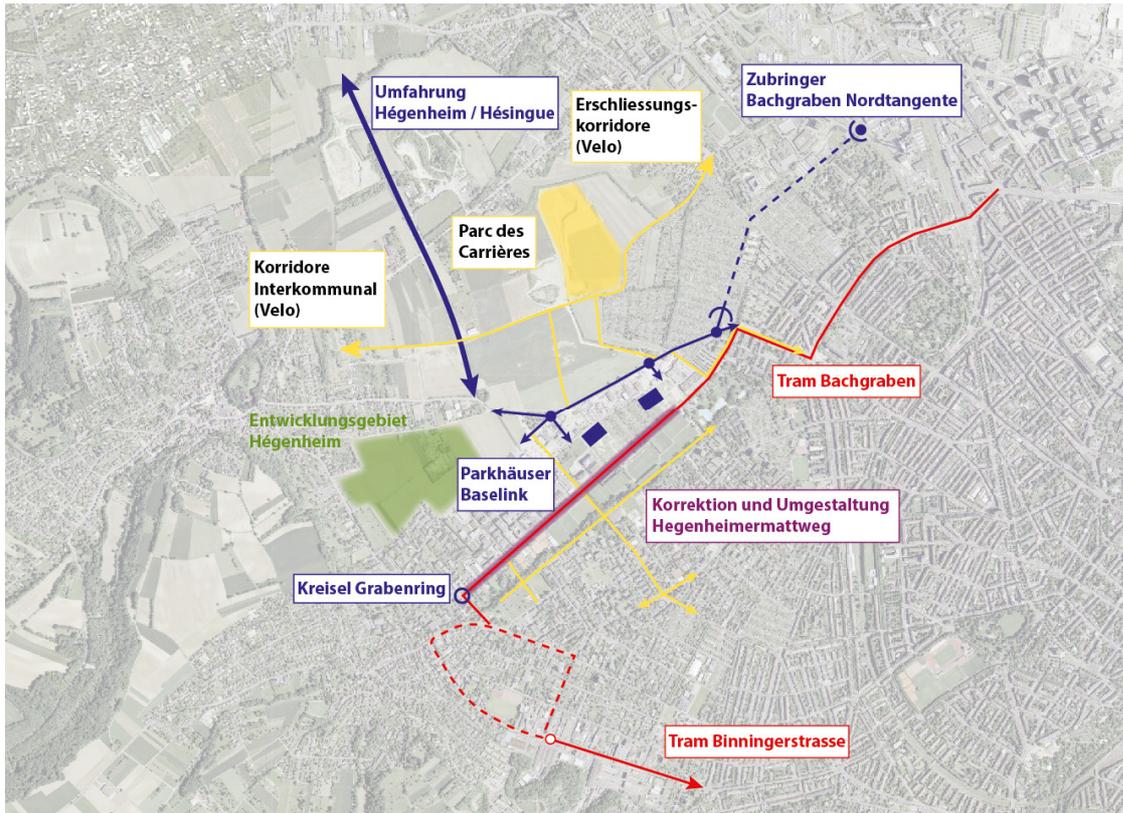


Abbildung 18: Übersichtsplan der geplanten Projekte im Raum Bachgrabengebiet (Quelle: KXP)



3. Nutzungsszenarien und Verkehrsaufkommen

3.1 Entwicklungsansätze (REK)

Im räumlichen Entwicklungskonzept Allschwil 2035 (REK, Februar 2018) werden die Gewerbezone Allschwils beschrieben und Entwicklungsansätze für die Weiterentwicklung und Differenzierung der einzelnen Standorte vorgegeben. Für das Gewerbegebiet Bachgraben sind folgende Entwicklungsansätze definiert:

Die Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandorts Bachgraben für grössere Firmen und KMU, im Besonderen aus dem Bereich Life-Science, und mit 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. Freiraumverbindungen sollen den Ansprüchen an die dort geschaffenen Arbeitsplätze (Erreichbarkeit und Aufenthalt) gerecht werden.

3.2 Nutzungsszenarien

Auf Basis der Entwicklungsansätze aus dem REK wurden in der vorliegenden Studie Szenarien für die zukünftige Entwicklung des Gebietes aufgestellt und bezüglich Art, Anzahl und Verteilung der Arbeitsplätze ausgewertet (vgl. Anhang B: Nutzungsszenarien)

Das **Szenario 1 «REK Hoch»** weist einen hohen Ausbaugrad des gesamten Gebietes auf, wobei die Ausnutzung den heutigen Zonenvorschriften entspricht. Der Schwerpunkt der Nutzung liegt auf Dienstleistung und Büronutzungen (45%) Forschung und Entwicklung (30%) und produzierendem Gewerbe (17%) mit einem geringen Anteil an Sondernutzungen. Die Nutzungsintensität im Gebiet Kiesstrasse Nord ist dabei etwas geringer als am Hegenheimermattweg. Dort wird ergänzend ein KMU-Park (100% Gewerbenutzungen) und die Realisierung eines mehrstöckigen Gewerbehauses (Gewerbe und Büronutzungen) vorgesehen. Auf dem gesamten Gebiet entstehen etwa 7'000 zusätzliche Arbeitsplätze.

Das **Szenario 2 «REK + Uni»** basiert auf dem Szenario 1, geht jedoch für ein Geviert des BaseLink-Areals von der Ansiedlung zweier Fakultäten der Universität Basel aus. Es entstehen gut 6'000 Arbeitsplätze und zusätzlich besuchen etwa 2'700 Studierende die neuen Fakultäten im Bachgrabengebiet. Die Diskussionen über den Universitätsstandort im Kanton laufen, ein Entscheid steht noch aus.

Das **Szenario 3 «Mässige Entwicklung»** weist im Vergleich zu den beiden anderen Szenarien einen geringeren Ausbaugrad entlang des Hegenheimer-



mattwegs auf und das Areal nördlich der Kiesstrasse wird stark von gewerblichen, weniger arbeitsplatzintensiven Nutzungen geprägt. Es entstehen etwa 4'500 zusätzliche Arbeitsplätze.

Als Basis für das vorliegende Gesamtmobilitätskonzept wird jedoch vom Szenario 1 «REK Hoch» ausgegangen. Dieses weist mit der angestrebten Entwicklung die höchste MIV-Zunahme auf. Das Szenario 2 «REK + Uni» führt wegen der grösseren Anzahl Personen im Areal zwar zu insgesamt mehr Bewegungen pro Tag, jedoch verkehren die Studierenden mehrheitlich mit dem ÖV oder dem Velo, wodurch das MIV-Aufkommen geringer ausfällt als beim Szenario 1. Aufgrund der geringeren Nutzungsdichte im Szenario 3 «Mässige Entwicklung» ist dessen zusätzliches Verkehrsaufkommen gegenüber den anderen Szenarien geringer und damit weniger kritisch.

3.3 Bewertung und Etappierung

Die Abbildung 19 zeigt eine plausible Etappierung der Nutzungsentwicklungen. Das BaseLink-Areal wird voraussichtlich kurz- bis mittelfristig realisiert. (für etwa die Hälfte der BaseLink-Parzellen werden im Laufe des Jahres 2018 Bauanträge erwartet). Die Flächen nördlich der Kiesstrasse sind heute teilweise mit langfristigen Baurechtsverträgen belegt. Hier wird erst mittel- bis langfristig mit einer Umsetzung der Entwicklungspotentiale gerechnet. Insbesondere die Entwicklung dieser Bereiche steht auch im Einfluss der Realisierung des Zubringer Bachgrabens.

Mit der Entwicklung des BaseLink-Areals wird ein grosser Anteil der zu erwartenden zusätzlichen Arbeitsplätze voraussichtlich bereits vor der Fertigstellung des Zubringers Bachgraben – Nordtangente realisiert.

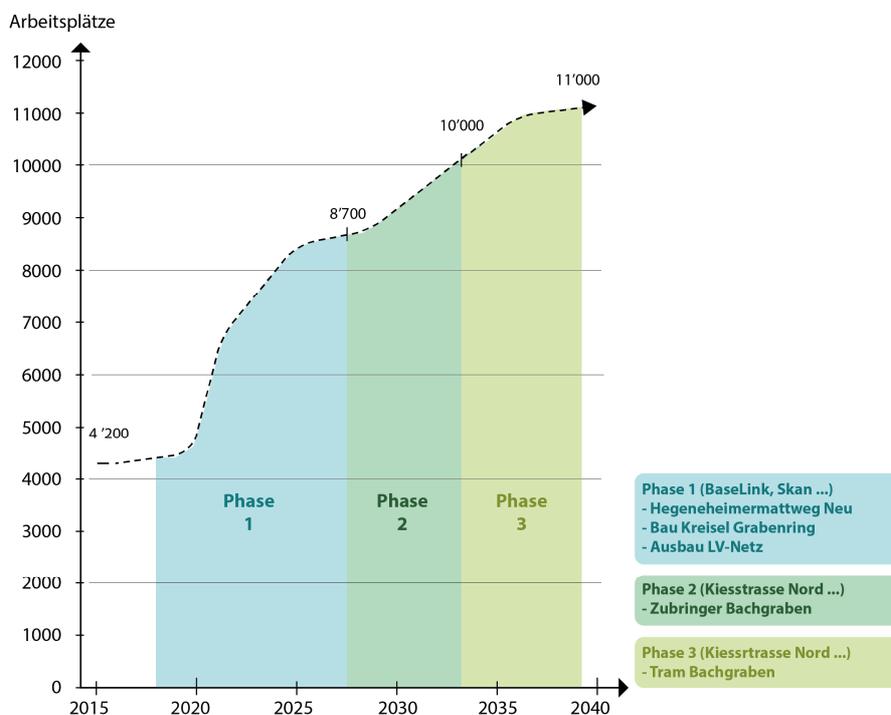


Abbildung 19: Skizzierte Etappierung der Arbeitsplatzentwicklung (Quelle: Gemeinde Allschwil)



3.4 Methodik zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens

Das im Szenario 1 «REK-Hoch» zu erwartende Verkehrsaufkommen basiert auf der Anzahl Arbeitsplätze im Bachgrabengebiet gemäss Kap.3.2. Die Arbeitsplätze wurden mit einem nutzungsspezifischen Kennwert für die Anzahl Bewegungen pro Tag und Person (Erfahrungswerte) hochgerechnet. Dies ergab die verkehrsmittelunabhängige Gesamtzahl an Bewegungen, die täglich im Bachgrabengebiet beginnen oder enden (Ziel- / Quellverkehr).

Um das spezifische MIV-Aufkommen zu ermitteln wurde die Gesamtzahl der täglichen Bewegungen mit einem erfahrungsbasierten, nutzungsspezifischen MIV-Modalsplit-Anteil und einem Fahrzeugbesetzungsgrad (Anzahl Personen pro Fahrzeug, Angaben aus Mikrozensus 2015) hochgerechnet. Für das ÖV-Fahrgas- sowie das Fuss- und Veloverkehrsaufkommen wurden ebenfalls Annahmen, basierend auf Erfahrungswerten, zum jeweiligen Modalsplit-Anteil vorgenommen. Sämtliche Berechnungen wurden anschliessend einer Kalibrierung mit Ein-/Aussteiger-Zahlen der ÖV-Betriebe sowie Vergleichswerten aus dem GVM (Modalsplit und Fahrten pro Tag) unterzogen.

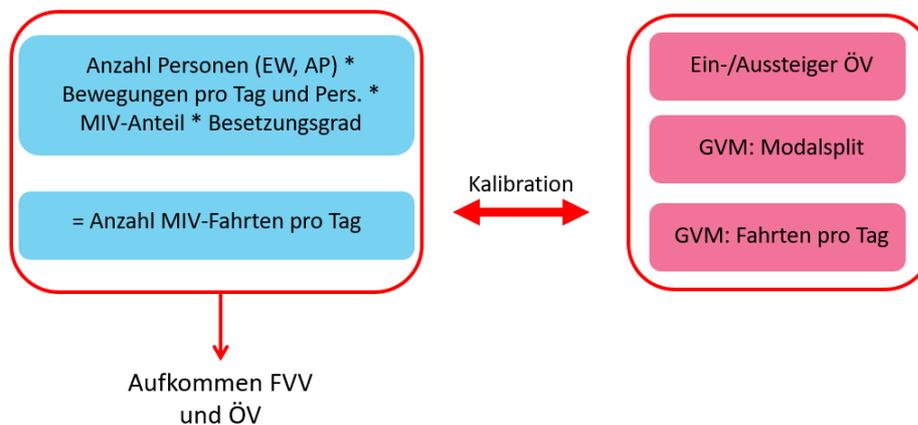


Abbildung 20: Methodik zur Verkehrsermittlung (Quelle: KXP)

Das Verkehrsaufkommen wurde sowohl für den Ist-Zustand / Referenzszenario (vgl. Kap. 2.3.4) als auch für die Szenarien «REK Hoch mit bestehendem Modalsplit» (vgl. Kap. 3.5) und «REK Hoch mit angepasstem Modalsplit» (vgl. Kap. 5.2) berechnet.

3.5 Verkehrsaufkommen REK Hoch (mit bestehendem Modalsplit)

Das Verkehrsaufkommen nimmt im Szenario «REK Hoch bestehender Modalsplit» gegenüber dem Ist-Zustand (Referenzszenario) proportional zum Arbeitsplatzwachstum zu. Das Aufkommen nimmt bei allen Verkehrsmitteln um das Zwei- bis Dreifache zu.

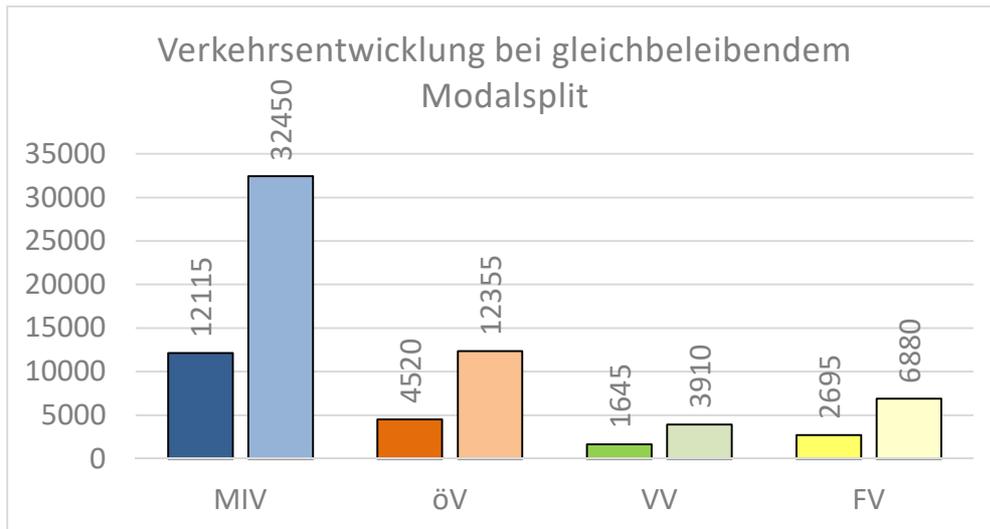


Abbildung 21: Verkehrsentwicklung Szenario «REK hoch bestehender Modalsplit», dunkel=Referenzszenario, hell=REK hoch best. Modalsplit

Insbesondere das künftige MIV-Aufkommen wird unter Berücksichtigung des bereits heute in den Spitzenstunden stark ausgelasteten Strassennetzes als kritisch beurteilt: Im Bachgrabengebiet werden neu über 32'000 MIV-Fahrten (DWV) erzeugt (inkl. bestehende Nutzungen). Diese lassen sich nicht ohne weiteres verträglich abwickeln. Es braucht zwingend Massnahmen, um das MIV-Aufkommen zu reduzieren bzw. den ÖV sowie den FVV zu fördern.

3.6 Fazit und Handlungsansätze

Folgende generellen Erkenntnisse können aus der Verkehrsermittlung gewonnen werden:

- Die Entwicklung des Bachgrabengebiets wird entsprechend dem Arbeitsplatzwachstum zu einer markanten Zunahme der Mobilitätsnachfrage führen.
- Die bestehende MIV-Infrastruktur ist in den Hauptverkehrszeiten an den Anschlussknoten bereits heute nahezu ausgelastet.
- Der neue Zubringer Bachgraben-Nordtangente bringt zwar übergeordnet wertvolle, zusätzliche Kapazitäten. Auf dem lokalen Netz (Quartierstrassen, einzelne Knoten) ist die Funktionalität und Verträglichkeit ohne Steuerung des MIV-Aufkommens dennoch gefährdet.
- Um die Funktionalität des Verkehrsnetzes sicherzustellen, ist demzufolge eine starke Verlagerung der Verkehrsanteile vom MIV auf den ÖV und den FVV anzustreben.

Vor diesem Hintergrund lassen sich die folgenden Handlungsansätze für eine zukünftig verträgliche Mobilität im Bachgrabengebiet ableiten:

- Das im Bachgrabengebiet erzeugte MIV-Aufkommen kann nicht proportional zur Nutzungsentwicklung weiterwachsen. Das MIV-Aufkommen aus den neuen Nutzungen ist möglichst gering zu halten. Durch die Förderung des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs sind auch bei



den bestehenden Nutzungen im Bachgrabengebiet Verlagerungen vom MIV auf diese Verkehrsmittel herbeizuführen, um „Reserven“ im Strassennetz für die neuen Nutzungen zu schaffen. Hierfür braucht es konsequente **Push-and-Pull-Massnahmen**, d.h. Massnahmen die mit Anreizen, aber durch die einen gewissen Druck zu einer Verschiebung des Modalsplits vom MIV hin zum ÖV und FVV herbeiführen.

- Der ÖV ist intensiv weiterzuentwickeln und auszubauen. Die Anbindungen nach Basel und Frankreich sind zu stärken. Mittels Priorisierungsmassnahmen ist der ÖV wo möglich zu beschleunigen und die Fahrplanstabilität sicherzustellen.
- Ein grosses Potential liegt zudem bei der Entwicklung des Fuss- und Veloverkehrs. Dieser stellt das Basisangebot dar, auch im intermodalen Verbund mit dem ÖV. Die Entwicklung der FVV-Infrastruktur ist zudem synergetisch mit dem Anliegen attraktiver, öffentlicher Stadträume.
- Die Anzahl Parkfelder bei den neuen Nutzungen ist auf ein verträgliches Mass zu reduzieren. Öffentlich zugängliche Parkplätze sind zu bewirtschaften und für Angestelltenparkplätze sind Mietgebühren einzufordern.
- Um die Funktionalität des Strassennetzes aufrecht zu erhalten, ist eine aktive Steuerung und Lenkung des MIV, u.a. mittels Verkehrsmanagement-Massnahmen (Dosierung) vorzunehmen.



4. Variantenfächer

Als Basis für das Gesamtmobilitäts- und Stadtraumkonzept wurde ein Variantenstudium zu einzelnen, zentralen Aspekten durchgeführt. Dazu zählt insbesondere die Anbindung des Bachgrabengebiets ans übergeordnete Netz (vgl. Kap. 4.1). Dieser Variantenvergleich wird nachstehend ausführlich erläutert. Ebenfalls untersucht wurden verschiedene Varianten zur „inneren Erschliessung“ des Bachgrabengebiets für den FVV (vgl. Kap. 4.2). Die jeweiligen Bestvarianten sind anschliessend ins Gesamtmobilitäts- und Stadtraumkonzept eingeflossen (vgl. Kap. 5).

4.1 Anbindung ans übergeordnete MIV-Netz

Für die Anbindung des Bachgrabengebietes ans übergeordnete Netz, d.h. an den künftigen Zubringer Bachgraben – Nordtangente (Rue de Bâle), wurden zwei Stossrichtungen untersucht:

- Variante „Starke Querachse“
- Variante „Durchlässiges Areal“

Zusätzlich wurden zu jeder Stossrichtung zwei Untervarianten erarbeitet. Nachfolgend werden die Stossrichtungen inkl. Untervarianten erläutert und bewertet.

4.1.1 Variante „Starke Querachse“

Bei der Erschliessungsvariante «Starke Querachse» werden die bestehenden Sammelstrassenbögen beibehalten. Um den Hegenheimermattweg und das Bachgrabengebiet an den Zubringer Bachgraben – Nordtangente (Rue de Bâle) sowie an die Umfahrung Hésingue/Hégenheim anzuschliessen, wird auf eine Querachse durch das Bachgrabengebiet fokussiert. Die Teilgebiete Ost und West sind für den MIV via Hegenheimermattweg miteinander verbunden - es wird keine zusätzliche Parallelachse für den MIV angeboten.

Der Vorteil einer einzigen starken Querachse ist eine klare Hierarchie im Strassennetz und damit die Bündelung und verbesserte Steuerung des Verkehrs resp. der Verkehrsmenge (z.B. mittels Verkehrsmanagement-Massnahmen, vgl. Fazit im Kap. 4.1.3). Nachteilig wirkt sich aus, dass die MIV-Wege teilweise etwas länger sind, als bei einer möglichst direkten Anbindung über mehrere Anschlusspunkte (siehe Variante „durchlässiges Areal“).



Als Untervarianten für die starke Querachse wurden die Kreuzstrasse sowie die Lachenstrasse geprüft.



Abbildung 22: Variante Kreuzstrasse (Quelle: KXP)



Abbildung 23: Variante Lachenstrasse (Quelle: KXP)

Variante Kreuzstrasse

Die Verbindung zwischen Hegenheimermattweg und Rue de Bâle erfolgt via Kreuzstrasse. Die bestehende Kreuzstrasse wird hierzu nördlich der Kiesstrasse bis zur Rue de Bâle verlängert.

Die Variante Kreuzstrasse weist folgende Vorteile auf:

- zentrale Lage in der Mitte des Bachgrabengebiets, wodurch der Verkehr rasch auf das übergeordnete Netz (Rue de Bâle) gebracht wird und das Bachgrabengebiet selber wenig belastet
- direkte Anknüpfung des Bachgrabengebiets an die Umfahrung Hésingue/Hégenheim
- Durchstich bringt auch ohne den neuen Zubringer Bachgraben -Nordtangente und die Umfahrung Hésingue/Hégenheim einen Nutzen, indem die Achse Hegenheimermattweg West – Grabenring vom Verkehr Richtung Frankreich entlastet werden kann (jedoch bräuchte es entsprechend flankierende Massnahmen, damit es nicht zu Ausweichverkehr auf der Beziehung Kreuzstrasse – Hegenheimermattweg Ost-LUWA-Kreisel kommt).
- Entlastung des Hegenheimermattwegs Ost und dadurch mehr Kapazitäten für den ÖV

Die Variante Kreuzstrasse weist folgende Nachteile auf:

- Durchbindung heute noch nicht bestehend: Für die Verlängerung zwischen Kiesstrasse und Rue de Bâle werden Flächen von privaten Grundeigentümern beansprucht.
- Gewisse Umwegfahrten für den Verkehr aus den Nutzungen im Teilgebiet Ost (zuerst „zurück“ auf die Kreuzstrasse und erst dann Richtung Autobahn)

Variante Lachenstrasse

Die Verbindung zwischen Hegenheimermattweg und Rue de Bâle erfolgt via die Lachenstrasse.

Folgende Punkte sprechen für eine Variante Lachenstrasse:

- Verbindung bereits bestehend (evtl. mit leichten Anpassungen im Querschnitt)



- Verkehr aus den Nutzungen im Teilgebiet Ost wird möglichst direkt auf den Zubringer geführt

Die Variante Lachenstrasse weist folgende Nachteile auf:

- dezentrale Lage im Bachgrabengebiet, der Verkehr aus dem Teilgebiet West belastet weitgehend das Bachgrabengebiet selbst, ehe er auf die Rue de Bâle gebracht wird
- keine attraktive Anbindung des Bachgrabengebiets für den Verkehr von / nach Frankreich
- keine direkte Anknüpfung des Bachgrabengebiets an die Umfahrung Hésingue/Hégenheim (Umwegfahrten)
- kaum Entlastung des Hegenheimermattwegs (auch nicht im östlichen Bereich) zugunsten von mehr Kapazität für den ÖV

4.1.2 Variante „Durchlässiges Areal“

Bei der Variante «Durchlässiges Areal» werden die heutigen Sammelstrassenbögen aufgelöst. Das gesamte Bachgrabenareal wird durchlässig gestaltet. Dies bedeutet, dass mehrere Querachsen zwischen dem Hegenheimermattweg und dem Zubringer Bachgraben – Nordtangente (Rue de Bâle) ausgebaut werden. Zudem wird parallel zu diesen beiden Achsen, auf Höhe der Kies-/Gewerbestrasse eine weitere für den MIV geöffnete Verbindung durch das Bachgrabengebiet geschaffen, die den östlichen und westlichen Teil miteinander vernetzt.

Vorteile eines durchlässigen Areals sind möglichst kurze und direkte Wege für den MIV. Nachteil ist, dass der Verkehr resp. die Verkehrsmenge weniger gut resp. kaum gesteuert werden kann (z.B. mittels Verkehrsmanagement), da er sich sehr dispers verteilt und nicht gebündelt wird, was die Leistungsfähigkeit beeinträchtigen kann. Ausserdem wird die Attraktivität des MIV grundsätzlich erhöht, was nicht den Stossrichtungen im Fazit des Kap. 3.6 entspricht. Die Gestaltung des Bachgrabengebiets wird insgesamt stark MIV-orientiert.

Als Untervarianten wurde die „Variante mit 2 Querachsen“ (Lachenstrasse und Kreuzstrasse) sowie die „Variante volle Durchlässigkeit“ (mit einer dritten Querachse im Teilgebiet West) geprüft.



Abbildung 24: Volle Durchlässigkeit (Quelle: KXP)



Abbildung 25: 2 Hauptachsen (Quelle: KXP)



Variante volle Durchlässigkeit

Es werden drei vollwertige, übergeordnete Querachsen zwischen dem Hegenheimerweg und der Rue de Bâle ausgebaut: die Kreuzstrasse, die Lachenstrasse sowie eine zusätzliche direkte Anknüpfung für das Teilgebiet West.

Die Variante „volle Durchlässigkeit“ weist folgende Vorteile auf:

- Direkte, möglichst kurze Anbindung aus allen Teilgebieten des Bachgrabengebiets an den Zubringer Bachgraben - Nordtangente

Folgende Nachteile weist die Variante „volle Durchlässigkeit“ auf:

- sowohl die Anknüpfung des Teilgebiets West als auch die Verlängerung der Kreuzstrasse müssen neu erstellt werden (Kosten, Landerwerb)
- im Vergleich zur „Variante 2 Querachsen“ noch weniger Steuerungsmöglichkeiten des Verkehrs, da sich der MIV noch disperser im Netz verteilt
- Durch die Verbindung der Rue de Bâle mit der Gewerbestrasse vergrössert sich die Verkehrsfläche zusätzlich. Die Gefahr von Schleichverkehr erhöht sich.

Variante 2 Querachsen

Mit der Kreuzstrasse und der Lachenstrasse werden zwei vollwertige übergeordnete Querachsen zwischen dem Hegenheimerweg und der Rue de Bâle angeboten.

Die Variante „2 Querachsen“ weist folgende Vorteile auf:

- Im Vergleich zur „Variante volle Durchlässigkeit“ etwas bessere Steuerungsmöglichkeiten für den Verkehr, da der MIV etwas besser gebündelt wird
- Im Vergleich zur Variante „volle Durchlässigkeit“ muss nur die Verlängerung der Kreuzstrasse neu erstellt werden (weniger Landerwerb, Kosten)

Die Variante „2 Querachsen“ weist folgende Nachteile auf:

- Keine direkte Anbindung des Teilgebiets West an den Zubringer Bachgraben – Nordtangente

4.1.3 Fazit

Vorbemerkungen

Aufgrund des starken Nutzungszuwachses im Bachgrabengebiet und des damit verbundenen Mehrverkehrs gilt es, das MIV-Aufkommen aus den neuen Nutzungen möglichst gering zu halten und durch Push-and-Pull-Massnahmen auch Verlagerungen aus dem bestehenden Nutzungen vom MIV hin zum ÖV und FVV zu erreichen (vgl. Kap. 3.6).

Durch den Ausbau und die Attraktivierung des ÖV-Angebots und der FVV-Infrastruktur können zwar Anreize („pull“) für Verlagerungen geschaffen werden. Es braucht aber gleichzeitig auch Massnahmen, die bei der Wahl des Verkehrsmittels einen gewissen „Druck“ („push“) auf den MIV ausüben. Dazu gehört primär die Reduktion der zur Verfügung stehenden Parkplätze bei den neuen Nutzungen (bei den bestehenden Nutzungen gibt es für die privaten



Parkplätze eine Bestandesgarantie) und die Parkplatzbewirtschaftung. Daneben ist aber auch wichtig, dass die Reisezeiten mit dem Auto nicht durch neue Wege / Abkürzungen unbeschränkt beschleunigt werden.

Der Zubringer Bachgraben – Nordtangente und die Umfahrung Hegenheim / Hésingue berücksichtigen in Bezug auf ihre Leistungsfähigkeit ein erhöhtes MIV-Aufkommen aufgrund der Nutzungsentwicklungen im Bachgrabengebiet. Diese neuen Infrastrukturen üben aber auch eine gewisse „Anziehung“ für den MIV aus dem übrigen Gemeindegebiet von Allschwil oder sogar aus dem Leimental auf. Solche Autofahrten bilden einen zusätzlichen Durchgangsverkehr durch das sowieso schon gut ausgelastete Bachgrabengebiet, insbesondere auf der wichtigen ÖV-Achse Hegenheimermattweg, aber auch für den aufgrund der umliegenden Wohn- und Zentrumsnutzungen noch viel sensibleren Bereich Gartenstrasse / Grabenring. Falls es sich dabei um Autofahrten handelt, die bereits heute jedoch auf anderen Verbindungen resp. Strassen getätigt werden (sogenannte „umgelagerte Fahrten“) werden die bisherigen Strecken dafür „immerhin“ im Gegenzug entlastet. Falls Zubringer und Umfahrung aber attraktiv und rasch erreichbar sind, kann dies auch zu einer allgemeinen Steigerung des MIV-Aufkommens in Allschwil (und im nahen Leimental) und zu gegenüber heute zusätzlichen MIV-Fahrten führen (Verlagerung vom ÖV und FVV zum MIV). Dies bedeutet insgesamt Mehrverkehr auf verschiedenen Strecken innerhalb der Gemeinde Allschwil, was aus Sicht der Wohn- und Lebensqualität nicht erwünscht ist.

Um diese unerwünschten Effekte des Zubringers und der Umfahrung zu begrenzen, ist deshalb der Durchfahrtswiderstand für diesen Durchgangsverkehr durch das Bachgrabengebiet zu erhöhen. Am effektivsten erfolgt dies mittels Dosierungsmassnahmen an geeigneten Orten (wenn möglich ausserhalb des Siedlungsgebiets). Damit kann der Durchgangsverkehr reguliert werden (unter Berücksichtigung, dass nicht gleichzeitig der Ziel-/Quellverkehr des Bachgrabengebiets zu stark mitbetroffen ist). Dosierungsmassnahmen funktionieren jedoch nur, wenn es keine Ausweichrouten auf untergeordneten Verbindungen gibt.

Gegenüberstellung der Varianten

Der Ansatz «durchlässiges Areal» stellt ein feinmaschiges MIV-Netz zur Verfügung. Aus allen Arealen des Bachgrabengebiets bestehen kurze, direkte MIV-Wege Richtung Autobahn und Umfahrung Hegenheim/Hésingue, was die Attraktivität des MIV als Verkehrsmittel für die Nutzungen im Bachgrabengebiet steigert. Durch die zahlreichen Parallelachsen und Zufahrtswege zum Zubringer und zur Umfahrung kann der Durchgangsverkehr nicht gebündelt und somit kaum gesteuert werden. Aus Erfahrung aus ähnlichen Projekten ist davon auszugehen, dass ein solches MIV-Netz insgesamt ein höheres MIV-Aufkommen begünstigt als dies beim Ansatz „starke Querachse“ der Fall ist.

Der Ansatz «starke Querachse» sichert hingegen die MIV-Erschliessung des Gebiets mittels eines klar hierarchisierten Strassennetzes, bietet jedoch kein komplett durchlässiges MIV-Netz an, wodurch die Attraktivität des MIV als Verkehrsmittel für das Bachgrabengebiet nicht zusätzlich erhöht wird und das Aufkommen an Durchgangsverkehr besser gebündelt und gesteuert werden kann.



Aus diesen Gründen wird empfohlen, Ansatz „starke Querachse“ weiterzuverfolgen. Aufgrund der zentralen Lage wird dabei die Kreuzstrasse der Lachenstrasse vorgezogen.

Auf eine für den MIV durchgehend geöffnete Parallelachse zwischen Hegenheimermattweg und Rue de Bâle soll verzichtet werden: Wege innerhalb des Bachgrabengebietes sollen möglichst mit dem ÖV, dem Velo oder zu Fuss zurückgelegt werden. Eine weitere durchgehende MIV-Achse würde wiederum die Attraktivität des MIV steigern und die angestrebten Mobilitätsgrundsätze schwächen.

4.2 „Innere Erschliessung“ für FVV

Für den Fuss- und Veloverkehr ist die Durchlässigkeit des Bachgrabengebietes stark zu forcieren. Dies soll, nebst der Weiterführung der Parkallee als zentrale Fuss- und Veloachse in Nord-Süd-Richtung auch durch eine weitere Längsachse in Ost-West-Richtung zwischen dem Hegenheimermattweg und der Rue de Bâle erfolgen.

Im Teilgebiet West soll hierfür aufgrund der beschränkt zur Verfügung stehenden Flächen die Gewerbestrasse so aufgewertet und umgestaltet werden, dass sie für den FVV attraktiv und sicher ist.

Im Teilgebiet Ost wurden für die Führung dieser Längsachse zwei Varianten geprüft:

- In der Variante «BaseLink» wird der FVV getrennt vom MIV auf einer eigenen Achse, mehrheitlich durch die Freiräume innerhalb des künftigen BaseLink-Areals geführt.
- Bei der Variante «Kiesstrasse» erfolgt die Führung des FVV im Mischverkehr (Velo) über die Kiesstrasse, die entsprechend aufzuwerten und umzugestalten ist.

Aufgrund der zentralen Lage der Kiesstrasse und ihrer Erschliessungswirkung auch für die nördlich gelegenen Grundstücke, soll die Variante „Kiesstrasse“ weiterverfolgt werden. Die Führung des FVV auf der Kiesstrasse stärkt zudem deren Bedeutung, Belebung und Attraktivität.

Die Freiraumachse innerhalb des BaseLink-Areals ist dem gegenüber etwas untergeordnet, nimmt aber ebenfalls eine äusserst wichtige Feinerschliessungs- und Aufenthaltsfunktion im Netz der öffentlich zugänglichen Räume ein.



5. Gesamtmobilitäts- und Stadtraumkonzept

5.1 Grundsätze und Struktur

Aus den Diskussionen zum Variantenstudium zwischen den Projektbearbeitern, der Bauverwaltung und dem Gemeinderat von Allschwil ergab sich für das Gesamtmobilitäts- und Stadtraumkonzept die folgende Strategie als Basis:

Der Fokus ist auf eine leistungsfähige Infrastruktur für den Fuss-/Veloverkehr sowie den ÖV zu legen. Das MIV-Aufkommen ist soweit wie möglich zu reduzieren. Für den Stadtraum liegt der Schwerpunkt auf der Aufwertung des Gebietes mit attraktiven Freiräumen und Wegebeziehungen. Dabei sollen die Ziele der Verkehrsentwicklung unterstützt und die Standortqualität verbessert werden. Wichtig ist ausserdem eine gute Adressbildung und Orientierung in der ganzen Tiefe des Quartiers.

Aus dieser Strategie wurden folgende Grundsätze für das Bachgrabengebiet abgeleitet:

- Das Erschliessungskonzept soll auf der bestehenden Netzstruktur aufbauen: Der Hegenheimermattweg bleibt die verkehrlich „starke Achse“, die Erschliessung der einzelnen Baubereiche erfolgt über die beiden Sammelstrassenbögen West (Gewerbstrasse) und Ost (Kiesstrasse).
- Der Hegenheimermattweg wird als Boulevard in seinem bestehenden Charakter (Baumallee, dichte Bebauung vs. Freiraum mit Pavillons) gestärkt. Seine Trennwirkung wird durch gute Querungsmöglichkeiten minimiert.
- Neu wird das Strassennetz mit einer zentralen Querachse zwischen Hegenheimermattweg und Rue de Bâle, auf Höhe der Kreuzstrasse, ergänzt.
- Das Erschliessungskonzept soll so robust sein, dass es sowohl für den Zustand vor als auch nach der Realisierung der beiden Projekte Zubringer Bachgraben - Nordtangente / Umfahrung Hégenheim/Hésingue funktioniert.
- Das östliche Bachgrabenareal soll besser durch den ÖV erschlossen werden. Das ÖV-Angebot nach Basel und nach Frankreich soll ausgebaut und aufgewertet werden (Kapazität und Qualität).
- Das Angebot an Parkplätzen bei neuen Nutzungen sowie im öffentlichen Raum soll auf ein verträgliches Mass reduziert beziehungsweise beschränkt und die Parkplätze sollen bewirtschaftet werden.
- Das Quartier wird für den Fuss- und Veloverkehr insgesamt durchlässiger und die Orientierung durch eine städtebauliche Betonung der



Längsachsen (Hegenheimermattweg, Gewerbestrasse/Kiesstrasse und Landesgrenze) verbessert.

- Für eine optimale Erschliessung und Vernetzung für den Fuss- und Veloverkehr sollen zusätzlich zum Strassennetz je eine durchgehende, zentrale, qualitätsvolle Achse in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung geschaffen werden.
 - In Verlängerung der Parkallee und als Verbindung zum Parc des Carrières soll eine offen und multifunktional gestaltete Freiraumachse mit attraktiven Plätzen für Aufenthalt und Begegnung im Quartier geschaffen werden. Diese Verbindung stellt auch die ökologische Vernetzung des Bachgrabens mit dem Naherholungsgebiet jenseits der Grenze sicher.
 - Die Gewerbe- und Kiesstrasse soll als attraktive, durchgängige Fuss- und Veloverbindung ausgestaltet werden. Die Seitenbereiche sollen multifunktional genutzt werden und Verknüpfungen zu den Erdgeschossnutzungen ermöglichen.
- Mit Vorgaben zur Lage der Gebäude und ihrem Bezug zu den umgebenden Strassenräumen wird eine hochwertige Adressbildung im ganzen Gebiet sichergestellt.
- Höhere Gebäude sind als „Sonderbausteine“ möglich. Sie unterliegen höchsten Anforderungen bezüglich des Mobilitätskonzepts und werden bewusst zur städtebaulichen Akzentuierung oder der Förderung besonders erwünschter Nutzungen zugelassen.
- Öffentlichkeitswirksame Nutzungen im Zusammenhang mit der Versorgung des Quartiers werden schwerpunktmässig an den ÖV Haltestellen und entlang der beiden Freiraumachsen gefördert.

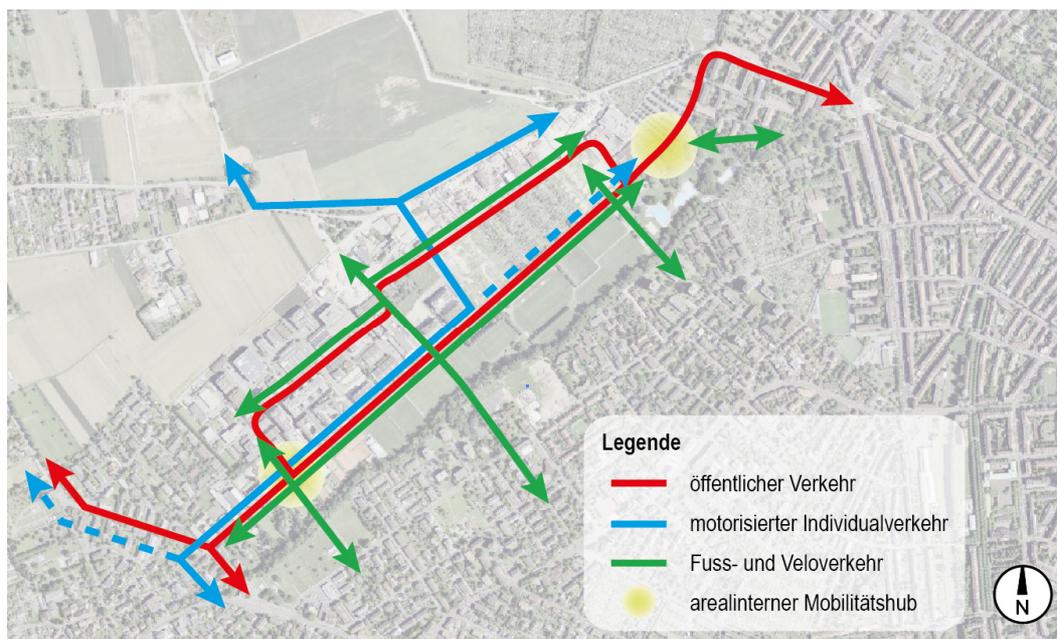


Abbildung 26: Gesamtkonzept Verkehr



5.2 Verkehrsaufkommen REK Hoch (mit verändertem Modalsplit)

Um abzuschätzen, ob mit diesen Konzeptgrundsätzen der Modalsplit genügend zugunsten eines höheren Anteils ÖV und FVV beeinflusst werden kann und wie hoch das Aufkommen je Verkehrsmittel unter diesen Umständen ausfallen würde, wurde die Verkehrsermittlung aus dem Kap. 3.5 nochmals wiederholt, mit entsprechend angepassten Parametern.

5.2.1 REK hoch angepasster Modalsplit

Im Szenario «REK Hoch angepasster Modalsplit» bleibt die Anzahl neuer Arbeitsplätze identisch wie im Szenario «REK Hoch bestehender Modalsplit». Um das Verkehrsaufkommen verträglicher abwickeln zu können, wird davon ausgegangen, dass die im Kap. 5.1 aufgeführten Stossrichtungen umgesetzt werden und diese den Modalsplit zugunsten des ÖV und FVV verändern. Bei den neuen Nutzungen wurde eine stärkere Anpassung des Modalsplits vorgenommen als bei den bestehenden Nutzungen. Dies da bei neuen Nutzungen insbesondere mit der Anzahl PP pro Arbeitsplätze der MIV-Anteil direkter und einfacher beeinflusst werden kann.

Über das gesamte Bachgrabengebiet wird von einer Reduktion des MIV-Anteils um -21% ausgegangen. Der ÖV nimmt um +10%, der Veloverkehr um +7% und der FV um +4% zu.

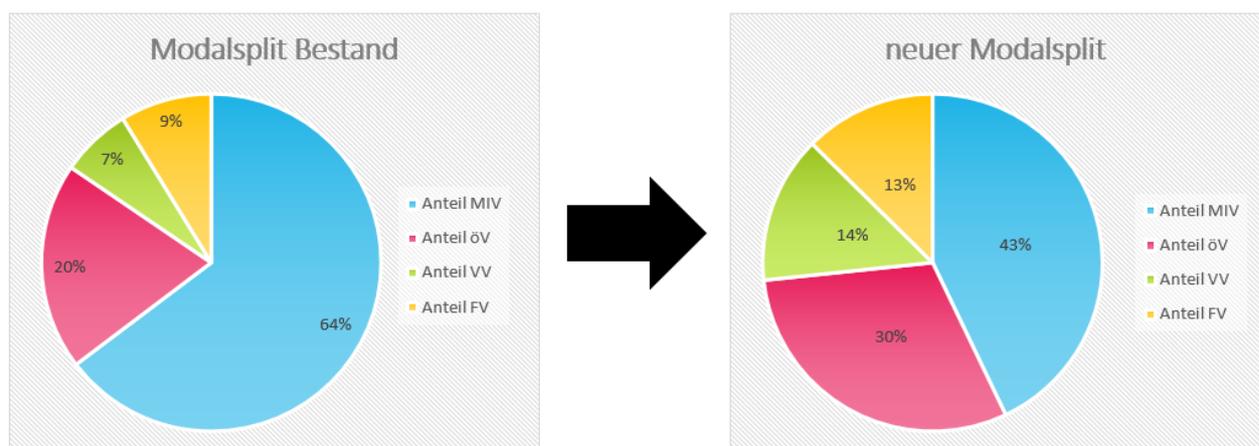


Abbildung 27: Geschätzte Modalsplitveränderungen durch geplante Massnahmen (Quelle KXP)

Es zeigt sich, dass mit den getroffenen Massnahmen das MIV-Aufkommen im Bachgrabengebiet gegenüber dem Szenario «REK Hoch bestehender Modalsplit» deutlich reduziert werden kann. Jedoch nimmt das im Bachgrabengebiet erzeugte MIV-Aufkommen gegenüber heute weiterhin deutlich zu (+9'000 Fahrten/Werktag). Der grösste Teil dieses Verkehrs wird auf den ÖV verlagert. Insgesamt steigt die Anzahl ÖV-Bewegungen auf 21'600 Fahrten. Das bedeutet, dass gegenüber heute ca. 5mal mehr ÖV-Fahrgäste befördert werden müssen. Auch das Fuss- und Veloverkehrsaufkommen im Bachgrabengebiet nimmt deutlich zu.

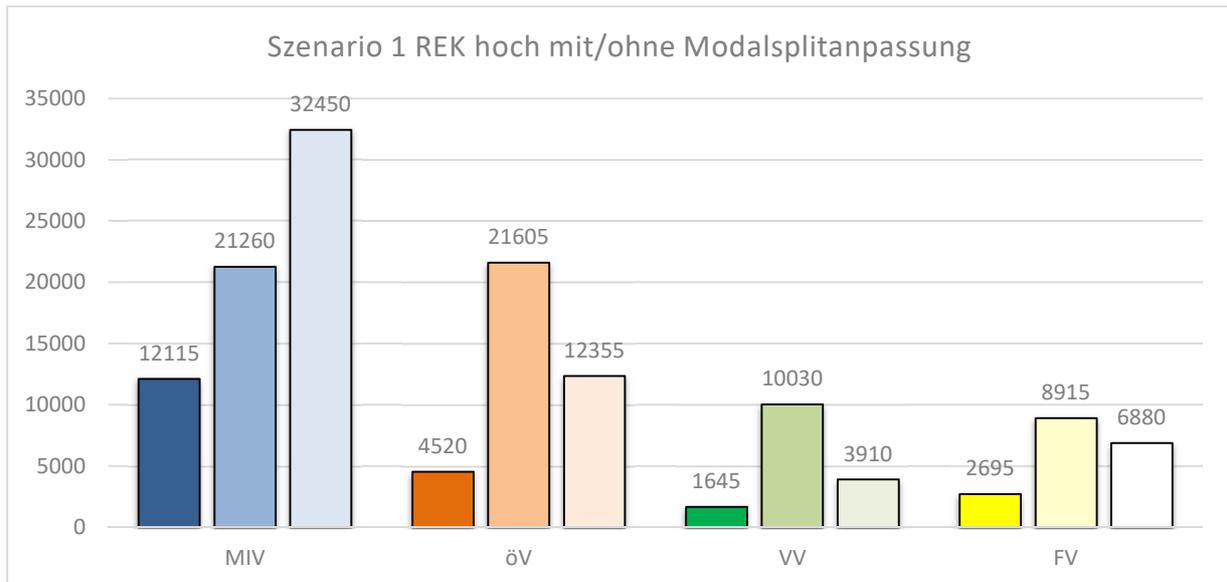


Abbildung 28: Vergleich Verkehrsaufkommen, dunkel=Ist-Situation, mittel=REK Hoch mit Modalsplitanpassung, hell=REK Hoch ohne Modalsplitanpassung

5.2.2 Verkehrsumlegung

Um abzuschätzen, ob insbesondere das generierte MIV-Aufkommen auf dem Strassennetz abgewickelt werden kann, wurden grobe Überlegungen zur Verteilung des MIV auf dem Strassennetz (sogenannte Verkehrsumlegung) vorgenommen.

Ist-Zustand

Aufgrund des GVM wird davon ausgegangen, dass sich die heutigen rund 12'000 im Bachgrabengebiet erzeugten MIV-Fahrten zu je 50% nach Osten und Westen, d.h. auf die Anschlüsse Grabenring resp. Hegenheimerstrasse, verteilen (vgl. auch Querschnittsmessung im Zwischenbericht «Gewerbegebiet Bachgraben Allschwil, Monitoring Verkehrs- und Siedlungsentwicklung» von RK+P). Es gibt jedoch auch Annahmen (u.a. Verkehrsgutachten BaseLink), dass der östliche Anschluss des Bachgrabengebiets etwas mehr belastet ist, als der Anschluss Grabenring, d.h. dass etwas mehr Verkehr Richtung Osten abfließt als Richtung Westen. Aufgrund der erhobenen Verkehrszahlen von RK+P wird davon ausgegangen, dass der Durchgangsverkehr auf dem Hegenheimermattweg heute ca. 4'000 MIV-Fahrten beträgt.

REK Hoch angepasster Modalsplit

Ohne Zubringer Bachgraben – Nordtangente würden sich auch die künftigen rund 21'000 MIV-Fahrten mit Ziel oder Quelle im Bachgrabengebiet ähnlich im Netz verteilen. Unter Berücksichtigung des neuen Zubringers wird das MIV-Aufkommen jedoch wie folgt auf das übergeordnete Netz umgelegt (grobe Abschätzung anhand von Erfahrungswerten, ohne Prüfung mittels Verkehrsmodell / Verkehrsflusssimulation).



Tabelle 3: Annahmen Verkehrsumlegung des erzeugten Ziel- / Quellverkehrs MIV

Achse	Anteil %	Absolut
Kreisel Grabenring	36%	7'500
Hegenheimerstrasse	24%	5'000
Neuer Zubringer Bachgraben Westtangente	26%	5'500
Umfahrung Hégenheim/Hésingue	14%	3'000

Mittels grober Abschätzung mittels Erfahrungswerten wird zudem angenommen, dass sich der Durchgangsverkehr aufgrund des neuen Zubringers Bachgraben - Nordtangente gegenüber heute um ca. 50% auf rund 6'000 MIV-Fahren erhöhen wird (vgl. Anhang C: Verkehrsumlegung).

5.3 Fazit / Grobe Beurteilung

Die aktualisierte Verkehrsermittlung zeigt, dass die im Kap. 5.1 aufgeführten Grundsätze und Stossrichtungen richtig und notwendig sind, um den künftigen Gesamtverkehr aus dem Bachgrabengebiet verträglich abwickeln und die Funktionalität des Gesamtverkehrsnetzes gewährleisten zu können.

Trotz starker Förderung des ÖV sowie FVV nimmt das MIV-Aufkommen im Bachgrabengebiet deutlich zu. Die Umlegung zeigt, dass der verkehrliche Druck beim Kreisel Grabenring am grössten sein wird. Die genauen Auswirkungen sind mittels eines Verkehrsmodells nachzuweisen.

In den nachfolgenden Teilkonzepten werden die groben Stossrichtungen vertieft und konkrete Massnahmenansätze formuliert.



5.4 Teilkonzept ÖV

Ausgangslage:

Die ÖV-Nachfrage erhöht sich gemäss der Verkehrsermittlung (vgl. Kap. 5.2.1) bis ca. 2040 um mehr als das Vierfache. Davon wird ca. 2/3 bereits bis ca. 2027 erfolgen (insbesondere wegen dem BaseLink-Areal). Um diese massive Zunahme an ÖV-Bewegungen abdecken zu können, sind zwingend folgende Stossrichtungen notwendig.

- zeitnaher Kapazitätsausbau des ÖV-Angebots → als Grundlage dazu zeitnahe Erarbeitung eines gemeinsamen Angebotskonzepts: Kanton BL und BS, Transportunternehmungen (BLT, BVB, Distribus) und Gemeinde Allschwil, evtl. SLA
 - Infrastrukturmassnahmen ins AP 4G einfliessen lassen und in den Investitionsbudgets (kommunal, kantonal) berücksichtigen
 - Angebotsmassnahmen in die laufenden Angebotsbeschlüsse (inkl. Tramnetzentwicklung) integrieren

Kapazität ÖV-Konzept:

Als Basis für die Ausarbeitung des ÖV-Konzepts wurden die nachfolgenden Überlegungen und Grundlagen zu den Kapazitäten je Transportgefäss (Standardbus, Gelenkbus, Tram etc.) verwendet:

Die Wahl des zweckmässigen Transportgefässes für eine neue ÖV-Verbindung hängt vor allem vom zu erwartenden Fahrgastaufkommen ab. Die Schwellenwerte für einen wesensgerechten Einsatz eines Trams gegenüber einem Bussystem liegen in folgender Grössenordnung (Quelle: Tramnetzentwicklung Basel, Argumentarium: Wieso neue Tramlinien? INFRAS, 2016):

- Bus: 2'000 – 12'000 Fahrgästen pro Tag (je nach Bustyp) – entspricht tendenziell einer Bebauungsdichte von ca. 0.8 (Ausnützungsziffer).
- Tram: ab 10'000 – 12'000 Fahrgästen pro Tag – entspricht tendenziell einer Bebauungsdichte von ca. 1.2 (Ausnützungsziffer).

Die Schwellenwerte beziehen sich auf den jeweils am stärksten ausgelasteten Querschnitt.

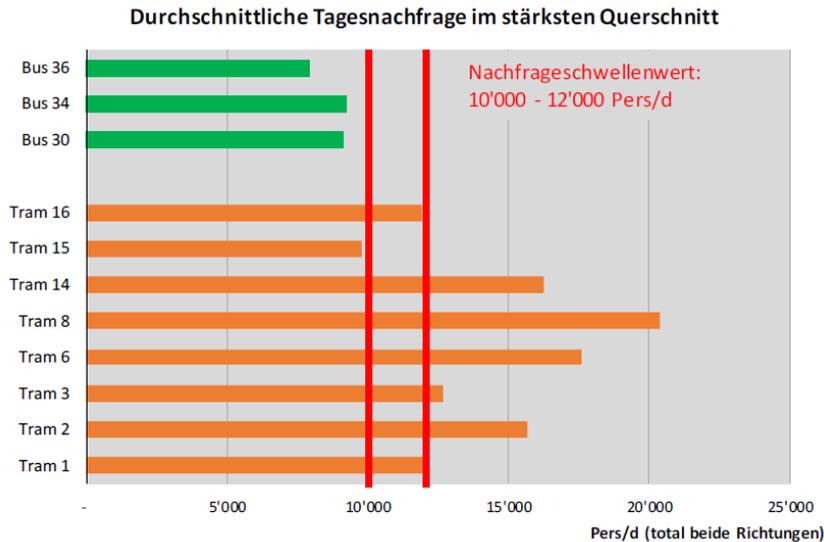


Abbildung 29: Schwellenwerte für Einsatz von Tram/Bus (Quelle: Infras)

Gemäss den Abschätzungen zum künftigen Verkehrsaufkommen (vgl. Kap. 5.2.1) nimmt das ÖV-Fahrgastpotenzial durch die neuen Nutzungsentwicklungen deutlich zu. Insgesamt beträgt das ÖV-Fahrgastpotenzial im Bachgrabengebiet künftig ca. 21'000 Fahrten/Werktag.

In Bezug auf die oben genannten Schwellenwerte wird somit deutlich, dass es das Potenzial resp. die Notwendigkeit für neue Tram- und Buslinien gibt.

ÖV-Konzept:

Das ÖV-Konzept sieht einen starken Kapazitätsausbau sowie eine neue rückwärtige Verbindung im Korridor Gewerbe-/Kiesstrasse vor. Folgende Massnahmen sind im ÖV-Konzept vorgesehen:

- 1. Neue Tramverbindung ins Bachgrabengebiet via Hegenheimerstrasse**
Ziel / Wirkung: Direkte Anbindung des Bachgrabengebiets an das Tramnetz von Basel (tendenziell Richtung Bhf. St. Johann / Novartis / Kleinbasel)
- 2. Ausbau / Taktverdichtung der Busverbindung via Grabenring/Allschwil nach Basel Bahnhof**
Ziel / Wirkung: Das Bachgrabengebiet via Allschwil an Basel Bahnhof SBB anschliessen.
- 3. Neue Busverbindung Richtung Saint-Louis Bhf.**
Ziel / Wirkung: Zusätzliches Angebot für die nordöstlich in Frankreich wohnenden Arbeitskräfte schaffen. Insbesondere soll mit der Anbindung an den Bhf. Saint-Louis das übergeordnete Netz Frankreichs (SNCF) sowie der EuroAirport möglichst gut angeschlossen und die Verknüpfung mit weiteren Distribus-Linien sichergestellt werden.



4. **Ausbau / Taktverdichtung der Busverbindung nach Hégenheim/Hésingue**
Ziel / Wirkung: Hégenheim/Hésingue (und die weiter nördlich liegenden Gemeinden) sollen mit einem regelmässigen und dichten Takt an das Bachgrabengebiet angebunden werden.
5. **Ausbau / Taktverdichtung der Busverbindung ins Leimen-/Birstal**
Ziel / Wirkung: ÖV-Kapazität und Attraktivität dieser tangentialen ÖV-Verbindung erhöhen resp. stärken.
6. **einzelne Linien arealintern via Achse Kiesstrasse – Gewerbestrasse führen / neue Haltestellen schaffen.**
Ziel / Wirkung: Erschliessungsqualität für das östliche Bachgrabengebiet erhöhen. Vernetzung zwischen den Teilgebieten Ost und West stärken.
7. **Neue Buslinie Richtung Deutschland**
Ziel/Wirkung: Anbindung an Deutschland beziehungsweise an das deutsche Bahnnetz stärken.
8. **Schaffen von arealinternen Mobilitätshubs an der Haltestelle «Bachgraben» und «Hagmattstrasse»**
Ziel / Wirkung: Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen Bus-/Tramlinien stärken. Attraktive Aufenthaltsräume zum Umsteigen und kurzen Verweilen schaffen. Optimale Umsteigebeziehungen aufs Velo (für die letzte Meile) schaffen. Ergänzende Mobilitätsangebote wie CarSharing, BikeSharing etc. anbieten. Tramwendeschleife bei Mobilitätshub Hagmattstrasse berücksichtigen.

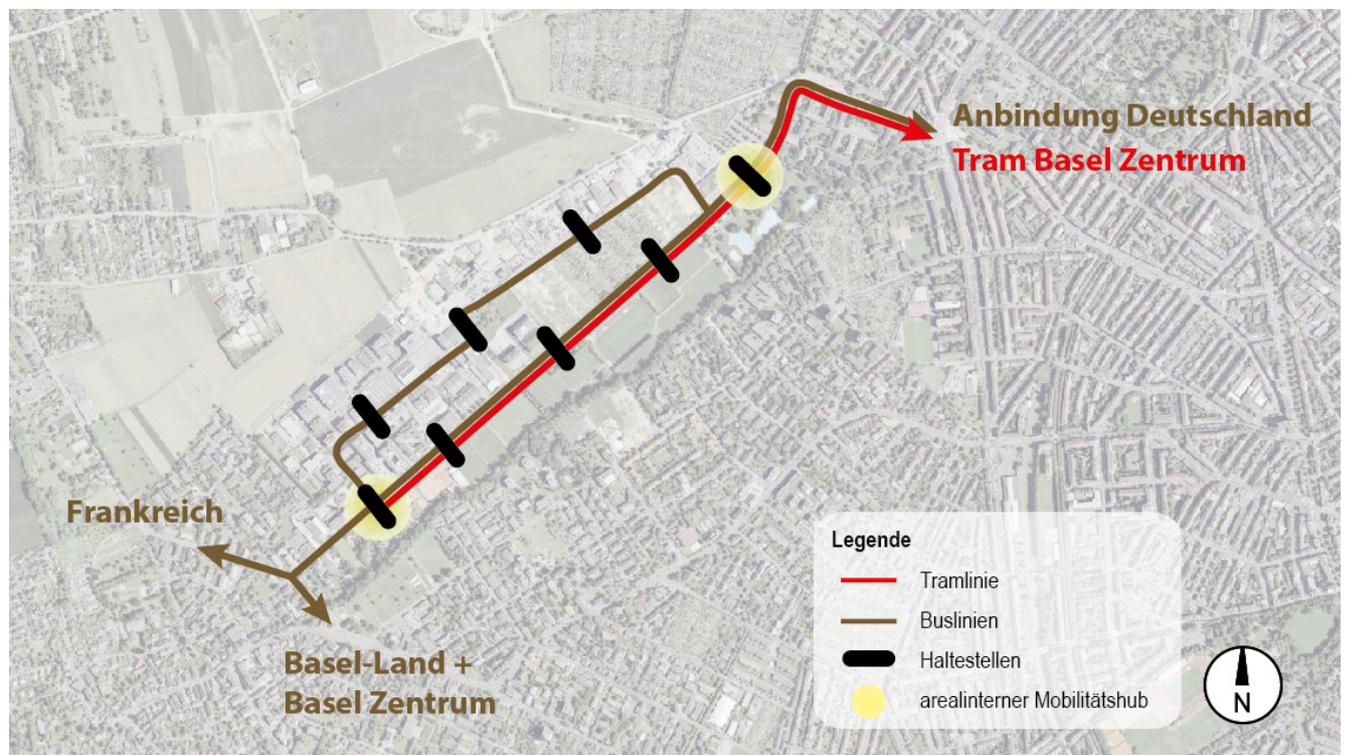


Abbildung 30: Konzept ÖV-Erschliessung Bachgraben (Quelle: KXP)



Option selbstfahrender Shuttle:

Die parallel zum Hegenheimerweg verlaufende Achse Kiesstrasse – Gewerbestrasse würde sich auch für kleine, mit sehr hohem Takt verkehrende Transportgefässe wie beispielsweise selbstfahrende Shuttlebusse eignen. Diese Option ist bei der weiteren Planung entsprechend den laufenden technologischen Veränderungen stets zu prüfen resp. mitzudenken.

Plausibilisierung der ÖV-Kapazität

Das im Szenario REK Hoch ermittelte ÖV-Aufkommen inkl. Bestand wurde auf 21'600 ÖV-Bewegungen pro Tag mittels Erfahrungswerten abgeschätzt. Daraus wird für die Spitzenstunde folgende ÖV-Kapazität benötigt:

- Annahme: ca. 60% der ÖV-Bewegungen erfolgen in der Hauptverkehrszeit morgens oder abends = 60% von 21'600 \approx 13'000 ÖV-Bewegungen. \rightarrow Davon \approx je 6'500 ÖV-Bewegungen in der Hauptverkehrszeit morgens und abends.
- Annahme: jeweils ca. 1/2 der ÖV-Bewegungen morgens und abends wird in der massgebenden Spitzenstunde abgewickelt. \rightarrow 6'500 ÖV-Bewegungen * 1/2 = **3'250 ÖV-Bewegungen** in der massgebenden Morgen- und Abendspitzenstunde (entspricht einem Spitzenstundenanteil von 15%)
- Es wird angenommen, dass die Lastrichtung vor allem morgens nahezu 100% Richtung Bachgrabengebiet geht. Eine Reduktion der benötigten ÖV-Kapazität durch die Lastrichtung ist somit nicht möglich.

\rightarrow Das ÖV-Verkehrssystem innerhalb des Bachgrabengebiets sollte im „Endzustand“ (ca. 2040) eine Kapazität für ca. 3'250 ÖV-Bewegungen pro Stunde und Fahrtrichtungen aufweisen.

Plausibilisierung Spitzenstundenkapazität:

(Annahme: Auslastungsgrad 60% gemäss Richtwerten BVB)

Die nachfolgende Zusammenstellung zeigt, auf welchen Linien welche Gefässgrössen und welcher Takt erforderlich ist, um die oben abgeschätzten Kapazitäten bis 2040 anbieten zu können.

Tabelle 4: Kapazität ÖV-System

Gefäss	Personenkapazität pro Kurs (60% Auslastung)	Strecke	Takt HVZ	Kapazität Pers./h
Tram	ca. 150	Bachgraben – Basel St. Johann / Kleinbasel	7'5	1'200
Gelenkbus	Ca. 60	Bachgraben – Basel Bhf. (via Allschwil)	5'	720
Gelenkbus	Ca. 60	Bachgraben – Basel Nord – Deutschland	7'5'	480
Standardbus	Ca. 40	Bachgraben – Frankreich (Saint-Louis)	15'	160
Standardbus	Ca. 40	Bachgraben – Hegenheim/Hésingue	10'	240
Standardbus	Ca. 40	Bachgraben – Leimen-/Birstal	10'	240

**Total = 3'040
Pers./h**



Entsprechend dieser groben Abschätzung reicht die gemäss Konzept angedachte ÖV-Kapazität aus. Die Spitzenstundenauslastung in die Hauptlastrichtung (bezogen auf 100% Kapazität) liegt bei ca. 64% (angestrebt wird ein Auslastungsgrad von 60%). Das bedeutet, dass das ÖV-Angebot durch die neuen Nutzungen ausgelastet sein wird.

Zu beachten ist jedoch, dass der Ausbau des ÖV-Angebots kontinuierlich (d.h. etappiert), in Abstimmung mit den effektiven Nutzungsentwicklungen vorgenommen werden soll. So kann laufend überprüft werden, ob die abgeschätzten Kapazitäten tatsächlich in diesem Ausmass benötigt werden.

5.5 Teilkonzept MIV

Ausgangslage:

Das erzeugte MIV-Aufkommen im Bachgrabengebiet erhöht sich bis ca. 2040 um rund 9'000 Fahrten/Tag auf 21'000 Fahrten/Tag. Davon werden ca. 2/3 bereits bis 2027 anfallen. Die Funktionalität des Verkehrsnetzes mit einem künftig so hohen MIV-Aufkommen kann nur sichergestellt werden, wenn nebst der Förderung und dem Ausbau der Angebote für den Fuss- und Veloverkehr („Pull-Massnahmen“) auch konsequente „Push-Massnahmen“ beim MIV umgesetzt werden (vgl. 4.1.3).

Folgende Stossrichtungen wurden für den MIV definiert:

- Die Zunahme beim MIV-Aufkommen ist soweit möglich zu begrenzen. Insbesondere soll bei den neuen Nutzungen sowie im öffentlichen Raum nur ein beschränktes Parkplatzangebot zur Verfügung gestellt werden.
- Mit einer klaren Strassenhierarchie, der Fokussierung auf eine einzige starke Querachse zwischen Hegenheimermattweg und Rue de Bâle sowie mittels Verkehrsmanagement-Massnahmen sollen ein gewisser Durchfahrtswiderstand für den Durchgangsverkehr geschaffen und die Verkehrsflüsse besser gesteuert werden.

MIV-Konzept:

Die Hauptverbindung durch das Bachgrabengebiet soll mit Inbetriebnahme des Zubringers Bachgraben – Nordtangente vom Hegenheimermattweg auf die Kreuzstrasse und die Rue de Bâle führen. Der Hegenheimermattweg Nord wird in seiner Netzfunktion leicht zurückgestuft, ist jedoch weiterhin eine wichtige Achse. Am heutigen Konzept mit den Sammelstrassenbögen West und Ost wird festgehalten.

Für das MIV-Konzept wird davon ausgegangen, dass die Projekte Zubringer Bachgraben-Nordtangente, Umfahrung Hésingue/Hégenheim sowie die Korrektur und Umgestaltung Hegenheimermattweg realisiert werden. Die Projekte werden deshalb nachfolgend nicht als eigenständige Massnahmen aufgeführt. Das MIV-Konzept soll jedoch auch ohne die beiden Projekte realisiert werden können. Im Falle einer Nichtrealisation resp. bis zu deren Inbetriebnahme wird am östlichen Hegenheimermattweg als Hauptverbindungsachse festgehalten.



Folgende MIV-Infrastrukturmassnahmen sind vorgesehen:

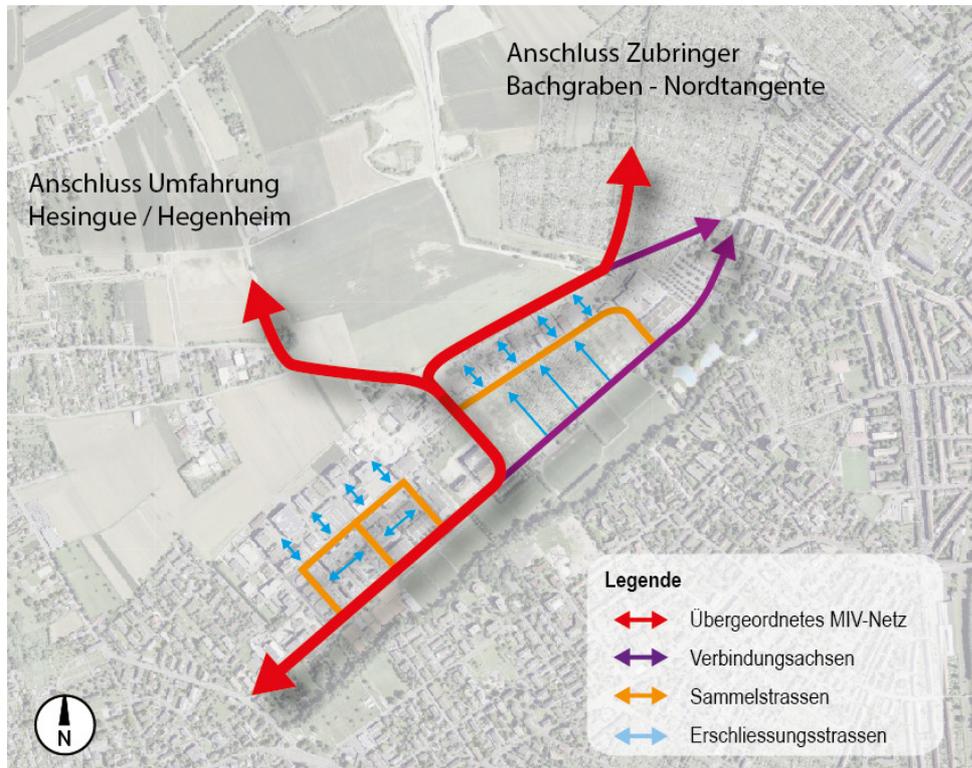


Abbildung 31: MIV-Erschliessungskonzept inkl. Strassentypen (Quelle: KXP)

1. Neue Verbindung zwischen Hegenheimermattweg / Rue de Bâle auf Höhe Kreuzstrasse

Ziel/Wirkung: Zubringer Bachgraben-Nordtangente und Umfahrung Hésingue/Hégenheim direkt an Hegenheimermattweg anbinden.

- *Es ist zu prüfen, ob der Durchstich Kreuzstrasse als vorgezogene Massnahme zum Zubringer Bachgraben-Nordtangente realisiert werden kann zur Entlastung des Hegenheimermattwegs durch direkte Anbindung des Bachgrabengebiets an Frankreich. Jedoch ist zu verhindern, dass es dadurch zu Umfahrvverkehr der Achse Rue de Bâle – Belfortstrasse via Kreuzstrasse – Hegenheimermattweg – LUWA-Kreisel kommt.*

2. Anpassung Knoten Kreuzstrasse / Hegenheimermattweg

Ziel/Wirkung: Kapazität auf neuer Hauptachse gewährleisten

- *Zu prüfen mittels Verkehrsmodell / Verkehrsflusssimulation: Änderung der vortrittsbelasteten Fahrtrichtung: neu „kein Vortritt“ für Hegenheimermattweg Nord, jedoch Möglichkeit für ÖV-Priorisierung auf der Achse Hegenheimermattweg in Fahrtrichtung Grabenring (= kurzzeitiges Zurückhalten des Verkehrs auf den anderen Fahrbeziehungen).*

3. Schliessen der Verbindung Lachenstrasse

Ziel/Wirkung: Bündeln des Verkehrs auf einer Achse (Kreuzstrasse). Gesamtkapazität für MIV begrenzt halten.



- *Es ist in der weiteren Planung zu verifizieren, ob der Sammelstrassenbogen Kies-/Lachenstrasse eher an den Hegenheimerweg (siehe Abbildung 31) oder an die Rue de Bâle (siehe unten „Option zusätzliche Anbindungen“, Abbildung 32) angebunden werden soll.*
4. **Erstellen / Aufwerten der Sammelstrassenbögen**
Ziel/Wirkung: Feinerschliessung der Areale mittels attraktiven Strassenräumen gewährleisten.
5. **Verkehrsmanagement / Dosierung**
Ziel/Wirkung: Durchfahrtswiderstand für Durchgangsverkehr erhöhen und Verkehrsflüsse innerhalb des Bachgrabengebiets und in Bezug auf das übergeordnete Netz besser steuern
- *Idealerweise würde der Knoten Rue de Bâle / Kreuzstrasse als Lichtsignalanlage (LSA) (oder lichtsignalgesteuerter Kreisell) mit Dosiermöglichkeiten ausgestaltet, um insbesondere den Durchgangsverkehr von Allschwil / Leimental auf den Zubringer zu beeinflussen. Aufgrund der Ablehnung seitens Frankreich gegenüber LSA dürfte dies jedoch kaum realisierbar sein (insbesondere wenn der Knoten auf französischem Staatsgebiet zu liegen käme). Als Rückfallebene ist eine LSA am Knoten Kies-/Kreuzstrasse zu prüfen.*
 - *Andernorts ist eine Dosierung in Form einer LSA aber kaum möglich / verträglich: Sowohl am Knoten Grabenring / HHMW (künftig ein Kreisell, der theoretisch mit einer LSA ergänzt werden könnte, die in den Spitzenstunden einsetzt) als auch am Knoten Kreuzstrasse / HHMW wäre jeweils auch der ÖV mitbetroffen (resp. nur mit aufwändigen baulichen Priorisierungsmassnahmen davon zu befreien). Ausserdem bilden die umliegenden, sensiblen Wohn- und Naherholungsnutzungen kein für Dosierungsmassnahmen geeignetes Umfeld. Dies gilt auf für andere im Siedlungsgebiet Allschwils liegende Knoten.*
 - *Falls am Knoten Kreuzstrasse / Rue de Bâle keine LSA eingerichtet werden kann, sind andere Formen von Durchfahrtswiderständen zu eruieren, die jedoch wohl eine weniger starke Wirkung haben (Strassenraumgestaltung, Geschwindigkeitsreduktionen etc.).*

Neben den Infrastrukturmassnahmen sind zusätzlich die folgenden Massnahmen zur Begrenzung des erzeugten MIV-Aufkommens im Bachgrabengebiet vorgesehen:

- **Möglichst wenig MIV aus neuen Nutzungen**
 - *Reduktion der PP bei neuen Nutzungen → 0.3 – 0.5 PP pro Arbeitsplatz*
 - *PP-Bewirtschaftung (Miete für Angestellten-PP, Gebühren und evtl. auch zeitliche Beschränkung für Kunden-PP)*
 - *Mobilitätskonzepte bei Beginn einer Planung einfordern: Quantifizierung des Verkehrsaufkommens (für alle Verkehrsmittel), aufzeigen wie MIV möglichst reduziert wird*
- **MIV aus bestehenden Nutzungen reduzieren**



- *PP-Bewirtschaftung für öffentlich zugängliche PP und PP im Strassenraum, Reduktion der PP im öffentlichen Strassenraum*
- *Motivation der bestehenden Unternehmen zur Initiierung von Mobilitätsmanagement-Massnahmen (insb. PP-Bewirtschaftung für Angestellten- und Kunden-PP, Job-Ticket, Kampagnen / Information etc.)*
- **Allgemein: Regelung betreffend Vermietung von leerstehenden PP an Dritte**
 - nur gegen angemessene Miete und bei Reduktion der neuen PP im Gebiet des Dritten

Option zusätzliche Anbindungen an den Zubringer

Erste Überprüfungen mit dem Verkehrsmodell (siehe Anhang E) haben gezeigt, dass die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes mit nur einer einzigen starken Querachse grundsätzlich gewährleistet werden kann. In der weiteren Planung ist aber dennoch nochmals zu prüfen, ob weitere, direkte Anknüpfungen des Bachgrabengebiets an die Rue de Bâle vorzusehen sind, jedoch ohne dass dadurch attraktiven Alternativachsen für Schleich- / Durchgangsverkehr geschaffen werden. Unter Berücksichtigung dieses Aspekts kommt primär in Frage, die Lachenstrasse an die Rue de Bâle anzuschliessen, diese jedoch gegen den Hegenheimerweg für den MIV zu unterbinden, sodass kein neuer Durchstich entsteht. Optional könnte auch der westliche Sammelstrassenbogen Gewerbestrasse an die Rue de Bâle angeschlossen werden. Eine solche Verbindung sollte jedoch so ausgebaut werden, dass sie für Schleich- / Durchgangsverkehr nicht attraktiv ist (Durchfahrtswiderstand).

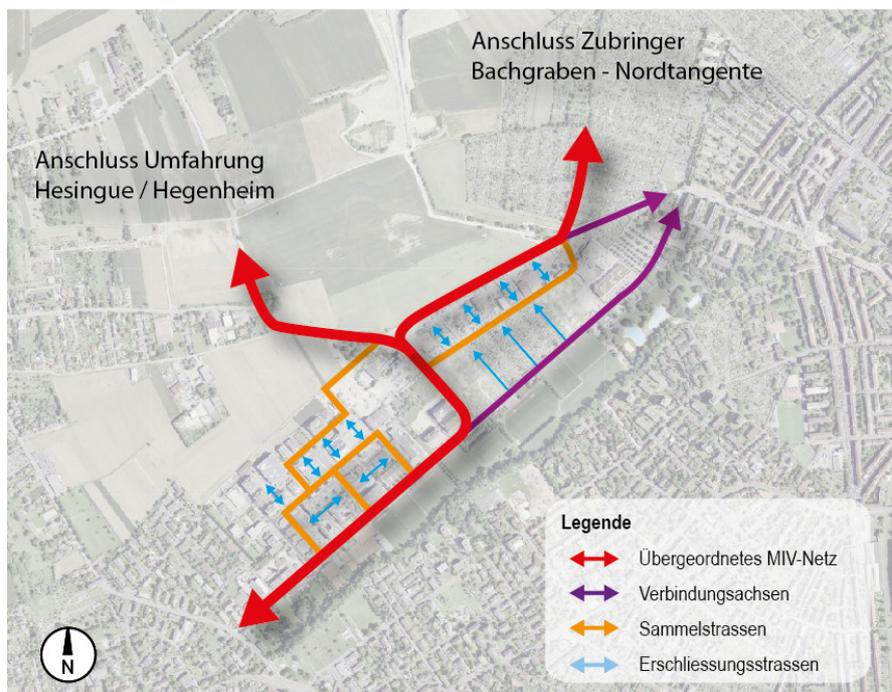


Abbildung 32: Optionale Anbindungen an den Zubringer für Erschliessungsverkehr



5.6 Teilkonzept FVV

Ausgangslage:

Analog zum ÖV und MIV nimmt auch der FVV mit den geplanten neuen Nutzungen deutlich zu. Es wird in Zukunft von ca. 10'000 Bewegungen pro Tag mit dem Velo und 9'000 Bewegungen pro Tag zu Fuss ausgegangen. Um das künftig deutlich höhere FVV-Aufkommen abwickeln zu können, ist zusätzlicher Platzbedarf vorhanden. Zudem sind qualitativ hochwertige, öffentliche Räume sowie eine direkte und schnelle Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Insbesondere die Anbindung des Bachgrabengebiets an die Stadt Basel sowie die Gemeinde Allschwil ist zu stärken. Zusätzlich zum Strassennetz mit MIV und ÖV sollen für den Fuss- und Veloverkehr möglichst auch separate Wegverbindungen angeboten werden.

FVV-Konzept:

Folgende Infrastrukturmassnahmen sind für den FVV vorgesehen:

- 1. Ausbau und Optimierungen FVV-Netz / Netzlücken schliessen**
Ziel/Wirkung: Bestehendes FVV-Netz an die erhöhten Anforderungen für FVV anpassen.
- 2. Parkallee als neue Querverbindung ausbauen**
Ziel/Wirkung: Das Bachgrabengebiet direkt und attraktiv an das Siedlungsgebiet der Gemeinde Allschwil und nach Frankreich anschliessen.
- 3. Neue FVV-Verbindung beim Park Wegmatten**
Ziel/Wirkung: Das Bachgrabengebiet direkt und attraktiv an das Siedlungsgebiet der Gemeinde Allschwil anschliessen.
- 4. Neue, durchgehende Längsachse Kiesstrasse – Gewerbestrasse**
Ziel/Wirkung: Durchgehende parallele Achse zum Hegenheimermattweg schaffen. Die innere Vernetzung des Bachgrabengebiets auf direktem Weg sicherstellen.
- 5. Optimierung der bestehenden FV-Wege Richtung Basel Stadt**
Ziel/Wirkung: Das Bachgrabengebiet direkt und attraktiv an das Siedlungsgebiet der Stadt Basel anschliessen.



Abbildung 33: FVV-Konzept Bachgrabengebiet (Quelle: KXP)

Neben den Infrastrukturmassnahmen ist auch die Qualität des öffentlichen Raums zu optimieren. Auf folgende Massnahmen ist bei einer Aufwertung des öffentlichen Raums zu achten:

- Grosszügige Flächen für den Fuss- und Veloverkehr (breite Radstreifen, breite Seitenbereiche)
- Attraktive Gestaltung des Strassenraums von Fassade zu Fassade: Begrünung, abwechslungsreiche Materialisierung, Sitzgelegenheiten, Aufenthaltsmöglichkeiten
- Adressierung / Eingänge der Gebäude zur Strasse hin (nicht von hinten / Innenhof), direkte Erdgeschosszugänge, belebte und attraktive Erdgeschossnutzungen
- Angenehme Beleuchtung, hohe soziale Sicherheit, gute Einsehbarkeit (keine versteckten Winkel etc.)
- Hindernisfreie Gestaltung

Weiter sind vor allem für den Veloverkehr folgende Massnahmen umzusetzen:

- **Veloabstellplätze (VAP):**
 - Grosszügige Anzahl an Veloabstellplätze
 - Langzeit-Veloabstellplätze (VAP) für Angestellte: möglichst ebenerdig resp. schnell zugänglich, vandalensicher, komfortabel, witterungsgeschützt etc. → Veloraum



- Kurzzeit-VAP für Kunden / Besucher: möglichst nahe an Eingängen (dispers verteilt), gut auffindbar, witterungsgeschützt → oberirdische VAP (gedeckt)
- Öffentliche VAP (z.B. bei öV-Haltestellen)
- **Velo-Dienstleistungen:**
 - Velopumpen (öffentlich)
 - Nach Möglichkeit mind. 1 Velogeschäft im Bachgrabengebiet (für Service / Reparaturen)
 - Duschmöglichkeiten für Angestellte
 - Bike-Sharing-Standorte (nach Möglichkeit auch Cargo-Bike-Sharing z.B. mittels „carvelo2go“)

5.7 Teilkonzept Strassenraum

Um attraktive Strassenräume innerhalb des Bachgrabengebiets zu gewährleisten, sind für die neuen resp. auszubauenden Strassen und Wege rechtzeitig die notwendigen Flächen zu sichern. Nachfolgend sind begleitende Querschnitte für die neue Verbindungsachse (Kreuzstrasse), die Sammelstrasse (Kiesstrasse) sowie die verlängerte FVV-Achse Parkallee definiert. Die Querschnitte dienen als Richtwerte und sind keine abschliessende Vorgabe zur Gestaltung des Strassenraums.

Querschnitt Kreuzstrasse:

Die Kreuzstrasse wird zur zentralen Querachse für den MIV ausgebaut. Der Strassenraum ist deshalb verkehrsorientiert zu gestalten. Als massgebender Begegnungsfall gilt das Kreuzen zweier Lastwagen (LKW/LKW). Dem Fuss- und Veloverkehr soll im gesamten Bachgrabengebiet ein möglichst feinmaschiges Wegnetz zur Verfügung gestellt werden. Deshalb sind auch auf der Kreuzstrasse beidseitige Trottoirs und Velostreifen vorzusehen. Velostreifen reduzieren auch mögliche Konflikte und Behinderungen zwischen MIV und Velofahrenden, die auch ohne spezielle Velomassnahmen die Kreuzstrasse benützen würden. Auf eine grosszügigere Ausgestaltung der Fuss- und Veloverkehrsflächen wird aufgrund der durch die bestehenden Bauten begrenzten Platzverhältnisse sowie der parallel verlaufenden Fuss- und Veloverkehrsachse (Parkallee) verzichtet.

Mittels Verkehrsmodell / Verkehrsflusssimulation ist in der weiteren Planung zu prüfen, ob auf der Kreuzstrasse aus Leistungsfähigkeitsgründen eine separate Linksabbiegespur in den Hegenheimerweg notwendig ist. Dies hätte zusätzlichen Platzbedarf zufolge. Allenfalls ist in diesem Fall abzuwägen, ob im südlichen Teil der Kreuzstrasse aufgrund des Linksabbiegestreifens auf die Velostreifen verzichtet werden und diese erst weiter nördlich beginnen.

→ Es ist ein Strassenraum von mind. 14.60 m für die Kreuzstrasse freizuhalten.

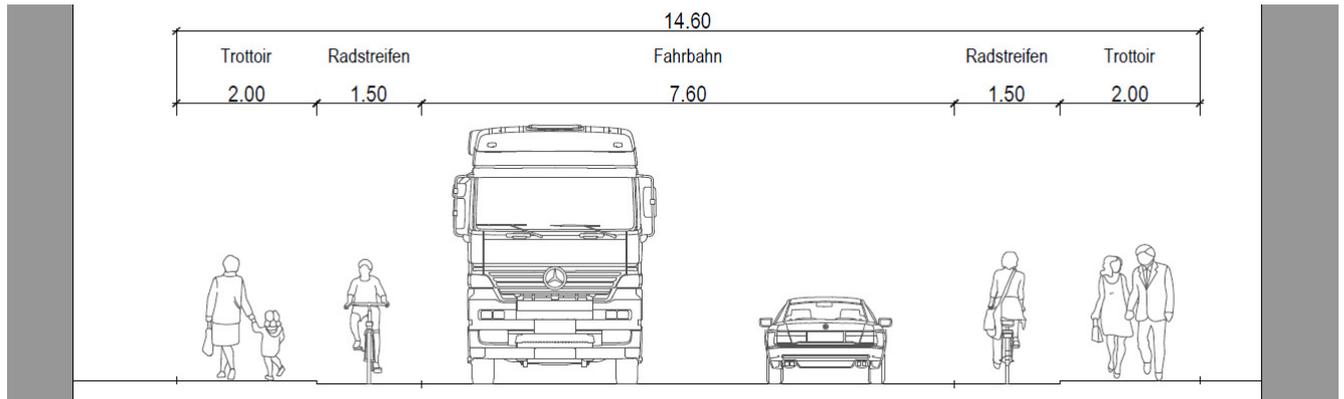


Abbildung 34: Querschnitt Kreuzstrasse (Quelle: KXP)

Querschnitt Kiesstrasse:

Die Kiesstrasse soll als Sammelstrasse sowohl die Erschliessung der Areale durch den MIV und ÖV sicherstellen als auch eine attraktive und komfortable Achse für den Fuss- und Veloverkehr sein. Neben einer Kernfahrbahn von 7.50m sind beidseitig grosszügige Trottoirs von 4 m Breite vorgesehen. Diese können unterschiedlich gestaltet und multifunktional genutzt werden (z.B. Begrünung, Mitbenützung durch die seitlich angrenzenden Nutzungen, Anlieferung etc.). Die gegenüber heute erforderliche Mehrbreite für diesen Strassenquerschnitt soll primär gegen die nördlich angrenzenden Parzellen beansprucht werden, da im südlichen Bereich die BaseLink-Planung schon sehr weit fortgeschritten ist (z.T. bereits Baugesuchsstadium). Das südliche Trottoir (entlang BaseLink-Areal) kann in Abstimmung mit den geplanten Vorbereichen dieser Gebäude auch verschmälert werden.

- ➔ Es ist ein Strassenraum von mind. 15.50 m für die Kiesstrasse freizuhalten.

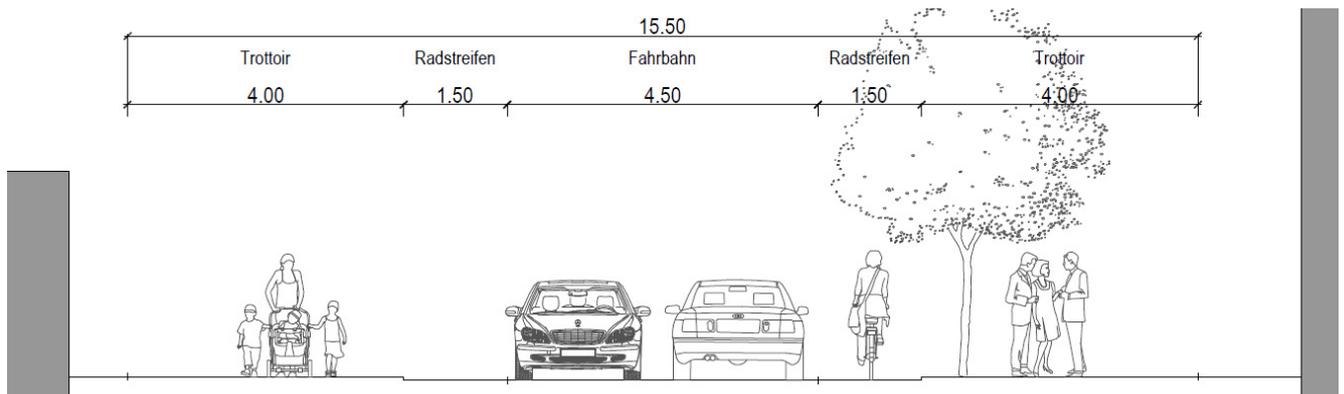


Abbildung 35: Querschnitt Kiesstrasse (Quelle: KXP)



Querschnitt FVV-Achse Parkallee:

Die Parkallee soll als neue FVV-Achse direkt und getrennt vom MIV das Bachgrabengebiet an die Gemeinde Allschwil anschliessen. Es ist darauf zu achten, dass für den Veloverkehr und den Fussverkehr genügend breite, klar abgegrenzte Flächen zur Verfügung stehen. Es wird empfohlen je mind. 3 m Breite für den Fuss- und Veloverkehr anzubieten. Dies ermöglicht gemäss Norm ein komfortables Kreuzen von 3 Zufussgehenden beziehungsweise von 2 Velofahrenden.

→ Es ist ein Strassenraum von mind. 6 m für die FVV-Achse Parkallee freizuhalten.

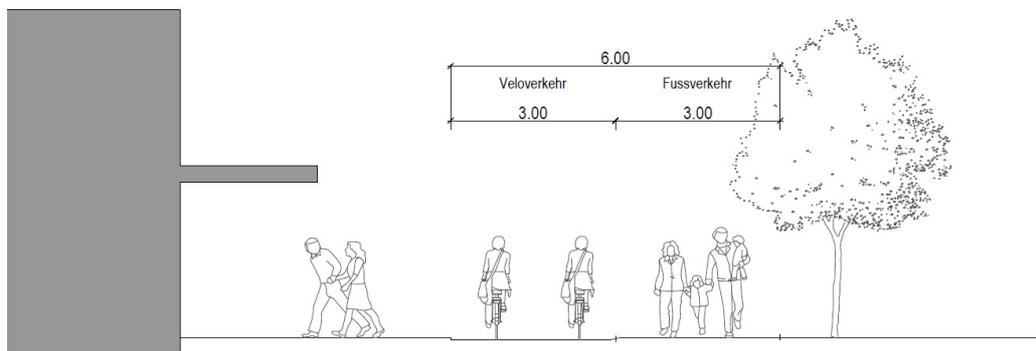


Abbildung 36: Querschnitt Fuss-/Veloverkehrsachse Parkallee

Im weiteren Planungsverfahren wird empfohlen, für die wichtigen Strassenräume jeweils ein Betriebs- und Gestaltungskonzept auszuarbeiten und die vorliegenden Überlegungen hierbei zu konkretisieren.

5.8 Allgemeine Massnahmen Mobilität

Neben den Massnahmen für MIV, ÖV und FVV sind auch allgemeine Massnahmen beziehungsweise kontinuierliche Mobilitätsmassnahmen zur Lenkung beziehungsweise zur Minimierung der erzeugten Verkehrswege vorzusehen, insbesondere:

- Initiative „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ bei bestehenden Unternehmen (z.B. durch Mitfinanzierung über das EnergieStadt-Programm „MMU“) – mögliche Massnahmen: PP-Bewirtschaftung, flexible Arbeitszeiten, ÖV-/Velo-Bonus, Firmenflotte etc.)
- Website / App mit Mobilitätsinfos für gesamtes Bachgrabengebiet
- Klare Signaletik / Wegweisung
- Mobility-CarSharing mit mehreren Standorten innerhalb des Areal
- Nutzungen zur Belebung des Quartiers und zur Förderung von kurzen Wegen:



- Mehrere Kindertagesstätten
- Einkaufsmöglichkeit für Güter des täglichen Bedarfs (zentral und nahe von ÖV-Haltestellen)
- Velofachgeschäfte
- Verschiedene Dienstleistungen wie Coiffeur, Wäscheservice, Hotel, Poststelle, Bank (Geldautomaten), Optiker
- Verpflegung: Restaurants, Cafés, Bäckerei, TakeAway-Buden
- Gesundheitsangebote wie Fitness, Yoga / Pilates, Massage, Sauna, Elemente zur Bewegungsförderung im öffentlichen Raum etc.
- Freiräume mit Aufenthalts- / Rückzugsmöglichkeiten („Ruhe-Oasen“ mit natürlicher Gestaltung)

5.9 Teilkonzept Freiraum

Mit der Zunahme an Nutzern steigt auch der Anspruch an die Freiräume des Bachgrabengebiets. Diese lassen sich wie folgt beschreiben:

- Zeitgemässes Umfeld für Betriebe mit hoher Wertschöpfung, welches sowohl im Arbeitsgebiet als auch im Bereich der Sport- und Freizeitflächen Plätze für den Aufenthalt und informelle Begegnungen bietet
- Stärkung der Quartieridentität und des bereits heute prägenden Freiraums entlang des Bachgrabens durch die Minimierung der Trennwirkung der Sportflächen und den Erhalt von Sichtbeziehungen zwischen Hegenheimermattweg und Naturraum Bachgrabenpromenade.
- Schaffen von Freiraumverbindungen und Grünflächen als Trittsteine zum zukünftigen Naherholungsgebiet Parc des Carrières.
- attraktive Gestaltung der Bereiche um die ÖV-Haltestellen.

Im Rahmen der vorliegenden Studie wurden verschiedene Ansätze für die Weiterentwicklung des Freiraumangebots untersucht. Sowohl der Ansatz eines zentralen städtischen Platzes als auch die Option einer gänzlich dezentralen Entwicklung kleinerer Pocketparks wurden dabei verworfen.

Die vielschichtigen Anforderungen an das Freiraumnetz Bachgraben lassen sich am vielversprechendsten durch eine Stärkung des bestehenden Freiraums am Bachgraben ergänzt durch eine zweite, senkrecht dazu gelegene, neue Freiraumverbindung erfüllen. Der neue Freiraum Parkallee nutzt den ursprünglich für eine MIV-Verbindung in der Achse der Parkallee freigehaltenen zentralen Raum. Mit einer grünen Querspange lassen sich ausserdem Synergien mit dem geplanten Veloweg und Bachlauf zum Park des Carrières herstellen.

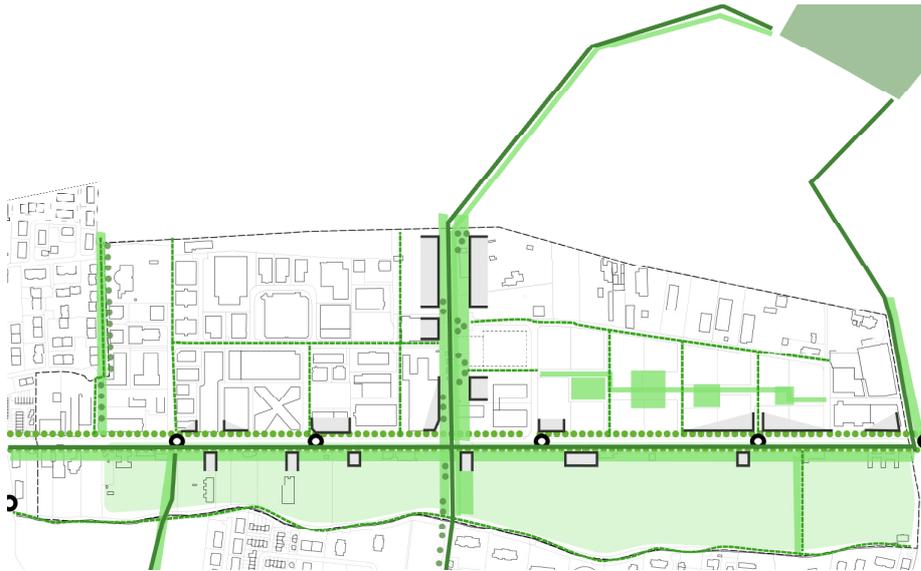


Abbildung 37: Konzeptskizze zwei starke Freiraumachsen (Quelle Gemeinde Allschwil)

Der neue Freiraum Parkallee verbindet Basel West und die Wohnquartiere Allschwils mit dem Arbeitsgebiet Bachgraben und über die Landesgrenze hinaus dem Parc des Carrières. Der knapp 20 m breite Grünraum ist von einem komfortablen Fuss- und Veloweg durchzogen und flexibel nutzbar. Anliegende Bauten orientieren sich mit internen oder öffentlichkeitswirksamen Nutzungen zum Freiraum hin. Grüne Akzente werden durch Schattenspendende Baumgruppen gesetzt. Wird der Wasserlauf zum Parc des Carrières umgesetzt, trägt er zusätzlich zur Aufenthaltsqualität bei. Am Freiraum Parkallee treffen sich Arbeitnehmende aus dem Gebiet und auch die Bevölkerung Allschwils macht gern auf dem Weg zum Parc des Carrières an einer Buvette einen Stopp.

Diese zentrale Verbindung wird durch für den ein Fuss- und Veloverkehr aufgewertete Nebenstrassen ergänzt. Damit ist die Parkallee von jedem Punkt des Quartiers gut zu erreichen. Die Durchlässigkeit des Gebietes wird auch durch weitere untergeordnete Querachsen wie die Verlängerung des Pastorenwegs an der Grenze zum Quartier Grabenring gestärkt.

5.10 Teilkonzept Stadtraum

Der Wirtschaftsstandort Bachgraben soll in Zukunft nicht nur am Hegenheimerweg eine attraktive Adresse für bestehende und neu anzusiedelnde Firmen bieten. Die Ziele für den Stadtraum sind:

- Ermöglichung einer klaren Adressbildung entlang des Hegenheimerwegs und der parallelverlaufenden Kies- und Gewerbestrasse.
- Fassen des Stadtraums durch die Anliegenden Gebäude
- Betrachtung des Stadtraums von Fassade zu Fassade und Schaffung von attraktiven und multifunktional nutzbaren Vorbereichen
- Stärkung der Orientierung im Gebiet durch Akzentuierung wichtiger Kreuzungspunkte



Im Rahmen der Planungsarbeiten wurden folgende Themen vertieft untersucht:

Definition der Strassenräume

In der vorgängigen Analyse wurden unterschiedliche Abschnitte des Hegenheimermattwegs in Bezug auf ihre räumlichen Qualitäten und das Potenzial für eine klare Adressbildung untersucht (siehe Punkt: 2.2.1 Strassenraum Hegenheimermattweg) und für die weitere Entwicklung folgende Empfehlungen abgeleitet:

- Zukünftig soll der Stadtraum entlang des Hegenheimermattwegs der Stadtraum einseitig durch anliegende Bauten gefasst werden.
- Die Gebäude wenden mit ihren Eingängen dem Stadtraum zu.
- Im Besonderen im Bereich der ÖV-Haltestellen werden mit öffentlichkeitswirksamen Nutzungen Akzente gesetzt.
- Auf der Seite des Grünraums wird an der zurückversetzten lockeren ein bis zweigeschossigen Überbauung festgehalten. Dabei bleibt der überwiegend grüne Charakter erhalten.

Für das BaseLink Areal sieht der privatrechtliche Masterplan Gestaltungsbaulinien zum Hegenheimermattweg und der Kiesstrasse vor. Die anliegenden Gebäude müssen dort ab dem zweiten Obergeschoss mit mindestens 80% der Fassadenfläche an die Gestaltungsbaulinie anbauen. In Bezug auf das Ziel einer Stärkung und Belebung des Strassenraums ist die Erschliessung der Gebäude von der Seite bzw. aus dem versteckten inneren Freiraum heraus kritisch zu beurteilen und sollte bei kommenden Baugesuchen überprüft werden.

Entlang der Kies- und Gewerbestrasse ist das Ziel einer teilweisen Gestaltungsbaulinie weiterzuverfolgen. Hier soll jedoch ausreichend Spielraum bestehen, um Vorbereiche flexibel zu gestalten. Anlieferung durch LKWs soll wo möglich von den Gebäudeseiten erfolgen.

Für die zukünftige Entwicklung ist auch eine städtebauliche Stärkung des Grenzraums mitzudenken. Die zukünftige „Stadtkante“ entlang der Grenze bekommt mit dem Bau des Zubringers Bachgraben - Nordtangente, der Umfahrung Hégenheim Hesiingue und des Parc des Carrières grösseres Gewicht.

Höhenentwicklung

Hinsichtlich Höhenentwicklung wurden drei mögliche Entwicklungsgrundsätze untersucht:

- die strikte Beibehaltung der maximalen Gebäudehöhe von 20 m
- eine Anhebung der Höhenbegrenzung auf maximal 40 m (maximale Höhe aufgrund der Flugbegrenzung) im Bereich des Hegenheimermattwegs.
- Beibehaltung der Grundzone G20 mit der Möglichkeit einzelne höhere Bauten unter bestimmten Bedingungen zuzulassen.

Die verschiedenen Ansätze werden folgendermassen bewertet:



Wenn die heute bereits wirksame Maximalhöhe von 20 m strikt beibehalten wird, wird eine Chance auf eine städtebauliche Akzentuierung wichtiger Kreuzungspunkte oder die Förderung bestimmter Nutzungen, wie zum Beispiel grösserer, öffentlicher Freiflächen, vergeben. Besonders im bereits dicht bebauten Teilgebiet West bieten höhere Gebäude auch die Möglichkeit zu aktiver Wirtschaftsförderung. Mit der sehr liberalen Zonenordnung hat die Gemeinde bei Gebäuden bis 20 m Höhe heute wenig Spielraum die räumliche Entwicklung des Gebietes und die architektonischen Qualitäten der Projekte zu beeinflussen.

Ein flächiges Anheben der Maximalhöhe zum Beispiel im vorderen, sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Bereich (entspräche Einführung einer Zone G30 oder G40) würde zwar zu einer räumlichen Stärkung des Hegenheimerweg führen, jedoch auch erheblichen Mehrverkehr generieren, ohne die Möglichkeit diesen zu steuern oder mit der Mehrhöhe auch stadträumliche Qualitäten, Freiräume oder Sonderprogramme zu fördern.

In Anbetracht der Beurteilung des zukünftigen Verkehrsaufkommens wird deshalb aus heutiger Sicht empfohlen, höhere Gebäude im Einzelfall mit entsprechenden qualitätssichernden Verfahren bezüglich des Mobilitätskonzepts (kein MIV-Mehrverkehr, Förderung des ÖV und insbesondere des Fuss- und Veloverkehrs), der städtebaulichen Setzung und des Programms zu genehmigen. So kann auch auf den zukünftigen Ausbau der Infrastrukturen reagiert werden (Realisierung Zubringer Bachgraben-Nordtangente und Realisierung Tram Bachgraben).

Nutzungsverteilung

Die vorliegende Studie stellt die Entwicklungsansätze des REK (Kernnutzung Life-Science mit regionalem KMU Cluster und Versorgungseinrichtungen für Arbeitende) nicht in Frage. Diese beruhen auf einer Untersuchung des gesamten Gemeindegebiets und den Entwicklungszielen aus dem Leitbildprozess „Zukunft Allschwil“. Sie berücksichtigen ausserdem die Planungsgrundsätze für Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung des kantonalen Richtplans.

Stadt der kurzen Wege

Hinsichtlich des hohen zu erwartenden Arbeitsplatzwachstums und der Verkehrszunahme ist die Förderung von ausreichend Wohnraum innerhalb des Siedlungsgebiets Allschwils von grosser Bedeutung. Eine Möglichkeit ist die Umnutzung des westlichsten Teils der heutigen Zone G15 (ab Verlängerung des Pastorenwegs) für städtisches Wohnen. In begrenztem Ausmass sind auch Wohnfunktionen, welche die im Bachgrabengebiet angesiedelten Nutzungen ergänzen, eine Möglichkeit, das Gebiet attraktiver zu gestalten und Synergien herzustellen.



Versorgungseinrichtungen für Arbeitende

Entsprechende Nutzungen sind bevorzugt im Umkreis der ÖV-Haltestellen, am Hegenheimermattweg sowie entlang des Freiraums Parkallee anzusiedeln, um die öffentlichen Räume dort attraktiver zu gestalten und zu ihrer Belegung beizutragen. Es ist sicherzustellen, dass die Arbeitnehmenden sich über Mittag im Bachgrabengebiet versorgen können und sich gern dort aufhalten, um so unnötige Fahrten zu vermeiden. Der Wert des Clusters im Bereich Life-Science wird ausserdem durch Flächen für informellen Austausch und Begegnung gestärkt. Bestehende Synergien zwischen den Sport und Freizeitnutzungen und dem Arbeitsgebiet sind auszubauen und die Nutzungen aufeinander abzustimmen. Die Ansiedlung eines gewissen Anteiles an kulturellen und weiteren gastronomischen Nutzungen bietet ebenfalls positive Effekte, um das Arbeitsumfeld zu bereichern und das Bachgrabengebiets ausserhalb der Stosszeiten des Pendlerverkehrs zu einem Ziel für die Bevölkerung zu machen. Mit der Eröffnung des Parc des Carrières, den verbesserten Fuss- und Veloverbindungen sowie dem Zubringer Bachgraben-Nordtangente entwickelt sich das Bachgrabengebiet vom Rand der Gemeinde zu einem „Eingang“ Allschwils und einem Stadtquartier in attraktiver Lage.

Regionaler KMU-Cluster

Für den regionalen KMU-Cluster ist die bereits im REK skizzierte Lage zwischen Kiesstrasse und Rue de Bale östlich der Kreuzstrasse auch mit dem erarbeiteten Erschliessungskonzept sehr günstig. Entlang der Kreuzstrasse wird in Zukunft mit dem Zubringer Bachgraben - Nordtangente ein direkter Autobahnanschluss bestehen und auch der unmittelbare Anschluss an die geplante Umfahrung Hégenheim Hésingue ist gewährleistet. Der Standort ist auch aufgrund seiner Lage und der Sichtbarkeit geeignet. Innerhalb eines KMU-Parks können Synergien zwischen unterschiedlichen Nutzungen entstehen.



Abbildung 38: Stadtraumkonzept Bachgrabengebiet (Quelle: Gemeinde Allschwil)



6. Umsetzung

6.1 Massnahmenliste

Im Anhang D befindet sich eine Übersichtstabelle über alle Massnahmen inkl. Angaben zur Federführung, den nächsten Schritten und zum ungefähren Umsetzungshorizont (gemäss aktuellem Kenntnisstand). Sie soll dem Vorantreiben der weiteren Planungsschritte dienen und kann im Sinne einer „rollenden Planungshilfe“ kontinuierlich weitergeführt und aktualisiert werden.

6.2 Etappierung

Bezugnehmend auf die Nutzungsentwicklung gemäss Kap 3.3 sind für die einzelnen Etappen jeweils nachfolgende verkehrlichen Massnahmen vorzusehen.

Massnahmen für Etappe 1 (bis 2020)

- Platz sichern / Landerwerb für neue Fuss-/Veloverkehrsachse Parkallee, Durchstich Kreuzstrasse und Sammelstrassenbögen
- aufwerten bestehendes FVV-Netz / Netzlücken schliessen
- bei neuen Arealen Mobilitätskonzepte einfordern, bestehende Betriebe zum Mobilitätsmanagement motivieren
- Korrektur und Umgestaltung Hegenheimermattweg

Massnahmen für Etappe 2 (bis 2025)

- neue Busanbindung an Frankreich Richtung St. Louis
- Taktverdichtung Bus Hégenheim/Hésingue / Basel Land
- aufwerten Sammelstrassenbögen
- Verlängerung Parkallee als Fuss-/Veloverkehrsachse
- Längsachse (FVV / ÖV) Kiesstrasse – Gewerbestrasse erstellen
- Durchstich Kreuzstrasse für MIV-erstellen
- Veloverbindung zum Parc des Carrières / Velorouten in Frankreich

Massnahmen für Etappe 3 (bis 2030)

- Einzelne Buslinien via Kiesstrasse – Gewerbestrasse führen
- Tram Bachgraben realisieren
- Schaffen von Arealinternen Mobilitätshubs
- Schliessen der MIV-Verbindung Lachenstrasse (zu Rue de Bâle/Zubringer Bachgraben-Nordtangente)
- Neuer Zubringer Bachgraben-Nordtangente
- Umfahrung Hégenheim/Hésingue

Massnahmen für Etappe 4 (bis 2035)

- Taktverdichtung ÖV



7. Inputs Folgeplanungen

7.1 Kommunale Planungen

Nachfolgend werden für die Zonenplanrevision, das Langsamverkehrskonzept sowie für das Projekt „Neugestaltung und Korrektur Hegenheimermattweg“ verschiedene Massnahmen für die nächsten Arbeitsschritte aufgezeigt. Die Zusammenstellung dient als Koordinationsinstrument. Die Angaben sind nicht abschliessend zu verstehen.

7.1.1 Zonenplanrevision

Für die Revision der Nutzungsplanung lassen sich die folgenden Empfehlungen ableiten. Diese können im Rahmen einer Gesamtrevision oder mit einem Teilzonenplan umgesetzt werden:

- Mobilitätsvorgaben für neue Nutzungen im Bachgrabengebiet festlegen: Mobilitätskonzept, Anzahl Parkplätze, PP-Bewirtschaftung, Veloparkierung etc.)
- Qualitäts-/ Gestaltungsvorgaben für Freiräume definieren (Freiflächenziffer, Qualitätsmerkmale etc.)
- Gebäudehöhe festlegen und regeln, unter welchen Bedingungen mehr Höhe möglich ist (Grundlagen für die Genehmigung höherer Häuser definieren: u.a. Lage, verbindliches Mobilitätskonzept das Verträglichkeit nachweist, Nutzung und Freiraumgestaltung, Nachweis hoher architektonischer und städtebaulicher Qualität etc.)
- Adressierung zu den Strassen hin, EG-Nutzung möglichst öffentlich zugänglich, bestimmte Nutzungen werden vorgezogen (vgl. 5.8)
- Baulinien definieren (und so den Platz für die Strassenräume / Freiräume freihalten), Sicherung wichtiger Raumkanten an Kreuzungspunkten
- Freiraum Parkallee sichern, Raum für die Weiterführung des Pastorenwegs mit begleitender Baumreihe sichern
- künftiges Verkehrssystem Bachgrabengebiet in den Gesamtstrassenplan (Strassennetz und –hierarchie) integrieren
- Überprüfen einer speziellen Gewerbezone (z.B. G20c) im Bereich des vorgesehenen KMU-Parks, die entsprechende Nutzung vorsieht
- Überprüfen der Ausweisung des westlichen Endes des Gewerbegebietes als Wohn- und Gewerbezone, wobei für die Erdgeschosse zum Hegenheimermattweg hin eine gewerbliche Nutzung festgelegt werden sollte. Südlich des Hegenheimermattwegs ist dabei eine gemeinsame Planung und die einheitliche Überbauung der Parzellen A-999, A-1172 und A-274 anzustreben, welche den hohen Ansprüchen an die Freiraumgestaltung anliegend an die Bachgrabenpromenade gerecht wird (ggf. durch Quartierplanpflicht).



- Anpassung der verbleibenden Zone G15 an die Zone G20
- Differenzierung der Zone G20b hinsichtlich Nutzung entlang des Hegenheimermattwegs; entlang des Freiraums Parkallee werden Nutzungen für die Quartiersversorgung zugelassen beziehungsweise gefördert

7.1.2 Langsamverkehrskonzept (REK-Massnahme)

Bei der Erarbeitung des Langsamverkehrskonzepts (Massnahme gemäss REK 2016) soll ein Fuss- und Velonetzplan erarbeitet werden, welcher das künftige FVW-Netz Bachgrabengebiet weiterführt, konkretisiert und priorisiert. Darauf basierend soll zeitnah die Projektierung und Umsetzung in Angriff genommen werden.

7.1.3 Projekt Umgestaltung / Korrektion Hegenheimermattweg

Die folgenden Aspekte sind in die Fertigstellung des Projekts Hegenheimermattweg resp. in dessen Ausführung einzubringen resp. umzusetzen:

- Echtzeit-Fahrgastinformation an Haltestellen
- Zusätzliche FVW-Querung auf Höhe der Parkallee
- Lage der Werkleitungen auf mögliche Tramlinienführung abstimmen (möglichst in Randbereiche verlegen, nicht in Fahrbahn)

7.2 Inputs für Vorprojekt Zubringer Bachgraben – Nordtangente

Parallel zur Erarbeitung des vorliegenden Gesamtmobilitäts- und Stadtraumkonzepts erfolgte die Ausarbeitung des Vorprojekts Zubringer Bachgraben – Nordtangente seitens Kanton Basel-Landschaft. Ein wichtiges Projektziel der vorliegenden Studie war entsprechend, dass wichtige Erkenntnisse zum Zubringer und dessen Ausgestaltung aus Sicht der Gemeinde Allschwil gewonnen werden, die nun in die Vernehmlassung zum Vorprojekt eingebracht werden können.

Der Zubringer Bachgraben – Nordtangente verfolgt gemäss Vorprojekt insbesondere die folgenden Zielsetzungen:

- Der Verkehr soll möglichst direkt und schnell auf das übergeordnete Strassennetz geleitet werden.
- Der Hegenheimermattweg soll als ÖV- und FV-Achse gestärkt und hierfür möglichst vom MIV entlastet werden.
- Nach Möglichkeit sollen Wohngebiete vom MIV entlastet werden.

Im Grundsatz können diese Projektziele aus Sicht der Gemeinde Allschwil gestützt werden. Jedoch ist zu beachten, dass sich die zweite und dritte Zielsetzung gegenseitig tendenziell wieder aufheben / kompensieren: Durch die di-



rekte Anbindung des Bachgrabengebiets an den Zubringer, wird der Hegenheimermattweg zwar zugunsten des ÖV sowie des FVV entlastet. Wenn jedoch auch MIV von anderen Achsen neu Richtung Bachgraben – Zubringer gelenkt werden sollen, werden diese geschaffenen Kapazitäten auf dem Hegenheimermattweg wieder kompensiert. Wie im Kap. 4.1.3 erläutert, werden solche Umlagerungen von Verkehrsströmen innerhalb des Gemeindegebiets kritisch beurteilt: Aufgrund der Erkenntnisse aus der vorliegenden Studie ist zusätzlicher Durchgangsverkehr durch das Bachgrabengebiet zu vermeiden. Deshalb wird empfohlen, möglichst nur eine Querachse zwischen Hegenheimermattweg und Rue de Bâle anzubieten resp. den Durchgangsverkehr mittels Durchfahrtswiderständen gering zu halten. Ob es punktuell weitere Anbindungen des Bachgrabengebiets an den Zubringer braucht (die jedoch gezielt den dortigen Nutzungen, nicht dem Durchgangsverkehr dienen sollen), ist im Rahmen der weiteren Planung nochmals vertieft zu prüfen.

Nachfolgend sind die wichtigsten Anliegen resp. vertieft zu prüfende Aspekte aus Sicht der Gemeinde Allschwil aufgeführt. An einer Austauschitzung mit dem Kanton und den Planern des Zubringers wurden diese Punkte ein erstes Mal besprochen (siehe Anhang E):

- Netztypologie:
 - Neue Hauptverbindung durch das Bachgrabengebiet (künftig Kantonsstrasse): Rue de Bâle – Kreuzstrasse – Hegenheimermattweg (Vorschläge zu Strassenquerschnitten / Strassenraumgestaltung gemäss vorliegendem Bericht beachten)
 - Falls aus Leistungsfähigkeitsgründen weitere Anbindungen des Bachgrabengebiets an den Zubringer notwendig sind: primär Lachenstrasse (ohne Durchstich zum Hegenheimermattweg), sekundär Verknüpfung Gewerbestrasse / Rue de Bâle)
 - Durchstich Kreuzstrasse als vorgezogene Massnahme (noch nicht mit künftigen Querschnitt notwendig) prüfen unter Berücksichtigung allfälliger Verkehrsumlagerungen
- Knoten:
 - Knoten Kreuzstrasse – Rue de Bâle: wenn möglich LSA (inkl. Verkehrsmanagement-Massnahmen); falls von französischer Seite keine LSA möglich ist, sind weitere Möglichkeiten zur Dosierung und zur Erhöhung des Durchfahrtswiderstands zu prüfen (vgl. 5.5) → Konkretisierung der flankierenden Massnahmen
 - Knoten Kreuzstrasse / Hegenheimermattweg: wenn möglich vortrittsberechtigte Beziehung für die neue Hauptachse und Vortrittentzug für den Hegenheimermattweg Ost; jedoch ergänzt mit einer LSA zur punktuellen ÖV-Bevorzugung (in Fahrtrichtung Grabenring)
- Festlegen der Belastbarkeitsgrenzen als künftige Richtgrösse zur Steuerung des Verkehrs



7.3 Empfehlungen für das weitere Vorgehen

Zusammenfassend können für das weitere Vorgehen die folgenden Handlungsanweisungen und nächsten Schritte empfohlen werden:

- Prüfung der noch offenen Fragen bezüglich der Strassennetzes und dessen Leistungsfähigkeit mittels Verkehrsmodell und Verkehrsflusssimulation
- Schaffen einer Übergangsregelung bis zur Inkraftsetzung der neuen Zonenvorschrift durch den Gemeinderat bezüglich:
 - Definition der Inhalte und des Prozesses für die Mobilitätskonzepte
 - Umgang und Anforderungen betreffend die Anzahl Parkplätze und deren Bewirtschaftung bei neuen Nutzungen
- Tramnetzentwicklung: enge Koordination mit Kantonen BL und BS und möglichst rasches Klären der Rahmenbedingungen für eine zukünftige Tramlinie auf dem Hegenheimermattweg (u.a. auch für Revision der Zonenvorschrift: Flächensicherung Wendeschlaufe)
- Erarbeitung eines ÖV-Angebotskonzepts (mit Federführung Kt. BL) zur Sicherstellung eines zeitnahen Ausbaus des ÖV-Angebots
- Erarbeitung eines Konzepts für Parkierung im öffentlichen Raum (Anzahl öffentlicher Parkfelder beschränken, Bewirtschaftung)
- Erarbeitung des kommunalen Langsamverkehrskonzepts und darauf basierend zeitnaher, kontinuierlicher Ausbau der Infrastruktur für den FVV
- Erarbeitung eines Grobkonzepts „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ (für bestehende Unternehmen) mit möglichen Stossrichtungen / Massnahmen; Motivieren / Gespräche führen mit bestehenden Unternehmen für die Umsetzung von Massnahmen
- Inputs aus der vorliegenden Studie in der Zonenplanrevision umsetzen