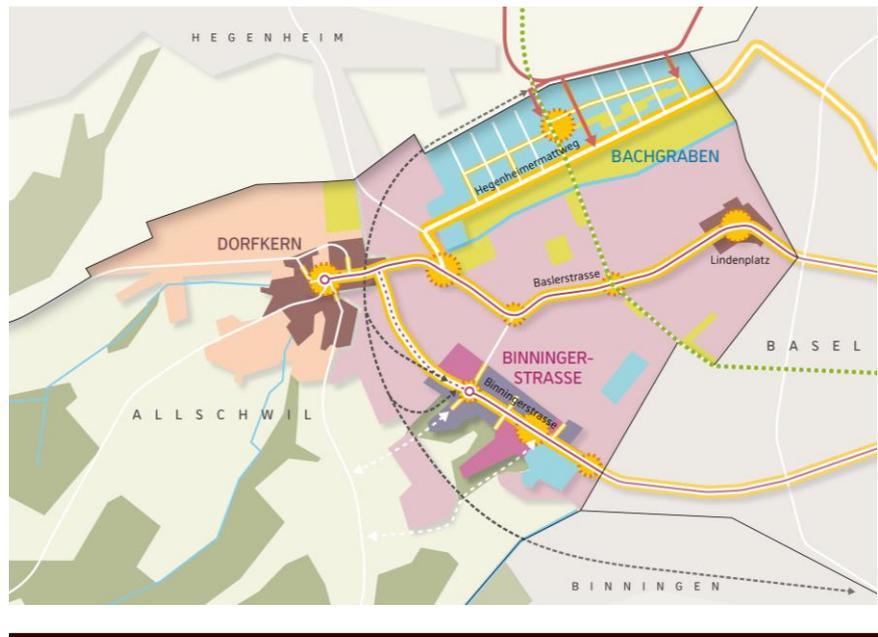


Räumliches Entwicklungskonzept REK Allschwil 2035

Gemeinde Allschwil

28. Februar 2018



Auftraggeber

Gemeinde Allschwil

Steuerungsgruppe

Nicole Nüssli, Gemeindepräsidentin

Christoph Morat, Gemeinderat

Robert Vogt, Gemeinderat

Andreas Bärtsch, Präsident Kommission für Bau und Umwelt

Christian Kellermann, Vizepräsident Kommission für Bau und Umwelt

Kernteam Gemeinde Allschwil

Jürgen Johner, Gesamtverantwortung, Abteilungsleiter Entwickeln Planen Bauen

Lisa Euler, Projektleitung, Raumplanung und Stadtentwicklung

Marc G. Rueff, Teilprojektleitung Verkehr ab Dezember 2016

Andres Linder, Teilprojektleitung Verkehr bis November 2016

Bearbeitung

Beat Suter, dipl. Ing. FH in Raumplanung FSU/SIA

Jürgen Hengsberger, MSc ETH in Raumentwicklung FSU/SIA, Dipl.-Ing. Landschaftsarchitektur/-planung

Frank Meile, dipl. Ing. FH in Raumplanung

Garry Müntener, BSc FHO in Landschaftsarchitektur, MSc TUM in Urbanistik

Andrea Keufer, BSc FHO in Landschaftsarchitektur

Metron Raumentwicklung AG

Stahlrain 2

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Echogruppe

Albert Schnyder, Gemeindeverwalter a.i. von Oktober 2016 bis März 2017

Patrick Dill, Leiter Gemeindeverwaltung ab April 2017

Mathias Häuptli, Einwohnerrat Fraktionsvertreter EVP/GLP/Grüne

Christian Kellermann, Einwohnerrat Fraktionsvertreter CVP

Roman Hintermeister, Einwohnerrat Fraktionsvertreter FDP

Christian Stocker, Einwohnerrat Fraktionsvertreter SP

Florian Spiegel, Einwohnerrat Fraktionspräsident SVP

Beat Aeberhard, Kantonsbaumeister BS

Martin Sandtner, Leitung Planungsamt BS

Alain Aschwanden, Leiter Fachbereich Gesamtverkehrsplanung BL

Martin Huber, Leiter Abteilung Kantonsplanung BL

Fachgruppe

Pascal Gysin, pg Landschaften GmbH, Sissach

Michael Koch, Yellow Z, Berlin und Zürich, Prof. HafenCity Universität Hamburg

Ulrike Sturm, HSLU Luzern, Leiterin "Kooperation Bau und Raum"

Markus Stöcklin, Leiter Verkehrsplanung Rudolf Keller & Partner, Muttenz

Titelbild: Räumliche Leitidee Allschwil

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	7
2	Einleitung	11
2.1	Raumentwicklung Allschwil	11
2.2	Aufbau und Stellenwert REK 2035	11
2.3	Projektorganisation	12
3	Fazit Analyse	14
3.1	Räumliche Einbettung	15
3.2	Ortsstruktur	16
3.3	ISOS - Schützenswerte Ortsbilder	18
3.4	Zentrale Orte in Allschwil	19
3.5	Wohnort Allschwil	20
3.6	Wirtschafts- und Arbeitsstandort Allschwil	22
3.7	Verkehr	24
3.8	Freiraum	31
4	Ziele der räumlichen Entwicklung	37
4.1	Bund, Kanton und Region	37
4.2	Leitbild "Zukunft Allschwil"	40
4.3	Bevölkerungs-, Arbeitsplatzentwicklung und Bauzonenkapazität	41
4.4	Räumliche Leitidee und Ziele - Allschwil 3.0	43
5	Räumliches Entwicklungskonzept	45
5.1	REK Siedlung	45
5.2	REK Verkehr	59
5.3	REK Freiraum	66
6	Massnahmen	69
6.1	Entwicklung Dorfplatz	69
6.2	Entwicklung Lindenplatz	70
6.3	Konzept Erschliessung und Stadtraum Bachgraben	71
6.4	Masterplan Binningerstrasse	73
6.5	Wohnquartiere: Nutzungsplanung überprüfen und anpassen	75
6.6	Grundlagen für Arealentwicklungen	75
6.7	Optimierung LV-Achse Parkallee	81
6.8	Verkehrsmanagement im Gelenk der Hauptachsen	81
6.9	Verkehrsberuhigung in Quartieren einleiten	82
6.10	Langsamverkehrskonzept	82
	Quellen- und Grundlagenverzeichnis	83
	Anhang	86
	Anhang 1: REK Plan Siedlung	86
	Anhang 2: REK Plan Verkehr	88
	Anhang 3: REK Plan Freiraum	90

1 Zusammenfassung

Instrument REK

Das Räumliche Entwicklungskonzept, kurz REK stellt die Weichen für die zukünftige räumliche Entwicklung der Gemeinde. Es berücksichtigt die übergeordneten kantonalen, regionalen und kommunalen Entwicklungsgrundlagen, wie insbesondere den kantonalen Richtplan und das neue Leitbild "Zukunft Allschwil" von 2017. Das REK beschreibt die Ziele und die angestrebte räumliche Entwicklung in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Freiraum und die dazu erforderlichen kurz-, mittel- und langfristigen Massnahmen mit dem Zeithorizont 2035. Als strategisches Planungsinstrument des Gemeinderats und der Verwaltung wird es nach einer öffentlichen Mitwirkung vom Gemeinderat beschlossen und vom Einwohnerrat zur Kenntnis genommen. Es bildet eine zentrale Grundlage für die vorgesehene, folgende Revision der Nutzungsplanung.

Ausgangslage

Die Analysen der bisherigen Entwicklung, der Ausgangslage und der zukünftigen Herausforderungen zeigen eine sehr dynamische Entwicklung der letzten Jahrzehnte, nur noch wenige Bauzonenreserven und einen hohen Bestand an Bauten im Sanierungsalter. Die weitere bauliche Entwicklung muss somit zur Hauptsache im bestehenden Siedlungsraum stattfinden. Allschwil verfügt nicht über ein klares Hauptzentrum, sondern über mehrere Orte mit unterschiedlichen Zentrumsfunktionen. Die Verkehrssituation basiert auf einem klaren übergeordneten Strassennetz, einer guten Abdeckung durch den öffentlichen Verkehr und einem Strassen- und Wegenetz, welches auch gute Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr schafft. Die grössten Herausforderungen liegen in der Erschliessung des stark wachsenden Wirtschaftsstandorts Bachgraben, den Entwicklungen entlang der Binnerstrasse und in der teilweise mangelnden Abstimmung des Verkehrsregimes mit den Bedürfnissen der Siedlungsqualität entlang der Haupt- und Quartierstrassen. Die Freiraumsituation zeichnet sich aus durch die umliegenden Landschaftsräume und unterschiedliche, wertvolle Freiräume im Innern des Siedlungsgebiets. Gewisse Versorgungsdefizite an öffentlichen Flächen für Freizeit und Naherholung bestehen in den Quartieren Letten, Borerehof und Ziegelei. In der gesamten Gemeindeentwicklung und in den räumlichen Aspekten Siedlung, Verkehr und Freiräumen stellt die enge Verbindung mit der Stadt Basel eine wichtige Entwicklungsvoraussetzung dar.

Ziele der räumlichen Entwicklung

Übergeordnet setzt das REK die Vorgaben des revidierten eidgenössischen Raumplanungsgesetzes um, welches auch in Allschwil mit 75% Ja-Anteil angenommen wurde (Stopp der Zersiedelung, verstärkte Innenentwicklung). Der Kanton Basel-Landschaft hat diese Vorgaben in einer Revision des kantonalen Richtplanes bereits umgesetzt. Allschwil wird dem sogenannten "Verdichtungsraum der inneren Korridore" zugeordnet. Das Gebiet Bachgraben wird als "Schwerpunktgebiet Arbeiten" und die Bereiche rund um die Binnerstrasse als "Schwerpunktgebiete Arbeiten und Wohnen" definiert. Das Leitbild "Zukunft Allschwil" gibt weitere übergeordnete Zielsetzungen vor, insbesondere soll Allschwil als vielfältiger Lebensraum mit dörflichen und urbanen Gebieten weiter entwickelt werden. Dazu gehört eine breite Branchenstruktur und ein vielfältiges Wohnungsangebot. Die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung ist abhängig von den Flächenpotentialen, den kantonalen Prognosen und den zeitlichen Aspekten. Das REK beschreibt Entwicklungspotentiale bis 2035 in der Grössenord-

nung von heute 20'500 auf 24'000 Einwohnerinnen und Einwohner und von heute 10'500 auf 14'500 bis 16'500 Beschäftigte.

Räumliche Leitidee

Mit der räumlichen Leitidee Allschwil 3.0 werden die Grundprinzipien der angestrebten Siedlungs-, Verkehrs- und Freiraumentwicklung Allschwils beschrieben: Allschwil 3.0, eine attraktive Vorstadtgemeinde mit gelebter Vielfalt und

- vielfältig, aufgewerteten Zentren
- aufgewertetem historischen Dorfkern
- hochwertigen Wohnquartieren
- differenzierten Wirtschaftsstandorten
- wertvollen Freiräumen und Landschaftsbezügen
- guter Erreichbarkeit für alle
- enger räumlichen Beziehung zur Stadt Basel

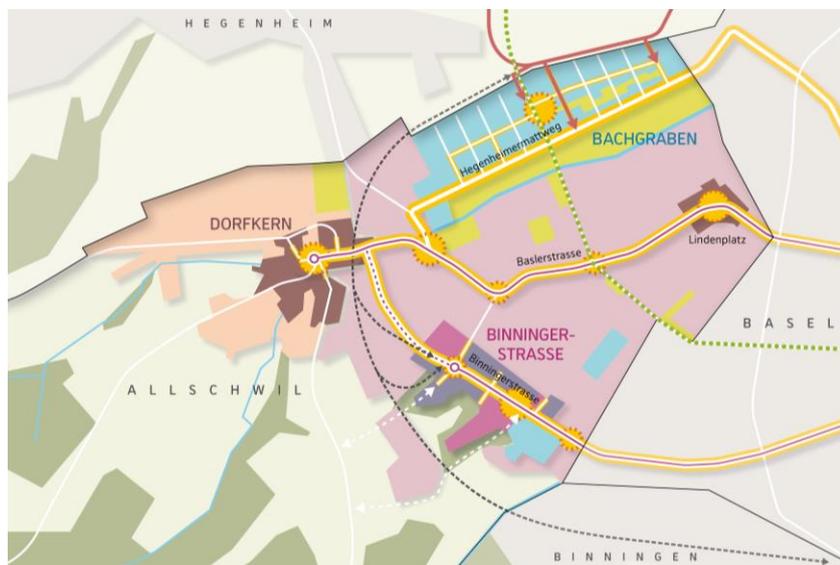


Abbildung 1: Räumliche Leitidee Allschwil 3.0

Siedlungsentwicklung

Das REK verfolgt eine bewusste Differenzierung der unterschiedlichen Zentrumsbereiche der Gemeinde. Nicht ein Hauptzentrum ist das Ziel, sondern charakteristische und aufgewertete Teilzentren am Dorfplatz und Lindenplatz und ein attraktiveres Versorgungszentrum an der Binnerstrasse. Zudem soll auch im Gebiet Bachgraben ein Zentrum mit einem beschränkten Angebot an Dienstleistungen zur lokalen Versorgung verfolgt werden.

Die unterschiedlichen Wirtschaftsstandorte bilden ein wichtiges Entwicklungspotential der Gemeinde, wobei das Gebiet Bachgraben den wichtigsten Standort darstellt und sich sehr dynamisch entwickelt. Hier soll neben dem Fokus Life-Science auch eine Differenzierung mit verschiedenen KMU Betrieben verfolgt werden. Entlang der Binnerstrasse hat sich bereits das wichtigste Versorgungszentrum der Gemeinde entwickelt. Auch die Schule Gartenhof hat eine neue Nachbarschaft geschaffen und beeinflusst den Charakter der Strasse. Zukünftig soll, wie auch im kantonalen Richtplan vorgesehen, eine stärkere Durchmischung als Gewerbe-, Einkaufs- und Dienstleistungszentrum mit Wohnanteil verfolgt werden. Der Dorfkern, die Baslerstrasse und

der Lindenplatz sollen ihre charakteristische Bedeutung behalten. Handlungsbedarf wird in erster Linie in der Aufwertung der öffentlichen Räume gesehen.

Wie die Analyse und die Betrachtung der Bauzonenkapazität zeigt, besteht neben den Zentrums- und Arbeitsplatzgebieten auch in den Quartieren ein Entwicklungs- bzw. Verdichtungspotenzial. Hier geht es darum, ortsspezifische Handlungsspielräume zu schaffen und Qualitäten zu sichern (bspw. Ortsbild, Aussenräume oder Bauten). Folgende Ziele sind für die Quartiersentwicklung massgebend:

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

Das REK unterscheidet dazu unterschiedliche massgeschneiderte Entwicklungsprinzipien für die jeweiligen Bebauungstypen. Auch die Frage der Hochhäuser wird aufgenommen indem im REK Eignungs-, Möglichkeits- und Ausschlussräume definiert werden.

Verkehrsentwicklung

Das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch das starke Wachstum der Bevölkerung und der Beschäftigten konnte in den letzten Jahren erfreulicherweise zu grossen Teilen vom öffentlichen Verkehr aufgenommen werden. Zukünftig muss das Verkehrsnetz für alle Verkehrsarten optimal ausgebaut und betrieben werden. Für die Hauptachsen Heggenheimermattweg und Baslerstrasse laufen aktuell Projekte des Kantons und der Gemeinde, ebenso für den Zubringer Bachgraben-Nordtangente. Das REK formuliert für die Verkehrsentwicklung folgende allgemeine Ziele:

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

Darauf aufbauend werden im REK die folgenden projektbezogenen Ziele definiert:

- Hauptverkehrsachsen dienen allen Verkehrsarten (MIV/ÖV/Fuss- und Veloverkehr) als sichere und komfortable Route
- Tramverlängerung Letten (Binnerstrasse)
- Weiterführung Tramverlängerung bis an die Baslerstrasse als zweite Etappe prüfen
- Zubringer Bachgraben - Nordtangente mit Erschliessung Gewerbegebiet Bachgraben koordinieren und aufwärtskompatibel mit Tunnel Allschwil und Verbindung Oberwilerstrasse – Binnerstrasse gestalten.
- siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs im Gelenk der Hauptachsen
- verkehrsberuhigte und sichere Wohnquartiere, Durchgangsverkehr ist zu verhindern
- Parkallee als Fuss- und Veloachse bis Bachgraben verbessern und mittelfristig bis über die Landesgrenze verlängern (Anschluss Parc des Carrières).

Freiraumentwicklung

Das Freiraumkonzept aus dem Jahr 2013 zeigt, dass Allschwil grundsätzlich eine hohe Vielfalt an Freiräumen aufweist und (mit einzelnen lokalen Defiziten) eine gute Freiraumversorgung aufweist. Die Schwerpunkte der Freiraumentwicklung im REK ergeben sich vor dem Hintergrund einer starken Bevölkerungszunahme und aufgrund sich ändernder Bedürfnisse an die Freiräume. Dabei stehen drei Themen im Fokus:

- Aufwertung bzw. Neuschaffung von Freiräumen, primär in den unterversorgten Gebieten Letten, Borerhof, Binningerstrasse/Ziegelei bzw. den Gebieten mit einer hohen zu erwartenden Bevölkerungszunahme
- bessere Vernetzung zwischen den unterschiedlichen Freiräumen
- Aufwertung von Platz- und Strassenräumen mit dem Ziel von hohen Interaktionswerten

Die Verbesserung der Freiraumversorgung geschieht hauptsächlich durch Massnahmen auf Quartierebene, wie z.B. durch die Aufwertung von quartierbezogenen Freiräumen. Entscheidend ist die Sicherung von Freiflächen bei neuen Arealentwicklungen. Durch die Umgestaltung von Strassen und Plätzen sollen zusätzliche hochwertige Freiräume geschaffen werden. Neben der Qualifizierung von Freiräumen innerhalb der Siedlung gilt es das grosse Potential der umgebenden Landschaftsräume zu nutzen. Die Ausformulierung der Siedlungsränder und der Übergänge in die Landschaft steht dabei im Vordergrund.

Massnahmen und Umsetzung

Aufbauend auf den Zielen und den in den drei Bereichen Siedlung, Verkehr und Freiraum definierten REK-Inhalten sind kurz-, mittel- und langfristige Massnahmen für die Umsetzung formuliert:

- 6.1 Entwicklung Dorfplatz
- 6.2 Entwicklung Lindenplatz
- 6.3 Konzept Erschliessung und Stadtraum Bachgraben
- 6.4 Masterplan Binningerstrasse
- 6.5 Wohnquartiere: Nutzungsplanung überprüfen und anpassen
- 6.6 Grundlagen für Arealentwicklungen
- 6.7 Optimierung LV-Achse Parkallee
- 6.8 Verkehrsmanagement im Gelenk der Hauptachsen
- 6.9 Verkehrsberuhigung in Quartieren einleiten
- 6.10 Langsamverkehrskonzept

Diese Massnahmen beinhalten jeweils Entwicklungsziele bzw. Entwicklungsansätze (insbesondere die Massnahmen 6.3 "Konzept Erschliessung und Stadtraum Bachgraben", 6.4 "Masterplan Binningerstrasse" und 6.5 "Wohnquartiere: Nutzungsplanung überprüfen und anpassen" wurden im REK vertieft), die konkreten nächsten Schritte und einen Zeithorizont.

2 Einleitung

2.1 Raumentwicklung Allschwil

Allschwil kann in den vergangenen Jahren auf eine dynamische Siedlungsentwicklung zurückblicken. So sind bspw. viele neue Arbeitsplätze mit hoher Wertschöpfung oder neue, attraktive Wohnungen entstanden. Auch der Schulneubau Gartenhof und die neuen Kindergärten strahlen auf ihre Umgebung aus. Vielerorts hat sich dadurch das Gesicht der Gemeinde positiv verändert. Wesentlicher Faktor dieser Entwicklung ist die enge räumliche Beziehung zur Stadt Basel, wodurch Allschwil in der Agglomeration Basel eine wichtige Rolle als Wohn- und Arbeitsplatzstandort zukommt.

Das Räumliche Entwicklungskonzept, kurz REK, ist die notwendige Grundlage für die nächste Nutzungsplanungsrevision, die frühestens 2020 abgeschlossen sein wird. Mit dem REK wird zudem auf die mit dem Wachstum einhergehenden Chancen und Herausforderungen reagiert. Es werden die räumlichen Entwicklungsvorstellungen der Gemeinde bis 2035 aufgezeigt und dabei grundsätzliche strategische Leitideen für die Gesamtgemeinde und die einzelnen Quartiere entwickelt. Im Anschluss an das REK erfolgt die parzellenscharfe und grundeigentümergebundene Umsetzung der Entwicklungsvorstellungen mit der Nutzungsplanungsrevision und weiteren Massnahmen in verschiedenen Fach- und Themenbereichen.

Mit dem REK reagiert die Gemeinde auch auf die 2013 angenommene Revision des Raumplanungsgesetzes. Damals entschieden sich 75% der Allschwiler Stimmbürger für die Beschränkung der Zersiedelung, das Schonen der Landschaft und für eine kompaktere Siedlungsentwicklung (auf Bundesebene waren es 63%).

2.2 Aufbau und Stellenwert REK 2035

Das REK stellt die Weichen für die räumliche Entwicklung der Gemeinde Allschwil. Es werden Ziele und angestrebte Entwicklung in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Freiraum definiert sowie Massnahmen für die nächsten Schritte formuliert. Von kurzfristigen Massnahmen bis zu Aussagen über langfristige Entwicklungsschritte hat das REK einen weitgefassten zeitlichen Horizont bis 2035.

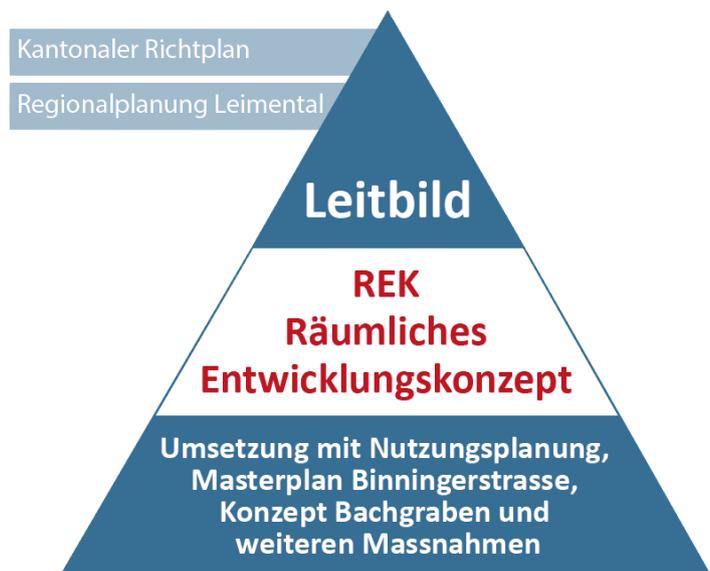


Abbildung 2: Übersicht Planungsinstrument

Aufbauend auf dem kantonalen Richtplan, der Regionalplanung Leimental und als räumliche Erweiterung des Leitbildes "Zukunft Allschwil", erfüllt das REK mehrere Funktionen:

- Es dient den Gemeindebehörden als Koordinations- und Lenkungsinstrument.
- Es bildet die Grundlage für die anstehende Revision der Nutzungsplanung.
- Es fördert eine gemeinsame Sicht der Bevölkerung und Arbeitenden auf den Lebensraum Allschwil und seine Entwicklung.

Das REK ist ein strategisches Planungsinstrument des Gemeinderates und der Verwaltung, das durch den Gemeinderat beschlossen und vom Einwohnerrat zur Kenntnis genommen wird. Es besteht aus dem vorliegenden Bericht und den im Anhang angeführten Plänen Siedlung, Verkehr und Freiraum und beinhaltet die folgenden Elemente:

Kapitel 3: Fazit Analyse

In der ersten Phase des REK wurde eine umfassende Analyse erarbeitet. Sie wurde auf Gemeinde- und Quartiersebene durchgeführt. Im vorliegenden REK-Bericht ist ein Fazit der zentralen Themenbereiche zusammengefasst.

Kapitel 4: Ziele der räumlichen Entwicklung

Ausgehend von den übergeordneten Zielen auf Bundes-, Kantons- und Regionsebene sowie dem Leitbild "Zukunft Allschwil", definiert das REK eine räumliche Leitidee und die dazugehörigen strategischen Ziele als Leitplanken der zukünftigen räumlichen Entwicklung.

Kapitel 5: Räumliches Entwicklungskonzept

In den drei Bereichen Siedlung, Verkehr und Freiraum werden die Ziele als Konzept konkretisiert, räumlich auf drei Teilplänen verortet und die angestrebte Entwicklung beschrieben.

Kapitel 6: Massnahmen

Den Abschluss bildet ein Katalog aus kurz-, mittel- und langfristigen Massnahmen in unterschiedlichen Themenbereichen.

2.3 Projektorganisation

Die Projektleitung zum REK lag bei der Abteilung Entwickeln Planen Bauen, bei der Erarbeitung hat das Planungsbüro Metron die Gemeinde unterstützt. Sowohl ein fachliches (Fachgruppe) als auch breit aufgestellte politische Beratungsgremien (Steuerungsgruppe und Echogruppe) begleiteten den Prozess.

Die politisch-strategische Verantwortung lag bei der Steuerungsgruppe. Begleitet wurde die Planung von einer Echogruppe (aus Vertretern der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft, Vertreter der Agglomeration und zusätzliche Vertreter Gemeinde und der Verwaltung) und einer Fachgruppe aus Experten. In einem frühen Planungsstadium wurden erste Konzepte zudem an zwei Informationsanlässen zu den Themen „Wie entwickeln sich Allschwils Wohnquartiere?“ und „Wie entwickelt sich der Arbeitsort Allschwil?“ der Öffentlichkeit vorgestellt und diskutiert. Die regionale Abstimmung war darüber hinaus über den Austausch mit den Planungen zum Regionalen Raumkonzept Leimental und die Abstimmung mit den beiden Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt sowie den französischen Nachbargemeinden gewährleistet.

Organigramm REK

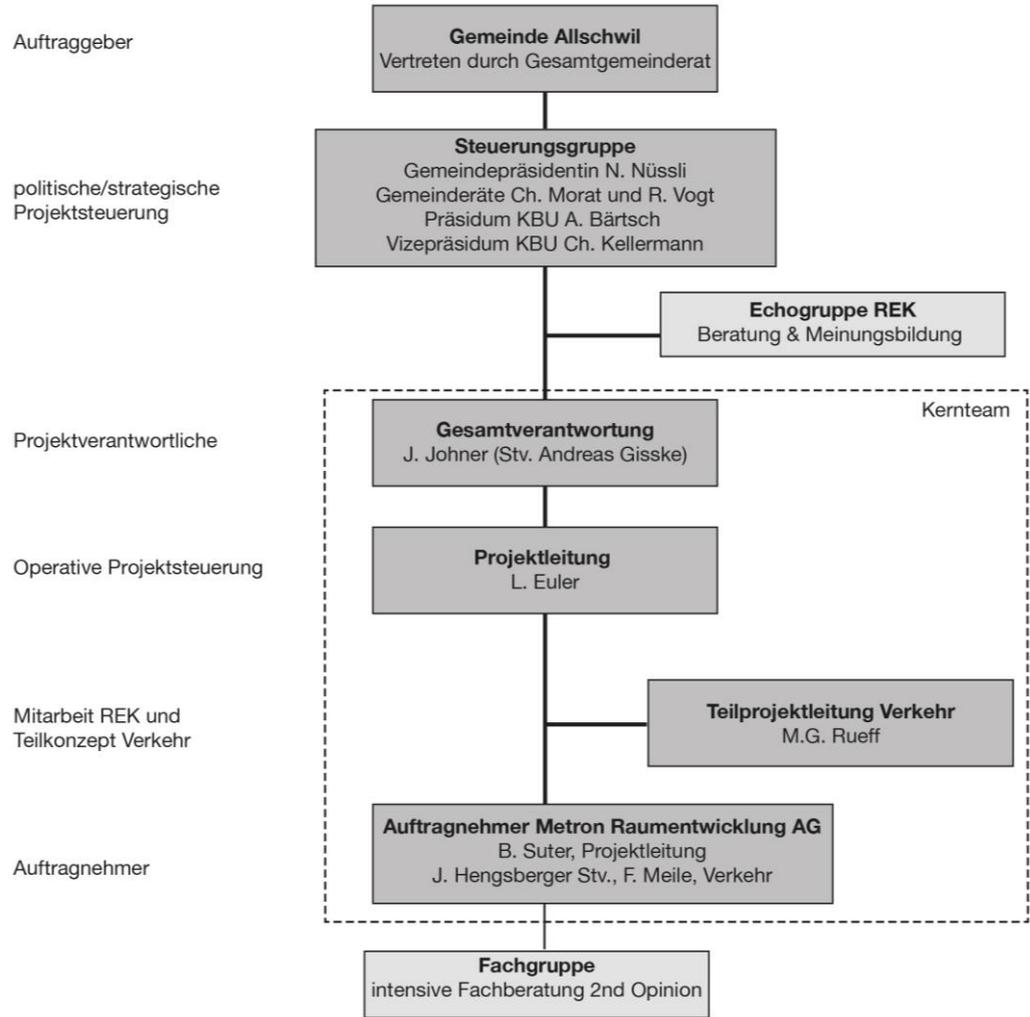


Abbildung 3: Organigramm

3 Fazit Analyse

In der ersten Phase des REK wurde eine umfassende Analyse auf Gemeinde- und Quartiersebene erarbeitet. In den folgenden Kapiteln sind die zentralen Themenbereiche zusammengefasst.

Zusammenfassend zeigt die Analyse: Bis auf den historischen Dorfkern sind die Wohnquartiere der Gemeinde Allschwil aus planerischer Sicht noch „jung“ und im Entstehungsprozess. Eine Überlagerung der historischen Karten dokumentiert, wie das Wachstum von Basel her, flächig zwischen Dorfkern, Lindenplatz und den historischen Ziegeleilandorten stattgefunden hat. In den einzelnen Bauphasen herrschen unterschiedliche Typologien vor. Ihre Vorzüge und Mängel prägen das heutige Siedlungsgebiet. Für die zukünftige Entwicklung ist besonders die Bauphase zwischen 1945-1990 relevant. Die Gebäude dieser Periode machen mehr als die Hälfte der Allschwiler Wohnbauten aus, und es ist mit Renovierungsbedarf und Umstrukturierungen zu rechnen. Allschwil fällt aus Planersicht durch die Abwesenheit eines klar lesbaren Zentrums auf. Positiv formuliert liegt in der Vielfalt der Quartiere und deren unterschiedlicher Funktionen der Kern für eine differenzierte Weiterentwicklung der Gemeinde mit hoher Wohnqualität und einem attraktiven Arbeitsumfeld. Für das REK greifen die Planer dementsprechend die Entwicklung der Vergangenheit auf und schreiben sie fort. Zusammengefasst lassen sich aktuell folgende Stärken und Schwächen sowie für die künftige Entwicklung entsprechende Chancen und Risiken eruieren:

Stärken

- Hohe Wohn- / Lebensqualität
- Stadtnähe zu Basel
- attraktiver dörflicher Ortskern
- Vielfältige Quartiere mit unterschiedlichen Wohnformen
- Hohe Landschaftsqualität und gute Zugänglichkeit zur Naherholung
- Attraktiver Wirtschaftsstandort

Schwächen

- Siedlungstypologie im Umbruch mit teilweise problematischen Verdichtungsbauten (Neubauten, Aufstockungen etc.)
- Wenige und blockierte Bauzonenreserven
- Fehlende bzw. nicht erkennbare Zentren und Ortsstruktur
- Wenig attraktive Hauptstrassenräume
- ungewisse Entwicklung in Frankreich
- Teilweise Unterversorgung mit Freiräumen in Quartieren

Chancen

- Gesteuerte und differenzierte Entwicklung, Schaffung von entsprechenden Planungsinstrumenten
- Bauliche Erneuerung und Verdichtung und gleichzeitig Verbesserung Freiraumsituation in Quartieren
- Synergien nutzen zwischen Strassenraumgestaltung (laufende Projekte), Bebauung und Freiraum
- Entwicklungspotenziale Bachgrabengebiet und Binningerstrasse richtig positionieren

Risiken

- Unerwünschte bauliche Entwicklungen aufgrund Fehlsteuerung durch Planungsvorschriften
- Verschlechterung Ortsbild, Verlust Identität zwischen Dorf und Stadt
- Beeinträchtigung Wohnqualität durch Verkehrszunahme

Mit dem Fokus auf die Verkehrsentwicklung lässt sich die obige Aufstellung folgendermassen konkretisieren:

<p><i>Stärken</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Klare Netzhierarchie – homogene Quartiere – laufend Angebotsverbesserung ÖV – Entwicklung Modalsplit zu Gunsten des ÖV und des Langsamverkehrs – Projekte Hegenheimermattweg und Baslerstrasse aufgeleitet 	<p><i>Schwächen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Erschliessung Arbeitsplatzgebiete – Anbindung ans Autobahnnetz – z.T. mangelhafte direkte Anbindung ÖV, an den Bahnhof Basel SBB – Abstimmung mit Frankreich – Strassenräume mit geringer Aufenthaltsqualität – Quartiere nicht verkehrsberuhigt (Sicherheit, Lärm) – keine Parkplatzbewirtschaftung
<p><i>Chancen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Qualität öffentlicher Räume steigern (Ortsdurchfahrten, Plätze, Quartiere) – Verbesserung des Velowegnetzes – Ausbau Tramnetz (mittel-/langfristig) – Zubringer Bachgraben-Nordtangente (mittelfristig) – Umfahrung Allschwil (langfristig) 	<p><i>Risiken</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Blockade durch Abhängigkeiten der grossen Infrastrukturprojekte (langfristige Planungen) – Verkehrszunahme MIV bei fehlender Attraktivität des ÖV und LV – Verschlechterung Attraktivität Quartierstrassen ohne Temporeduktion und Parkraumbewirtschaftung

3.1 Räumliche Einbettung

Die räumliche Einbettung Allschwils ist einzigartig und geprägt vom Zusammenkommen spezifischer landschaftlicher Elemente: Den Rheinterrassen im Osten Richtung Basel Stadt und dem Sundgauer Hügelland Richtung Westen mit einer markanten Geländekante die teilweise auch die Siedlungsgrenze darstellt. Von besonderem Wert sind auch die grosszügigen Waldgebiete und Landschaftskammern.



Abbildung 4: Räumliche Einbettung

Das untenstehende Bild veranschaulicht die räumliche Lage des Siedlungsraums Allschwil deutlich. Allschwil wird als Teil der Stadt Basel gelesen. Die politische Grenze ist kaum sicht- bzw. spürbar. Die gute Lage des Gewerbegebiets Bachgraben im Vergleich zu anderen bedeutenden Gewerbearealen im Raum Basel ist unverkennbar. Weiter westlich lassen sich im Gegensatz zu den städtisch geprägten Ortsteilen klar der historische Dorfkern und die umliegenden, weniger dichten Bebauungsstrukturen ablesen. Die räumliche Lage spiegelt sich auch in den Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen wider. Allschwil ist die grösste Gemeinde im Kanton Basel-Landschaft mit rund 20'500 Einwohnern und Einwohnerinnen und rund 10'500 Arbeitsplätzen. Schweizweit zählt Allschwil zu den 50 grössten Städten und Gemeinden.

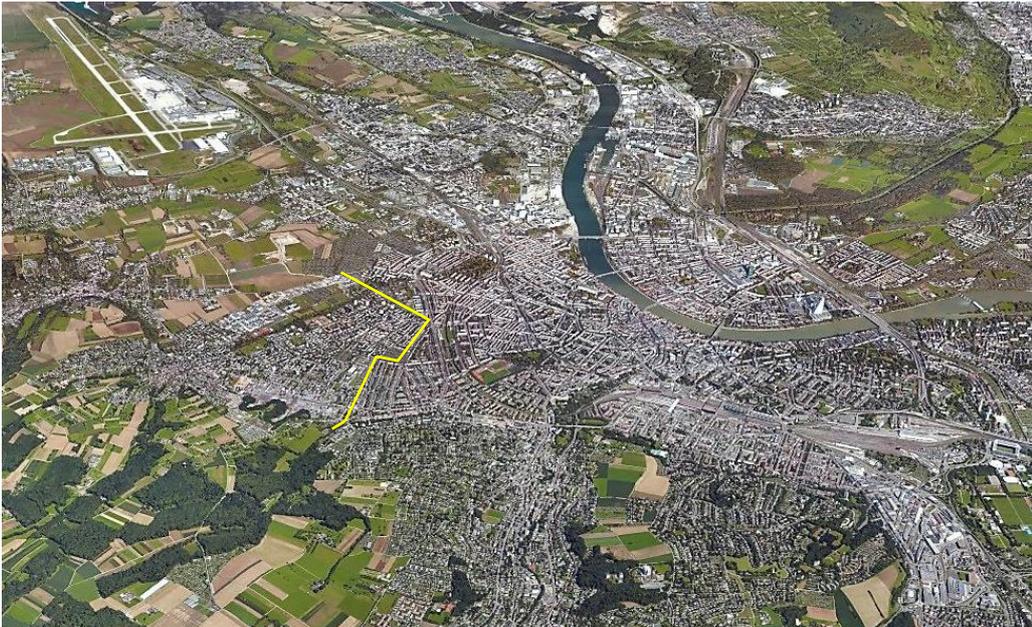
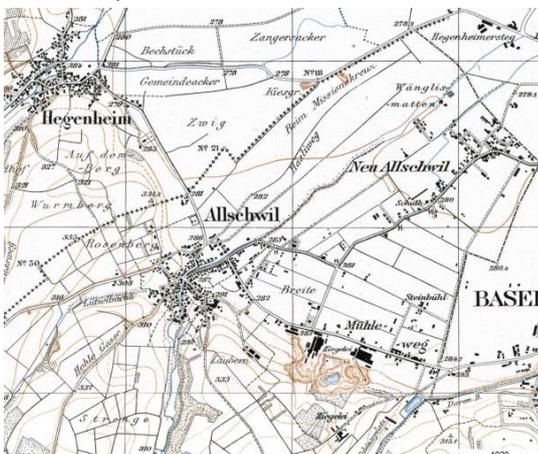


Abbildung 5: Stadtregion Basel, Gelb: Gemeindegrenze Allschwil (Bildquelle: Google)

3.2 Ortsstruktur

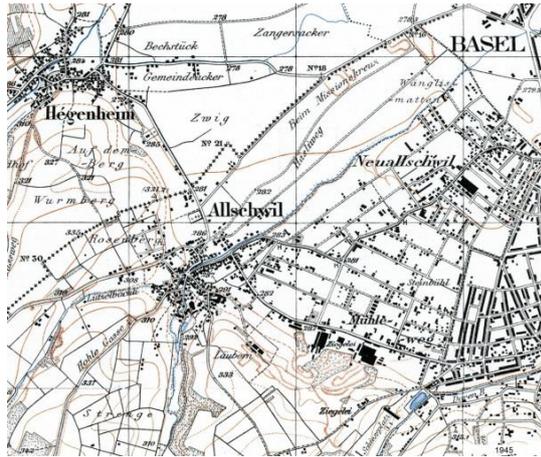
Einen zentralen Bestandteil der Siedlungsanalyse stellt die Betrachtung der bisherigen räumlichen Entwicklung dar. Diese liefert Informationen zur Entstehung der Gebäude, der Ortsteile wie auch zu den verschiedenen Infrastrukturen und damit wichtige Hinweise für die Weiterentwicklung des Siedlungsbildes der Gemeinde.

Allschwil 1920



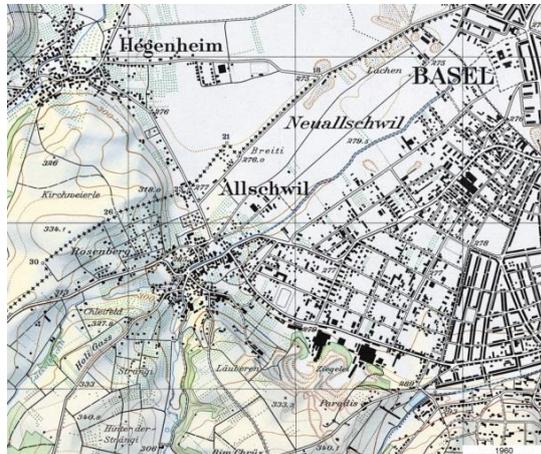
- Trameinführung bereits 1905
- klare Trennung von Dorf, den Ziegeleien an der Binnerstrasse und dem Lindenplatz
- erste von der Stadt beeinflusste Wohnbauten rund um den Lindenplatz und an der Binnerstrasse.
- zentrale Achsen, die Baslerstrasse, die Binnerstrasse und die Verbindung Richtung Hegenheim bestehen bereits
- Hegenheim erscheint von der Grösse her zu dieser Zeit vergleichbar

Allschwil 1945



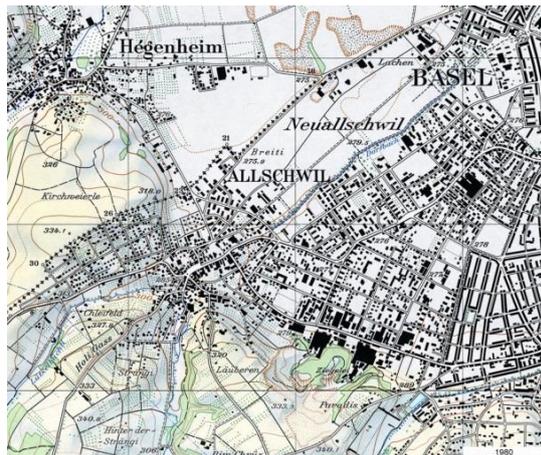
- Die Stadt Basel rückt an die Gemeindegrenze Allschwils.
- weitere Bautätigkeiten entlang des vordefinierten Strassenrasters vor allem auch in der Nähe zu Basel
- deutlicher Unterschied in der Bebauung Allschwils (offene Bebauung mit Punktbauten) und Basels (geschlossene, Zeilenbauweise)
- Bautätigkeiten am Rosenberg beginnen
- Betriebsgelände Elco wird bspw. zu dieser Zeit überbaut

Allschwil 1960

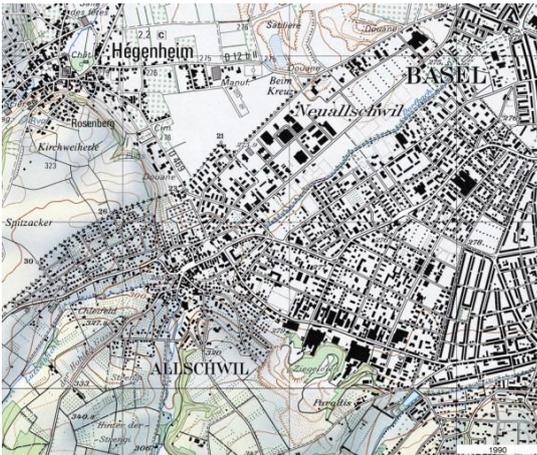


- Bautätigkeiten erstrecken sich von Grenze zur Stadt Basel bis hin zum Rosenberg
- Bautypen rund um den historischen Dorfkern und im Talboden unterscheiden sich deutlich
- Bauliche Entwicklungen entlang der Binningerstrasse nehmen weiter zu; gemischte Nutzung von Gewerbe und Wohnen
- im Vergleich dazu scheint Hegenheim baulich nahezu unverändert seit 1920.

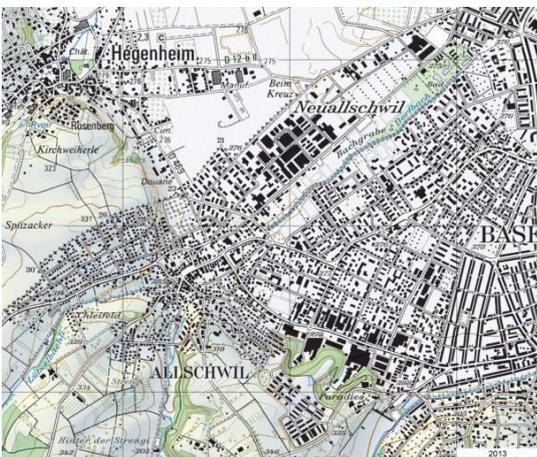
Allschwil 1980



- Weiteres Wachstum und Bautätigkeiten im Bereich Wohnen, auch in Richtung Bachgraben (dichte Mehrfamilienhausüberbauungen und Gesamtüberbauungen) und rund um den historischen Dorfkern (häufig Einfamilienhäuser)
- Gewerbe- und Einkaufsnutzungen beginnen sich an der Binningerstrasse zu etablieren, Meilenstein Migros Paradies und Schliessung der Ziegeleiproduktion 1975.

Allschwil 1990

- Markantes Merkmal dieses Zeitsprungs ist der Ausbau des Hegheimerweges und damit der Start der Entwicklungen im Gewerbegebiet Bachgraben
- Die Wohnquartiere verdichten sich am auffälligsten sind dabei die Erschliessung des Quartiers Ochsengräten

Allschwil 2013

- Die Entwicklung im Bachgrabengebiet geht rasant weiter.
- In den Quartieren findet bereits ein erster Umbruch statt: auf dem Elco Areal wird bspw. die Gewerbenutzung durch die Wohnüberbauung ELCO ersetzt. Hohe Bautätigkeit sowie die Aufschüttung der Ziegeleibaugebiete und die Errichtung der Wohnüberbauung zeugen vom Siedlungsdruck.

3.3 ISOS - Schützenswerte Ortsbilder

Allschwil ist im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) verzeichnet. Gründe für diese Auszeichnung sind der historische Dorfkern mit den grösstenteils gut erhaltenen und gepflegten Sundgauer Riegelhäusern sowie verschiedene Strassenzüge mit hohen räumlichen und architekturhistorischen Qualitäten. Sie sind Zeugen der Agglomerationsentwicklung und Industrialisierung im 20. Jahrhundert. Wenn auch weniger prominent als der historische Dorfkern prägen auch diese Strassenzüge das Bild Allschwils. Sie sind, häufig mit hoher Wohnqualität, wesentlicher Bestandteil der Gemeindeidentität. Erklärtes Ziel des ISOS ist es, die Ortsentwicklung nicht zu behindern, sondern eine die historische Bausubstanz und die dazugehörigen Aussenräume schonende Weiterentwicklung der Siedlungen zu ermöglichen. Seit dem 1. Juni 2013 besteht für die Gemeinden eine Berücksichtigungspflicht.

Die Schutzziele für den historischen Dorfkern und die Gartenstadtsiedlung „Borerhof“ sowie einige Häuserzeilen um den Lindenplatz sind bereits in das Zonenreglement Siedlung und den Teilzonenplan Dorfkern aufgenommen und damit umgesetzt worden. Mit der Erarbeitung des REK wurden die übrigen im ISOS verzeichneten Gebiete Allschwils in Zusammenarbeit mit der kantonalen Denkmalpflege überprüft, erste Schutzziele formuliert und die Perimeter als Vorstufe für deren Berücksichtigung bei der nächsten Revision der Zonenplanung Siedlung angepasst. Die Perimeter der schüt-

zenswerten Gebiete werden auf der REK-Karte Siedlung dargestellt. Zu den Entwicklungszielen siehe auch Kapitel 5.1.3 IV "Weiterbauen an Strassenzügen im ISOS Perimeter".

3.4 Zentrale Orte in Allschwil

Charakteristisch für Allschwil sind die unterschiedlichen und klar voneinander differenzierbaren zentrale Orte. Einerseits der dörfliche Ortskern mit dem Charakter eines Sundgauer Dorfes und der Endhaltestelle des Trams. Andererseits am Ortseingang, an der Stadtgrenze zu Basel, der städtisch anmutende Lindenplatz mit geschlossenen Randbebauungen und dem zentralen Freiraum. Zudem finden sich entlang der Baslerstrasse zentrale Orte (Verwaltungsgebäude und Wegmattenpark, Kreuzungspunkte Ziegelei und Kirche mit Schulzentrum), die individuelle lokale Funktionen übernehmen. Ergänzt werden diese Orte mit dem Wirtschaftszentrum Bachgraben, das auch eine hohe regionale Bedeutung hat (siehe unten) und die Gebiete rund um die Binningerstrasse. Letztere sind seit jeher ein Arbeitsstandort in der Gemeinde und heute vorwiegend als Einkaufsort bekannt, dessen Einzugsgebiet sich weit über die Gemeindegrenze hinaus erstreckt.

Zwei Studien¹ untersuchten die unterschiedlichen lokalen Zentren, deren Funktionen und Versorgungsangebote sowie mögliche Abhängigkeiten untereinander. In der Aktualisierung 2017 wurde explizit untersucht, ob ein Ausbau des Versorgungsangebots an der Binningerstrasse einen Einfluss auf den Dorfkern und den Lindenplatz zur Folge haben könnte. Grundsätzlich wird festgehalten, dass Allschwil rein mengenmässig grosszügig mit Detailhandelsangeboten versorgt ist. Diese konzentrieren sich jedoch auf die oben beschriebenen Zentren, ein Versorgungsmittelpunkt fehlt. Das Angebot wird insgesamt von Grossverteilern bestimmt und es besteht kaum Auswahl. Die Studie kommt auch zum Schluss, dass die Vielfältigkeit der einzelnen Zentren weiterentwickelt werden soll. Die einzelnen Orte verfügen über spezifische Qualitäten. Werden diese individuell weiterentwickelt und gefördert, bestehen auch untereinander keine Konkurrenzsituationen.

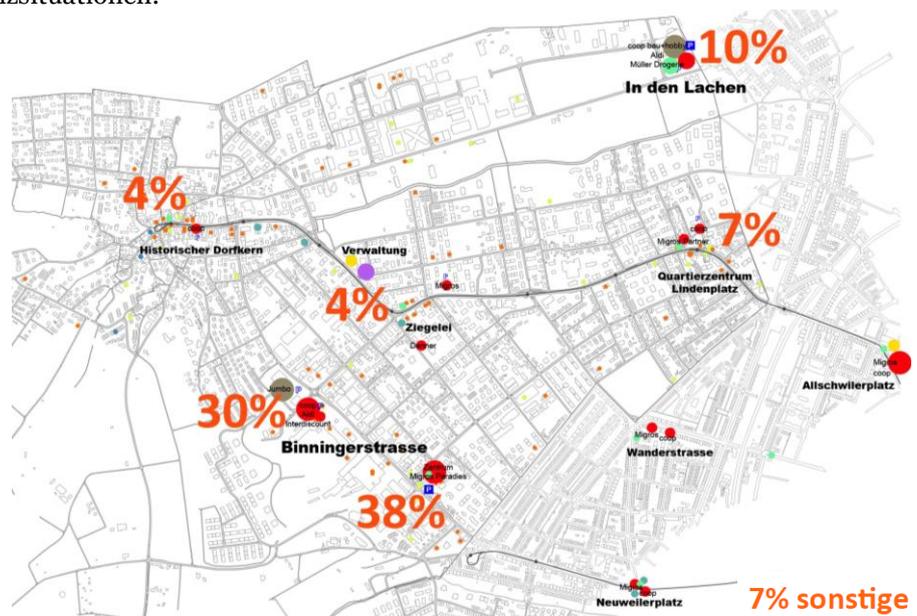


Abbildung 6: Verteilung zentrumsrelevanter Verkaufsflächen

¹ Stärkung der lokalen Einkaufsfunktion, Gemeinde Allschwil, Aktualisierung/Zusatzstudie InterUrban AG, 2017 und Stärkung der lokalen Einkaufsfunktion, Gemeinde Allschwil, Studie InterUrban AG, 2001

3.5 Wohnort Allschwil

Die 2015 erstellte Studie zur Gemeindeentwicklung "Zukunft Allschwil"² fasst auf Basis statistischer Auswertungen unterschiedliche Themen der Gemeindeentwicklung zusammen. Analysiert wurde unter anderem die Bevölkerungsentwicklung in der Vergangenheit. Kernbefund war, dass in Allschwil nach Jahrzehnten der Stagnation die Bevölkerung von 2005 bis 2014 um 12% gewachsen ist. Dabei hat der Anteil an Kindern in den letzten Jahren markant zugenommen. Die jährliche Geburtenzahl liegt seit 2011 über 200 Kinder. Zudem wurde festgestellt, dass sich in Allschwil etwa 27% Seniorenhaushalte finden, deren Bewohner und Bewohnerinnen über 65 Jahre alt sind. Die Studie betrachtet auch die aktuelle Gebäudestruktur. Hier stellte man einerseits fest, dass Allschwil im kantonalen Vergleich den geringsten Anteil an Einfamilienhäusern aufweist (19% Einfamilienhäuser von insgesamt 10'411 Wohneinheiten), andererseits den höchsten Anteil an Mehrfamilienhäusern (71% Mehrfamilienhäuser von insgesamt 10'411 Wohneinheiten). Zwischen 2006 und 2013 verzeichnete Allschwil eine hohe Wohnbautätigkeit. Es entstanden über 1'000 Wohnungen, was rund 10% des Bestands ausmacht. Auch diese Zahl liegt deutlich über anderen Gemeinden im Kanton. Auffällig ist hier auch die Mehrheit an grossen Wohnungen. Mehr als 70% der neuen Wohnungen verfügen über vier oder mehr Zimmer. Dieses Wachstum hat sich finanziell positiv auf die Gemeindefinanzen ausgewirkt. Zu diesem Schluss kommt eine Studie³, die die Auswirkungen von Wohnbauten auf die Bevölkerungszusammensetzung und die Gemeindefinanzen in Allschwil untersucht hat. Die zwischen 1996 und 2014 gebauten Wohnungen generieren deutlich höhere durchschnittliche Steuererträge als jene, die vor dieser Periode errichtet wurden.

Die untenstehenden Abbildungen verdeutlichen mit der Unterscheidung nach der Bauweise und durch die Überlagerung der Nutzungsdichte (Einwohner und Beschäftigte pro Hektare, E + B/ha) die räumliche Verteilung und Struktur der Wohnquartiere. In Gelb sind Gebiete mit 2-geschossigen Einfamilien-, kleinen Mehrfamilien und Reihenhäusern, in Orange Gebiete mit Mehrfamilienhäusern mit 3 und mehr Geschossen dargestellt.



Abbildung 7: Nutzungsdichte in Gebieten mit 2-geschossigen Einfamilien-, kleinen Mehrfamilien- und Reihenhäusern

² Gemeindeentwicklung „Zukunft Allschwil“, Bericht „Situationsanalyse der Gemeinde“, Hochschule Luzern, 2015

³ Auswirkungen von Wohnbauten auf Bevölkerungszusammensetzung und Gemeindefinanzen in Allschwil, Gemeinde Allschwil, Hochschule Luzern, 2016

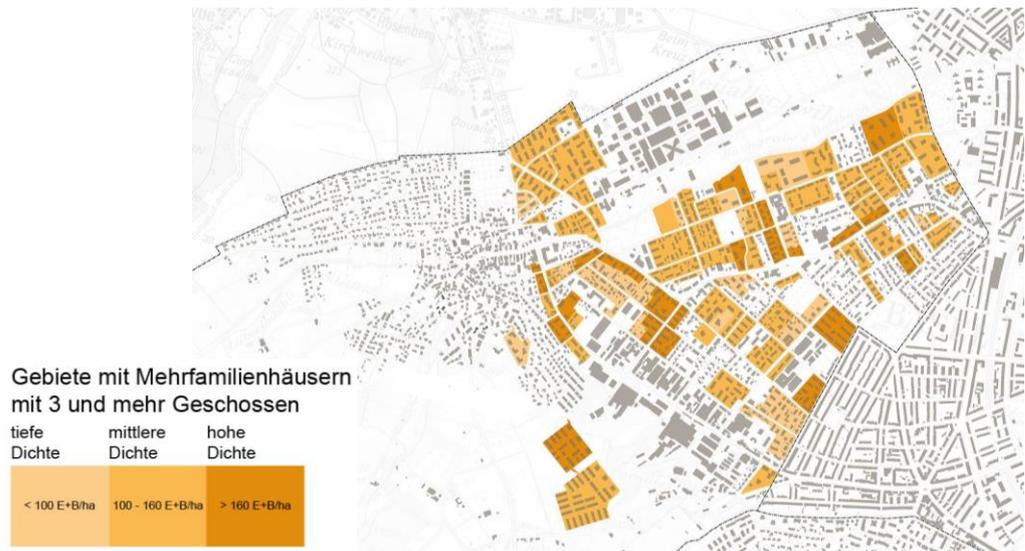


Abbildung 8: Nutzungsdichte in Gebieten mit Mehrfamilienhäusern mit 3 und mehr Geschossen

In den Gebieten mit 2-geschossigen Einfamilien-, kleinen Mehrfamilien und Reihenhäusern stechen die Quartiere Rosenberg und Strengi mit den tiefsten Einwohnerdichten (weniger als 50 Einwohnern pro Hektare, E/ha), hervor. Das Quartier Ochsen­gärten weist ein breites Dichtespektrum von tiefen Dichten (Einfamilienhäuser) und hohen Dichten (Reihenhäuser) auf. In den Quartieren Borerhof, Letten und Lindenplatz finden sich hauptsächlich mittlere bis hohe Dichten von über 80 E/ha in diesen 2-geschossig überbauten Gebieten. In jenen mit Mehrfamilienhäusern mit 3 und mehr Geschossen finden sich hohe Dichten von mehr als 160 E/ha häufig entlang von Hauptstrassen und Arealüberbauungen. Die Mehrheit der Gebiete liegt im mittleren Bereich zwischen 100 und 160 E/ha.

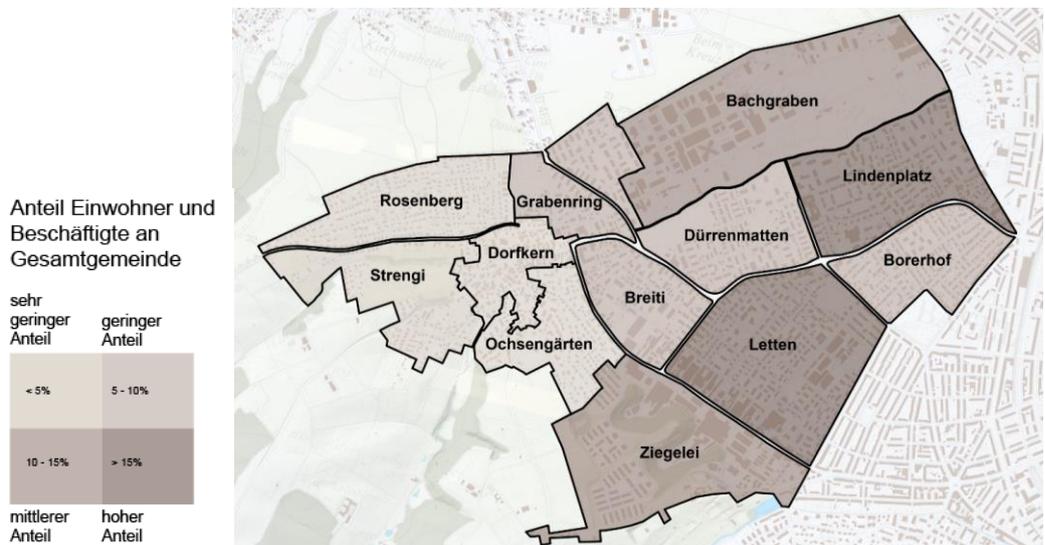


Abbildung 9: Übersicht Quartiere in Allschwil und Anteil an Einwohnern und Beschäftigten an der Gesamtgemeinde

Im Durchschnitt weist das Quartier Lindenplatz die höchste Dichte von knapp über 100 E/ha auf. Nimmt man hier die Anzahl Beschäftigter hinzu (Gebiete mit Mischnutzungen), resultiert eine Einwohner- und Beschäftigtendichte pro Hektare (E+B/ha) von rund 140. Die Quartiere Strengi (22 E/ha) und Rosenberg (33 E/ha) weisen die

tiefsten Dichten auf. Die durchschnittliche Dichte von Einwohnern und Beschäftigten über das gesamte Gemeindegebiet beträgt rund 90 E+B/ha. Mehr als 80% der Bevölkerung Allschwils leben in den dichter überbauten Quartieren Borrerhof, Lindenplatz, Dürrenmatten, Letten, Breiti, Grabenring und Ziegelei. Im historischen Dorfkern und den umliegenden Quartieren Ochsenärten, Strengi und Rosenberg leben knapp 20% der Bevölkerung.

3.6 Wirtschafts- und Arbeitsstandort Allschwil

Die bereits erwähnte, 2015 erstellte Studie⁴ zur Gemeindeentwicklung "Zukunft Allschwil" behandelt unter anderem auch den Themenbereich Arbeiten und Wirtschaft in Allschwil. Festgestellt wird in den Kernaussagen, dass die Anzahl Beschäftigte im Dienstleistungssektor seit 2005 markant zugenommen hat, was insbesondere auf die Entwicklungen im Bachgrabengebiet zurückzuführen ist. Zudem wird festgehalten, dass rund 20% der in Allschwil beschäftigten Personen in einem der vier ansässigen Grossunternehmen tätig ist.



Abbildung 10: Verteilung der Beschäftigten in der Gemeinde Allschwil

Auf der obenstehenden Abbildung ist die Verteilung der ca. 10'200 im Jahr 2013 gezählten Beschäftigten dargestellt. Rund ein Drittel davon findet sich im Gewerbegebiet Bachgraben, etwas über 10% entlang der Baslerstrasse und 20% im Gewerbegebiet an der Binningerstrasse. Gut 35% sind im übrigen Siedlungsgebiet tätig. Die Gebiete weisen eine sehr unterschiedliche Wertschöpfung auf, die in direktem Zusammenhang mit den vertretenen Branchen, der Entstehungsgeschichte der Gebiete und ihrer baulichen Struktur steht.

Von den 1'155 im Jahr 2013 in Allschwil ansässigen Unternehmen fallen 82% auf den Dienstleistungssektor. Weitere 17% der Unternehmen sind im industriellen Sektor tätig. Letztere finden sich vor allem entlang der Binningerstrasse und teilweise auch im Bachgrabengebiet. Entlang der Binningerstrasse ist auch der Detail- und Grosshandel vorherrschend. Das Gewerbegebiet Bachgraben ist wesentlich geprägt vom Dienstleis-

⁴ Gemeindeentwicklung „Zukunft Allschwil“, Bericht „Situationsanalyse der Gemeinde“, Hochschule Luzern, 2015

tungssektor. Insbesondere Forschung und Entwicklung machen einen Grossteil der ansässigen Betriebe bzw. Beschäftigten aus (rund 1'240 Vollzeitäquivalente von insgesamt 3'500). An der Baslerstrasse zeichnet sich entsprechend der Lage ein differenziertes Bild von Dienstleistungsbetrieben, Einzelhandel, Gastronomie, Schulen und öffentlicher Verwaltung.

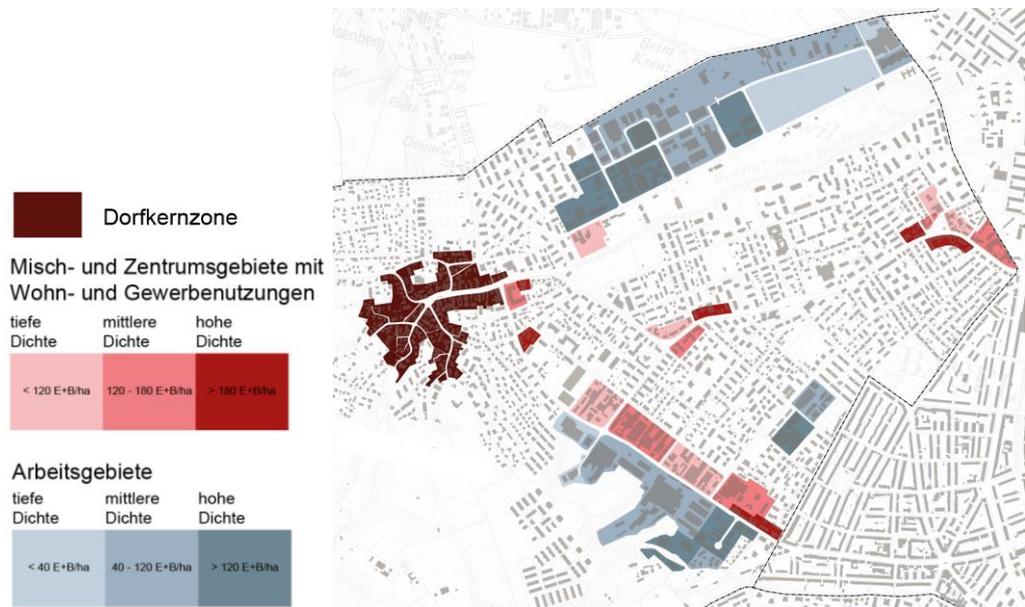


Abbildung 11: Nutzungsdichte und Lage von Gebieten mit Arbeits- und Mischnutzungen

Die obige Abbildung verdeutlicht die Nutzungsdichte, d.h. die die Anzahl Beschäftigte (in Mischgebieten ergänzt um die Anzahl Einwohner) im Verhältnis zur jeweiligen Fläche. Die höchsten Dichten in den reinen Arbeitsgebieten von mehr als 120 E+B/ha bestehen zum Beispiel am Stockbrunnenrain, am Steinbühlweg oder im südlichen Bereich des Bachgrabengebiets. Entlang der Basler- und der Binneringerstrasse finden sich auch hohe Dichten von mehr als 180 E+B/ha in Mischgebieten mit Wohn- und Arbeitsnutzungen.

3.7 Verkehr

3.7.1 Verkehrsentwicklung motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Verkehrsentwicklung des MIV hat zwischen 1965 und 1990 auf den Kantonsstrassen (Basler-, Binniger-, Oberwiler-, Schönenbuchstrasse und Grabenring) in Allschwil stark zugenommen. Seit 1990 ist aber eine Trendwende erkennbar. Zwischen 1990 und 2016 hat der MIV auf allen Kantonsstrassen in Allschwil trotz weiterer Bautätigkeit praktisch nicht mehr zugenommen. Der Hauptgrund für die Trendwende dürften die Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr sein.⁵ Neben dem ÖV-Angebotsausbau sind auch die Verdichtung (höherer Anteil Fuss-/Veloverkehr), Nutzungsveränderungen und die mangelnden Kapazitätsreserven in den Spitzenstunden des MIV zwei Hauptgründe für die Trendwende. Somit ist klar zu erkennen, dass sich der Modalsplit (d.h. der Anteilen der verschiedenen Verkehrsmittel) zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs entwickelt hat.

Ein Vergleich der beiden Kantone Basel Stadt und Basel Landschaft bezüglich Anteil Langsamverkehr und ÖV am Gesamtverkehr zeigt einen Wert von 57% für Basel Stadt und 37% für Basel Landschaft⁶. Für Allschwil liegt der Wert irgendwo dazwischen. Dies zeigt auf, dass weiteres Potential vorhanden ist, um den Anteil Langsamverkehr und ÖV zu steigern.

Ohne weitere Massnahme, welche den Modalsplit weiter zu Gunsten des ÖV und Langsamverkehrs verschiebt, wird das Verkehrssystem mit Blick auf die aktuellen und zukünftigen Entwicklungen an seine Leistungsgrenze stossen. Das Strassennetz kann die Zunahme allein im MIV nicht bewältigen. Besonders hohe Verkehrszunahmen sind in den Entwicklungen im Gewerbegebiet Bachgraben und teilweise auch an der Binnigerstrasse zu erwarten.

Die Stadt Basel und Allschwil werden näher zusammenrücken. Auch die Bedeutung der grenzüberschreitenden Pendlerströme zwischen Frankreich und dem Grossraum Basel bleibt (auch zukünftig) bestehen. Aufgrund des begrenzten Baulands wird sich Allschwil weiter gegen innen verdichten, was mit einer Verkehrszunahme verbunden ist, die primär durch eine Verschiebung des Modalsplits in Richtung ÖV und Veloverkehr abgefangen werden muss. Dichtere Siedlungsstrukturen gehen bei entsprechendem Angebot mit höherem Anteil an Fuss- und Veloverkehr einher.

Trotzdem sind die für den Verkehr nutzbaren Flächen sind begrenzt. Autofahrende, Fussgänger, Velofahrende sowie Busse und Trams beanspruchen oft dieselben Flächen. Die Massnahmen dürfen dementsprechend nicht für jede Verkehrsart einzeln, sondern müssen gemeinsam betrachtet werden.

3.7.2 Grosse Infrastrukturprojekte

Mit den grossen Strasseninfrastrukturprojekten Zubringer Bachgraben - Nordtangente (Projekt im Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Inbetriebnahme ab 2027), Tramverlängerung Letten (Projekt im Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Inbetriebnahme ab 2030) und auch dem langfristigen Vorhaben zum Tunnel Allschwil (Projekt im Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Inbetriebnahme ab 2030)

⁵ Gewerbegebiet Bachgraben Allschwil Monitoring Verkehrs- und Siedlungsentwicklung, Zwischenbericht 2010, RKP

⁶ Mikrozensus Mobilität und Verkehr, BFS, ARE, 2015

sollen die entsprechenden Kapazitätserweiterungen geschaffen werden. Nördlich des Bachgrabens ist die Verknüpfung mit der Umfahrungstrasse Hégenheim-Hésingue geplant (Frankreich, Projekt im Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation). Eine Koordination mit den Projekten Zubringer Bachgraben - Nordtangente und Tunnel Allschwil ist zwingend.

Trotz den grossen Strasseninfrastrukturprojekten, welche langfristig den Verkehr auf die übergeordneten Strassen lenken sollen, wird der Verkehr kurz und mittelfristig auf dem lokalen Strassennetz in bestimmten Bereichen zunehmen.

Dies ist vor allem im Bereich der Knoten im Gelenk Hegenheimermattweg/Grabenring/Baslerstrasse/Binneringerstrasse zu erwarten. Die Inbetriebnahme des geplanten Kreisels Grabenring/Hegenheimermattweg voraussichtlich ab dem Jahr 2020 ist eine kurzfristige Massnahme für einen verbesserten Verkehrsablauf der Situation Knoten Baslerstrasse und Grabenring.

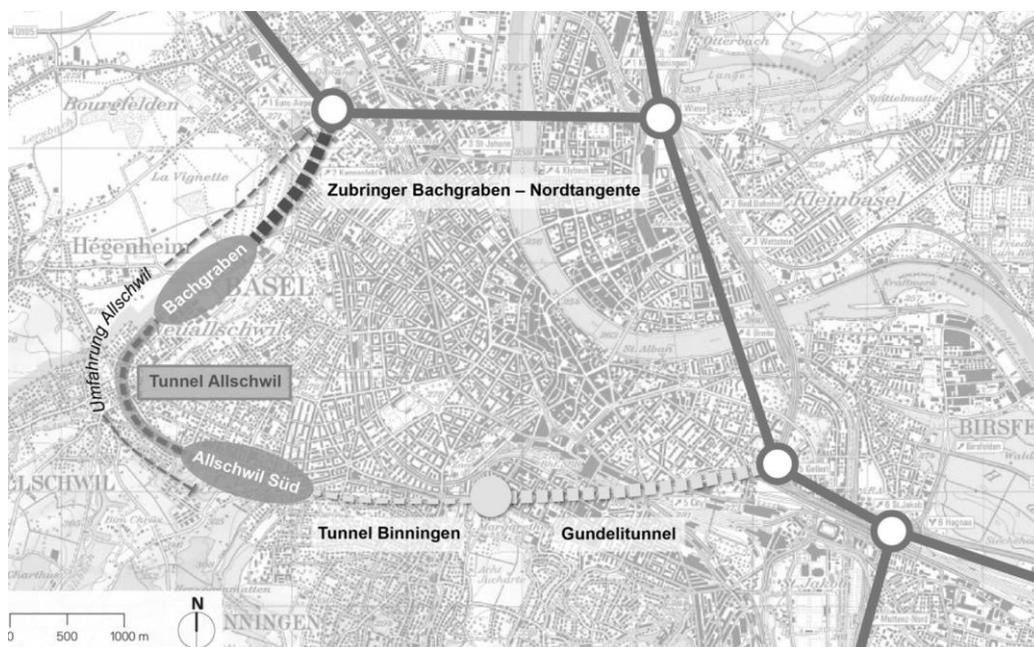


Abbildung 12: Lage Zubringer Bachgraben - Nordtangente und Tunnel Allschwil, Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation
Quelle Kanton Basel-Landschaft, 2017

3.7.3 Gewerbegebiet Bachgraben

Obwohl der MIV auf den übrigen Kantonsstrassen von Allschwil in den Jahren 1990-2016 abgenommen hat, sind Schwankungen erkennbar. So wuchs der MIV im Bachgrabengebiet von 2006 bis 2010 um 25%. Ein Grund dafür ist die starke Zunahme an Beschäftigten im Gewerbegebiet Bachgraben. Interessanterweise hat das Verkehrsaufkommen des MIV seit 2010 nicht weiter zugenommen, obwohl die Beschäftigtenanzahl im Bachgrabengebiet weiter zugenommen hat (wenn auch auf tiefem Niveau). Grund dafür sind weitere Angebotsverbesserungen auf den Buslinien im Gebiet Bachgraben. Die Ein- und Aussteigerzahlen an den Bushaltestellen des Hegenheimermattwegs haben sich zwischen 2006 und 2016 verdreifacht. Der ÖV-Anteil (Modal Split) hat sich dadurch im Bachgrabengebiet zwischen 2006 und 2016 mehr als verdoppelt.

Seit dem Jahre 2010 wurde in die Verkehrsinfrastruktur um das Gewerbegebiet Bachgraben viel investiert (Inbetriebnahme neuer Kreisels Baslerstrasse/Grabenring, Rück-

bau Wasgenring, Ausbau Luzernerring, Neuer Kreiselluzernerring / Wasgenring, Ausbau Hegenheimerstrasse (BS) und Knoten Belforterstrasse / Hegenheimerstrasse). Mit dem Ausbau des dortigen Wirtschaftsstandorts ist mit weiteren Firmenansiedlungen und hohem Arbeitsplatzwachstum zu rechnen. Die geplanten Ausbauten der Verkehrserschliessung sowohl mit dem ÖV (s. Kap. 3.7.5) als auch mit dem MIV (Kap. 3.7.1) sind zwar auf dieses dynamische Gebiet ausgerichtet, hinken der Siedlungsentwicklung aber zeitlich hinterher. Die heutigen Strassenetze in diesem Gebiet, insbesondere die Knoten Hegenheimermattweg/Grabenring, Baslerstrasse/Grabenring haben in den Spitzenzeiten zum Teil Leistungsprobleme. In den Morgenspitzenstunden sind die Rückstaus problemlos. Hingegen entstehen im Vergleich zum Jahre 2010 in den Abendspitzenstunden lange Rückstaus bei der Zufahrt Grabenring Süd (bis weit in die Baslerstrasse) sowie der Zufahrt Hegenheimermattweg West aus dem Bachgrabengebiet. Der geplante Ausbau der LSA zum Kreiselluzernerring ist dringend notwendig. Der neue Kreiselluzernerring Baslerstrasse/Grabenring weist (abgesehen vom möglichen Fremdeinfluss der Nachbar-LSA) keine Rückstauprobleme mehr auf 7

Mit dem Zubringer Bachgraben – Nordtangente wird die Anbindung dieses wichtigen Gebietes an das Nationalstrassennetz und Basel Nord erheblich verbessert. Die Lenkung des MIV auf die Autobahnen wird sich positiv auf die übrigen Strassen (insbesondere Hegenheimermattweg) auswirken und wird diese entlasten.

Die ÖV-Erschliessung im Bachgrabengebiet wird heute durch die vier Buslinien 48, 38+ Distribus 608 und 64 sichergestellt. Mit der weiteren Entwicklung im Bachgrabengebiet muss auch der ÖV ständig überprüft und angepasst werden. Dies ist unter anderem im Rahmen der laufenden Überarbeitung der Tramnetzstudie 2020 geplant.

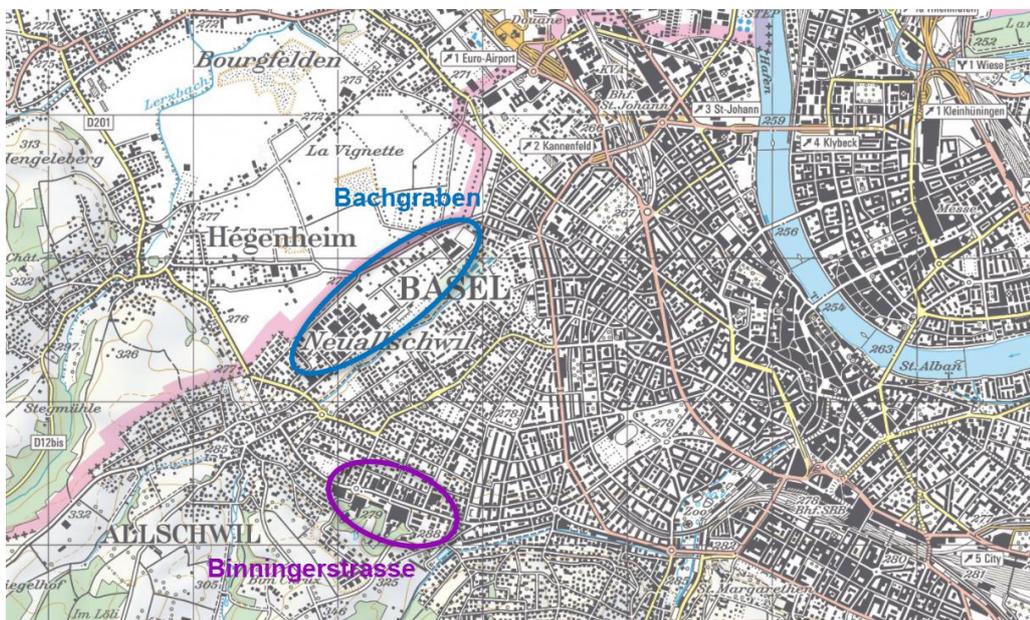


Abbildung 13: Entwicklungsgebiete Bachgraben (Blau) und Binneringerstrasse (Violett), Quelle Hintergrund: swisstopo

3.7.4 Binningerstrasse

Die Situation entlang der Binningerstrasse ist stark geprägt vom MIV (Einkaufs-, Liefer- und Durchgangsverkehr). Die Strasse ist kaum gestaltet und hat einen verkehrsorientierten Charakter. Die Gewerbenutzung entlang dieser Strasse ist höher als die Wohnnutzung. Insbesondere ziehen die Grossverteiler Migros, Coop oder Jumbo beträchtlichen Verkehr an, deren Kundenparkplätze zum Teil unterirdisch, zum Teil oberirdisch angeordnet sind. Laut Aussage der Migros ist die Bedeutung der Tiefgaragenparkplätze im Zentrum Paradies jedoch zurückgegangen.

Direkte ÖV-Linien zum Bahnhof SBB existieren nicht. Die heutige Tramlinie 8 wendet an der Neuwilerstrasse und erschliesst das Gebiet Binningerstrasse nur am Rande. Weitere Buslinien, welche entlang der Binningerstrasse führen oder diese durchqueren, sind die Linien 33, 61 und 64.

3.7.5 Öffentlicher Verkehr

Allschwil ist mit städtischen Tram- und Buslinien wie auch weiteren Buslinien der BLT grösstenteils gut erschlossen. Aufgrund der Angebotsverbesserungen bei den Buslinien 38, 48 und 64 haben sich die Aussteigerzahlen zwischen 2006 und 2010 mehr als verdoppelt, wobei noch grosse Kapazitätsreserven vorhanden sind⁸. Direktverbindungen existieren je nach Siedlungsteil in die Innenstadt (Tramlinie 6 und 8), zum Bahnhof SBB (Buslinie 48), zum Kannenfeldplatz (Buslinie 38) und im Weiteren nach Schönenbuch (Buslinie 33), ins Leimental (Buslinie 61 und 64) und nach Hégenheim (Buslinie 608).

Aufgrund der flächigen Ausdehnung des Siedlungsgebietes und der geplanten Entwicklungen können die bestehenden Angebote jedoch nicht alle (künftigen) Bedürfnisse befriedigen. Mit der Angebotsplanung zum 8. generellen Leistungsauftrag öffentl. Verkehr 2018 wird die ÖV-Erschliessung weiter verbessert (Verlängerung Buslinie 61 bis Friedhof mit möglicher Verlängerung bis Hegenheim, Zusammenlegung der Buslinien 38 und 48 wegen Doppellerschliessung Gewerbegebiet Bachgraben, Verdichtungskurse Buslinie 33 bis Letten, mögliche Verlängerung der Linie Richtung Basel-Nord bis zum Bahnhof St. Johann).

Allschwil ist nicht an den Bahnverkehr angeschlossen. Eine neue S-Bahnhaltestelle Morgartenring, welche auf der Linie zwischen Basel Bahnhof SBB und St. Johann liegt, ist im Konzept Trinationale S-Bahn Basel vorgesehen. Diese S-Bahnstation deckt jedoch nur den östlichen Teil von Allschwil ab.

Eine bedeutende Schwachstelle im heutigen ÖV ist die mangelhafte direkte Anbindung einzelner Gebiete an den Bahnhof Basel SBB. Im Agglomerationsprogramm 3 ist die Tramverlängerung der Linie 8 bis Letten (Binningerstrasse) vorgesehen. Ein leistungsfähiger Verkehrsträger wie das Tram unterstützt die Entwicklung im Gebiet Binningerstrasse.

⁸ Gewerbegebiet Bachgraben Allschwil Monitoring Verkehrs- und Siedlungsentwicklung, Zwischenbericht 2010, RKP

Die nachfolgende Abbildung zeigt das geplante Busliniennetz ab 2018 sowie die zurzeit in Diskussion stehende Verlängerung der Tramlinie 8 bis Letten (blaue Linie).

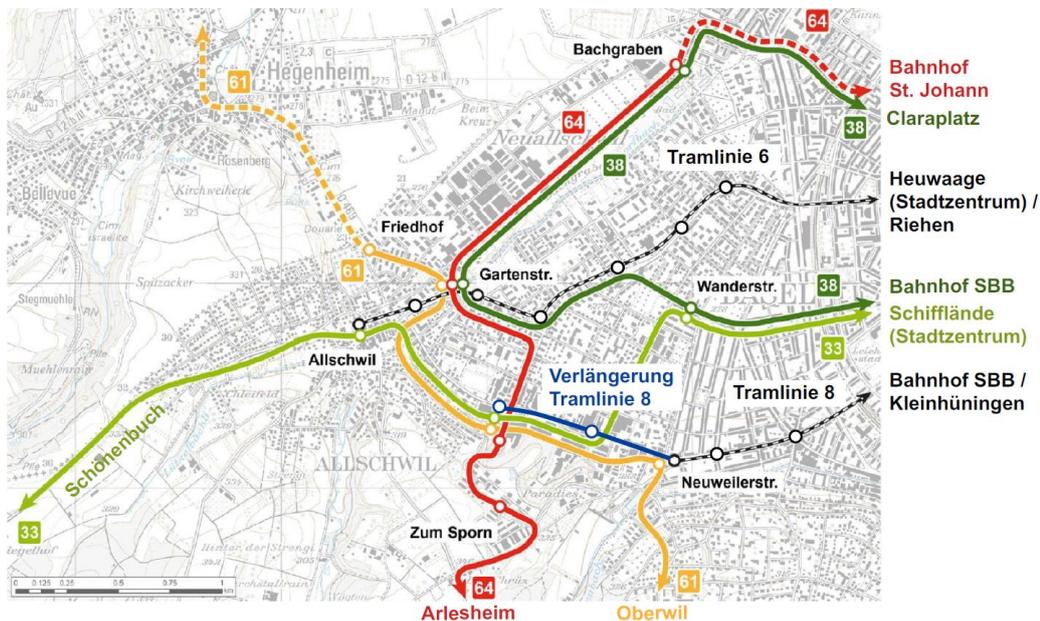


Abbildung 14: Geplantes Bus- und Tramliniennetz ab 2018, Quelle Kanton Basel-Landschaft mit Ergänzungen REK Analyse

3.7.6 Fuss- und Veloverkehr

Die kommunale Velonetzplanung ist mit den Projekten Velomassnahmen Hegenheimermattweg, Fuss-/Radwegverbindung Wegmatten – Hegenheimermattweg und Fuss- und Veloweg Parc des Carrières im Raum Bachgraben weitgehend abgeschlossen.

Die direkte Linienführung nach Basel (über die Parkallee) ist verbesserungsfähig und wird mit der Entwicklung im Gewerbegebiet Bachgraben an Bedeutung gewinnen. Eine Analyse der Erreichbarkeit nach Verkehrsmitteln des Gebietes Bachgraben zeigt, dass dieses Gebiet mit dem Velo im Vergleich zum MIV besonders gut erreichbar ist.⁹ Dies sind Argumente zur Förderung des Veloverkehrs im Allgemeinen und speziell im Gebiet Bachgraben. Auf der Baslerstrasse kann mit dem Projekt zur Erneuerung und Umgestaltung eine bedeutende Lücke im Velowegenetz geschlossen werden. Auf der überkommunalen Planung der Pendler Routen in Richtung Basel Stadt auf der Achse Binnerstrasse/Neuweilerstrasse besteht noch Handlungsbedarf. Die Binnerstrasse ist heute ungenügend ins Veloroutennetz eingebunden.

Für den Fussverkehr hat Allschwil ein weitgehend sicheres und zweckmässiges Strassen- und Wegenetz. Die Attraktivität für Zufussgehende in den Wohnquartieren leidet oftmals durch viele parkierte Autos entlang der Strasse. Die Schwachstellenanalyse zum Fuss- und Veloverkehr 2012 zeigt eine Reihe von punktuellen Schwachstellen mit den dazugehörigen Verbesserungsvorschlägen. Schwachstellenschwerpunkte (=Häufung von Schwachstellen am selben Ort) sind nicht erkennbar. Meistens befinden sich die Schwachstellen im Knotenbereich (mangelnde Sichtverhältnisse, Verkehrsteilnehmer zu wenig geschützt).

⁹ Analyse Erreichbarkeit nach Verkehrsmittel Gebiet Bachgraben, Kanton Basel-Landschaft, 24.06.2016

Der nachfolgende Plan zeigt das kantonale Velonetz, die übrigen wichtigen Veloverbindungen sowie die aufzuwertenden Veloverbindungen Binningerstrasse und Parkallee.

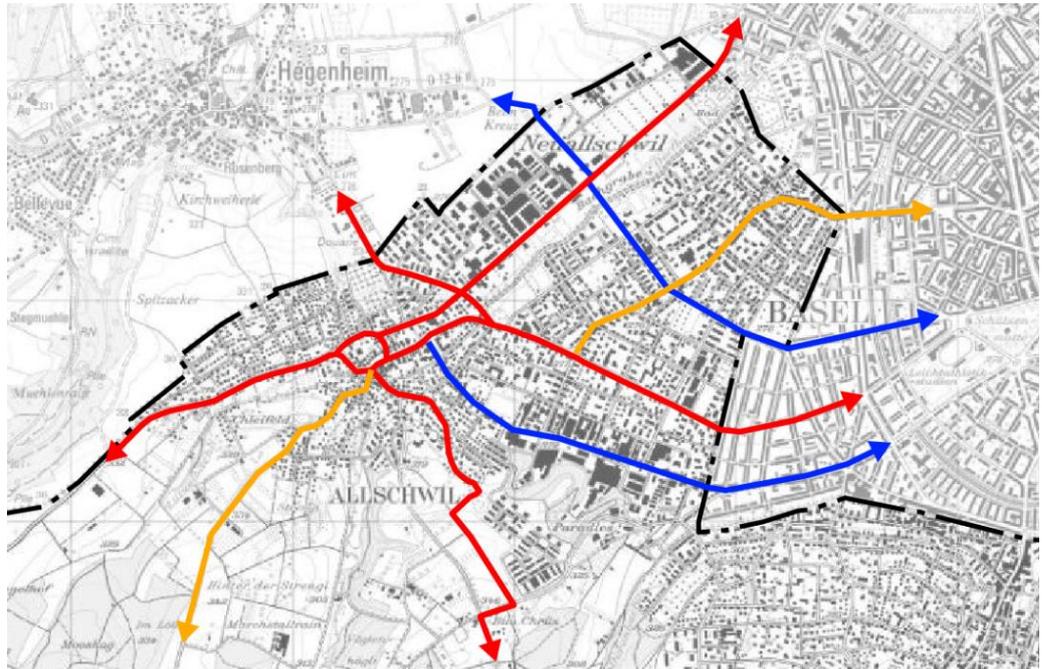


Abbildung 15: Kantonale und touristische Radrouten Basel-Landschaft (Rot), Quelle Tiefbauamt BL mit Ergänzungen REK Analyse (Blau)

3.7.7 Ortsdurchfahrten und wichtige Plätze

Die bedeutenden Hauptstrassenräume sind die Kantonsstrassen Grabenring, Binningerstrasse und Baslerstrasse sowie die kommunale Strasse Hegenheimermattweg. Sie nehmen einen Grossteil des Verkehrs auf und sind vor allem in den Stosszeiten stark belastet (siehe Abbildung 4). Für die Baslerstrasse und den Hegenheimermattweg bestehen Projekte zur Aufwertung und stehen unmittelbar vor deren Umsetzung. Besonders die Binningerstrasse weist gestalterische Mängel auf. Zusammen mit der Tramverlängerung der Linie 8 bis Letten bieten sich gute Voraussetzungen, den Raum Binningerstrasse aufzuwerten.

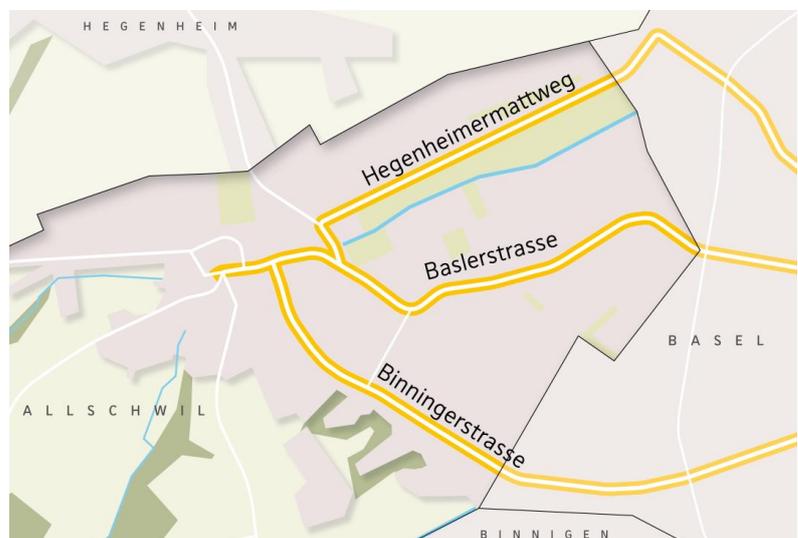


Abbildung 16: Hauptstrassenräume

Der Dorfplatz und der Lindenplatz weisen Gestaltungsmängel auf. Autoparkplätze und die Tramhaltestelle prägen das Bild. Somit bieten diese beiden Orte erhebliches Potential für eine gestalterische und räumliche Aufwertung aller Verkehrsteilnehmer, Anwohner und Geschäftsbetreiber. Der Dorfplatz ist während den Stosszeiten zeitweise überlastet. Ein Projekt zur Umgestaltung Lindenplatz ist in Bearbeitung (auch im Agglomerationsprogramm 3. Generation) und ein Gestaltungsprojekt zum Dorfplatz ist geplant. Zur Entlastung des historischen Dorfkerns ist das Projekt Verbindungsstrasse Oberwilerstrasse-Binningerstrasse vorgesehen. Eine Machbarkeitsstudie für diese Verbindung liegt beim Kanton vor.

3.7.8 Quartiererschliessung und Parkierung

Die Wohnquartiere lassen sich in kleinere und grössere Gebiete zusammenfassen. Wichtige Quartierstrassen sind die Fabrikstrasse oder die Spitzwaldstrasse, denn diese nehmen nebst der eigentlichen Erschliessungsfunktion auch eine Verbindungsfunktion wahr. Das Wohnquartier Rosenberg nimmt im Vergleich zu den anderen Quartieren aufgrund seiner relativ isolierten Hanglage und den kleinstrukturierten Wohnhäusern eine spezielle Rolle in Allschwil ein, z.B. sind die meisten Strassen Sackgassen, wodurch der Schleichverkehr für das Gebiet Rosenberg sehr gering ist.

Die Quartiere sind entsprechend der Netzhierarchie über Sammelstrassen und Erschliessungsstrassen an das Hauptstrassennetz angeschlossen. In den Quartieren sind nur wenige Verkehrsberuhigungsmassnahmen (z.B. aufgepflasterter Fussgängerübergang auf dem Baselmattweg) vorhanden. Die Parkplätze sind nicht bewirtschaftet und das Geschwindigkeitsregime ist Tempo 50. An der Urne hat sich die Bevölkerung zum wiederholten Mal gegen die Einführung von Tempo 30 und gegen eine Parkraumbewirtschaftung in den Quartieren ausgesprochen. Im Vergleich dazu betreiben die angrenzende Stadt Basel sowie die umliegenden Gemeinden Binningen und Oberwil (ausser Schönenbuch) weitgehend Tempo 30 in den Quartieren, wie auch Parkraumbewirtschaftung. Diese unterschiedliche Regelung zwischen Allschwil und den umliegenden Gemeinden wirkt sich vor allem auf die Parkplatzsituation negativ aus, weil das Gratisparkieren auch "Nicht-Allschwiler" anlockt und von Pendlern genutzt wird, die auf die Tram umsteigen und so oft zu überfüllten Parkplatzsituationen in den Wohnstrassen von Allschwil führt. Der Druck auf Allschwil wächst, die Parkplätze zukünftig zu bewirtschaften (Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung im A-Horizont, Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation). Tempo 30 drängt mit der Verdichtung und der zunehmenden Bedeutung der Freiräume (und damit auch der Strassenräume) den Durchgangsverkehr aus den Quartierstrassen auf die Hauptachsen.

3.8 Freiraum

Wie bereits auf regionaler Ebene feststellbar, zeichnet sich Allschwil aufgrund seiner Lage durch einen starken landschaftlichen Bezug aus. Sowohl nördlich nach Frankreich als auch südwestlich Richtung Allschwiler Wald prägt der direkte Bezug zu grossflächigen Landschaftsräumen die angrenzenden Quartiere und bietet umfangreiche Erholungsmöglichkeiten. Die Freiräume an der Schnittstelle von Landschaft und Siedlung haben das Potenzial, vielfältige Freiraumfunktionen zu übernehmen.

Auf der anderen Seite weist Allschwil innerhalb der Siedlung eine grosse Heterogenität an Freiräumen auf. Eine spezielle Form bildet dabei der grossflächige Freiraum Bachgraben, welcher von Sportinfrastrukturen und landschaftlichen Elementen geprägt ist.



Abbildung 17: Karte Landschaftsräume, Siedlungsränder und bestehende Freiräume innerhalb der Siedlung

Grundlagen

Der Zonenplan Landschaft mit dem dazugehörigen Reglement (2013, nachgeführt 2016) definiert landschaftsbezogene Inhalte für die Zonen ausserhalb des Siedlungsgebiets. Definiert werden als grundeigentümergebundene Inhalte Grundnutzungszonen wie zum Beispiel Landwirtschafts- oder Spezialzonen (zum Beispiel Familiengartenareale), Schutzzonen und -objekte (Ufer- und Landschaftsschutzzonen sowie Natur- und Kulturwerte) sowie als orientierende Inhalte Natur- und Landschaftswerte (zum Beispiel Schutzgebiete oder Ausschichtsschutz).

Das Freiraumkonzept aus dem Jahr 2013 fokussiert im Unterschied zum Zonenplan Landschaft auf die Freiräume innerhalb des Siedlungsgebiets. Das Freiraumkonzept beinhaltet insbesondere eine differenzierte Analyse bezüglich Versorgung und Freiraumqualitäten, aus welcher die Defizite im Bereich Freiraum abgelesen werden können. Mit Ausnahme der "Naturzone" Ziegelei werden landschaftliche Freiräume ausserhalb der Siedlung nicht in die Analysen miteinbezogen.

Die Freiräume werden nach unterschiedlichen Bezugsebenen (Gemeinde, Quartier, Wohnumfeld), Freiraumkategorien (Hauptfunktionen) und Freiraumwerten (Nutzungsoptionen) unterschieden.

Freiraumversorgung nach Bezugsebene

Als Erstes unterscheidet das Freiraumkonzept nach den drei unterschiedlichen Bezugsebenen Gemeinde, Quartier und Wohnumfeld. Diese Unterscheidung wird für Versorgungsanalysen häufig vorgenommen und führt in ihrer Differenzierung zu wichtigen Aussagen bezüglich der allgemeinen Versorgungsqualität.

Zusammenfassend kann folgendes festgehalten werden:

- Allschwil besitzt 24 m² öffentliche Freiraumfläche im Siedlungsgebiet pro Einwohner und damit eine durchschnittlich genügende bis gute Gesamtversorgung.
- Die Freiflächenziffer ist sehr unterschiedlich verteilt, gewisse Gebiete sind unterversorgt (insbesondere Quartiere Letten und Borerhof).
- Die Defizite bestehen hauptsächlich auf der Bezugsebene Wohnumfeld.
- Die Versorgung für Arbeitsgebiete wurde im Rahmen des Freiraumkonzepts nicht analysiert.

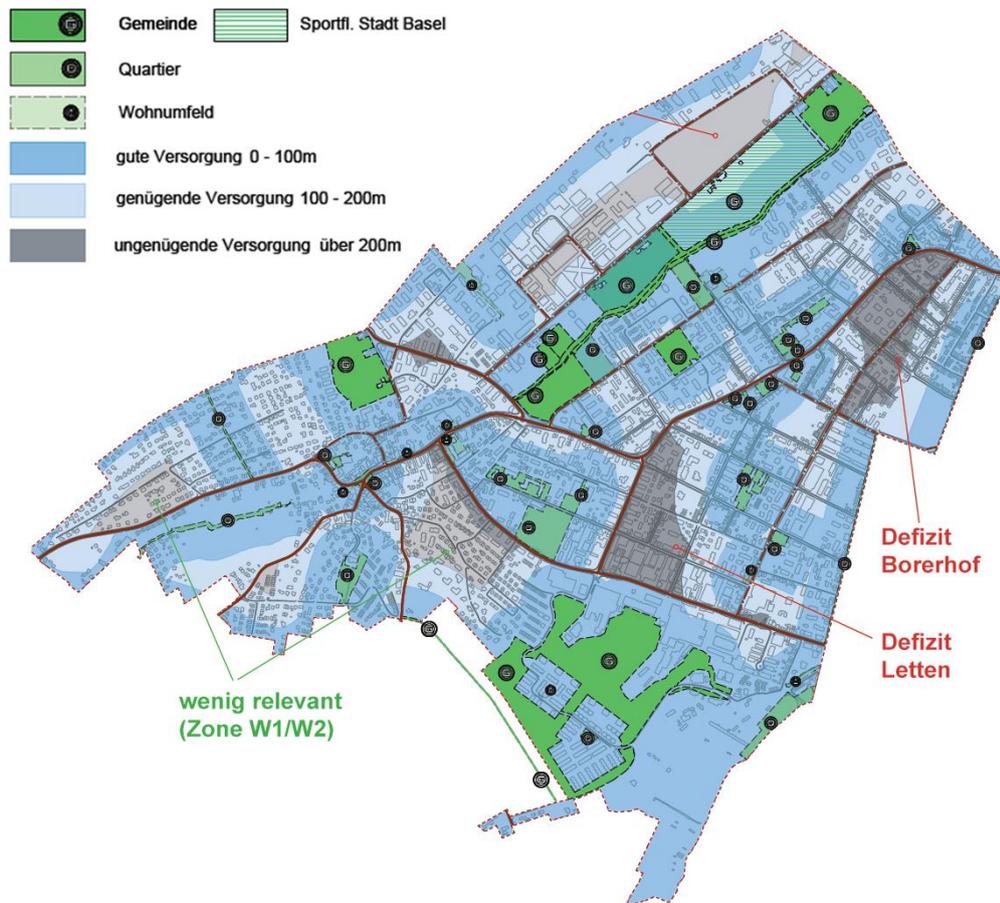


Abbildung 18: Versorgungswirkung Wohnumfeld (Quelle: Freiraumkonzept 2013)

Die Versorgungswirkung auf Wohnfeldebene ist grundsätzlich genügend bis gut. Unterversorgt sind vor allem Teile der Quartiere Letten und Borerhof, die gleichzeitig eine hohe Einwohnerdichte aufweisen.

Freiraumversorgung nach Funktionen

Die Freiräume werden im Freiraumkonzept nach 6 unterschiedlichen Kategorien unterschieden. Die Freiraumkategorien beschreiben die Hauptfunktion eines Freiraums und dienen der allgemeinen Orientierung und Verortung über das Gemeindegebiet. Die sechs Freiraumkategorien umfassen:

- Promenaden (z.B. Bachgrabenweg)
- Orte der Ruhe und Reflexion (z.B. Friedhof)
- Grün- und Naturräume (z.B. Wegmatten-Park)
- Plätze und Begegnungsorte (z.B. Lindenplatz)
- Sportplätze und Freizeitanlagen wie (z.B. Bachgraben, Schulen)
- Spielareale (z.B. Quartiertreff Dürrenmatten)

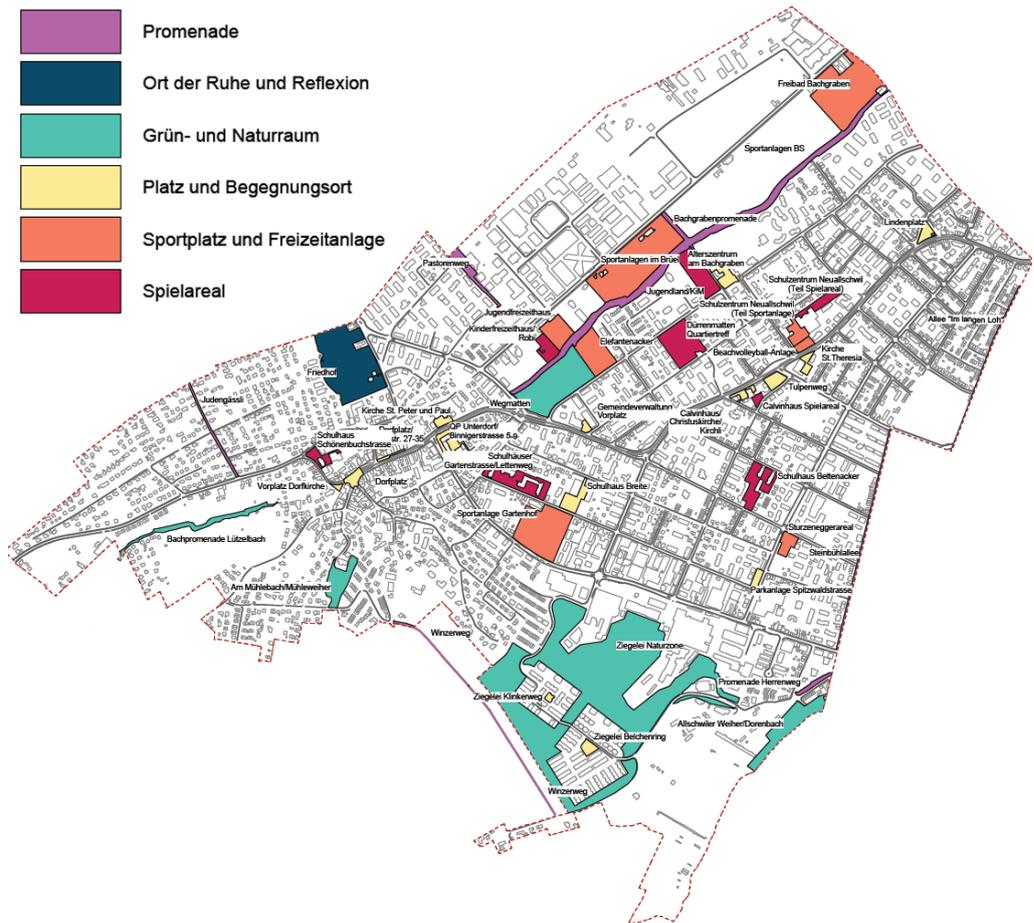


Abbildung 19: Übersicht Freiräume nach den 6 Freiraumkategorien (Quelle: Freiraumkonzept 2013)

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass Allschwil auf Gemeindeebene eine grosse Variation an Freiräumen aufweist. Gewisse Kategorien, wie Platz u. Begegnung, sind jedoch stark untervertreten. Dies zeigt sich auch in der folgenden Grafik zur quantitativen Versorgung mit den unterschiedlichen Freiraumfunktionen.

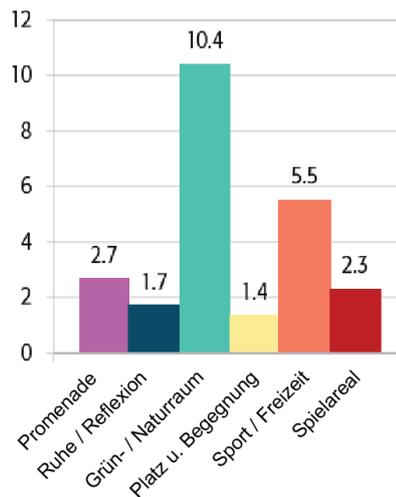


Abbildung 20: Fläche pro Einwohner in m2 in den Freiraumkategorien (Quelle: Freiraumkonzept 2013)

Im Freiraumkonzept wird jeder Hauptfunktion ein Nutzungswert zugeordnet. Für jede dieser Funktionen wurde im Freiraumkonzept eine Versorgungsanalyse durchgeführt.

Die Nutzungen lauten dementsprechend:

- Promenaden: **Flanierwert**
- Orte der Ruhe und Reflexion: **Reflexionswert**
- Grün- und Naturräume: **Grün- und Naturwert**
- Plätze und Begegnungsort: **Interaktionswert**
- Sportplätze und Freizeitanlagen: **Sportwert**
- Spielareale: **Spielwert**

Gemäss Freiraumkonzept sind insbesondere das Quartier Letten und der Raum Binningerstrasse bezüglich der Funktion "Flanieren" kritisch zu betrachten. Die Quartiere Borerhof und Letten sind am weitesten von den bedeutenden Orten der Ruhe und Reflexion entfernt und demzufolge tendenziell unterversorgt.

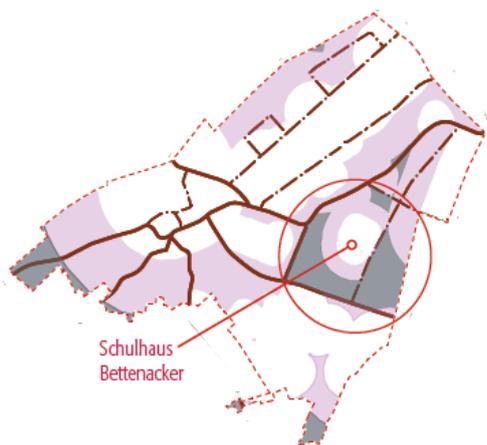


Abbildung 21: Versorgungsdefizite Flanierwert (Quelle: Freiraumkonzept 2013)

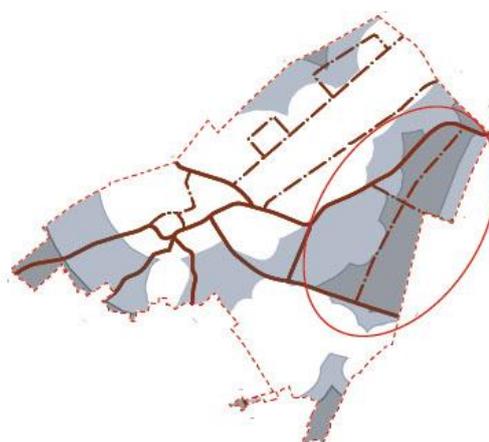


Abbildung 22: Versorgungsdefizite Reflexionswert (Quelle: Freiraumkonzept 2013)

Während der Grossteil von Allschwil mit Grün- und Naturwerten (weisse Farbe) gut versorgt ist, sind die Quartiere Borerhof und Letten lediglich genügend versorgt. Grössere Teile des Gemeindegebiets sind nur genügend mit Interaktionswert versorgt (gelb). Im Dorfkern sowie im Raum Binningerstrasse/Ziegelei besteht eine Unterversorgung bezüglich Interaktionswerten.

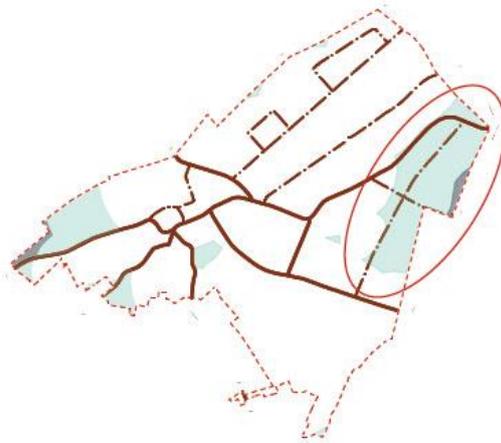


Abbildung 23: Versorgungsdefizite Grün- und Naturwert (Quelle: Freiraumkonzept 2013)

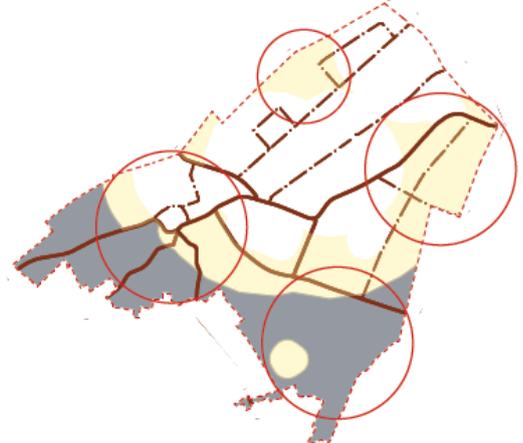


Abbildung 18: Versorgungsdefizite Interaktionswert (Quelle: Freiraumkonzept 2013)

Obwohl die Versorgung mit Sportwerten in grösseren Teilen nicht optimal ist, kann diese grundsätzlich als gut taxiert werden, da Sportler gemäss Freiraumkonzept eine höhere Mobilitätsbereitschaft aufweisen. Unterversorgt mit Spielwerten sind insbesondere die Quartiere Dorfkern / Chleifeld und Binningerstrasse/Ziegelei.

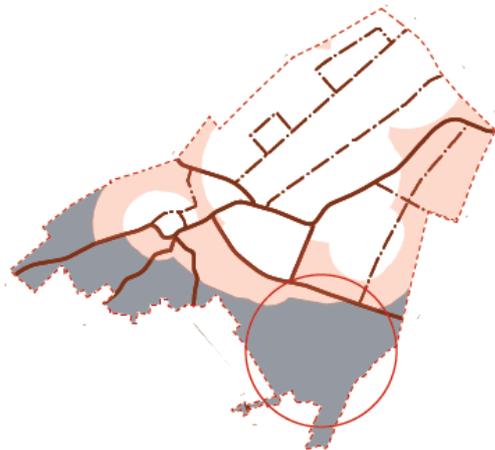


Abbildung 19: Versorgungsdefizite Sportwert (Quelle: Freiraumkonzept 2013)

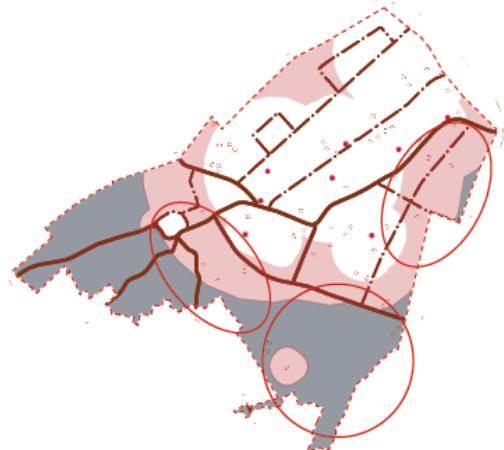


Abbildung 20: Versorgungsdefizite Spielwert (Quelle: Freiraumkonzept 2013)

Zusammenfassung und Fazit Freiraumanalyse aus Sicht REK

Sowohl die Versorgungsanalyse nach Bezugsebene als auch die Analyse nach Freiraumfunktionen liefern ähnliche Schlüsse. So sind Versorgungsdefizite vor allem in den Quartieren Letten und Borerhof sowie Ziegelei auszumachen. Zudem weist der Dorfkern eine Unterversorgung in gewissen Bereichen auf.

Zu beachten ist, dass die Analyse im Freiraumkonzept die landschaftlichen Freiräume ausserhalb der Siedlung nicht in die Bewertung der Versorgungsqualität einbezieht. Die Beurteilung der Versorgungsqualität würde sich in gewissen Gebieten vermutlich ändern, wenn die landschaftsbezogene Erholung mit einbezogen würde.

Ausserdem wurde die Versorgung von Arbeitsgebieten in der Analyse im Rahmen des Freiraumkonzepts 2013 nicht berücksichtigt, trotz hoher Anzahl an Arbeitsplätzen in Allschwil. Eine Analyse würde vermutlich in den drei Quartieren Bachgraben, Binningerstrasse und Letten eine stärkere Unterversorgung aufzeigen.

Die Freiraumanalyse lässt verschiedene Handlungsoptionen zu: Zum einen sind punktuell in den unterversorgten Gebieten zusätzliche Freiraumfunktionen anzubieten. Zum anderen sind zusätzliche Freiräume mit hohen Interaktionswerten — also Platz- und Strassenräume — zu fördern. Zum Dritten ist die Vernetzung zwischen den verschiedenen Freiräumen für den Langsamverkehr zu verbessern.

Vier Jahre nach Abschluss des Freiraumkonzeptes stehen einige der darin vermerkten Flächen kurz vor der Überbauung. Andere Gebiete werden durch künftige Projekte aufgewertet, indem Ansätze aus dem Konzept in Projekte privater Bauträger integriert wurden. Diesen Entwicklungen wurde im vorliegenden Bericht Rechnung getragen (siehe z.B. Kapitel 4.3.4 Quartierbezogene Freiräume). Prinzipien aus dem Kapitel „Massnahmen“ des Freiraumkonzepts im Bereich Flanierwert, Reflexionswert, Grünwert und Interaktionswert wurden im REK Teilkonzept Freiraum aufgegriffen.

Konkrete Projekte aus den Bereichen Sportwert und Spielwert und Spielplätze wie z.B. die Spielplatzstrategie werden in anderem Rahmen weiterverfolgt. Aufgrund laufender Veränderungen empfiehlt es sich, ausserdem die im Freiraumkonzept enthaltene Übersicht der Freiräume periodisch zu aktualisieren, um aufkommende Defizite rechtzeitig zu erkennen und um entsprechende Massnahmen ergreifen zu können.

4 Ziele der räumlichen Entwicklung

4.1 Bund, Kanton und Region

Wie einleitend erwähnt, reagiert die Gemeinde mit der Erarbeitung des REK auf die im Jahr 2014 in Kraft getretene Revision des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (RPG). Damals stimmten rund 75% der Allschwiler Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Revision zu. Damit sprachen sie sich für eine Beschränkung der Zersiedelung, das Schonen der Landschaft und für eine kompaktere Siedlungsentwicklung aus. Der Fokus der Planungen liegt somit auf der Innenentwicklung – bei Erhaltung oder Erhöhung der Siedlungs- und Freiraumqualität. Die neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen und die hohe Nachfrage nach Wohnraum konfrontieren Allschwil mit Fragen der Identität und der gemeindespezifischen Entwicklungsziele.

Der Kanton Basel-Landschaft setzt die Vorgaben des revidierten RPG mit einer Anpassung des kantonalen Richtplans Siedlung um (Anpassungen 2016, Vorprüfung Bund abgeschlossen). Die Grundlage und ein integraler, behördenverbindlicher Bestandteil des Richtplans bilden das Raumkonzept Basel-Landschaft (2015). Es legt als strategisches Planungsinstrument, im Sinne einer Gesamtschau, die künftige Raumordnung fest. Allschwil wird dem so genannten "Verdichtungsraum der inneren Korridore" und dem regionalen Handlungsraum Leimental zugewiesen. Zudem wird das Gebiet Bachgraben als Schwerpunktgebiet Arbeiten und die Bereiche rund um die Binneringerstrasse als Schwerpunktgebiet Arbeiten und Wohnen ausgewiesen.

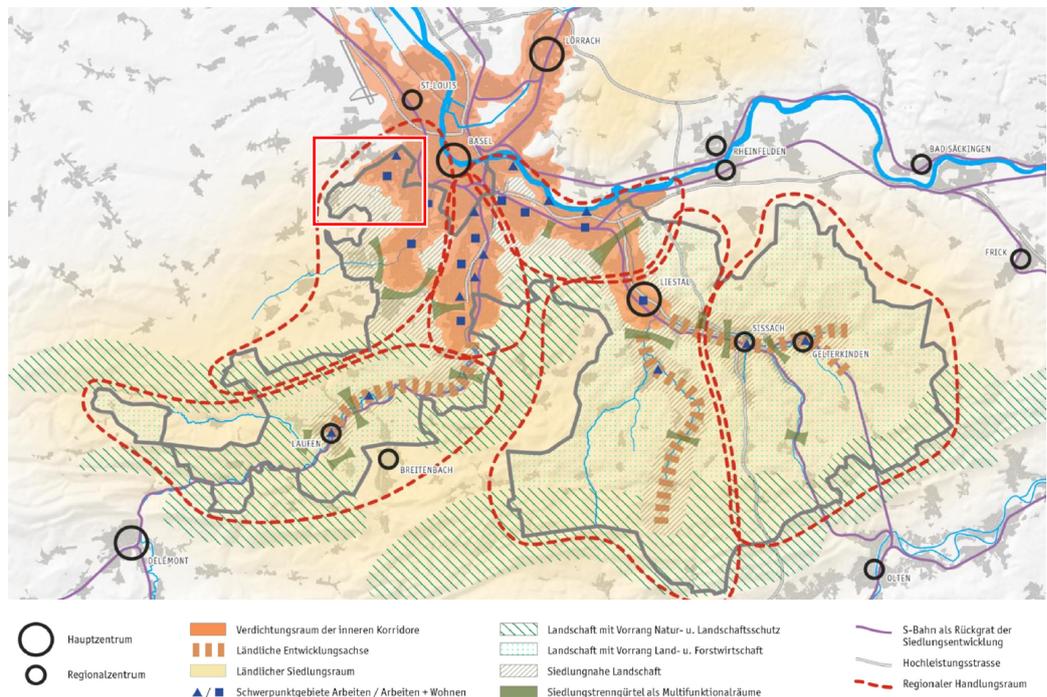


Abbildung 24: Raumkonzept Basel-Landschaft

Der kantonale Richtplan Siedlung präzisiert diese Aussagen, in dem zum Beispiel das Siedlungsgebiet festgelegt wird (S1.1), Entwicklungsgebiete für "Wohn-/Zentrumsnutzung" (S2.2, Gebiete rund um die Binneringerstrasse Ziegelei, Letten sowie Lindenplatz- und Dürrenmattenquartier) und Arbeitsgebiete von kantonalen Bedeutung (Gewerbegebiet Bachgraben) definiert werden (S 4.1).

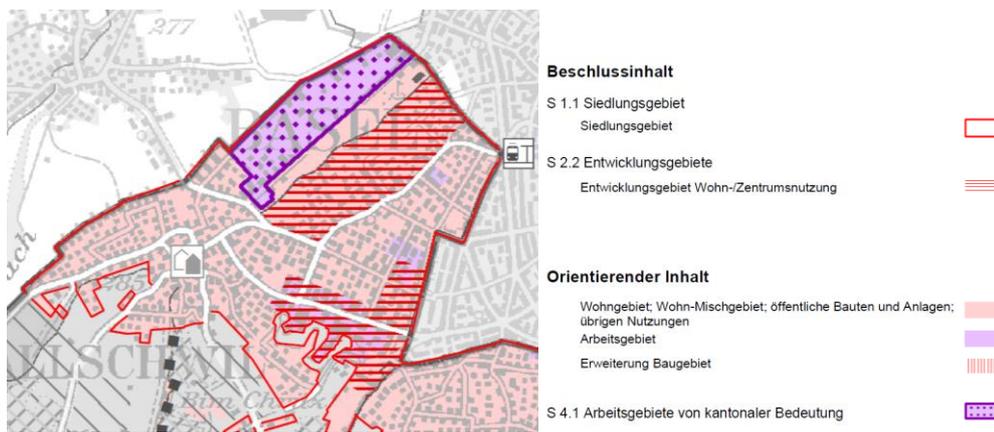


Abbildung 25: Ausschnitt kantonaler Richtplan Siedlung (Anpassungen 2016)

Zudem definieren das Raumkonzept und der kantonale Richtplan Dichte- und Wachstumsziele mit Zeithorizont 2035.¹⁰ Im Leimental ist das Dichteziel von 85 Einwohnern und Beschäftigten pro Hektar (E+B/ha) definiert. Für die Gemeinden in den Verdichtungsräumen der inneren Korridore liegt dieser mit 95 E+B/ha höher. Die Verdichtungsaktivitäten der Gemeinden erfolgen prioritär in den Entwicklungsgebieten. Hier gilt eine Zieldichte von 125 E+B/ha in Gemeinden im inneren Korridor. Bei der Entwicklung müssen die Gemeinden aufzeigen, wie sie diese Mindestdichten realisieren und eine hochwertige Siedlungs- und Freiraumqualität (schaffen von Mehrwerten) sicherstellen. Zum Vergleich: In Allschwil liegt die aktuelle durchschnittliche Nutzungsdichte bei rund 90 E+B/ha. Die hohen Dichten von über 140 E+B/ha finden sich bspw. im Lindenplatz- oder Dürrenmattquartier, tiefe Dichten unter 40 E+B/ha etwa am Rosenberg. Gebiete wie zum Beispiel das Borrerhof-Quartier liegen mit rund 100 E+B/ha über den kantonalen Vorgaben.

Das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum wird, gleichmässig über den Kanton verteilt, mit 0.75% pro Jahr vorgegeben. Gleichwohl sprechen das kantonale Raumkonzept und der kantonale Richtplan von einer Konzentration in den Zentren und Verdichtungsräumen. Beide Instrumente zielen darauf ab, das Wachstum in diese Räume zu lenken. Im Leimental würde dies eine Bevölkerungszunahme von 71'250 Einwohnern (2012) um 12'350 auf 83'600 Einwohner bis ins Jahr 2035 bedeuten.

Im regionalen Raumkonzept Leimental, das Ende 2017 abgeschlossen wird, werden die Zielsetzungen des kantonalen Raumkonzepts vertieft. Räumlich vom städtischen Band in der Talsohle des Birsigtals getrennt, wird Allschwil hier eine gewisse Sonderrolle zuteil. Die in der Planung mit den 13 beteiligten Gemeinden abgestimmte Innenentwicklung liegt in Allschwil schwergewichtig entlang der drei Achsen Baslerstrasse, Binneringerstrasse und Hegenheimerweg. Dort sollen städtebauliche und funktionale Akzente gesetzt und soweit möglich bestehende Reserven aktiviert werden. Wichtig sind dabei der Bezug zu der umgebenden „Alltagslandschaft“ und die Vernetzung der Gemeinden untereinander. Dies durch eine Stärkung der Tangenzialverbindung und die Förderung des Langsamverkehrs. Das Potenzial der Grenzlage des Leimentals mit besonderen Landschaftsräumen, Ausflugszielen und Einkaufsmöglichkeiten jenseits der Grenze soll in Zukunft durch enge Zusammenarbeit mit den französischen Nachbargemeinden und die Inwertsetzung der Landschaft stärker genutzt werden.

¹⁰ Alle Angaben Zieldichten und Wachstumswahlen stammen aus kantonalem Richtplan (Stand Anpassung 2016) und dem kantonalen Raumkonzept (2015)

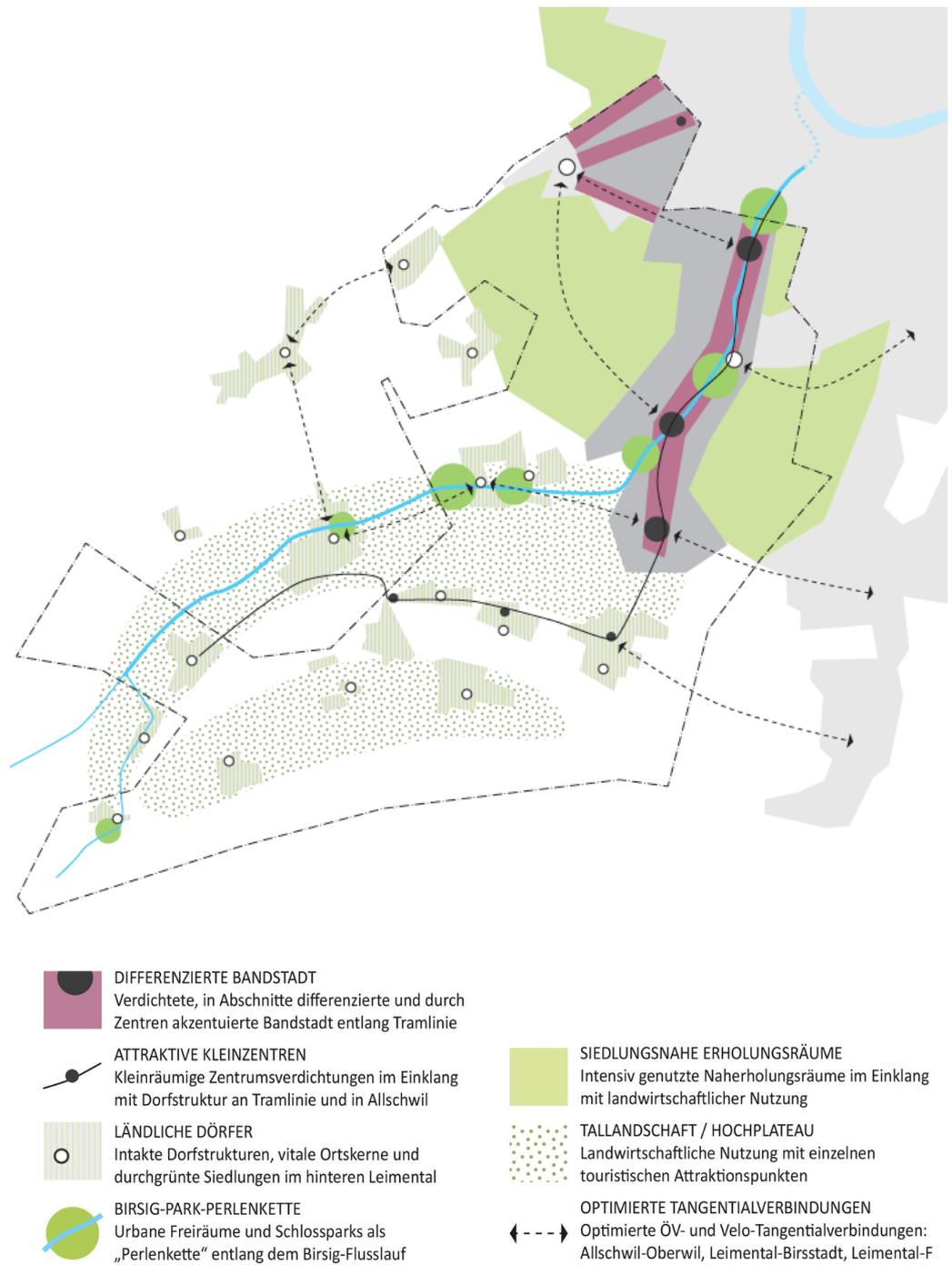


Abbildung 26: Konzeptschema Leitidee Raumkonzept Leimental – Arbeitsstand Sommer 2017 (Quelle: Regionales Raumkonzept Leimental)

4.2 Leitbild "Zukunft Allschwil"

Unter dem Titel "Zukunft Allschwil" legt der Gemeinderat in 12 Themenbereichen Ziele, Stossrichtungen und Massnahmen fest. Das REK baut darauf auf und präzisiert diese in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Freiraum. Aus der Sicht des REK sind folgende Themenbereiche hervorzuheben (Auszüge Leitbild "Zukunft Allschwil"):

Bedeutung und Lage

"Allschwil ist ein vielfältiger Lebensraum mit einem ausgewogenen Verhältnis von Wohn-, Arbeits- und Freizeitangeboten. Allschwil hat weitere, auf Vielfalt basierende Vorzüge: Kurze Wege in die Stadt Basel und in die Natur, Siedlungsräume von dörflicher und urbaner Qualität und eine breite Branchenstruktur, die von Handwerks- bis zu Hightech-Betrieben reicht."

Siedlungsentwicklung

"Allschwil hat mit dem historischen Dorfkern ein wertvolles Kulturgut von nationaler Bedeutung, das verantwortungsbewusst zu unterhalten und zu nutzen ist. In den dichter bebauten Siedlungsgebieten sind die besonderen Merkmale der Quartiere hervorzuheben und deren Zentren bewusst zu gestalten und zu beleben."

„Freiräume sind ein wesentlicher Schlüssel für eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen. Im Rahmen von baulichen Verdichtungen sind die Freiraumqualitäten zu fördern.“

Wohnen

"Allschwil bietet vielfältige Wohnqualitäten mit einem zeitgemässen Infrastrukturangebot. Mit einem weiteren moderaten Wachstum sind diese Qualitäten weiter zu stärken."

Arbeiten

"Nebst der Weiterentwicklung der bedeutenden und gut erschlossenen Gewerbezone Bachgraben und Binningerstrasse, setzt Allschwil auf ein breit diversifiziertes Gewerbe und einen guten Dialog mit der Wirtschaft."

Mobilität

"Mit der Nähe zu den Bahnhöfen, zur Autobahn und zum Flughafen EuroAirport ist Allschwil verkehrsmässig gut erschlossen. Die Anbindung an das Schienen- und Autobahnnetz ist punktuell weiter zu verbessern. Die Lärm- und Schadstoffeinflüsse des motorisierten Individualverkehrs sind zu verringern und hierfür unter anderem der öffentliche und der Langsamverkehr zu fördern."

Umwelt

"Gesunde Umweltbedingungen und die Nähe zu intakten natürlichen Lebensräumen sind für Allschwil als Wohn- und Arbeitsstandort eine bedeutsame Basis. Die Bevölkerung wird darin unterstützt, mit Umweltressourcen verantwortungsvoll umzugehen."

Finanzen

"Allschwil weist langfristig einen ausgeglichenen Finanzhaushalt aus. Der erarbeitete finanzielle Spielraum wird effizient zur nachhaltigen Stärkung der Gemeinde genutzt. Investitionen tätigt Allschwil bedarfsgerecht und verantwortungsbewusst."

4.3 Bevölkerungs-, Arbeitsplatzentwicklung und Bauzonenkapazität

Die in Kapitel 4.1 formulierten kantonalen Zielvorgaben (Dichteziele und Bevölkerungswachstum) sowie das im Leitbild "Zukunft Allschwil" festgehaltene Bevölkerungswachstum stellen die Grundlage für die folgenden Überlegungen dar, die durch das REK aufgegriffen werden.

Die untenstehende Abbildung zeigt das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum in der Vergangenheit sowie eine Fortschreibung des Trends der vergangenen 10 Jahre (1.17% pro Jahr) bzw. der kantonalen Vorgaben von 0.75 % pro Jahr. Das Leitbild "Zukunft Allschwil" definiert als Ziel ein Bevölkerungswachstum bis ins Jahr 2030 auf rund 23'000 Personen. Dies entspricht den kantonalen Vorgaben von 0.75% pro Jahr. Auf das Jahr 2035, dem REK-Horizont hochgerechnet, wären dies knapp 24'000 Personen. Bei der Fortschreibung des Trends der vergangenen 10 Jahre würde eine Bevölkerungszahl von rund 26'000 resultieren.

Eine Fortschreibung des Trends der vergangenen 10 Jahre würde, aufgrund des grossen Wachstums in dieser Zeit, bis 2035 zu knapp 18.000 Arbeitsplätzen führen. Dies entspräche einem jährlichen Wachstum von 2.55%. Die kantonalen Vorgaben liegen mit rund 12'000 Arbeitsplätzen bis 2035 weit darunter.

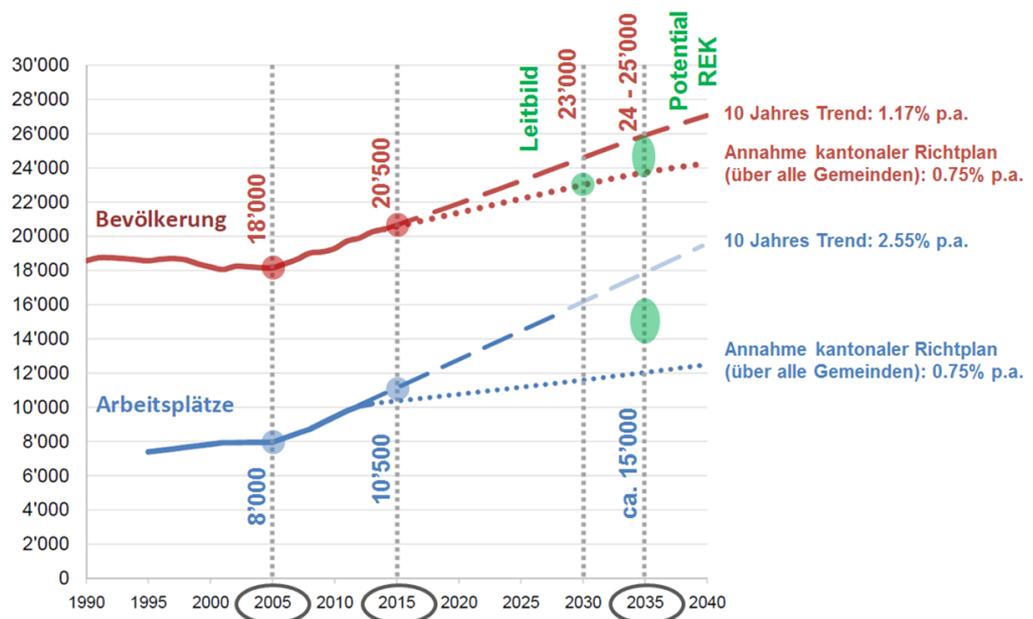


Abbildung 27: Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung in der Vergangenheit, Trendfortschreibung und kantonale Vorgaben (Quellen: kant. Richtplan, BFS ESPOP, STATPOP, BFS Betriebsstatistik, STATENT)

Aus planerischer Sicht verfügt Allschwil infolge der Lage zur Stadt, der hohen Nachfrage und den Möglichkeiten durch Quartierplanungen, Umnutzungen und Nachverdichtungen über ein hohes mittel- und längerfristiges Wachstumspotenzial. Die bestehenden Bauzonenreserven belaufen sich in Summe auf rund 26.9 ha. Davon befinden sich rund 11.8 ha in Zonen, die für reine Wohnnutzungen vorgesehen sind und rund 10.4 ha in Zonen für reine Arbeitsnutzungen.

	Reserven baureif	Reserven mittelfristig blockiert	Reserven Total
Wohnzone	4.4 ha	0.7 ha	5.1 ha
Zonen mit Quartierplanpflicht	1.3 ha	5.4 ha	6.7 ha
Gewerbezone	10.4 ha	-	10.4 ha
Zone für öffentliche Werke + Anlagen	3.7 ha	1 ha	4.7 ha
Total	19.8 ha	7.1 ha	26.9 ha

 Tabelle 1: Übersicht Bauzonenreserven,
Stand 2015

Grundsätzlich muss zwischen Potenzialen unterschieden werden, die bereits gemäss heute rechtskräftiger Zonierung realisiert werden können und jenen, die zuerst eine Änderung im Planungsrecht erforderlich machen. Bei jenen Potenzialen, die bereits nach heutiger Zonenordnung umsetzbar sind, setzt das REK vor allem auf qualitative Ziele und Rahmenbedingungen. Die Bauzonenreserven stellen hier ein wesentliches und grösstenteils auch kurzfristig mobilisierbares Potenzial dar. Ebenso wie jene Potenziale, die durch Umbau oder Ersatzneubau in der bebauten Bauzone vorhanden sind. Zusammengefasst zeigt die untenstehende Tabelle die Potenzialabschätzung im Total sowie eine Annahme der Realisierung dieser Potenziale im Zeithorizont des REK bis 2035. Die Potenzialhochrechnung ergibt auf das Jahr 2035 knapp 24'000 Personen, was den Zielen des Leitbild "Zukunft Allschwil" entspricht.

	Total		Annahme Realisierung bis 2035		
	Wohn- einheiten [W]	Einwohner [E]	Anteil Realisierung	Wohn- einheiten [W]	Einwohner [E]
Kurzfristige Entwicklungen					
Aktuell im Bau	230 W	460 E	100%	230 W	460 E
Aktuell in Planung	409 W	818 E	100%	409 W	818 E
Mittelfristige Nachverdichtung					
Baureife Reserven	180 W	360 E	80%	150 W	290 E
Umbau, Ersatzneubau	250 W	500 E	100% *	250 W	500 E
Umstrukturierung	750 W	1'500 E	65%	490 W	980 E
Mittel- bis langfristige Reserven					
Fokus Immobilienstrategie	140 W	280 E	60%	85 W	170 E
Vorerst blockiert	500 W	1'000 E	25%	125 W	250 E
Total Entwicklungsannahme bis 2035 (gerundet):			1'740 W	3'470 E	

Tabelle 2: Potenziale und Entwicklungsannahmen bis 2035 (ausgehend von rund 20'500 Einwohnern im Jahr 2015), * Total dieser Kategorie beruht bereits auf Abschätzung, daher 100% Realisierungsannahme

Es ist davon auszugehen, dass die Beschäftigtenzahlen vor allem aufgrund der Reserven im Gewerbegebiet Bachgraben stark zunehmen werden. Das REK geht von einem Potenzial für etwa 4'000 bis 6'000 zusätzliche Arbeitsplätze, von heute 10'500 auf 14'500 bis 16'500 Beschäftigte bis 2035 aus. Um das Ziel, ein ausgewogenes Verhältnis von Einwohnern und Beschäftigten zu erreichen, ist es deshalb wichtig, ein ausreichendes Wohnungsangebot zu ermöglichen. Damit soll einem möglichst grossen Anteil der Beschäftigten die Möglichkeit geboten werden, auch in Allschwil zu wohnen.

4.4 Räumliche Leitidee und Ziele - Allschwil 3.0

Die Räumliche Leitidee Allschwil 3.0 beschreibt die Grundprinzipien der angestrebten Siedlungs-, Verkehrs- und Freiraumentwicklung Allschwils. Die Entwicklung der Vergangenheit wird aufgegriffen und auf Basis der übergeordneten und der kommunalen Entwicklungsziele fortgeschrieben. Vereinfacht betrachtet können für Allschwil drei Entwicklungsstadien beschrieben werden:

- Allschwil 1.0: die Vergangenheit, das ländliche Dorf vor den Toren der Stadt Basel
- Allschwil 2.0: die Gegenwart, die dicht bebaute Vorstadtgemeinde, der prosperierende Wirtschaftsstandort von kantonaler Bedeutung, gemischt mit lockeren dörflichen Strukturen

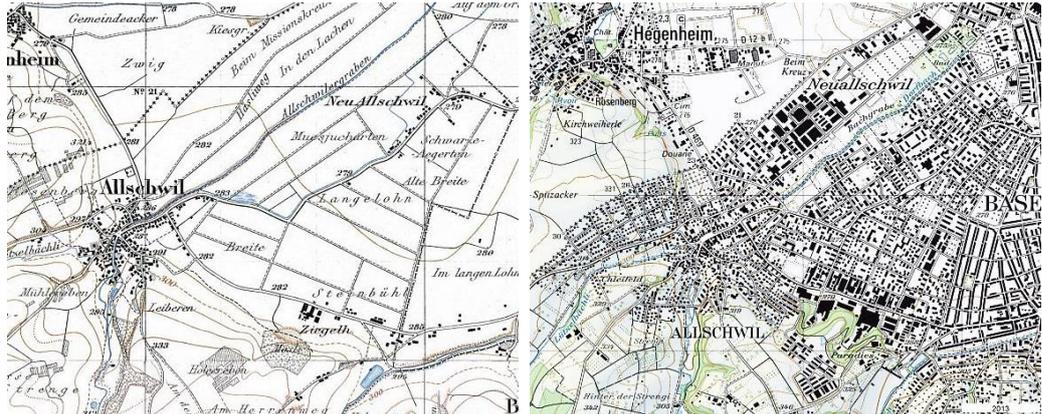


Abbildung 28: Allschwil um 1900 (links) und 2013 (rechts)

- Allschwil 3.0: die Zukunft, eine attraktive Vorstadtgemeinde mit gelebter Vielfalt und :
 - vielfältigen und aufgewerteten Zentren
 - aufgewertetem historischen Dorfkern
 - hochwertigen Wohnquartieren
 - differenzierten Wirtschaftsstandorten
 - wertvollen Freiräumen und Landschaftsbezügen
 - guter Erreichbarkeit für alle
 - enger räumlicher Beziehung zur Stadt Basel

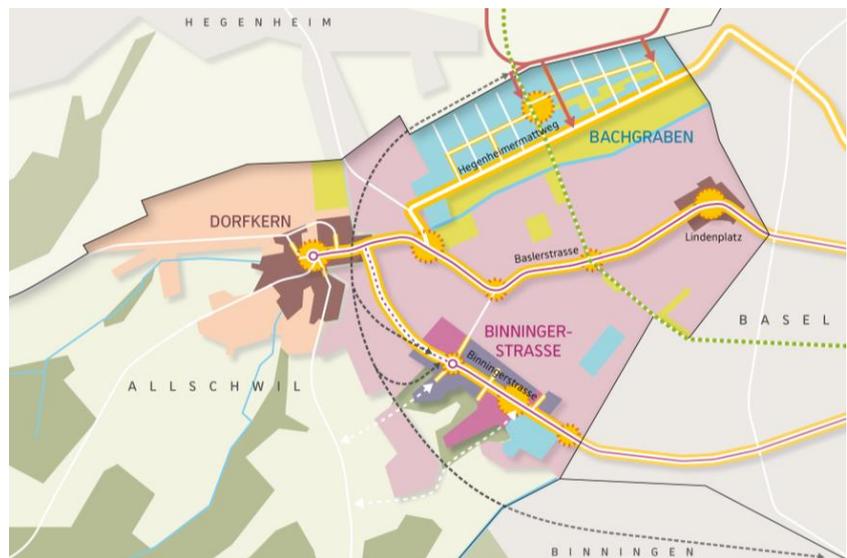


Abbildung 29: Räumliche Leitidee Allschwil 3.0

Um die Ziele umzusetzen, existiert eine Reihe von Potenzialen und damit verbundene Chancen. Im Bereich der Siedlungsentwicklung sind dies primär die Nutzung der vorhandenen Bauzonenreserven, das Nutzen von Entwicklungschancen in Gebieten mit Nachverdichtungspotenzial (geringe Ist-Dichte Wohnquartiere, sanierungsbedürftige Bausubstanz und qualitätsvolle Verdichtung), die Weiterentwicklung der Zentren und wichtigen Orte sowie der Arbeitsplatzgebiete. Eine Optimierung des kommunalen Verkehrssystems, die Abstimmung mit überkommunalen Verkehrsprojekten und die Förderung von Freiraumqualitäten sind als integrale Bestandteile der künftigen Entwicklungen zu betrachten. Das REK beschreibt die Leitidee Allschwil 3.0 und die Ziele in fünf Themenbereichen:

Der Themenbereich "**Vielfältige, aufgewertete Zentren**" steht sowohl für eine Aufwertung und damit **Stärkung des Dorfkerns** als auch des Quartierzentrums Lindenplatz und die städtebauliche Akzentuierung der Baslerstrasse. Im heutigen Versorgungszentrum Binningerstrasse und dem linksufrigen Bachgrabengebiet wird die Gliederung und Aufwertung der Strassenräume vorgesehen.

Im Themenbereich "**Wirtschaftsstandort**" wird die heute bereits angelegte Differenzierung der Arbeitsgebiete Binningerstrasse und Bachgraben aufgegriffen. Die Binningerstrasse, heute bereits das Versorgungszentrum der Gemeinde, soll sich weiter in Richtung Gewerbe-, Einkaufs- und Dienstleistungsstandort mit Wohnanteil entwickeln.

Der Themenbereich "**Quartiersentwicklung**" betrachtet die vorhandenen Wohnquartiere Allschwils differenziert. Im Siedlungsgebiet rund um den historischen Dorfkern sollen der dörfliche Charakter und die Gartenquartiere erhalten und moderat weiterentwickelt werden. Südlich und östlich davon bis zur Stadtgrenze von Basel soll eine massgeschneiderte Siedlungserneuerung und Nachverdichtung möglich sein.

Der Themenbereich "**Landschaft und Freiräume**" setzt an der mit dem Freiraumkonzept 2013 gelegten Grundlage an und fokussiert auf die Übergänge des Siedlungsgebiets zu den umgebenden Naherholungsräumen und Quartierfreiräume. Die Randlage Allschwils ist wegen der hohen Freiraumqualitäten ein grosses Potenzial. Mit den vorgeschlagenen quartierbezogenen Freiflächen werden vorhandene Defizite ausgeglichen und im Zusammenspiel mit der Gestaltung der Quartiersstrassen wichtige Freiraumverbindungen sichergestellt.

Hinsichtlich der Verkehrsentwicklung werden im Themenbereich „**Verkehr**“ Aussagen zu den multifunktionalen Hauptverkehrsachsen gemacht und mit der Tramverlängerung Binningerstrasse ein Akzent gesetzt, der die Umlagerung des Individualverkehrs auf den Öffentlichen- und Langsamverkehr weiter stärken soll. Wichtiger Bestandteil des Konzepts sind die Abstimmung und Einbettung der Planung für den Zubringer Bachgraben-Nordtangente und langfristig mögliche Streckenführungen für den Tunnel Allschwil. Innerhalb der Quartiere werden lokale Verkehrsberuhigungen und eine leistungsfähige Langsamverkehrsachse zum Gewerbegebiet Bachgraben hin vorgesehen.

5 Räumliches Entwicklungskonzept

5.1 REK Siedlung

5.1.1 Zentrale Orte

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

Historischer Dorfkern

Ist-Situation

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

Entwicklungsziele

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

→ siehe Massnahme 6.1 "Entwicklung Dorfplatz"

Quartierzentrum Lindenplatz

Ist-Situation

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

Entwicklungsziele

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

→ siehe Massnahme 6.2 "Entwicklung Lindenplatz"

Wichtige Kreuzungs- und Knotenpunkte entlang der Baslerstrasse

Ist-Situation

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

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

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

Entwicklungsziele

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

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

Attraktives Versorgungszentrum Binningerstrasse

Ist-Situation

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

Entwicklungsziele

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

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

Wirtschaftszentrum Bachgraben

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

Öffentliche Bauten und Anlagen

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

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



Abbildung 30: REK Plan Siedlung: Zentren

5.1.2 Wirtschaftsstandorte

Wirtschaftszentrum Bachgraben

Ist-Situation

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

Entwicklungsziele

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

→ siehe Massnahme 6.3 "Konzept Erschliessung und Stadtraum Bachgraben "

Differenzierte Entwicklung an der Binningerstrasse

Ist-Situation

Siehe Kapitel 5.1.1 Zentren

Entwicklungsziele

Gewerbe-, Einkaufs- und Dienstleistungszentrum der Zukunft mit Wohnanteil

→ siehe Massnahme 6.4 "Masterplan Binningerstrasse"

Gewerbeinsel Spitzwaldstrasse

Ist-Situation

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

Entwicklungsziele

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

Historischer Dorfkern, Baslerstrasse und Lindenplatz

Ist-Situation

Siehe Kapitel 5.1.1 Zentren

Entwicklungsziele

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

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



Potentialräume mit Handlungsbedarf für integrale Entwicklungskonzepte

- Historischer Dorfkern**
- Bereich Dorfkernzone
- Wirtschaftsstandort Bachgraben**
- Dienstleistungs- und Gewerbestandort
- Option lokaler KMU-Cluster
- Entwicklungsgebiet Binningerstrasse**
- Mischnutzungen
- Mischnutzungen, Schwerpunkt Arbeiten
- Vorranggebiet Arbeiten

Lokale Entwicklungspotentiale

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

Städtebauliche Akzente

- Hauptverbindungsachsen

Abbildung 31: REK Plan Siedlung: Wirtschaftsstandorte

5.1.3 Quartiere

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

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

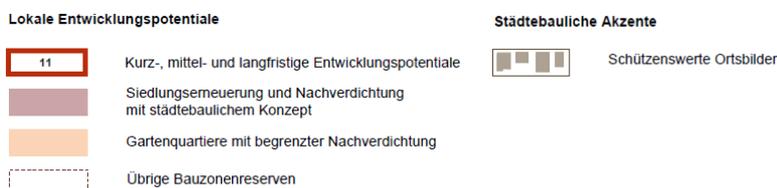
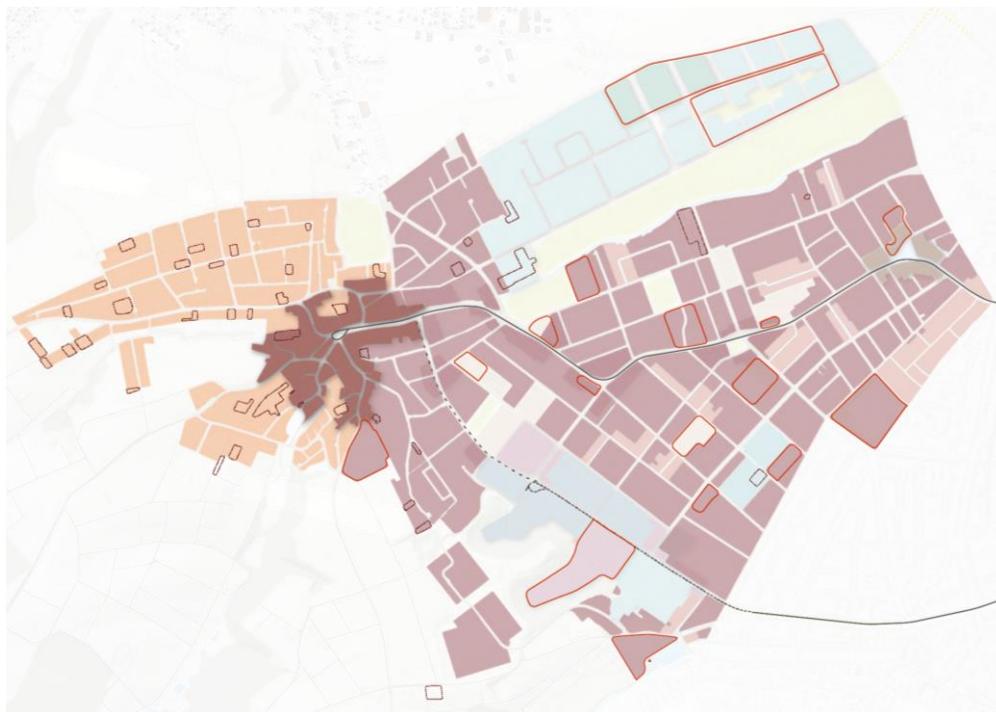


Abbildung 32: REK Plan Siedlung: Quartiersentwicklung

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

- Schützenswerte Ortsbilder (siehe Kapitel 3.3 und nachfolgendes Beispiel 4)
- Innenentwicklung in den Quartieren (siehe nachfolgende Beispiele) :

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

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

I. Einfamilienhausquartiere, W1

Ist-Situation

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

Qualitätsmerkmale

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



Luftbild Ist-Situation



Bsp. Entwicklungsprinzipien

Entwicklungsprinzipien

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

Regelungsvorschläge

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

II. Einfamilienhausquartiere, W2

Ist-Situation

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

Qualitätsmerkmale

- Trotz der im Vergleich zur Zone W1 höheren Dichte hoher Grünflächenanteil (Privatgärten)
- Punktbauten aber auch hoher Anteil an Doppelhäusern und Abschnitten mit Reihenhäusern
- Meist durch hohe Hecken gefasster Strassenraum.
- Teilweise Hanglage
- Gebäudehöhen max. 10,5m



Luftbild Ist-Situation

Bsp. Entwicklungsprinzipien

Entwicklungsprinzipien

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

Regelungsvorschläge

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

III. Einfamilienhäuser in mehrgeschossigen Wohnzonen, W3

Ist-Situation

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

Qualitätsmerkmale

- Grünflächenanteil und Grünstrukturen (Privatgärten)



Luftbild Ist-Situation



Fallbeispiel. Entwicklungsprinzipien

Entwicklungsprinzipien

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

Regelungsvorschläge

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

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

Ist-Situation

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

Qualitätsmerkmale

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



Luftbild Ist-Situation
(ISOS-Perimeter hervorgehoben)



Fallbeispiel. Entwicklungsprinzipien
(ISOS-Perimeter hervorgehoben)

Entwicklungsprinzipien

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

Regelungsvorschläge

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

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

Ist-Situation allgemein

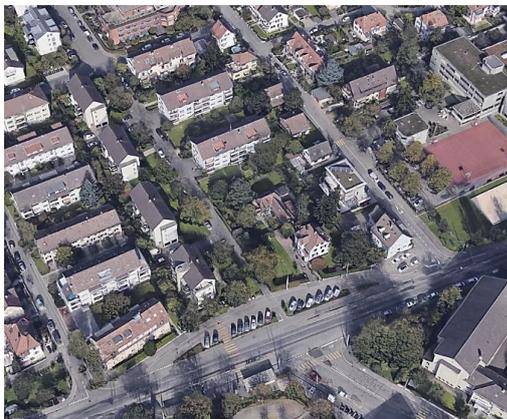
- Grössere Areale mit Mehrfamilienhauszeilen aus den 60er bis 80er Jahren, über weite Teile des Siedlungsgebiets verteilt
- Gebäude stehen meist quer zum Strassenraum und ein Bezug besteht häufig nur über Garageneinfahrten
- Dazwischenliegende Freiräume sind ohne klare Zuordnung (öffentlich oder privat)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

Qualitätsmerkmale Ist-Situation

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

Ist-Situation des Fallbeispiels

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



Luftbild Ist-Situation



Fallbeispiel. Entwicklungsprinzipien

Entwicklungsprinzipien allgemein

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

Entwicklungsprinzipien Fallbeispiel

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

stellfläche)

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

Regelungsvorschläge

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

VI. Hauptstrassenzüge

Ist-Situation

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

Qualitätsmerkmale (bisher nur punktuell vorzufinden)

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



Luftbild Ist-Situation Entwicklungsprinzipien Bsp. Vorstudie QP Rankacker

Entwicklungsprinzipien

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

Regelungsvorschläge

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

VII. Strategie Hochhäuser

Aktuelle Hochhaussituation

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



Luftbild Ist-Situation Häuser über 30m Höhe

Entwicklungsziele: Neue Hochhäuser im künftigen Siedlungsbild

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

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

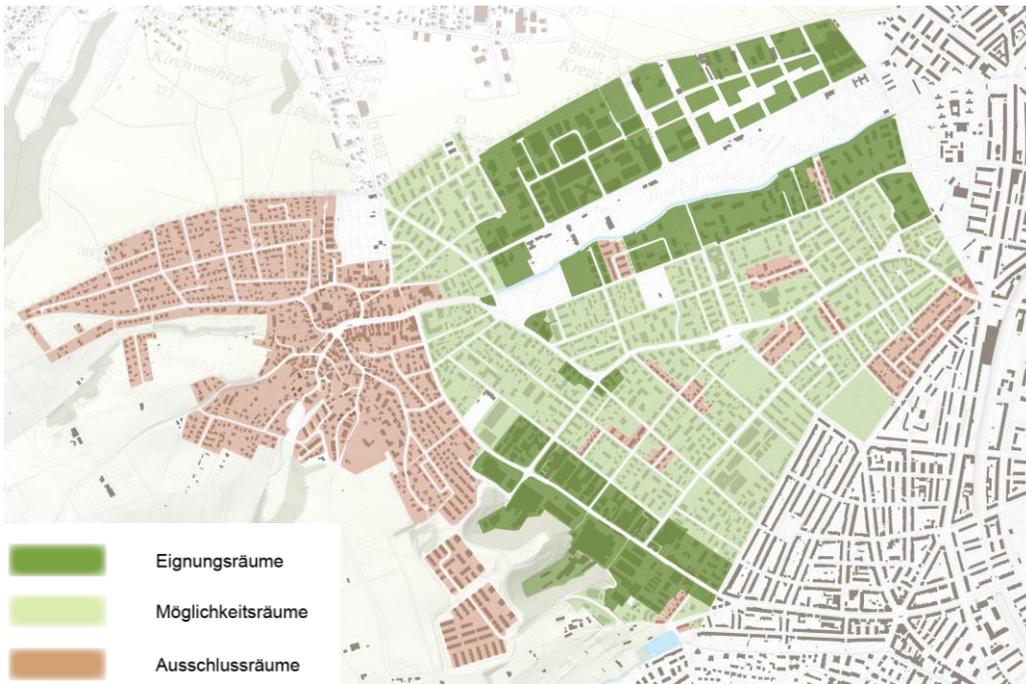
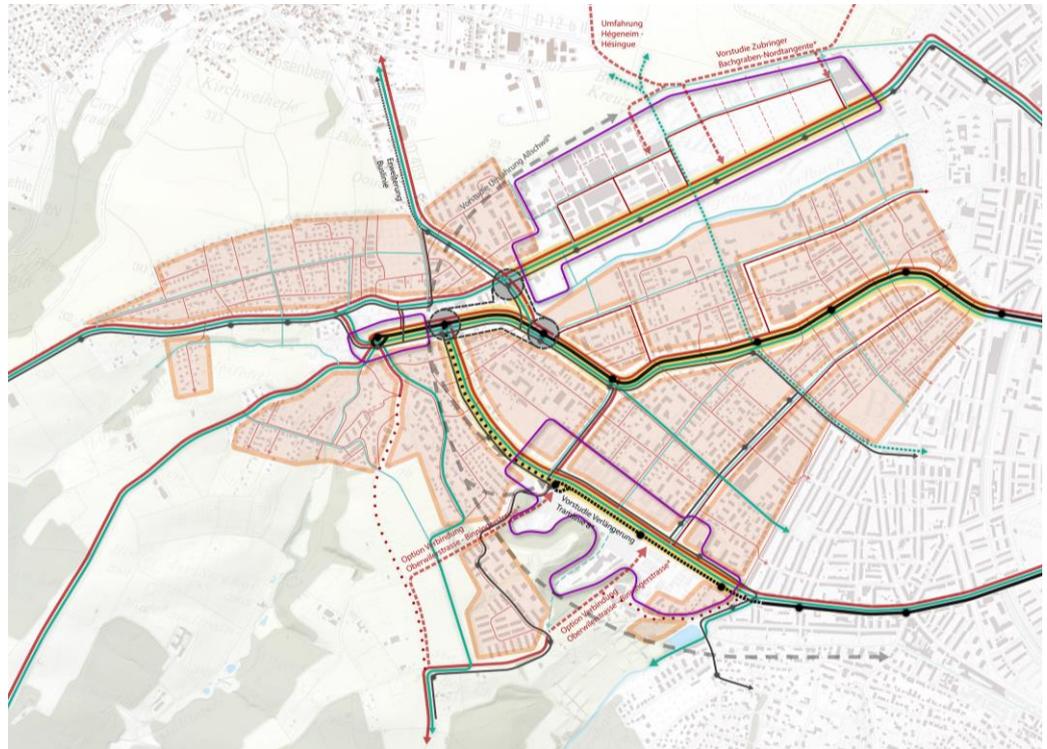


Abbildung 33: Eignungs-, Möglichkeits- und Ausschlussräume für Hochhäuser

5.2 REK Verkehr

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



Grundinhalte

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

Öffentlicher Verkehr

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

* Bestandteil Agglomerationsprogramm 3. Generation

Langsamverkehr

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

Motorisierter Individualverkehr

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

Abbildung 34: Plan REK Verkehr

5.2.1 Mobilitätsverhalten und Ziele der Verkehrsentwicklung

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

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

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

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

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

Dementsprechend formuliert das REK im Bereich Verkehr folgende Ziele:

Hauptziele

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

Spezifische Ziele

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

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

5.2.2 Hauptverbindungsachsen

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

5.2.3 Erschliessung Gewerbegebiet Bachgraben und Zubringer Bachgraben-Nordtangente

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

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

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

5.2.4 Erschliessung Binningerstrasse

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

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

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

5.2.5 Trasseesicherung Umfahrung Allschwil

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

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

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

5.2.6 Baslerstrasse und Dorfkern

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

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

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

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

5.2.7 Motorisierter Verkehr und Verkehrsmanagement

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

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

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

5.2.8 Quartiererschliessung und Parkierung

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

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

5.2.9 Velo- und Fussverkehr

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

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

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

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

5.2.10 Öffentlicher Verkehr

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

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

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

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

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

5.3 REK Freiraum

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



Aufwertung öffentliche Räume, Plätze, Strassenräume

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

Grünräume

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

Freiraumverbindungen

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

Abbildung 35: REK Plan Freiraum

5.3.1 Ziele der Freiraumentwicklung

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

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

5.3.2 Strassen und Plätze als nutzbare Freiräume qualifizieren

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

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

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

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

5.3.3 Übergeordnete Park- und Freiräume, neuer Gemeindepark

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

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

5.3.4 Quartierbezogene Freiräume

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

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

5.3.5 Stärkung Siedlungsrand und Übergänge in die Landschaft

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

5.3.6 Freiraumverbindungen und ökologische Vernetzung

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

6 Massnahmen

6.1 Entwicklung Dorfplatz

Entwicklungsansätze

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

Massnahmen

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

Horizont

- kurzfristig, 0 bis 5 Jahre

Weitere Grundlagen

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



Abbildung 36: Prinzip und mögliche Gestaltung Dorfplatz



Abbildung 37: Skizze mögliche Gestaltung Dorfplatz

6.2 Entwicklung Lindenplatz

Entwicklungsansätze

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

Massnahmen

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

Horizont

- kurzfristig, 0 bis 5 Jahre

Weitere Grundlagen

- Potenzialstudie
- Gestaltungskonzept Baslerstrasse
- Meilensteinplanung
- Freiraumkonzept



Abbildung 38: Prinzipskizze Lindenplatz (links), Auszug Gestaltungskonzept Baslerstrasse (rechts)

6.3 Konzept Erschliessung und Stadtraum Bachgraben

Entwicklungsansätze

Die Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandorts Bachgraben für grössere Firmen und KMU im Besonderen aus dem Bereich Life-Science und der Option für lokale KMU Cluster soll durch eine flexible innere und leistungsfähigere äussere Erschliessung, ergänzt durch eine hochwertige ÖV Anbindung und attraktive Achsen für Fuss- und Veloverkehr, sichergestellt werden. Die mit dem Masterplan für das Baselink Areal vorgesehene Strukturierung soll für das ganze Gebiet weitergedacht werden. Eine robuste Erschliessungsstruktur soll eine flexible Entwicklung ermöglichen und Freiraumverbindungen sollen den Ansprüchen an die dort geschaffenen Arbeitsplätze (Erreichbarkeit und Aufenthalt) gerecht werden. Mit den Planungen für den Zubringer Bachgraben-Nordtangente, dem Freiraumband, dem Betriebs- und Gestaltungskonzept für den Hegenheimermattweg und dem geplanten Parc des Carrières jenseits der Grenze sind bereits sehr gute Rahmenbedingungen angelegt. Folgende Entwicklungsansätze sollen aus Sicht REK verfolgt werden:

- Kernnutzung Life-Science
- regionaler KMU-Cluster
- Masterplan BaseLink Areal weiterdenken
- robustes inneres Erschliessungsraaster
- Erschliessung von Süden über Hegenheimermattweg (Lokalstrassenetz)
- Erschliessung von Norden Zubringer Bachgraben-Nordtangente (Anschluss ans Autobahnnetz)
- zentrale Parkieranlagen
- gute Einbindung ins Fuss- und Velonetz (Abgestimmt mit Velonetz Basel)
- gute Anbindung an Parc de Carriere sowie direkte Fuss- und Veloachse Parkallee
- Im Zentrum öffentlicher Aufenthaltsbereich im Aussenraum
- Versorgungseinrichtungen für Arbeitende

Weitere Erläuterungen zur Ist-Situation und den Entwicklungsansätzen siehe insbesondere Kapitel 5.1.2.

Massnahmen

- Korrektur und Umgestaltung Hegenheimermattweg (läuft)
- Konzept Erschliessung und Stadtraum Bachgraben für eine koordinierte Gesamtentwicklung als Grundlage für eine etappierte Umsetzung (Nutzung, Erschliessung, Gestaltung) erarbeiten
- Untersuchung des Übergangs von Wohnzone zu Gewerbezone
- Überprüfung, Anpassung Planungsrecht

Horizont

- kurzfristig, 0 bis 5 Jahre

Weitere Grundlagen

- Zonenplan Siedlung
- Zonenreglement Siedlung
- Masterplan Baselink
- Vorstudie Zubringer Bachgraben – Nordtangente (in Arbeit)
- Verkehrsmonitoring Bachgraben.



Entwicklungsziele Bauzonen

- Lokaler KMU-Cluster
- Gewerbe- und Dienstleistungen
- Versorgung / EG-Nutzungen

Entwicklungsziele Öffentliche Räume

- Sekundäre Langsamverkehrs- und Erschliessungsstrassen
- Öffentliche Räume und Freiraumverbindungen mit Schwerpunkt Langsamverkehr
- Akzentuierung öffentliche Räume (neu)
- Parkraum Bachgraben mit Sport- und Quartiernutzungen
- Internes Grünraumsystem

Weitere Inhalte

- Hauptachsen MIV mit Mischnutzung ÖV und Langsamverkehr
- Optionen Zubringer Bachgraben und Route des Carrières
- Option Umfahrung Allschwil (Tunnel)
- Gebäude bestehend
- Gebäude neu
- Erschliessung Baufeld

Abbildung 39: Entwicklungsansätze Bachgraben

6.4 Masterplan Binningerstrasse

Entwicklungsansätze

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

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

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

Massnahmen

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

Horizont

- kurzfristig, 0 bis 5 Jahre

Weitere Grundlagen

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



Abbildung 40: Skizze mögliche Gestaltung Binningerstrasse



Abbildung 41: Prinzip und mögliche Gestaltung rund um die Binningerstrasse



Entwicklungsziele Bauzonen		Weitere Inhalte	
	Mischnutzungen		Hauptachsen MIV mit Mischnutzung ÖV und Langsamverkehr
	Mischnutzung Schwerpunkt Arbeiten		Optionen Verbindung Oberwilerstrasse - Binningerstrasse
	Vorranggebiet Arbeiten		Option Umfahrung Allschwil (Tunnel)
	Versorgung / EG-Nutzungen		Gebäude bestehend
Entwicklungsziele Öffentliche Räume			Gebäude neu
	Sekundäre Langsamverkehrs- und Erschliessungsstrassen		best. Parkierungsanlage
	Öffentliche Räume und Freiraumverbindungen mit Schwerpunkt Langsamverkehr		neue zentrale Parkierungsanlage
	Akzentuierung öffentliche Räume (neu)		Erschliessung Baufeld
	Akzentuierung öffentliche Räume (bestehend)		

Abbildung 42: Entwicklungsansätze Binningerstrasse

6.5 Wohnquartiere: Nutzungsplanung überprüfen und anpassen

Entwicklungsansätze

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

Massnahmen

- Überprüfung der Nutzungsplanung auf Basis REK und Anpassung

Horizont

- kurzfristig, 0 bis 5 Jahre

Weitere Grundlagen

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

6.6 Grundlagen für Arealentwicklungen

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

1 QP Wegmatten

Ist-Situation

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

Entwicklungsziele

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

Horizont: Kurzfristig, 0 bis 5 Jahre

2 Parzellen Post und Villa Guggenheim

Ist-Situation

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

Entwicklungsziele

- Michnutzung anstreben: Post, Arbeiten und Woh-

nen in den oberen Geschossen

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

Horizont: mittel- bis langfristig, 5 bis 15 Jahre

3 QP Rankacker

Ist-Situation

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

Entwicklungsziele

- siehe Beispiel VI "Hauptstrassenzüge" in Kapitel 5.1.3

Horizont: Kurz- bis mittelfristig, 0 bis 5 Jahre

4 GU Birkencenter

Ist-Situation

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

Entwicklungsziele

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

Horizont: unbestimmt

5 Texas (Baslerstrasse/ Muesmattweg 484)

Ist-Situation

- Freifläche, Beachvolleyballfeld

Entwicklungsziele

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

Horizont: mittel - langfristig, 5 bis 15 Jahre

6 GU Lindenstrasse/ Ulmenstrasse

Ist-Situation

- Areal direkt an Lindenplatz angrenzend

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

Entwicklungsziele

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

Horizont: unbestimmt

**7 Areal QP Parkallee
(heute Familiengartenareal)**

Ist-Situation

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

Entwicklungsziele

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

Horizont: mittel- bis langfristig, 5 bis 15 Jahre

**8 Areal QP Im langen
Loh (heute Familiengartenareal)**

Ist-Situation

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

Entwicklungsziele

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

Horizont: langfristig, 10 bis 20 Jahre

9 Areal Bettenstrasse / Sandweg**Ist-Situation**

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

Entwicklungsziele

- längerfristige Reserve im Sinne der Zonierung für Wohnnutzungen zu aktivieren

Horizont: langfristig, 10 bis 20 Jahre

10 Bettenacker Areal**Ist-Situation**

- Schulanlage Bettenacker, Abbruch beschlossen

Entwicklungsziele

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

Horizont: Kurz- bis mittelfristig, 0 bis 10 Jahre

11 Sturzenegger-Areal**Ist-Situation**

- An Bürgergemeinde verkauft QP-Verfahren steht bevor

Entwicklungsziele

- Gemäss QP

Horizont: Kurzfristig, 0 bis 5 Jahre

12 Areal ehemalige Schule Gartenstrasse**Ist-Situation**

- ehemalige Schule, historisches Gebäude

Entwicklungsziele

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

Horizont: Kurz- bis mittelfristig, 0 bis 10 Jahre

13 QP Winzerweg**Ist-Situation**

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

Entwicklungsziele

- gemäss QP

Horizont: Kurzfristig, 0 bis 5 Jahre

14 Bricks-Areal**Ist-Situation**

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

Entwicklungsziele

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

Horizont: Kurz- bis mittelfristig, 0 bis 10 Jahre**15 QP Herrenweg****Ist-Situation**

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

Entwicklungsziele

- gemäss QP

Horizont: Kurzfristig, 0 bis 5 Jahre**16 BaseLink-Areal****Ist-Situation**

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

Entwicklungsziele

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

Horizont: Kurzfristig, 0 bis 5 Jahre; komplette Realisierung je nach Nachfrage**17 Parzellen Nördliches Bachgrabengebiet****Ist-Situation**

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

Entwicklungsziele

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

Horizont: Mittel- bis langfristig, 5 bis 15 Jahre

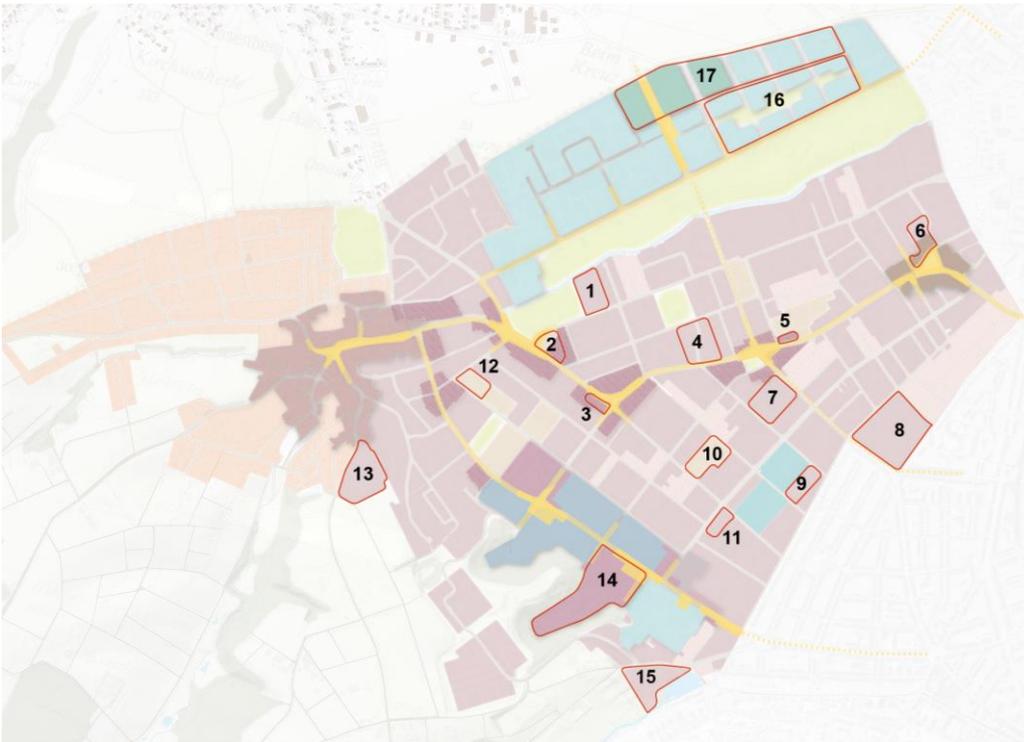


Abbildung 43: Übersicht der Gebiete "Kurz-, mittel- und langfristige Entwicklungspotenziale"

6.7 Optimierung LV-Achse Parkallee

Entwicklungsansätze

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

Massnahmen

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

Horizont

- kurz- bis mittelfristig, 0 bis 10 Jahre

Weitere Grundlagen

- vgl. Quellen-und Grundlagenverzeichnis Verkehr

6.8 Verkehrsmanagement im Gelenk der Hauptachsen

Entwicklungsansätze

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

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

Massnahmen (nach Bedarf)

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

Horizont

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

Weitere Grundlagen

- vgl. Quellen-und Grundlagenverzeichnis Verkehr

6.9 Verkehrsberuhigung in Quartieren einleiten

Entwicklungsansätze

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

Massnahmen (nach Bedarf)

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

Horizont

- mittelfristig, 5 bis 10 Jahre, etappiertes Vorgehen

Weitere Grundlagen

- vgl. Quellen-und Grundlagenverzeichnis Verkehr

6.10 Langsamverkehrskonzept

Entwicklungsansätze

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

Massnahmen

- Erstellung Langsamverkehrskonzept

Horizont

- kurzfristig, 0 bis 5 Jahre

Weitere Grundlagen

- vgl. Quellen-und Grundlagenverzeichnis Verkehr
-

Quellen- und Grundlagenverzeichnis

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

Siedlung und Freiraum

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

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

Verkehr

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

Anhang

Anhang 1: REK Plan Siedlung

Städtebauliche Akzente



Aufwertung Strassen- und Platzräume mit Stärkung der Kanten



Hauptverbindungsachsen



Schützenswerte Ortsbilder



Öffentliche Bauten und Anlagen

Potentialräume mit Handlungsbedarf für integrale Entwicklungskonzepte



Historischer Dorfkern



Bereich Dorfkernzone



Wirtschaftsstandort Bachgraben



Dienstleistungs- und Gewerbestandort



Option lokaler KMU-Cluster



Entwicklungsgebiet Binningerstrasse



Mischnutzungen



Mischnutzungen, Schwerpunkt Arbeiten



Vorranggebiet Arbeiten



publikumsorientierte EG-Nutzungen

Lokale Entwicklungspotentiale



Kurz-, mittel- und langfristige Entwicklungspotentiale



Quartierzentrum Lindenplatz



Wichtige Kreuzungs- und Knotenpunkte



Siedlungserneuerung und Nachverdichtung mit städtebaulichem Konzept



Gartenquartiere mit begrenzter Nachverdichtung



Weitere Arbeitsgebiete



Übrige Bauzonenreserven

Weitere Inhalte



Übergeordnete Park- und Freiräume



Erholungsräume in der Landschaft



Wald

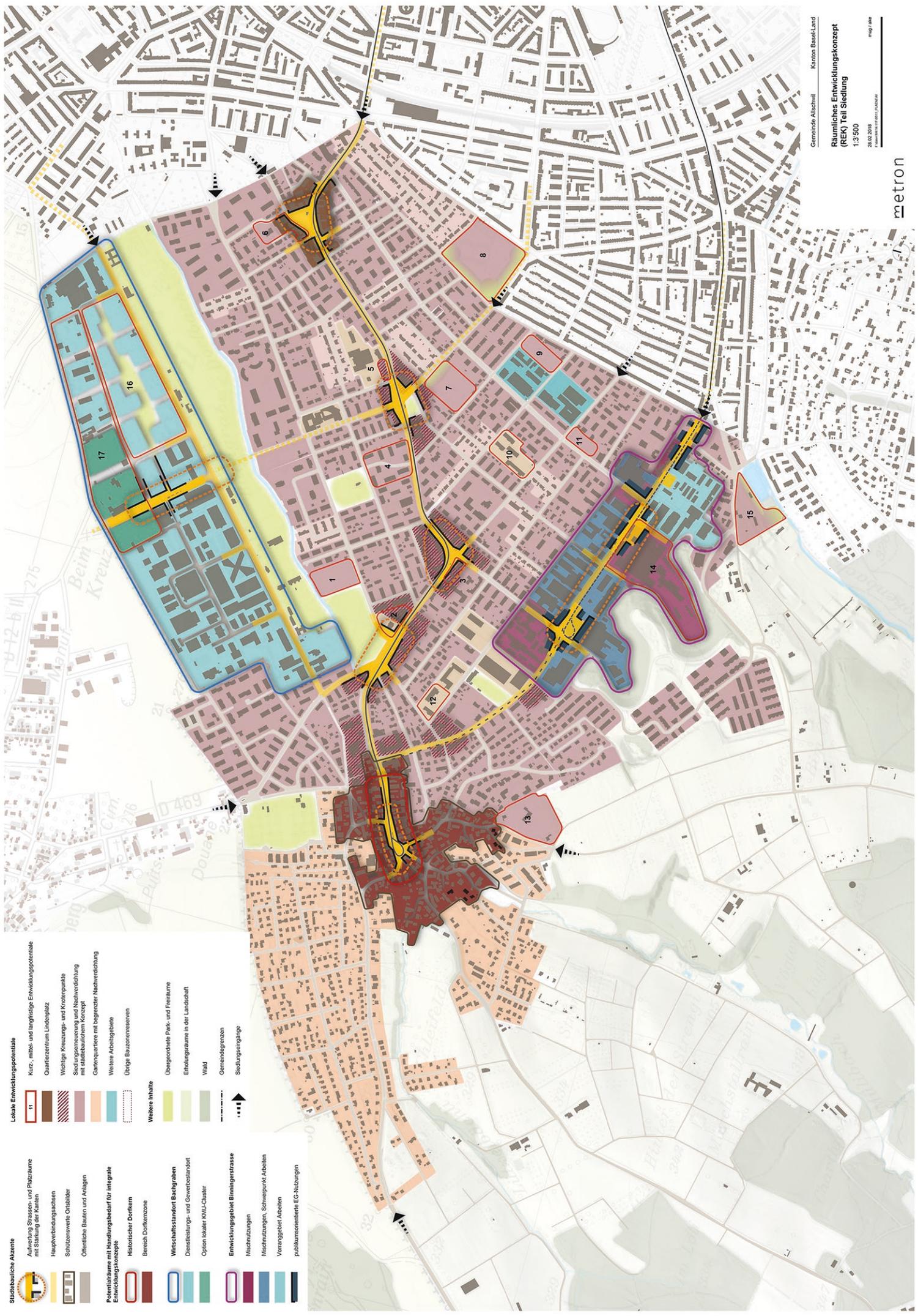


Gemeindegrenzen



Siedlungseingänge

Abbildung 44: Legende REK Plan Siedlung



Städtebauliche Akzente

- Aufwertung Strassen- und Platzräume mit Stärkung der Knoten
- Hauptverbindungsachsen
- Schätzwertvolle Ortsbilder
- Öffentliche Bauten und Anlagen
- Potenzielle Entwicklungspotentiale für integrative Entwicklungskonzepte
- Historischer Dorfkern
- Bereich Dorfkernzone
- Wirtschaftsstandort Bachgraben
- Dienstleistungs- und Gewerbestandort
- Option lokaler KMU-Cluster
- Entwicklungsgebiet Blinlingerstrasse
- Mischnutzungen
- Mischnutzungen, Schwerpunkt Arbeiten
- Vorangabegebiet Arbeiten
- publikumsorientierte EG-Nutzungen

Lokale Entwicklungspotentiale

- Kurz-, mittel- und langfristige Entwicklungspotentiale
- Quartierzentrum Lindenplatz
- Wichtige Kreuzungs- und Knotenpunkte
- Siedlungserneuerung und Nachverdichtung mit städtebaulichem Konzept
- Gartenquartiere mit begrenzter Nachverdichtung
- Weitere Arbeitsgebiete
- Übrige Bauzonenreserven
- Weitere Inhalte
- Übergreifende Park- und Freizeitanne
- Erholungsanlagen in der Landschaft
- Wald
- Gemeindegrenzen
- Siedlungseingänge

Anhang 2: REK Plan Verkehr

Grundinhalte

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

Öffentlicher Verkehr

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

* Bestandteil Agglomerationsprogramm 3. Generation

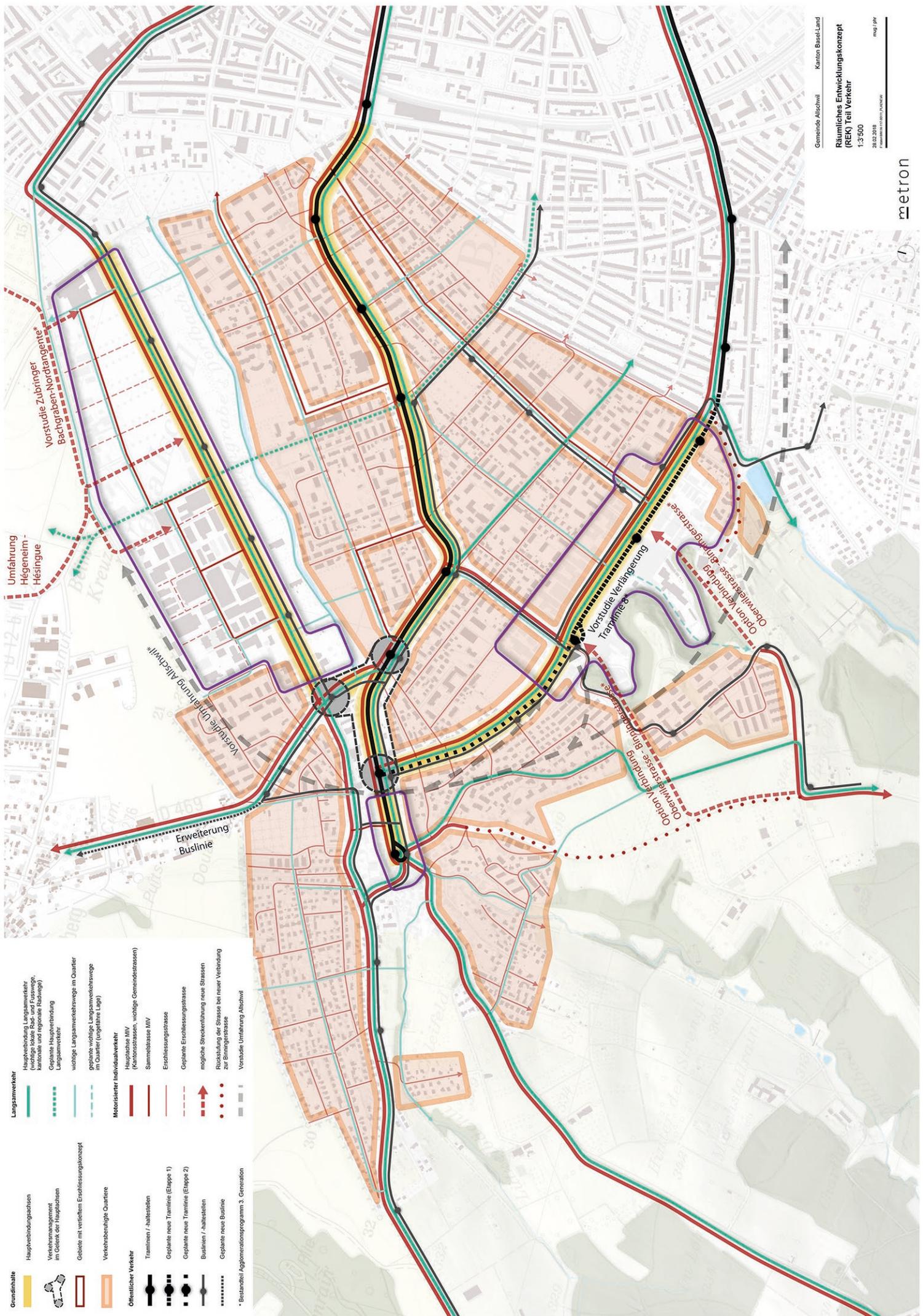
Langsamverkehr

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

Motorisierter Individualverkehr

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

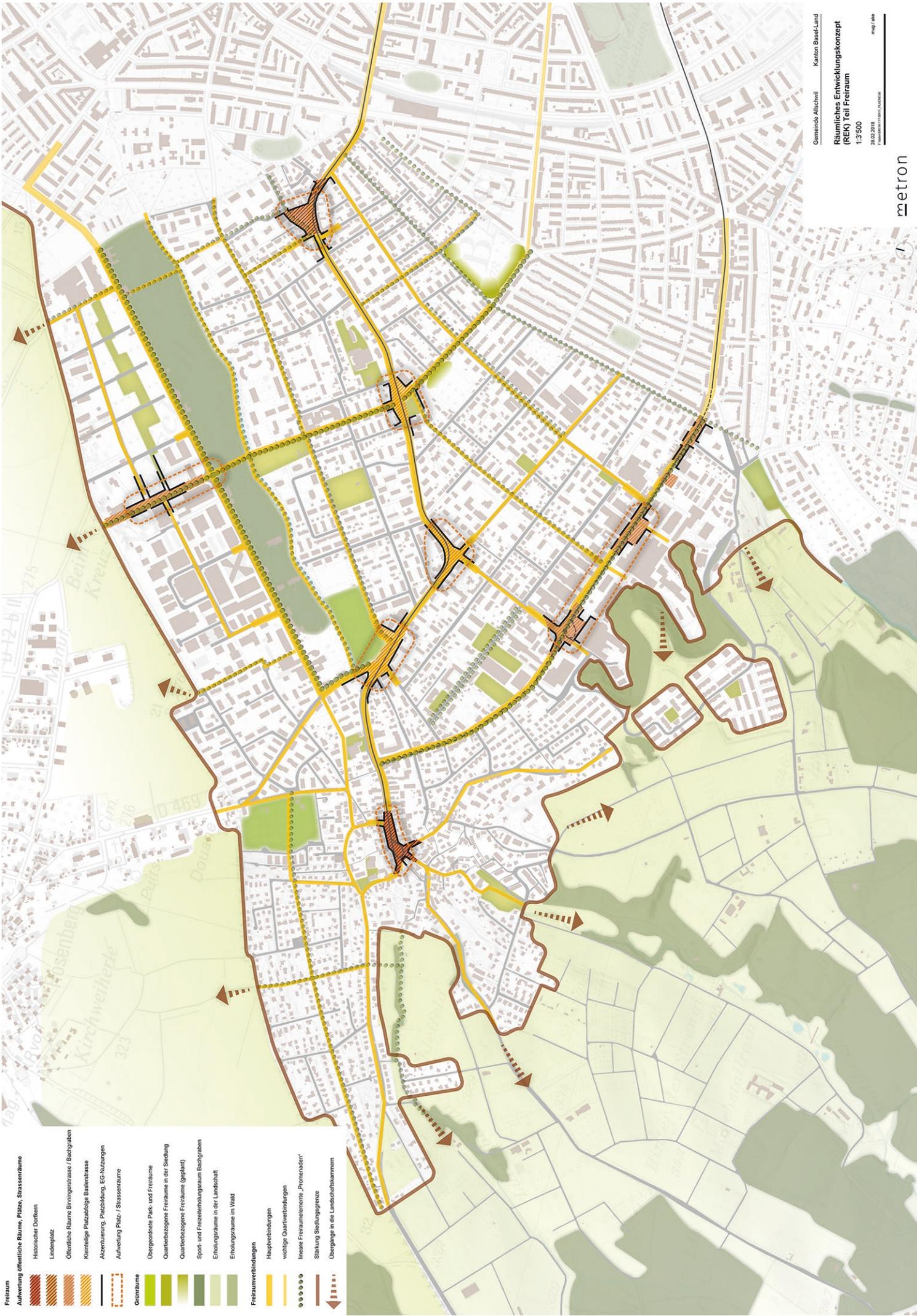
Abbildung 45: Legende REK Plan Verkehr



Anhang 3: REK Plan Freiraum



Abbildung 46: Legende REK Plan Freiraum



- Freiraum**
- Achtung öffentliche Räume, Plätze, Strassenräume
 - Historischer Dorfkern
 - Liniensplatz
 - Öffentliche Räume Bindegasse / Bachgraben
 - Kontingente Platzabzüge Baulastzone
 - Akzentuierung, Platzbildung, BCG-Nutzungen
 - Aufwertung Platz / Strassenräume
- Grünräume**
- Übergeordnete Park- und Freiraume
 - Quartierbezogene Freiraume in der Siedlung
 - Quartierbezogene Freiraume (Sportplatz)
 - Sport- und Freizeitanlagenraum Bachgraben
 - Erholungsraum in der Landschaft
 - Erholungsraum im Wald
- Freiraumverbindungen**
- Hauptverbindungen
 - wichtige Quartierverbindungen
 - lineare Freiraumelemente „Promenaden“
 - Stärkung Siedlungsgrenze
 - Übergänge in die Landschaftsräume

metron

**Stahlrain 2
Postfach**

**5201 Brugg
Schweiz**

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

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