

Flankierende Massnahmen Bachgraben

Diplomand



Noël Steiner

Ausgangslage: Der Bachgraben ist ein Industrie- und Arbeitsplatzgebiet, gelegen in der Gemeinde Allschwil, im Kanton Basel-Landschaft. Das Gebiet grenzt direkt an die Stadt Basel sowie an das französische Hégenheim an. In den Richtplänen beider Basel, dem Agglomerationsprogramm Basels und der Gemeinde Allschwil wird der Bachgraben als Entwicklungsschwerpunkt ausgewiesen. Die Ansiedlung einzelner grosser Pharma-Unternehmen, der Uni Basel und auch von Innovationsparks hat bereits begonnen. So präsentiert sich der Bachgraben im Wandel von Industrie und produzierenden Gewerbe hin zu Bildung, Entwicklung, Forschung und Innovation. Die Verkehrsinfrastruktur ist dieser Entwicklung nicht gewachsen. Durch Grossprojekte (neue Strassenanbindung, Tramanbindung etc.) soll Abhilfe geschaffen werden. Die Entwicklung des Bachgrabens soll und muss auf diese Projekte abgestimmt werden.

Vorgehen: Durch den Zubringer Allschwil (ZUBA) erfährt der motorisierte Verkehr eine Attraktivitätssteigerung. Neben der geplanten Tramlinie 17 und einer Velovorzugsroute sind eine Reihe von flankierenden Massnahmen nötig, damit das Verkehrsaufkommen des motorisierten Verkehrs nicht erheblich steigt. So sollen die zukünftigen Strassenräume auf den Menschen und die Klimaverträglichkeit ausgelegt werden. Das Verkehrsaufkommen im motorisierten Verkehr soll trotz Arbeitsplatzwachstum auf dem heutigen Niveau bleiben, orientiert an den Zielen des Nachbarkantons Basel Stadt. Das restliche Verkehrsaufkommen soll durch den öffentlichen, den Velo- und den Fussverkehr getragen werden. Mit einer konsequenten Förderung der nachhaltigen Mobilität erscheint dies möglich. Dies würde bedeuten, dass in Zukunft ein Drittel der Wege durch den MV abgewickelt werden darf. Dies wird über ein Mobilitätsmanagement und eine extra dafür geschaffene Koordinationsstelle gefördert.

Ergebnis: Um die Strassenräume ortsspezifisch zu gestalten, wird der Bachgraben in zwei Gewerbeblöcke, äquivalent zu Superblöcken, aufgeteilt. Innerhalb zeichnen sich diese als Begegnungszone aus. Die Parkierung wird von der Strasse in Parkhäuser und Tiefgaragen verlagert. So entsteht Raum zur Entsiegelung, Grün-Raumgestaltung und Orte des Beisammenseins und Austausches. Zwischen den beiden Blöcken verläuft die ZUBA. Dies entlastet die bestehenden Zubringerstrasse, welcher so ganz dem ÖV zur Verfügung steht. Dieser wird mit einem angepassten Liniennetz weiter entwickelt, so dass von jeder Ecke des Bachgrabens eine Haltestelle in fünf, meistens sogar in 2.5min zu Fuss erreicht werden kann. Das Angebot wird den Bedürfnissen angepasst, so dass die Kapazitäten für alle Arbeitnehmenden zur

Hauptverkehrszeit gegeben sind. An die Velovorzugsroute knüpft ein dichtes Netz von Velorouten an, um eine optimale Verteilung innerhalb des Bachgrabens zu ermöglichen. Künftig wird es in jedem Gebäude einen Veloabstellplatz pro Mitarbeiter:In geben sowie die Möglichkeit das Velo während der Arbeitszeit reparieren zu lassen. Durch kurze Fusswegverbindungen wird es möglich sein, von Food Trucks oder dem Angebot verschiedener Mensen zu profitieren. Denn diese sollen in Zukunft dem ganzen Bachgraben geöffnet werden. So entsteht aus dem Bachgraben ein innovatives, fortschrittliches, ökologisches und attraktives Arbeitsplatzgebiet.

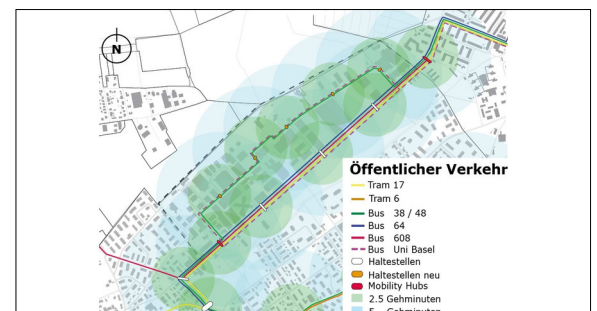
Analyseplan Verkehrliche Situation

Eigene Darstellung, AV-Daten Basel-Land / -Stadt, Elsass



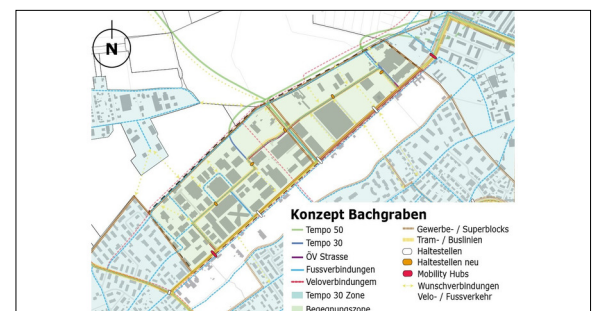
Konzeptplan Öffentlicher Verkehr

Eigene Darstellung, AV-Daten Basel-Land / -Stadt, Elsass



Gesamtkonzeptplan Bachgraben

Eigene Darstellung, AV-Daten Basel-Land / -Stadt, Elsass



Referent

Prof. Carsten Hagedorn

Korreferent

Lukas Fischer, Metron Verkehrsplanung AG, Zürich, ZH

Themengebiet Verkehrsplanung