



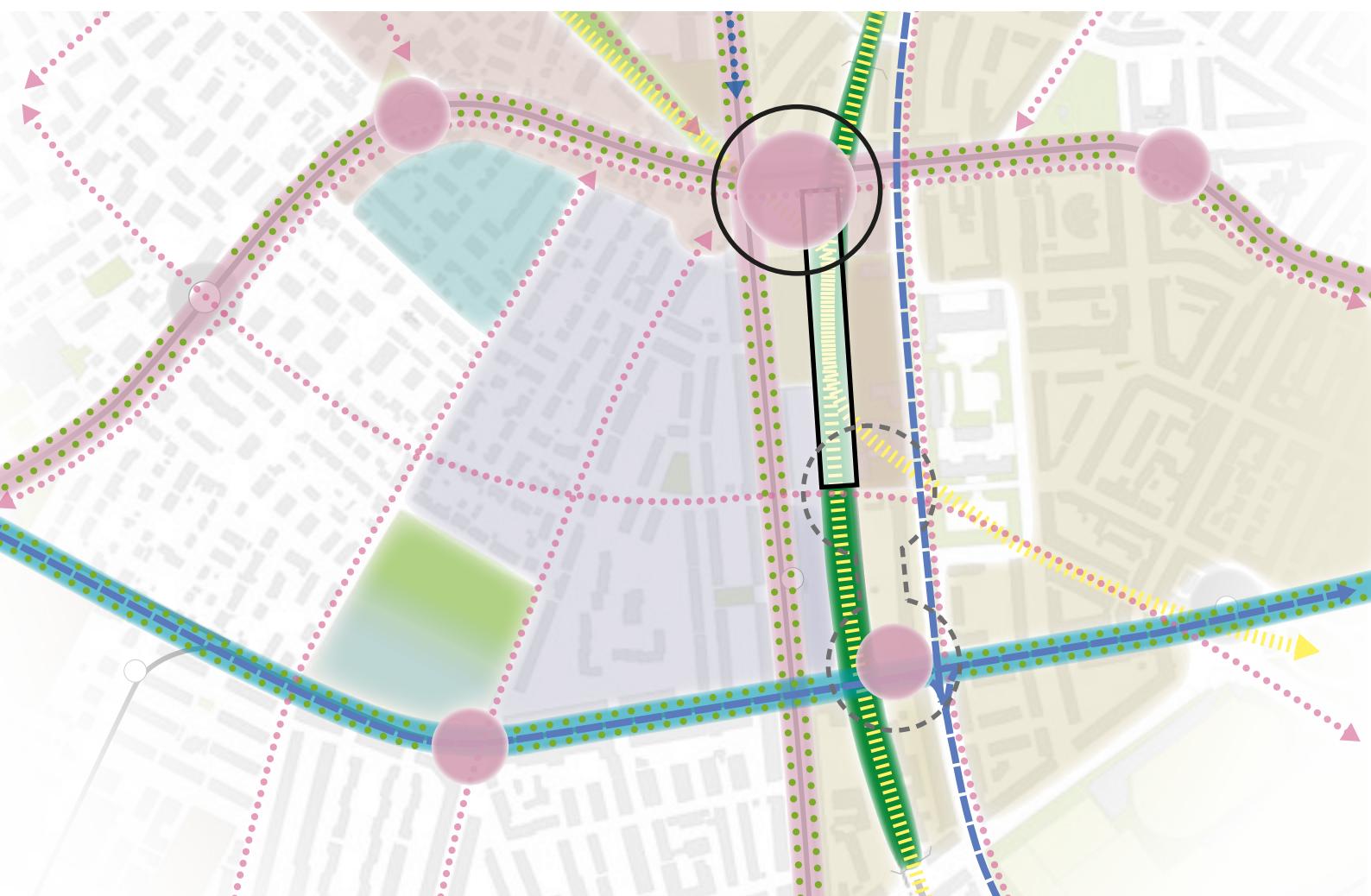
Kanton Basel-Stadt



BASEL  
LANDSCHAFT

# Entwicklungskonzept Stadtraum Morgartenring

Entwurf für die öffentliche Vernehmlassung, Stand Februar 2026



CORSO

BRÜM

Basler & Hofmann

# Inhalt

<b>3</b>	<b>Impressum</b>
<b>4</b>	<b>Zusammenfassung</b>
<b>7</b>	<b>1 Aufgaben und Ziele des Konzepts</b>
7	1.1 Auftrag
7	1.2 Fragestellungen
9	1.3 Vorgehen
9	1.4 Verbindlichkeit
<b>10</b>	<b>2 Ausgangslage</b>
10	2.1 Die geplante S-Bahn-Haltestelle Basel Neuallschwil
10	2.2 Konflikt: Erschliessung der Haltestelle und Naturersatz
11	2.3 Stadträumlicher Kontext der Haltestelle
11	2.4 Zentrale Themen
13	2.5 Kantonale Richtplanung
14	2.6 Nutzungsplanung
15	2.7 Siedlungsentwicklung
16	2.8 Ortsbild und Denkmalschutz
17	2.9 Verkehrsprojekte
18	2.10 Freiraumentwicklung
19	2.11 Naturräumlicher Kontext
<b>20</b>	<b>Exkurs: Geschichte der Siedlungsentwicklung im Raum Morgartenring</b>
<b>23</b>	<b>3 Analyse und Entwicklungsszenarien</b>
23	3.1 Die Identität der neuen Haltestelle
25	3.2 Herausforderungen des Quartiers
<b>30</b>	<b>4 Konzeption</b>
30	4.1 Wirkungsziele
33	4.2 Zielbilder
36	4.3 Regionale Entwicklungsstrategie
40	4.4 Konzept Stadtraum
51	4.5 Syntheseplan Stadtraum Morgartenring
<b>53</b>	<b>5 Umsetzung: Massnahmen und deren Etappierung</b>
53	5.1 Generelles
53	5.2 Partizipation der Bevölkerung
54	5.3 Etappe 1: Zeithorizont 2030
57	5.4 Etappe 2: Zeithorizont 2050+
60	5.5 Nächste Schritte
<b>62</b>	<b>Anhang</b>
62	Entwicklungsszenarien für die Haltestelle

# Impressum

## Auftraggeber

Kanton Basel-Stadt  
Kanton Basel-Landschaft  
Gemeinde Allschwil

## Auftragnehmer

Atelier Corso GmbH	Bryum GmbH	Basler & Hofmann AG
Birmensdorferstrasse 55	Breisacherstrasse 89	Forchstrasse 395
8004 Zürich	4057 Basel	8032 Zürich
Han van de Wetering (PL)	Michael Oser	Karin Derstroff
Matilde Negri	Pascal Hofmann	Elias Staudinger

## Projektsteuerung

Martin Sandtner, Städtebau & Architektur BS (Vorsitz)  
Jürgen Johner, Abteilung Entwickeln – Planen – Bauen, Gemeinde Allschwil  
Thom Waltert, Amt für Raumplanung BL

## Projektleitungsgruppe

Silvan Aemisegger, Städtebau & Architektur BS (Vorsitz)  
Alain Aschwanden, Tiefbauamt BL  
Susanne Brinkforth, Stadtgärtnerei BS  
Samuel Diethelm, Amt für Mobilität BS  
Lisa Euler, Stadtentwicklung & Raumplanung, Gemeinde Allschwil  
Marc Février, Städtebau & Architektur BS  
Florian Kaufmann, Amt für Raumplanung BL  
Michael Klatz, Stadtentwicklung & Raumplanung, Gemeinde Allschwil  
Björn Lindemann, Stadtgärtnerei BS  
Samuel Scherer, Stadtentwicklung & Raumplanung, Gemeinde Allschwil  
Thomas Wehren, Amt für Raumplanung BL

## Begleitgruppe Städtebau «Basel 2050»

Beat Aeberhard, Städtebau & Architektur BS  
Andreas Bründler, Architekt, Basel  
Jürg Degen, Städtebau & Architektur BS  
Angelus Eisinger, Direktor RZU, Zürich  
Stephan Liechti, Illustrator, Basel  
Regula Lüscher, Architektin, Winterthur  
Walter Reinhard, Städtebau & Architektur BS  
Astrid Staufer, Architektin, Frauenfeld

## Layout

Furore Strategisches Design, Basel

# Zusammenfassung

## Aufgaben und Ziele des Konzepts

Auslöser für die Erarbeitung des Entwicklungs-konzepts Stadtraum Morgartenring ist die geplante Realisierung der S-Bahn-Haltestelle Basel Neuallschwil. Die SBB haben dazu Ende 2025 das Vorprojekt für die Haltestelle abgeschlossen. Im Jahr 2031 soll die neue S-Bahn-Haltestelle in Betrieb gehen. Sie wird die Gemeinde Allschwil erstmals direkt ans Eisenbahn-Schienennetz anbinden, bedeutende Teile von Basel West für die S-Bahn erschliessen, die nächstgelegene S-Bahn-Station des Entwicklungsgebiets Bachgraben darstellen und auf der zukünftigen Linie der Bahnabbindung EuroAirport (EAP) liegen.

Das vorliegende Konzept zeigt einen Weg, die Verkehrsinfrastrukturentwicklung mit der Siedlungsentwicklung zu koordinieren und das durch die S-Bahn-Haltestelle entstehende Potenzial optimal auszuschöpfen. Dabei entwickelt es mit einem Blick in die längerfristige Zukunft (genannt Zeithorizont 2050+) Entwicklungsvorstellungen für den «Raum Morgartenring» – dasjenige Gebiet, welches durch den Bau der Haltestelle von Veränderungen betroffen sein wird. Zudem wird dargelegt, welche Anpassungen am Stadtraum bis zur Inbetriebnahme der Haltestelle (genannt Zeithorizont 2030) erfolgen sollen.

## Räumliche Analyse

Die neue S-Bahn-Haltestelle wird am Übergang zwischen den städtisch geprägten Quartieren Gotthelf, Iselin und Bachletten und den gartenstadtähnlichen Teilen Allschwils zu liegen kommen. Die Quartierstruktur und ein Grossteil der Bauten dieser Gebiete bestehen bereits seit den 1930er- und 1940er-Jahren. Diese Quartiere weisen hohe stadträumliche Qualitäten auf. Dies gilt sowohl für die bauliche Struktur als auch für die Freiraumsituation. Damit kann das direkte Umfeld der Haltestelle als stabil und funktionierend

beschrieben werden. Im weiteren Umfeld liegen die wichtigen Entwicklungsgebiete Bachgraben, Binningerstrasse und das Westfeldareal. Die neu entstehende Zentralität äussert sich in einer besseren Erreichbarkeit dieser Gebiete und wird Impulse für Veränderungen mit sich bringen. Kurz: Mit der neuen S-Bahn-Haltestelle wird sich auch die Bedeutung des Ortes teilweise ändern.

Vordringlich geht das Konzept der Frage nach, wie die neue Haltestelle optimal in das bestehende Netz des öffentlichen Verkehrs eingebunden werden kann. Aber auch der Frage nach dem Umgang mit dem baulichen Bestand und der Freiraumsituation wird grosse Aufmerksamkeit gewidmet. Die neue Bedeutung des Ortes soll im direkten Umfeld in erster Linie eine Aufwertung im Stadtraum ermöglichen, aber nicht zu einem Verlust der bestehenden Qualitäten führen. Im Konzept werden diese Themen integral betrachtet und wünschbare Veränderungen aufgezeigt.

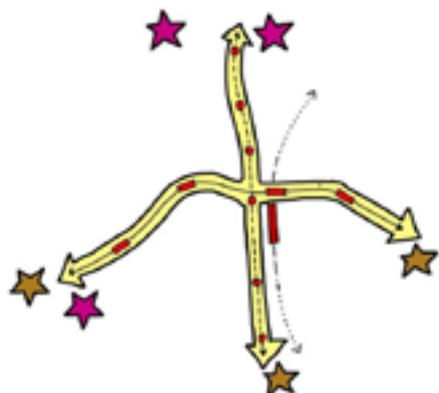
## Wesentliche Elemente des Konzepts

Neun Wirkungsziele halten die zentralen Themen des Konzepts fest. Es sind dies:

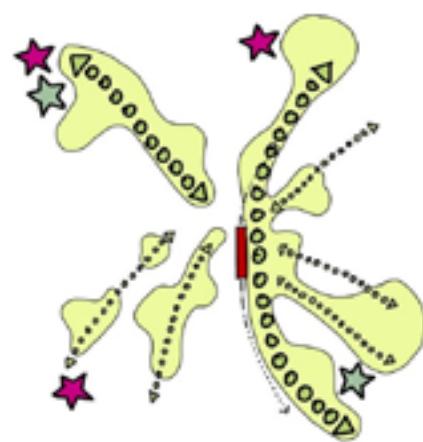
1. **Verbesserung der Vernetzung und Erhalt der städtebaulichen Qualitäten.**
2. **Städtebauliche und stadträumliche Aufwertung der Hauptstrassen.**
3. **Etablierung von bahnhofszubringenden Diagonalen des öffentlichen Raums.**
4. **Qualitativ hochwertige Transformation vom Rand- zum Stadtquartier.**
5. **Weiterentwicklung der ortsbaulichen Schnittstelle Allschwil-Basel.**
6. **Optimale räumliche Einbettung der Haltestelle.**
7. **Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen.**
8. **Präsenz des grünen Gleisraums verbessern.**
9. **Vernetzung und Begrünung der Freiräume.**

In Form von Zielbildern werden Grundprinzipien für die zukünftige Entwicklung formuliert:

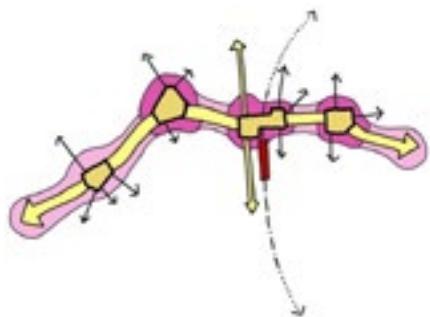
Das «urbane Hauptkreuz» bildet die Basis der übergeordneten Vernetzung.



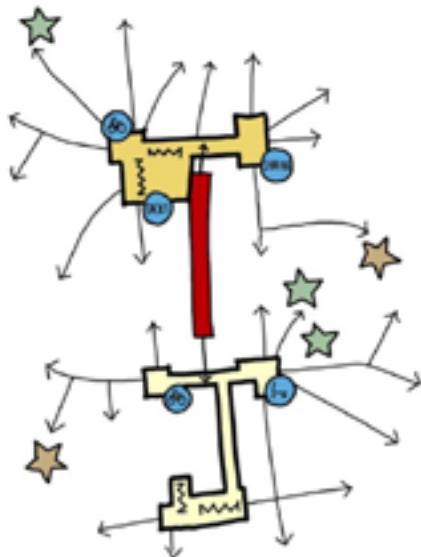
Die «grünen Diagonalen» sind ruhige, grüne Verbindungen mit gleichermaßen lokaler und übergeordneter Bedeutung.



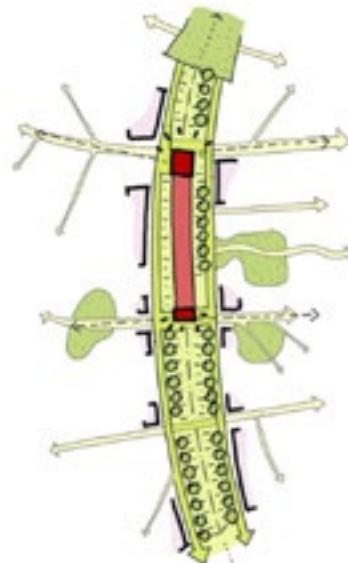
Die Achse Baselstrasse–Allschwilerstrasse, mit einer Abfolge von zentralen Plätzen, wird als «lebendige Zentrumsachse» gestärkt.



Die Bahnzugänge sind mit «zwei vernetzten Spangen» gut mit dem Umfeld verknüpft und in dieses eingebunden.



Der grüne «Stadtraum Gleisraum» wird als offener, bioklimatischer Freiraum gestärkt.

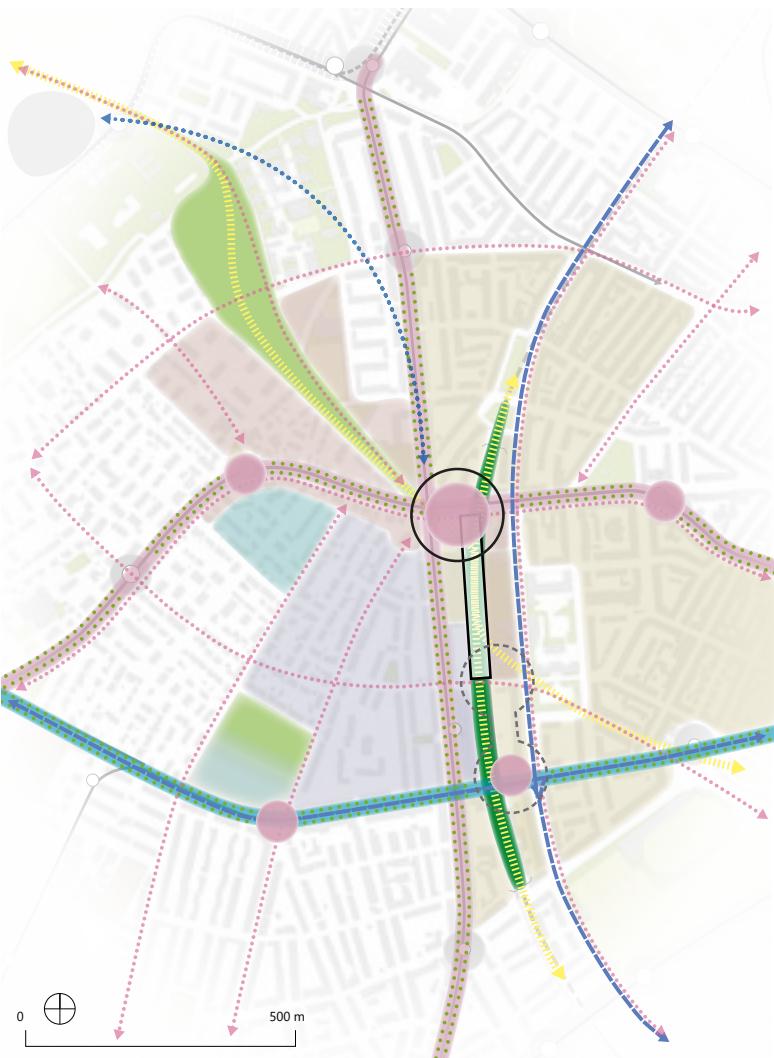


Die stadtmorphologische Schnittstelle zwischen Allschwil und Basel schärft ihren vielseitigen Charakter.



Im Syntheseplan sind die wesentlichen Konzeptaussagen dargestellt. Dieser bildet den Kern des Konzepts. Er zeigt,

- **welche neuen Zentralitäten beim primären Bahnhzugang «Morgartenplatz» sowie beim südlichen Zugang (in Abhängigkeit zu dessen Umsetzung) entstehen;**
- **wie die Anbindung der Haltestelle an die Quartiere und das Netzwerk des städtischen öffentlichen Verkehrs erfolgen soll;**
- **welches die zentralen und zubringenden Achsen sind, die für den Fuss- und Velo-verkehr aufgewertet werden sollen;**
- **welche Gebiete erhalten werden sollen und in welchen Gebieten eine Entwicklung anzustreben ist und**
- **wie der bestehende Grünraum und ökologische Werte gesichert werden können und an welchen Stellen neuer Grünraum entstehen soll.**



In Kapitel 5 werden jeweils für den Zeithorizont 2030 und 2050+ Massnahmen genannt, die eine stufenweise Entwicklung in Richtung der genannten Zielbilder und des Syntheseplans ermöglichen.

#### Ausblick: Wie geht es weiter?

Im Hinblick auf die Inbetriebnahme der Haltestelle im Jahr 2031 und den längerfristigen Be trachtungshorizont für dieses Konzept haben nicht alle Massnahmen dieselbe Dringlichkeit. Die Federführung der Haltestellenplanung liegt weiterhin bei den SBB, welche nach Abschluss des Vorprojekts das Bau- und Auflageprojekt erstellen wird. Während einige Massnahmen bereits parallel zur Erarbeitung des Konzepts in eine Vorstudie zur Anbindung der Haltestelle geflossen sind oder nach Beschluss des Konzepts in bestehenden planerischen Gremien und Instrumenten aufgenommen werden können (Velo-wegnetz, Tramnetzenwicklung Basel, ÖV-Programm), brauchen andere Massnahmen einen längeren planerischen Vorlauf, vertiefte Abklärungen, ein Denken in Szenarien oder politische Entscheide. So soll für den vorgeschlagenen Grünkorridor zwischen Basel und Allschwil die Machbarkeit geprüft werden. Auch die Situation beim Ortseingang Allschwil (Baslerstrasse) soll in einem nächsten Schritt im Rahmen einer städtebaulich-freiraumplanerischen Potenzialstudie untersucht werden. Mit den genannten Studien und der Inbetriebnahme der Haltestelle ist selbstredend nicht der letzte Schritt getan. Vielmehr stellen diese erst den Anfang einer sanften Entwicklung des Gebietes dar, zu dem die Haltestelle den Impuls zur Veränderung geben wird.

# 1 Aufgaben und Ziele des Konzepts

## 1.1 Auftrag

Auslöser für die Erarbeitung des Entwicklungs-konzepts Stadtraum Morgartenring ist die geplante Realisierung der S-Bahn-Haltestelle Basel Neuallschwil<sup>1</sup>. Die SBB haben dazu im Sommer 2022 die Vorstudie und Ende 2025 das Vorprojekt für die Haltestelle abgeschlossen. Die Ausführung der Haltestelle soll idealerweise zeitgleich mit dem Ausbau der Strecke Basel St. Johann–Basel SBB für den kombinierten Gütertransport mit LKWs auf vier Meter Eckhöhe erfolgen. Dadurch können die sich ergebenden Synergien in der Bauphase optimal genutzt werden. Die Inbetriebnahme ist gemäss aktuellem Zeitplan für das Jahr 2031 vorgesehen.

Die Realisierung der Haltestelle ist von hohem Interesse und in der Vorlage zum Ausbauschritt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms für die Bahninfrastrukturen des Bundes (STEP) in der ersten Dringlichkeit enthalten. Sie bindet die Gemeinde Allschwil erstmals direkt ans Eisenbahn-Schienennetz an, erschliesst bedeutende Teile von Basel West, wird die nächstgelegene S-Bahn-Station des Entwicklungsgebiets Bachgraben und liegt auf der zukünftigen Linie zur Bahnbindung des EuroAirports. Mit den Beschlüssen der Botschaft 2023 des Nationalrates (Dezember 2023) und des Ständerates (Februar 2024) sind die Bundesgelder für den Bau der Haltestelle gesichert. Es ist erklärtes Ziel des Bundes, die Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen und die Siedlungsentwicklung aufeinander abzustimmen. Das vorliegende Konzept erfüllt diesen Auftrag und zeigt auf, wie das durch die Haltestelle geschaffene Potenzial optimal ausgeschöpft werden kann.

## 1.2 Fragestellungen

Die Realisierung einer S-Bahn-Haltestelle im bestehenden Siedlungsgebiet bedingt eine abgestimmte Planung von Siedlung und Bahninfrastruktur. Die verkehrliche Notwendigkeit der S-Bahn-Haltestelle Basel Neuallschwil wurde von der Region gegenüber dem Bund ausreichend begründet. Wenig untersucht sind hingegen die Effekte der Haltestelle auf den angrenzenden Siedlungsraum. Damit verbunden sind folgende Fragestellungen:

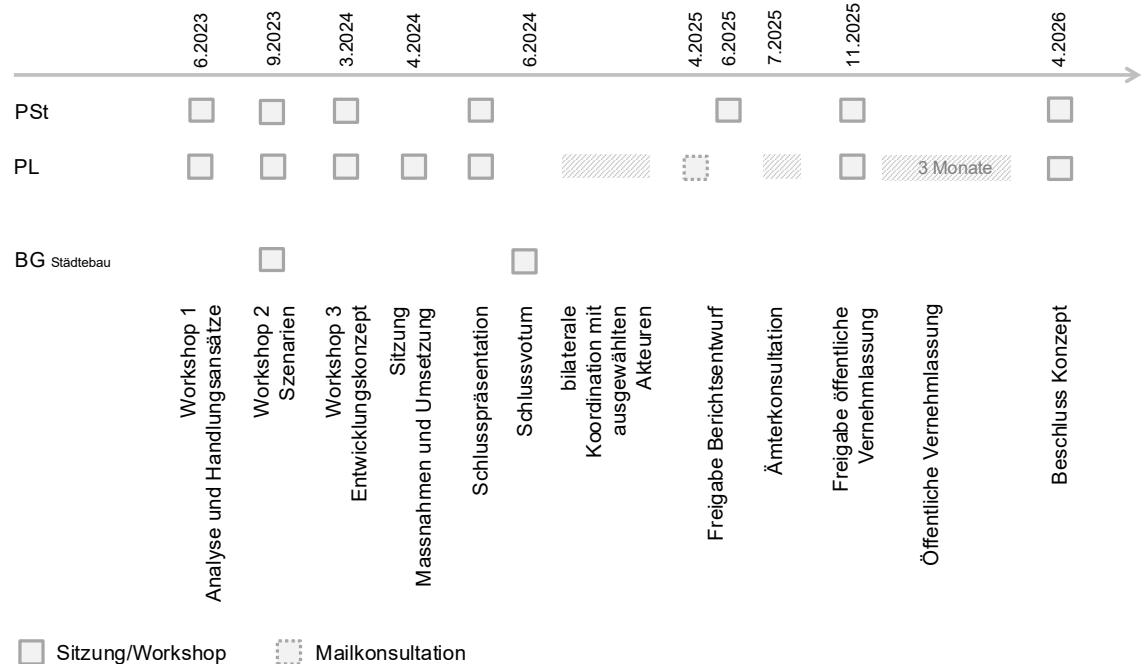
- **Welche Auswirkungen hat die Haltestelle auf das städtische Netz des öffentlichen Verkehrs?**
- **Welche Konsequenzen hat das neue ÖV-Angebot auf die Siedlungsstruktur?**
- **Welche Potenziale für die verschiedenen Formen der kombinierten Mobilität ergeben sich aus der neuen Haltestelle?**
- **Welcher Flächenbedarf lässt sich aus diesen Bedürfnissen herleiten, sodass deren Ausgestaltung richtig dimensioniert werden kann?**
- **Wie ist der öffentliche Raum und das ÖV-Netz anzupassen, damit die Haltestelle optimal in diese integriert werden kann?**
- **Welche längerfristige städtebauliche Zukunft ist für das Untersuchungsgebiet zu erwarten?**
- **Welche Flächen geraten allenfalls unter Entwicklungsdruck?**
- **Wie kann die Grün- und Freiflächenversorgung des Quartiers verbessert werden?**
- **Wo und in welcher Form muss die öffentliche Hand aktiv werden, um das neu geschaffene Potenzial auszuschöpfen?**

<sup>1</sup>Die definitive Benennung der Haltestelle ist noch nicht erfolgt. Vorerst wird hier die zum Zeitpunkt der Konzepterstellung verwendete Bezeichnung «Basel Neuallschwil» verwendet.

Das Konzept sieht das mit der neuen S-Bahn-Haltstelle verbundene Entwicklungspotenzial vorergründig im Bereich der abgestimmten Siedlungsentwicklung mit dem öffentlichen Verkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr. Daher liegt der Fokus des Konzepts nicht auf den Funktionalitäten des Strassennetzes. Dabei zeigt das Konzept einerseits im Zeithorizont 2030 – bis zur Inbe-

triebnahme der Haltstelle – auf, wie die Haltestelle an den Stadtraum angebunden werden kann und welche Infrastrukturen dazu stadtseitig notwendig sind, andererseits soll in einem langfristigen Zeithorizont 2050+ aufgezeigt werden, wie im Zusammenspiel mit der Entwicklung des Stadtraums das Potenzial der Haltstelle optimal ausgeschöpft werden kann.

# Zeitplan



## 1.3 Vorgehen

An der Konzepterarbeitung waren aufgrund der Lage der Haltestelle neben den Fachstellen des Kantons Basel-Stadt auch die entsprechenden Fachstellen des Kantons Basel-Landschaft und der Gemeinde Allschwil beteiligt. Die Inhalte dieses Konzepts wurden durch die Projektleitung (PL) sowie die Projektsteuerung (PSt) begleitet und konsolidiert. Darüber hinaus waren Vertretende der Begleitgruppe Städtebau Basel 2050 (BG), welche für die Beurteilung städtebaulicher Fragen vom Kanton Basel-Stadt konstituiert wurde, bei Meilensteinen in die Konzepterarbeitung eingebunden. Obige Abbildung zeigt die einzelnen Arbeitsschritte.

## 1.4 Verbindlichkeit

Das Entwicklungskonzept Stadtraum Morgartenring dient der Koordination und Steuerung der räumlichen Entwicklung im Umfeld der geplanten Haltestelle Basel Neuallschwil. Da die Planungen der Haltestelle im Rahmen der Gremien des Bahnknotens erfolgen, sind auch die Entwicklungen im städtischen Umfeld von regionaler Bedeutung. Aus diesem Grund stellt das Entwicklungskonzept für den Kanton Basel-Stadt und die Gemeinde Allschwil ein behördlichenverbindliches Dokument dar, welches den Regierungsräten von Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie dem Gemeinderat Allschwil – und damit

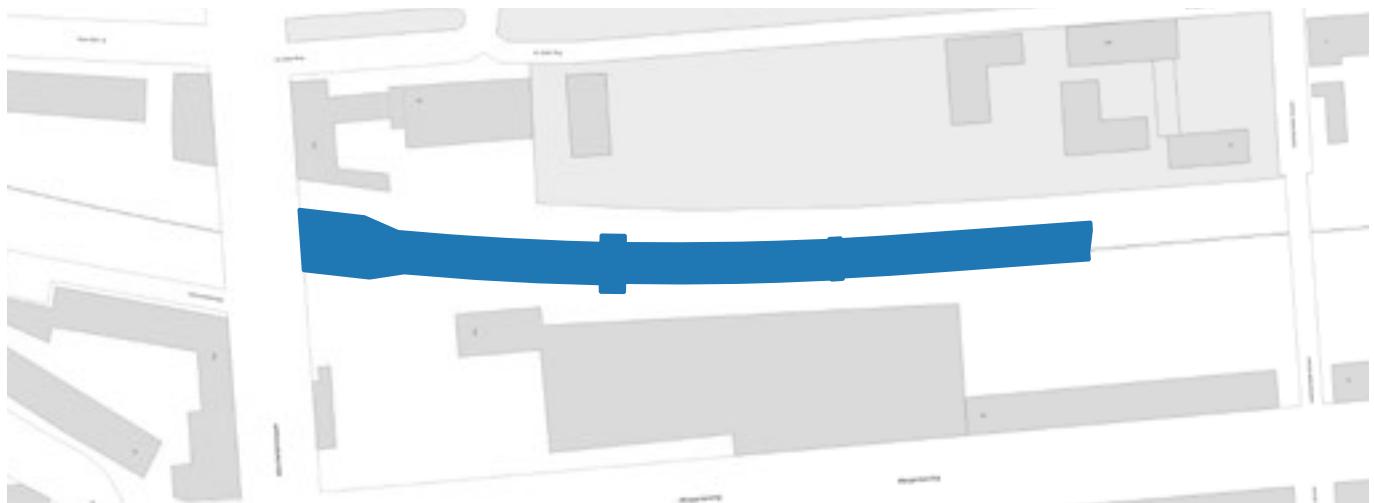
allen Behörden mit raumwirksamen Aufgaben in diesem Gebiet – als strategische Grundlage für die nachfolgenden Planungen dient. Mit der Genehmigung durch den Regierungsrat Basel-Stadt am [Datum], die Geschäftsleitung der Bau- und Umweltschutzzdirektion Basel-Landschaft [Datum] und den Gemeinderat Allschwil am [Datum] wurde das Konzept behördlichenverbindlich. Den Beschlüssen vorhergehend erfolgte eine öffentliche Vernehmlassung. Gleichermassen stellt das Konzept auch eine Verpflichtung gegenüber den Planungspartnern des Bahnknotens dar. Die Partner des Bahnknotens nehmen das Entwicklungskonzept zur Kenntnis und berücksichtigen es bei den weiteren Planungen bestmöglich. Für Private ist das Konzept nicht verbindlich.

Für die Behörden der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft und der Gemeinde Allschwil sind folgende Beschlussinhalte verbindlich:

- die Wirkungsziele in Kapitel 4.1
- die Zielbilder in Kapitel 4.2
- der Syntheseplan in Kapitel 4.5
- die nächsten planerischen Schritte in Kapitel 5.4

Die verbindlichen Inhalte sind im Bericht grün hinterlegt. Die übrigen Bestandteile gelten als Erläuterungen.

# 2 Ausgangslage



Lage der geplanten Haltestelle.

## 2.1 Die geplante S-Bahn-Haltestelle

### Basel Neuallschwil

Die zukünftige Haltestelle ist zwischen der Allschwiler- und der Gottfried Keller-Strasse vorgesehen. Das Einzugsgebiet der Haltestelle umfasst rund 40 000 Personen. Die Prognosen für das Jahr der geplanten Inbetriebnahme 2031 gehen von 3600 Ein- und Aussteigenden<sup>2</sup> (DWV, Vorstudie Bahnknoten Basel) aus. Für das Jahr 2050 sind 4300 Ein- und Aussteigende<sup>2</sup> (DWV(1hochgestellt), SimbaMOBI-Simulation SBB) prognostiziert. Im Vergleich zu den Prognosen für die Haltestellen St. Johann (6000 Reisende) und Dreispitz (8200 Reisende) fällt dieser Wert eher tief aus. Die Entwicklungen in anderen Städten zeigen jedoch, dass die Passagierfrequenzen nach Inbetriebnahme der Haltestelle rasch höher ausfallen können. Im Ausbauschritt 2035 sind an dieser Haltestelle vier Züge pro Stunde und pro Richtung vorgesehen.

Das Projekt der SBB sieht zum Zeitpunkt der Konzepterstellung (Vorprojekt) einen Zugang zur Haltestelle von Norden her (ab Allschwilerstrasse) vor. Die S-Bahn-Haltestelle soll gemäss aktuellem Planungsstand im Jahr 2031 ihren Betrieb aufnehmen.

## 2.2 Konflikt: Erschliessung der Haltestelle und Naturersatz

Im Rahmen der Vorstudie für die Haltestelle wurden sowohl unterschiedliche Haltestellenlagen zwischen dem Kannenfeld- und dem Schützenmatttunnel als auch verschiedene Perronanordnungen untersucht. Als favorisierte Variante wurde eine Lage mit Seitenperrons zwischen der Allschwilerstrasse und der Gottfried Keller-Strasse vorgeschlagen. Dabei sollte der erste Ausbauschritt mit einer Perronlänge von 230 Metern bis im Jahr 2031, der zweite Ausbauschritt mit verlängerten Perrons im Zielzustand der Durchmesserlinie Basel umgesetzt werden. Im Verlauf des Vorprojekts hat sich gezeigt, dass die Umsetzung einer Haltestelle mit Zugängen von Norden und Süden her zum aktuellen Zeitpunkt und mit den aktuell geltenden Vorgaben nicht bewilligungsfähig wäre. Grund dafür ist, dass die Perronanlagen einen Eingriff in national bedeutsame Inventarflächen (Trockenwiesen und -weiden, TWW) in den Bahnböschungen darstellen. Für einen Eingriff in diese Flächen gilt in jedem Fall das Minimierungsgebot: Die betroffenen Flächen müssen so gering wie möglich sein. Zudem müssen die beanspruchten Flächen gleichwertig kompensiert werden. Diese Vorgabe führte dazu, dass im Verlauf des Vorprojekts entschieden wurde, die Haltestelle ausschliesslich von Norden her zu erschliessen.

<sup>2</sup>Durchschnittlicher Werktagsverkehr DWV, d.h. Mittelwert des 24-Stunden-Verkehrs aus allen Werktagen (Montag–Freitag). Quelle: SIMBA Bahn, Angebotskonzept AK35.

Das vorliegende Konzept ist ein raumplanerisches Instrument. Aus Sicht der Siedlungsentwicklung kann die Haltestelle ihr volles Potenzial nur ausschöpfen, wenn auch die Gebiete im südlichen Bereich an die Haltestelle angeschlossen werden. Dies gilt sowohl für die Verknüpfung mit dem Netz des städtischen öffentlichen Verkehrs als auch für die füssige Erreichbarkeit dieser Gebiete. Mit dem Konzept wird deshalb die Haltung vertreten, dass längerfristig eine Erschliessung der Haltestelle über zwei Zugänge wünschenswert sei. Aus diesem Grund richtet sich das Konzept nach der Annahme, dass die Umsetzung des südlichen Zugangs im längerfristigen Zeithorizont (2050+) erfolgen wird. Damit entfalten die Konzeptinhalte jedoch keine präjudizierende Wirkung hinsichtlich der Umsetzung des zweiten Zugangs. Es gilt: Unter den aktuell geltenden Annahmen und Rahmenbedingungen für das Vorprojekt ist ein zweiter Zugang nicht bewilligungsfähig. Sollten sich diese Annahmen und Rahmenbedingungen jedoch ändern, ist eine Erschliessung der Haltestelle von Süden her wünschenswert und wieder zu prüfen.

### **2.3 Stadträumlicher Kontext der Haltestelle**

Die Haltestelle bindet die Gemeinde Allschwil direkt ans Eisenbahnnetz an und erschliesst dicht bebaute Stadtteile von Basel West. Im weiteren Umfeld liegen mehrere grosse Entwicklungsgebiete (Bachgraben, Binningerstrasse, Westfeldareal, Volta Nord und Lysbüchel Süd). Gleichzeitig befindet sich das Verkehrsnetz – mit verschiedenen neuen Netzelementen (z.B. Zubringer Bachgraben–Allschwil ZUBA, Tram Bachgraben, übergeordnete Veloroute Bachgraben–Basel SBB) – in der gesamten westlichen Agglomeration im Umbruch.

Auf übergeordneter Ebene bildet die Haltestelle den Mittelpunkt eines dynamischen und sich stark ändernden Teils der Agglomeration. Auf stadträumlicher Ebene liegt die Haltestelle jedoch in einem grösstenteils stabilen, attraktiven und gut funktionierenden Stadtquartier, mit hohen stadträumlichen Qualitäten.

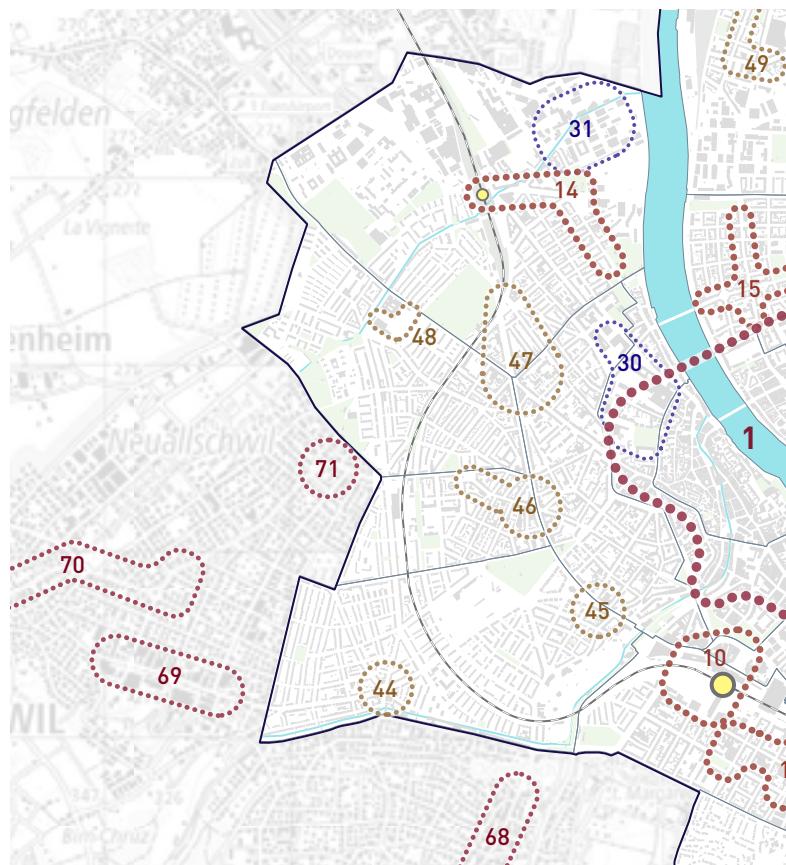
## **2.4 Zentrale Themen**

### **Massstabsübergreifende Planung**

Die qualitative Entwicklung des Stadtraums der Haltestelle bedarf eines Zusammenspiels zwischen unterschiedlichen räumlichen Massstäben. Vorrangig ist die Frage, wie die neue Bedeutung des Ortes im übergeordneten Netz zu positiven Auswirkungen im Stadtraum beitragen kann. Wichtig dabei ist, dass die Haltestelle nicht als Einzelhaltestelle, sondern als Teil eines neuen Verkehrssystems betrachtet wird. Die verschiedenen neuen Netzelemente in der westlichen Agglomeration führen zu einer Änderung der Orientierung in der Stadt und einer neuen Hierarchie des Verkehrsnetzes, der Verkehrsknoten und der Zentren. Entsprechend braucht es sowohl eine regionale (Basel-West/Allschwil) als auch eine stadträumliche Betrachtung (Haltestelle und direktes Umfeld/Quartier).

### **Polyzentrische Entwicklung**

Mit der neuen S-Bahn-Haltestelle und der gezielten Verknüpfung der Verkehrssysteme ändert sich die Bedeutung des Ortes. Wichtige Ziele in der gesamten Agglomeration (EuroAirport und Freiburg im Breisgau direkt, gesamtes restliches S-Bahn-Netz mit Umsteigen am Bahnhof SBB indirekt) werden schnell und komfortabel erreichbar. Die gute Erreichbarkeit zieht hochwertige Nutzungen an. Der Ort wird zur neuen Zentralität. Heute befinden sich jedoch bereits mehrere Zentren im direkten Umfeld (z.B. Linden- und Allschwilerplatz), ergänzt durch wichtige Einrichtungen (Schulen, Spitäler). Auf Ebene Stadtteil braucht es – abgestimmt auf die Position im Netz – ein Zentrenkonzept. Das kantonale Zentrenkonzept dient hierbei als Vorgabe. Auf Ebene Quartier ist für den Raum Morgartenring die genaue Rolle und das Profil zu klären (z.B. Komplementarität zu den bestehenden Zentren).



71 Lindenplatz Allschwil: ausserkantonales Zentrum mit Ausstrahlung nach Basel-Stadt.

46 Allschwilerstrasse/Allschwilerplatz: Wohnviertelzentrum.

(Quelle: Plan «Heutige Zentren», Bericht Zentrenstruktur Basel-Stadt, 2025)

### Ehemaliger Rand wird zur neuen Mitte

Heute liegt das Gebiet auf der Grenze zwischen den zwei Gemeinden Allschwil und Basel resp. den zwei Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft (vergleiche dazu den Exkurs zur historischen Siedlungsentwicklung). Obwohl der Ort wegen der strategischen Lage an der Kreuzung Morgartenring-Allschwilerstrasse eine gewisse Zentralität ausstrahlt, weist insbesondere das Gebiet westlich der Bahnlinie teilweise einen Stadtrandcharakter auf, mit breiten Strassen und typischen Peripherienutzungen (Tramdepot, Verkehrsgarten, Freizeitgärten). Ein wichtiges Anliegen des Konzepts und der nachfolgenden Planungen ist deshalb die Auslotung der Potenziale für eine ortsgerechte Verdichtung und Transformation im direkten Umfeld der Haltestelle. Eine Herausforderung dabei ist der Umgang mit dem baulichen Bestand. Das direkte Umfeld ist attraktiv und fast vollständig bebaut. Nicht nur die dichten Stadtquartiere (Iselin, Am Ring, Gotthelf) weisen grosse ortsbauliche und freiräumliche Qualitäten auf. Gleichermaßen gilt auch für das Gartenstadtquartier Borerhof. Die neue Bedeutung des Ortes soll im direkten Umfeld in erster Linie eine Aufwertung im Stadtraum ermöglichen, aber nicht zu einem Verlust der bestehenden Qualitäten führen.

### Robustheit und Faktor Zeit

Das Gebiet wird von einer Vielzahl von Entwicklungen geprägt, jeweils mit unterschiedlichen Realisierungshorizonten. Städtebauliche Entwicklungen im Bereich von Verkehrsinfrastrukturen sind stets dynamische Prozesse. Daher braucht es einerseits ein klares, robustes Zielbild, andererseits ist eine aufwärtskompatible Entwicklung unerlässlich. Das Konzept zeigt verschiedene planerische Fragestellungen und Zielvorstellungen im Raum auf, löst diese aber zum heutigen Zeitpunkt nicht alle. Das Finden von Lösungen dazu wird Zeit benötigen – einerseits, weil die Entwicklung des Gebiets mit der neuen Haltestelle nicht mit Sicherheit vorausgesehen werden kann, andererseits, weil die fachlichen Diskussionen im Rahmen von konkretisierenden Planungen geführt werden und teilweise auch politische Entscheide hinsichtlich der Umsetzung von Einzelprojekten gefällt werden müssen.

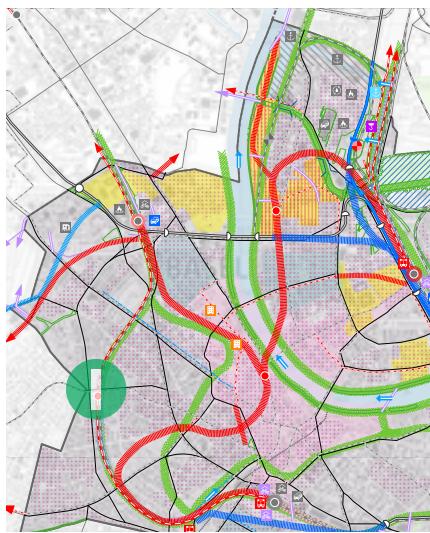
## 2.5 Kantonale Richtplanung

Die geplante S-Bahn-Haltestelle Basel Neuallschwil ist im kantonalen Richtplan Basel-Stadt als Zwischenergebnis festgelegt. Im Bereich der Haltestelle werden Lärmschutz (S5.1, Massnahme b), Biotopverbund (NL2.2, Massnahme a) und Hitze (S5.4, Massnahme a) als Koordinationsthemen aufgeführt. Die Haltestelle und das angrenzende Umfeld kommen zudem in den Konsultationsbereich Störfallvorsorge zu liegen, was eine Koordination von Raumplanung und Störfallvorsorge notwendig macht. Der kantonale Richtplan Basel-Landschaft führt die Haltestelle ebenfalls

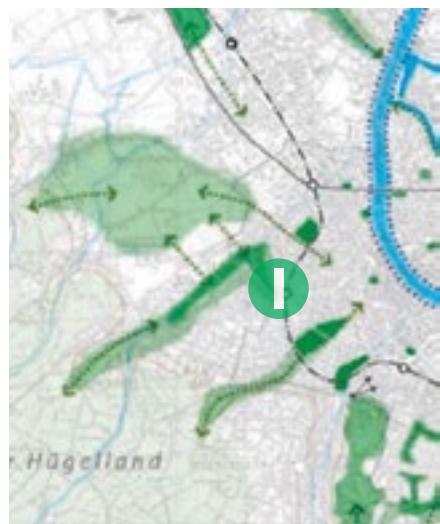
mit Koordinationsstand Zwischenergebnis auf, allerdings als orientierenden Inhalt, da sie sich ausserhalb des Richtplanperimeters befindet. Die S-Bahn-Haltestelle liegt leicht abseits der wichtigsten Entwicklungsschwerpunkte und ist nicht Teil des Projekts «Durchmesserlinie Basel» (Ausbau S-Bahn-Netz). Das dynamische Gebiet Bachgraben in Allschwil, als Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung bezeichnet, ist etwa einen Kilometer von der Haltestelle entfernt. Die Haltestelle selbst wird gemäss Richtplan des Kantons Basel-Stadt von wichtigen Grünräumen tangiert.



**Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft:**  
Der Bahnhof Morgartenring ist einge-  
tragen, erscheint aber als isoliertes Ele-  
ment (z. B. ohne Siedlungsentwicklung).  
(Quelle: Richtplankarte Basel-Land-  
schaft, 2021)



**Kantonaler Richtplan Basel-Stadt:** Der  
Bahnhof ist zwar im Verkehrsnetz ein-  
gebunden, spielt aber sonst eine unter-  
geordnete Rolle. (Quelle: Richtplankarte  
Basel-Stadt, 2022)



**Karte Freiraumentwicklung:** Der Bahnhof  
wird durch wichtige Grünräume tangiert,  
z. B. Grünkorridor nach Bachgraben.  
(Quelle: Kantonaler Richtplan BS, 2020)



### INFO

Rechteck im Kreis: Lage der geplanten S-Bahn-Haltestelle  
(gilt für alle nachfolgenden Seiten).

## 2.6 Nutzungsplanung

Der Zonenplan von Allschwil scheidet entlang der Baslerstrasse eine Mischzone (WG4, lila), im Umfeld des Lindenplatzes eine 3-geschossige Zentrumzone (helllila) aus. Die rückwärtigen Quartiere bestehen mehrheitlich aus Wohnzonen (W3, rot). Zudem finden sich im Gebiet um die Haltestelle verschiedene Gesamtüberbauungen und Quartierpläne (grau). Direkt an der Kantonsgrenze liegt das Quartier Borerhof (W2- und Ortsbildschutz-Zone, orange).

Im Zonenplan von Basel finden sich im Umfeld der Haltestelle mehrere Schutz- und Schonzonen (lila, rosa) sowie verschiedene Zonen mit Nutzungen im öffentlichen Interesse (grau) und Grünanlagenzonen (grün). Nördlich und östlich der Haltestelle gelten mehrheitlich die Zonen 4 und 5 mit hoher Dichte (orange, rot), südlich und westlich der Haltestelle gelten die Zonen 2 und 3 mit mittlerer Dichte (gelb, hell-orange).



Zonenplan Allschwil: Im direkten Umfeld der Haltestelle dominieren Wohnquartiere in mittlerer Dichte.  
(Quelle: Gemeinde Allschwil, 2025)



Zonenplan Basel-Stadt: viele Schutz- und Schonzonen, nordöstlich der Haltestelle dichte Wohnquartiere.  
(Quelle: Geoportal Basel-Stadt, 2025)

## 2.7 Siedlungsentwicklung

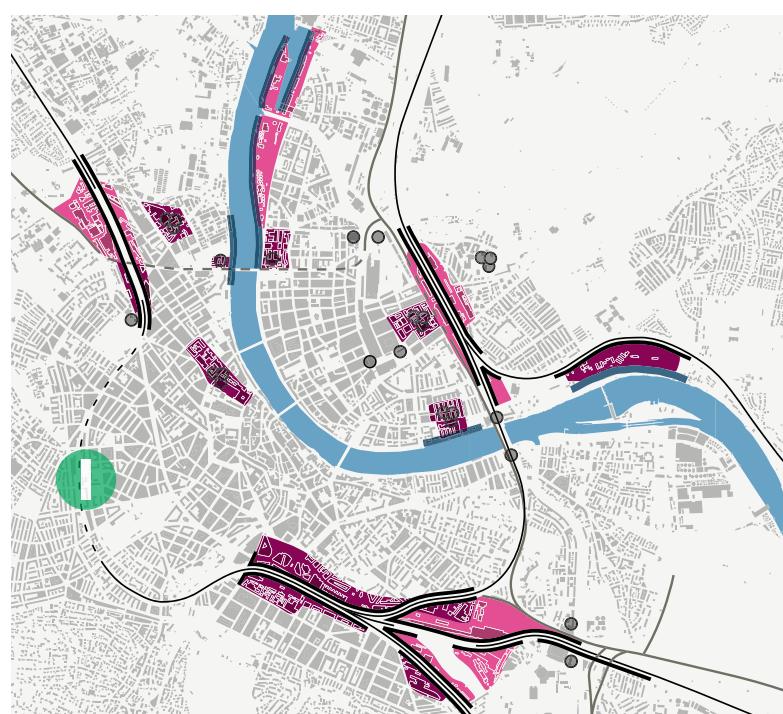
Das räumliche Entwicklungskonzept von Allschwil (REK) zeigt die gewünschte Entwicklung der Gemeinde bis 2035. Das Konzept legt den Fokus auf die beiden Arbeitsplatzgebiete Binningerstrasse und Bachgraben. Zum Zeitpunkt der Erarbeitung des REK (2016–2018) war die Haltestelle noch nicht am Planungshorizont ersichtlich. Aus diesem Grund fehlen in diesem Raum auch Aussagen zur zukünftigen Siedlungsentwicklung. Hingegen berücksichtigt das Hoch-

hauskonzept von Allschwil die geplante S-Bahn-Haltestelle, erwähnt die damit einhergehende Erschliessungsgüte und sieht in Teilen des Perimeters Möglichkeitsräume für Hochhäuser vor.

Auch auf Stadtgebiet von Basel gibt es im direkten Umfeld der Haltestelle keine bedeutenden Stadtentwicklungsprojekte. Das aktuell geltende Hochhauskonzept von Basel schlägt entlang des Gleisraums der Elsässerbahn keine Hochhausentwicklung vor.



Auszug Hochhauskonzept Allschwil, rot schraffiert sind Möglichkeitsräume für Hochhausbauten, braun sind Ausschlussgebiete. (Quelle: Gemeinde Allschwil, 2024)



Auszug Hochhauskonzept Basel.  
(Quelle: «Hochhäuser in Basel», Kanton BS, 2010)

## 2.8 Ortsbild- und Denkmalschutz

Die Quartierstruktur und ein Grossteil der Bauten im Umfeld bestehen bereits seit den 1930er- und 1940er-Jahren. Die Struktur funktioniert gut, ist stabil und hochwertig und wurde entsprechend kaum geändert. Im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) sind die Bauten und Ensembles im nahen Haltestellenumfeld fast flächendeckend mit Erhaltungsziel A (Erhalt der Substanz eines Gebietes oder einer Baugruppe) oder a (Erhalt der Beschaffenheit der Umgebungszone) eingetragen.

In Basel betroffen sind verschiedene markante Bauten, wie das Tramdepot (mit Dienstgebäude und Kiosk), die Schulhäuser Gotthelf und Gottfried Keller, die Kirche Ökolampad sowie die Wohngürtel am Laupen- und am Morgartenring, die Quartiere Bachletten und Gotthelf (inkl. Kastanienallee des St. Galler-Rings) und die Reihenhausiedlung im Bereich des Pilatusplatzes. Des Weiteren sind die Quartiere Sulzer-, Sennheimer-

und Blauenstrasse und das Quartier um den Allschwilerplatz sowie die Strassburgerallee und das Quartier Iselin im ISOS erfasst. Einige dieser Bauten sind ebenso im kantonalen Denkmalverzeichnis oder als kantonale Inventarobjekte erfasst (z. B. Tramdepot Morgartenring, Häuserzeile am St. Galler-Ring, Gotthelf-Schulhaus).

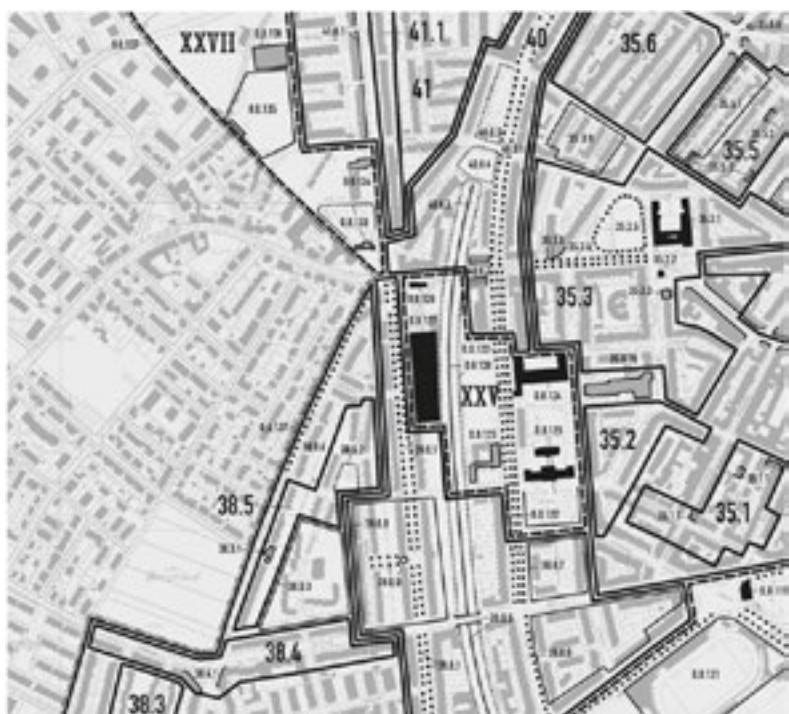
In Allschwil betroffen sind die Kolonie Borerhof, der Lindenplatz und seine umliegende Bebauung sowie das Ensemble am Ortseingang entlang der Baslerstrasse (u.a. Restaurant Zic Zac mit Garten).

Der in Aufstellung befindliche Zonenplan Siedlung der Gemeinde Allschwil würdigt diese Eingangssituation und wird den Garten des Lokals einer Schonzone zuweisen. Der Lindenplatz selbst soll für eine potenzielle spätere freiräumliche Aufwertung aus der Ortsbildschutzone entlassen werden, die südlich und östlich des Platzes bestehenden Ortsbildschutzzonen bleiben bestehen.



Auszug Aufnahmeplan Allschwil.  
(Quelle: ISOS Allschwil, 2008)

Auszug Aufnahmeplan Grossbasel Nord.  
(Quelle: ISOS Basel, 2010)



## 2.9 Verkehrsprojekte

Vor allem – aber nicht nur – im Zusammenhang mit der Erschliessung des Entwicklungsschwerpunkts Bachgraben laufen im untersuchten Raum bedeutende Verkehrsprojekte:

### 4-Meter-Korridor Elsässerbahn:

Geplant ist ein Ausbau der Strecke Basel St. Johann–Basel SBB zum 4-Meter-Korridor, welcher die Beförderung von Sattelaufliegern mit einer Eckhöhe von 4 Metern ermöglicht und somit zu einer Verlagerung der Gütertransporte von der Strasse auf die Schiene beiträgt. Die Umsetzung des Projekts hat bereits begonnen und dauert bis zum Jahr 2029 an. Die Inbetriebnahme soll im Jahr 2029 erfolgen.

### Koordination Verkehrsanbindung

#### Bachgraben (KoBa):

Um die verkehrliche Erreichbarkeit des Entwicklungsgebietes Bachgraben zu verbessern und die wachsende Verkehrsnachfrage verträglich abwickeln zu können, soll die Erschliessung des Gebietes gesamtverkehrlich optimiert werden. Die folgenden drei Schlüsselpunkte werden auf Schweizer Seite geplant und aufeinander abgestimmt:

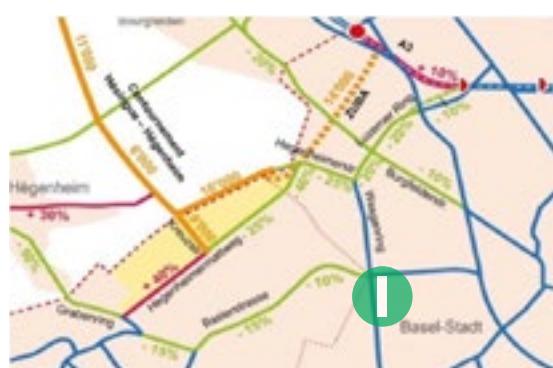
**Tram Bachgraben:** Mit einer neuen Tramverbindung soll primär das Gebiet Bachgraben direkt in das Tramnetz eingebunden und die Erreichbarkeit vom Bahnhof St. Johann her verbessert werden. Die Entlastung des Strassennetzes

durch den Zubringer Bachgraben–Allschwil (s.u.) ist eine wichtige Voraussetzung für das Tram. Die Haltestelle Basel Neuallschwil spielt derzeit im Erschliessungskonzept des Gebietes Bachgraben eine untergeordnete Rolle, jedoch könnte eine ÖV-Anbindung des Gebietes an den Bahnhalt Basel Neuallschwil die ÖV-Erschliessung zusätzlich verbessern.

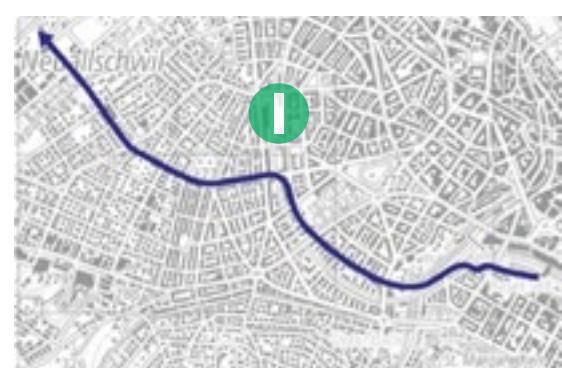
**Kantonale Velo-Vorzugsrouten Allschwil–Basel SBB und St. Galler-Ring:** Weiter ist über die Achse St. Galler-Ring–Wanderstrasse südlich der Haltestelle Morgartenring eine übergeordnete Veloroute vorgesehen. Diese übergeordneten Veloverbindungen können schneller als die anderen Massnahmen umgesetzt werden und sind daher wichtige kurzfristige Massnahmen für die verbesserte Erreichbarkeit der Haltestelle. Auch wenn die Haltestelle Basel Neuallschwil leicht abseits der Velovorzugsroute gelegen ist, bietet die Verbindung über Im Langen Loh einen attraktiven Anschluss an die übergeordneten Routen.

#### Zubringer Bachgraben–Allschwil (ZUBA):

Mit dem ZUBA soll das Gebiet Bachgraben eine direkte Anbindung für den MIV und den Schwerverkehr an die Autobahn erhalten und so die nahen Wohnquartiere vom Durchgangs-MIV entlasten. Ein Tunnel schliesst dabei das Arbeitsplatzgebiet direkt an die Nordtangente Basel (Autobahnnetz A35/A3) an. Im Umfeld der Haltestelle Basel Neuallschwil werden keine grösseren Verlagerungen aufgrund des ZUBA erwartet.



Verkehrsentlastung durch Zubringer Bachgraben–Allschwil (Quelle: Kanton Basel Landschaft, 2022) – ohne Berücksichtigung der verkehrlichen Wirkungen anderer Infrastrukturprojekte wie Bachgraben-Tram, Bahnhof Morgartenring, Velovorzugsroute zwischen Bahnhof Basel SBB und Bachgraben.

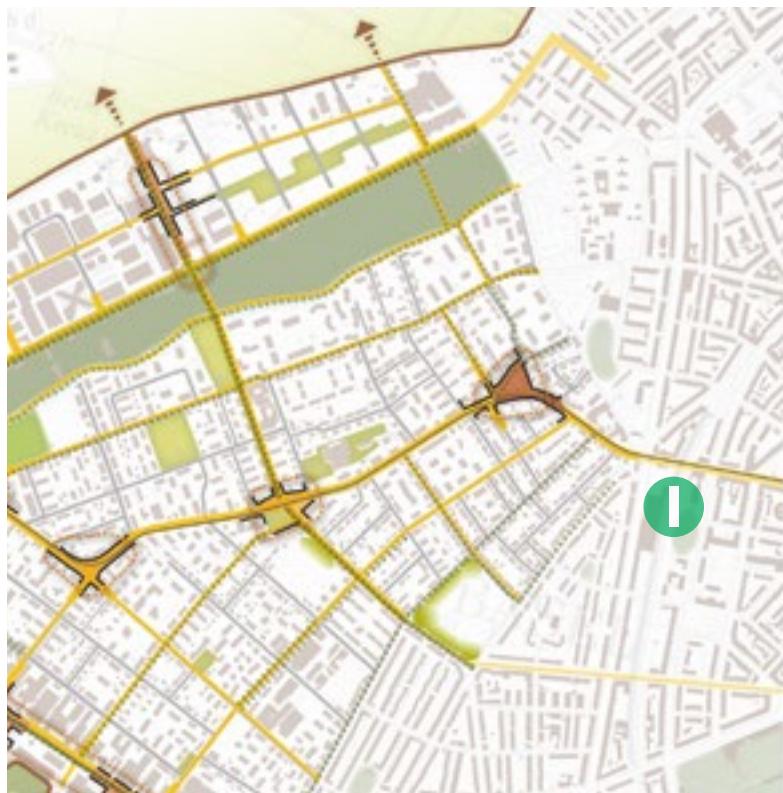


Vorgesehene Velovorzugsroute zwischen Bahnhof Basel SBB und Bachgraben. (Quelle: Schlüsselpunkte Koordination Bachgraben, 2022)

## 2.10 Freiraumentwicklung

Das Teilkonzept Freiraum aus dem räumlichen Entwicklungskonzept von Allschwil (REK) macht nur wenig spezifische Aussagen zum direkten Umfeld der neuen Haltestelle. Eine Aufwertung des Lindenplatzes wird im REK zentral hervorgehoben, ist aber aufgrund der erneuten Ablehnung eines konkreten Umgestaltungsprojektes an der Urne zumindest kurz- bis mittelfristig unwahrscheinlich geworden. Hingegen soll im Quartierplanperimeter Im Langen Loh ein quartierbezogener Freiraum umgesetzt werden. In verschiedenen Quartierstrassen gibt es bestehende oder neue lineare Freiraumelemente (z.B. Baumreihen).

Das Freiraumkonzept von Basel sieht vor, Verkehrskreuzungen (wie die Kreuzung Morgartenring-Allschwilerstrasse) zu neuen Platzanlagen zu transformieren. Auch die Alleenstruktur soll konsequent weiterentwickelt werden. Vorgeschlagen wird die Neuschaffung einer «grüngeprägten Achse» zum Entwicklungsschwerpunkt Bachgraben.



Auszug REK 2035 Allschwil, Plan Freiraum.  
(Quelle: Gemeinde Allschwil 2018)



Auszug Freiraumkonzept Basel, Gesamtplan.  
(Quelle: Kanton BS, Hochbau- und Planungsamt, 2004)

## 2.11 Naturräumlicher Kontext

Das Gebiet um die zukünftige S-Bahn-Haltestelle zeichnet sich durch hohe Naturwerte aus. So ist einerseits ein beträchtlicher Teil der Bahnböschungen im Bundesinventar für Trockenwiesen und -weiden (TWW) erfasst (Objekt 224, Elsässerbahn), andererseits sind die gesamten Bahnböschungen sowie weitere Flächen im Quartier als schutzwürdige Naturobjekte im kantonalen Inventar enthalten.

Des Weiteren stellen das Trassee und die Böschungen der Elsässerbahn eine kantonale Biotoptvernetzungssachse erster Priorität für trockenwarme Lebensräume und Wiesen dar, welche im nicht überdeckten Bereich intakt ist.

Der Bau einer neuen Haltestelle ist insbesondere im Hinblick auf die Flächen des Bundesinventars für Trockenwiesen und -weiden ein Interessenskonflikt (siehe dazu die Ausführungen im Kapitel 2.2). Das Konzept geht davon aus, dass der Interessenkonflikt im Rahmen der Bewilligung gelöst werden kann sowie die notwendigen Ersatzflächen zur Verfügung stehen. Der Bau der S-Bahn-Haltestelle bildet deshalb eine Ausgangslage für das Konzept. Es wurden keine Szenarien ohne neue Haltestelle untersucht.



Naturobjekte gemäss dem kantonalen Inventar der schutzwürdigen Naturobjekte BS. (Quelle: MapBS)

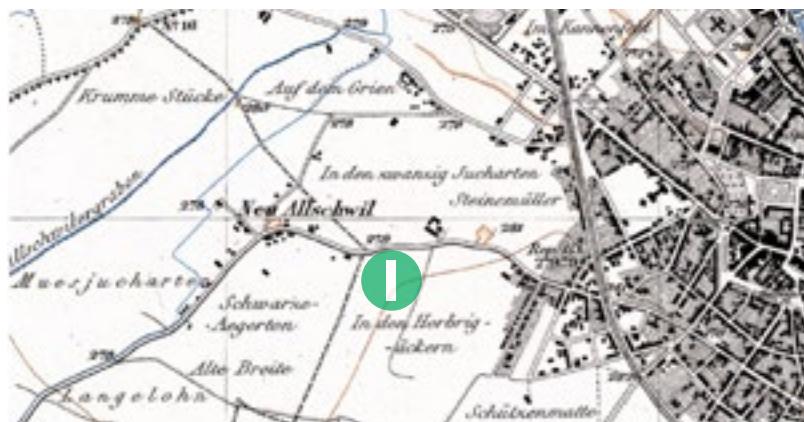


Die Böschungen der Elsässerbahn gelten als Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung. (Quelle: BAFU 2010, Revision 2017)



Intakte Biotoptverbundachse erster Priorität im Bereich der geplanten Haltestelle. (Quelle: Biotoptverbundkonzept BS, 2016)

# Exkurs: Geschichte der Siedlungsentwicklung im Raum Morgartenring



## Vor 1890: Verbindungsachse zwischen Allschwil und Basel

Der «Raum Morgartenring» liegt um die Jahrhundertwende vor den Toren der Stadt, zwischen Basel und Allschwil auf offenem Feld. Der Knick in der Kantongrenze markiert ungefähr die Lage der heutigen Tramhaltestelle Morgartenring. Die Ausfallachse – vom Auberg über die Austrasse, die Allschwilerstrasse und den späteren Lindenplatz nach Allschwil – existiert bereits.

Sie kreuzt beim Spalenring das erste Trassee des 1844 fertiggestellten letzten Abschnitts der Bahnlinie Strassburg–Basel. Ebenfalls sichtbar ist der Bachlauf entlang des Allschwilergrabens. Die äussere Stadtmauer wurde in der 1860 beginnenden «Entfestigung» der Stadt geschleift. Der Verlauf der früheren Elsässerbahn bildet die morphologische Stadtgrenze Basels. Nur vereinzelt finden sich Bauten ausserhalb des Spalenrings, zum Beispiel die in den 1860er-Jahren erbaute Arbeiterwohnkolonie am Herrengrabenweg.



## 1890–1900: zögerliches Siedlungswachstum ausserhalb der Stadtgrenze

Entlang der heutigen Allschwilerstrasse/Baslerstrasse gesellen sich vereinzelt Ein- und Mehrfamilienhäuser mit Ladengeschäften hinzu. Zwischen Schützenmatte und Kannenfeld wächst die Stadt Basel ins Umland. Expansionsabsichten sind mit den noch ungepflasterten Erschliessungsstrassen bereits klar ersichtlich: einerseits im genannten Gebiet auf Basler Seite, aber auch im als Neu-Allschwil bezeichneten Gebiet um den heutigen Lindenplatz Richtung Allschwil.



### 1900–1920: Verlegung der Elsässerbahn und schubweise Stadterweiterung

Im Jahr 1901 wird die Elsässerbahn vom Spalenring an die heutige Lage verlegt. Die Tieflage führt in den Bereichen Kannenfeld und Schützenmatt durch einen Tunnel, ansonsten verläuft sie im offenen Graben. Das Tramdepot der Basler Strassenbahn am Morgartenring nahm bereits ein Jahr zuvor seinen Betrieb auf. Die Tramlinie endet am Morgartenring, wird aber bereits 1905 bis ins Dorfzentrum von Allschwil verlängert. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wächst die Bevölkerung Basels aufgrund der Industrialisierung stark. Dies beschleunigt auch die Siedlungsentwicklung.

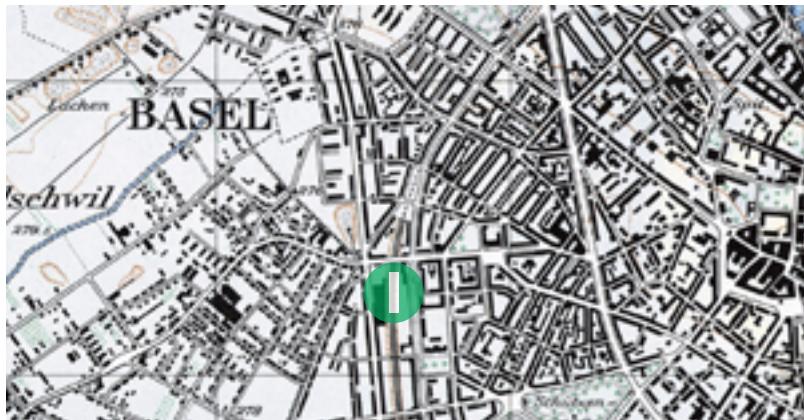
Die Quartiere Gotthelf, Iselin und Bachletten entstehen. Sie sind als Mittelstandsviertel konzipiert. Geschlossene Häuserzeilen füllen die bisher ausserhalb der Stadt gelegenen Flächen zwischen dem Spalenring und der neuen Elsässerbahn. Gezielt werden durch den Staat – teilweise noch auf offenem Feld oder an der Peripherie – öffentliche Einrichtungen erstellt, so zum Beispiel das 1902 eröffnete Gotthelf-Schulhaus.



### 1920–1940: Das Strassennetz ist gelegt

Zwischen 1920 und dem Zweiten Weltkrieg werden einerseits die noch brachliegenden Flächen in den Quartieren Iselin, Gotthelf und Bachletten überbaut, andererseits wird das Gebiet westlich der Bahnlinie mit Reihenhaussiedlungen belegt. Es entsteht die noch heute weitgehend bestehende Strassenstruktur. 1939 erstellt der Kanton Basel-Stadt das «Knabenschulhaus» Gottfried Keller als räumliches Gegenüber zum Gotthelf-Schulhaus.

Während das Gotthelf-Schulhaus eine Neorenaissance-Fassade und einen Jugendstil-Innenausbau aufweist, ist das Gottfried-Keller-Schulhaus im sachlichen Stil der gemässigten Moderne gehalten. Der ursprünglich als Verkehrsstrasse genutzte St. Galler-Ring wird zugunsten einer Fussgängerpromenade und einer Schulhoferweiterung umgestaltet.



#### 1940–1960: Verfestigung der Siedlungsgrenze zwischen Allschwil und Basel

Zwischen 1940 und 1960 erfolgen weitere bauliche Ergänzungen innerhalb der bereits überbauten Gebiete. Die Gemeinde Allschwil festigt ihre Siedlungsgrenze entlang der Kantonsgrenze. Das Wachstum auf Basler Seite «schwappt» über den Wasgenring: Entlang der Welschmatt- und der Nidwaldnerstrasse entstehen hohe Wohnhauszeilen.

Interessant ist, dass der verbleibende Raum zwischen der Basler und der Allschwiler Siedlungsgrenze in diesem Bereich seither baulich nicht massgeblich ergänzt wurde. Der «Zwischenraum» bleibt bis heute bestehen und beherbergt Freizeitgärten, Sportanlagen und das Schulhaus Wasgenring.



#### 1960–2000: Die letzten Entwicklungsgebiete werden erschlossen

Betrachtet man die topografische Karte, scheint die Siedlungsentwicklung grösstenteils abgeschlossen zu sein. Die Stadt Basel ist mit der Gemeinde Allschwil zusammengewachsen, auch wenn die stadtstrukturelle Schnittstelle gut ersichtlich bleibt. Grössere Veränderungen werden seltener. Zwei davon sind die Fertigstellung des Gartenbads 1962 und der Neubau der Merian Iselin Klinik in den 1970er-Jahren. Dennoch werden die Auswirkungen des steigenden Wohnflächenbedarfs sichtbar: In den 1960er-Jahren entstehen zwischen Lindenplatz und Bachgrabenpromenade drei Hochhausgruppen.

Zur Grenze nach Frankreich hin liegt das Areal Bachgraben anfänglich noch weitgehend brach. Das einst bäuerlich geprägte Ackerland wurde im nordwestlichen Teil bis in die 1970er-Jahre hauptsächlich als Kiesgrube genutzt. Ab den 1980er-Jahren wurde der südliche Bereich für das Gewerbe erschlossen und von lokalen Gewerbebetrieben genutzt. Ab den 2000er-Jahren liessen sich vermehrt Spin-offs aus der Life-Sciences-Branche im Bachgraben nieder. Mit «BaseLink» wird die Entwicklung im nördlichen Teil in den letzten Jahren auch erstmals planerisch unterstützt.

Quelle Abbildungen: Topografische Landeskarten, Bundesamt für Landestopografie swisstopo

# 3 Analyse und Entwicklungsszenarien

## 3.1 Die Identität der neuen Haltestelle

### DREI SZENARIEN FÜR DIE ENTWICKLUNG DER HALTESTELLE

Die Entwicklung der Passagierfrequenzen und die damit verbundenen Auswirkungen auf den Stadtraum sind bei Bahninfrastrukturausbauten nicht immer vorhersehbar. Prognosen sind Richtwerte, die übertroffen oder nicht erfüllt werden können. Mit den nachfolgend dargelegten Szenarien werden die Ambitionen für die Entwicklung des Gebiets ausgelotet. Sie dienen ausschliesslich der Auslotung von Potenzialen der zukünftigen S-Bahn-Haltestelle und haben keinerlei konzeptionellen Aspekt. Die konzeptionellen Schlussfolgerungen der drei Szenarien werden im Kapitel 4 beschrieben. Folgende Fragestellungen und Themen stehen im Vordergrund: Welche städtebauliche Entwicklung verträgt das direkte Umfeld der S-Bahn-Haltestelle? Welche Vernetzung zu den Entwicklungen im weiteren Umfeld passt zur Situation? (Stadtraum, Lage im Netz usw.)

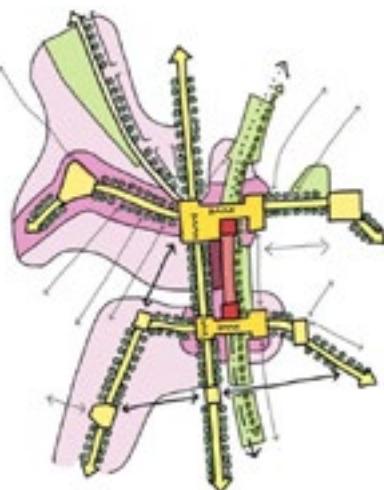
Gleichzeitig hat die Analyse gezeigt, dass noch viele Grundsatzfragen offen sind. Mit den Szenarien sollen darum bewusst auch «Kontroversen» ausgelotet werden, insbesondere diejenigen um Neubau versus Denkmalschutz, Netzergänzungen versus bestehendes Netz, «Dorf» versus «Stadt», Strassen versus Freiräume. Dabei

geht es immer um die Auswirkungen im «Raum Morgartenring» und nicht ausschliesslich um die Haltestelle im engeren Sinn. Untersucht werden folgende drei Szenarien:

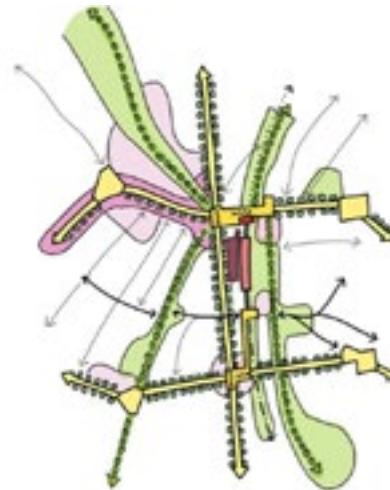
**Szenario Bahnhof:** Der «Raum Morgartenring» wird zu einem vollwertigen Bahnhof mit über 10 000 Reisenden pro Tag (vergleichbar mit den Bahnhöfen Rheinfelden, Pratteln, Zürich Wiedikon oder Zürich Enge). Dies bedingt eine starke Verdichtung und Entwicklung im Bahnhofsumfeld («Allschwil wird zur Stadt») und neue direkte ÖV-Verbindungen zu den wichtigen Entwicklungsschwerpunkten.

**Szenario Bahnstation:** Der «Raum Morgartenring» wird zu einer Bahnstation mit etwa 7000 Reisenden pro Tag (vergleichbar mit den Bahnhöfen Muttenz oder Laufen). Es gibt eine moderate Verdichtung und direkte, attraktive Velorouten zum Bachgraben und zur Binningerstrasse.

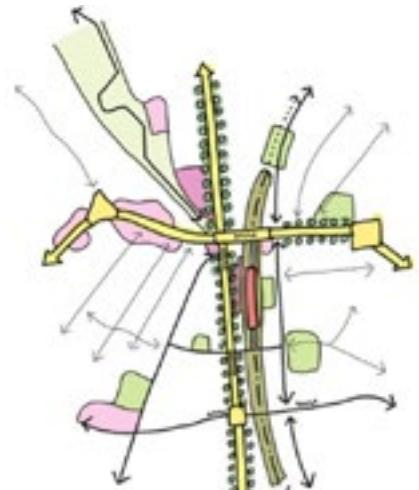
**Szenario Haltestelle:** Der «Raum Morgartenring» ist eine kleine Bahnhaltestelle mit etwa 4000 Reisenden pro Tag (vergleichbar mit den Bahnhöfen Möhlin oder Zürich Tiefenbrunnen). Es gibt vereinzelt punktuelle Verdichtungen und kleine Verbesserungen im Bestand bei der Einbindung in das bestehende Wegnetz.



Szenario «Bahnhof»: starke Verdichtung und starke übergeordnete Vernetzung.



Szenario «Station»: moderate Verdichtung, gezielte Vernetzung.



Szenario «Haltestelle»: punktuelle Verdichtung, Vernetzung im Bestand.

### **Fazit aus der Szenarienbetrachtung**

Die Diskussionen im Rahmen der Erarbeitung des Konzepts haben gezeigt, dass sich die Entwicklungen nach Inbetriebnahme der Haltestelle wahrscheinlich in einem Szenario zwischen «Haltestelle» und «Station» bewegen werden. Der Stadtraum im Szenario «Haltestelle» erfährt nur geringe Veränderungen, was dazu führen würde, dass das Potenzial der Haltestelle nicht ausgeschöpft würde, also eine verpasste Chance wäre. Große, flächendeckende Veränderungen sind andererseits aufgrund der prognostizierten Frequen-

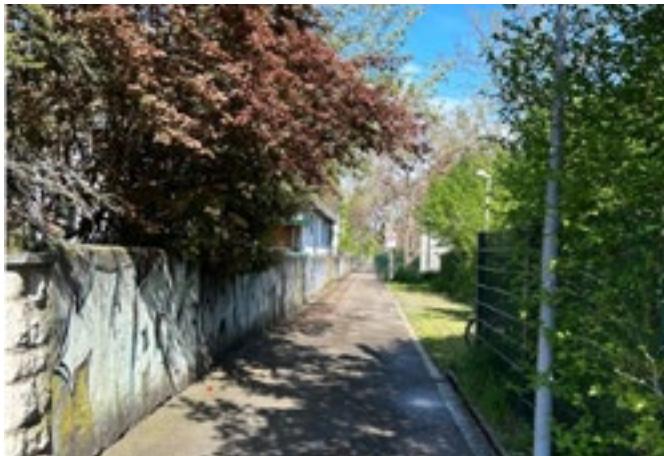
zen und hypothetischen Verdichtungspotenziale nicht zu erwarten, womit das Szenario «Bahnhof» weder erstrebenswert noch realistisch ist.

Verdichtung und Nutzungsänderungen sind teilweise erwünscht oder werden so oder so auf das Gebiet zukommen, müssen aber gezielt an geeignete Orte gelenkt werden, um die vorhandenen städtebaulichen und Freiraum-Qualitäten zu erhalten und zu stärken. Detaillierte Ausführungen zu den drei untersuchten Szenarien finden sich im Anhang.

### 3.2 Herausforderungen des Quartiers

#### Verbesserung der Vernetzung, Erhalt der Qualitäten

Auf übergeordneter Ebene bildet die neue Haltestelle den Mittelpunkt eines dynamischen und sich stark ändernden Teils der Agglomeration, mit grossen Entwicklungsschwerpunkten wie Bachgraben, Westfeldareal und Binningerstrasse. Das direkte Umfeld ist aber stabil. Hier dominieren attraktive, gut funktionierende Wohnquartiere.



Die Vernetzung mit dem Umfeld hat Verbesserungspotenzial.  
(Bild: Han Van de Wetering)



Im direkten Bahnhofsumfeld finden sich attraktive Bebauung und hohe Lebensqualität. (Bild: Han Van de Wetering)

#### Städtebauliche Aufwertung der Hauptstrassen

Die Haltestelle kommt an einer Kreuzungsstelle von Hauptstrassen (Morgartenring-Wasgenring-Baslerstrasse-Allschwilerstrasse) zu liegen. Für die übergeordnete Vernetzung spielen diese Hauptstrassen eine zentrale Rolle. Hier fahren auch Trams und Busse. Grundsätzlich sind die Strassenräume gut dimensioniert, insbesondere die Allschwilerstrasse ist ein attraktiver, gut funktionierender Stadtraum. Schwierig sind die anderen drei Strassen. Die Verkehrs- und Lärmbelastung ist hoch, teilweise fehlt eine ausreichende Veloinfrastruktur, die Gehbereiche sind oft minimal dimensioniert (z.B. knapp zwei Meter in der Baslerstrasse) und durch Parkplätze belegt. Auch gibt es sehr wenig Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr. Durch die abweisende Bebauung und teilweise fehlende Begrünung wirken die Strassen ausserdem eher wie Ausfallsachsen.



Die Baslerstrasse wurde zwar umgestaltet und für den Veloverkehr verbessert, dennoch wirkt sie durch die schmalen Gehbereiche und abweisende Bebauung als Ausfallachse und weniger als Zulieger zu einem Bahnhof. (Bild: Han Van de Wetering)



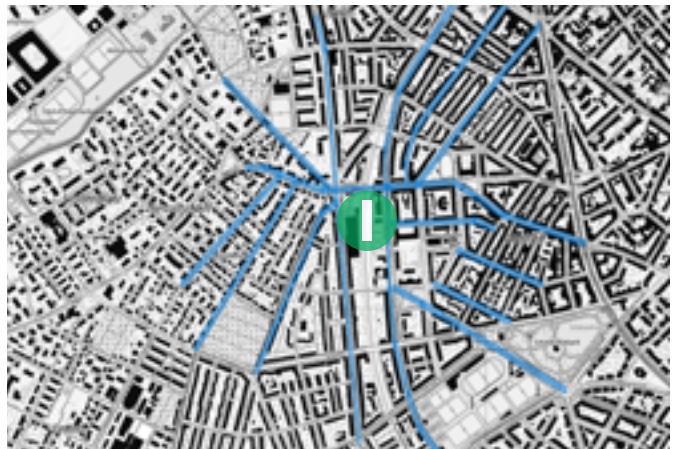
Die Allschwilerstrasse ist ein gutes Beispiel für einen attraktiven, gut funktionierenden Stadtraum. Die Verkehrsbelastung passt zum städtebaulichen Kontext, es gibt breite, begrünte Gehbereiche, die repräsentative Bebauung orientiert sich zum Strassenraum.  
(Bild: Han Van de Wetering)

## Etablierung der «Diagonalen»

Neben den Hauptstrassen besteht eine interessante, historisch gewachsene Strassenstruktur mit verschiedenen, teilweise untergeordneten Diagonalen, als direkte Verbindungen aus allen Richtungen zur neuen Haltestelle. Grösstenteils sind dies eher ruhige, oft begrünte, quartierorientierte Verbindungen. Die Diagonalen bieten die Möglichkeit einer feinmaschigen Vernetzung mit den direkt umliegenden Quartieren, teilweise aber auch mit dem weiteren Umfeld.



Im Langen Loh als direkte Verbindung zwischen Haltestelle Basel Neuallschwil und Binningerstrasse. (Bild: Han Van de Wetering)

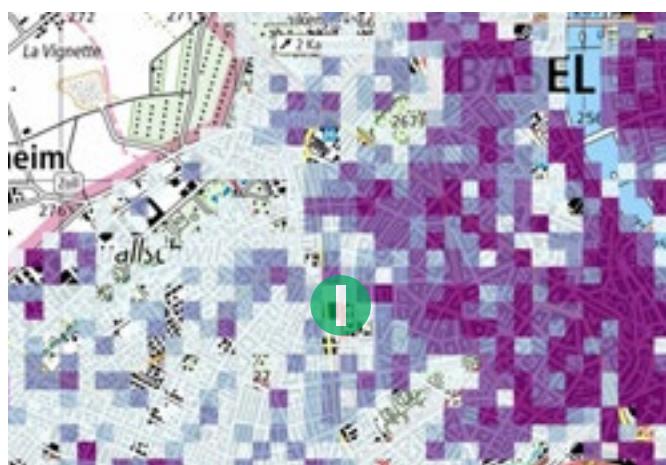


Durch die Lage am äusseren Ring auf der Schnittstelle zwischen Allschwil und Basel ist eine Struktur von diagonalen Verbindungen entstanden. (Karte: swisstopo)

## Transformation vom Rand- zum Stadtquartier

Das Gebiet liegt auf der Grenze von zwei Gemeinden und zwei Kantonen. Es ist ein typisches Gemeindegrenzgebiet mit Stadtrandcharakter, insbesondere westlich der Bahn, charakterisiert durch breite Strassen, eine eher moderate bauliche Dichte, teilweise introvertierte Wohnsiedlungen und Peripherienutzungen (Tramdepot, Verkehrsgarten, Freizeitgärten). Die Wohnnutzung dominiert, es gibt kaum Arbeitsplätze. Zwar finden sich im Gebiet verschiedene wichtige Einrichtungen (Merian Iselin Spital, Schulhäuser, Altersheim), neben den beiden Quartierzentrten Linden- und Allschwilerplatz gibt es aber nur wenig Zentrumsnutzungen.

Auffallend sind die vielen städtebaulich «schwierigen» Situationen, z. B. Wohnen im Erdgeschoss entlang stark befahrener Hauptstrassen (hohe Lärmbelastung, fehlende Privatheit) und fehlende oder unklare Quartiervernetzung im Bereich der Gemeindegrenze (insbesondere im Bereich der Sportplätze und Freizeitgärten nordwestlich der Haltestelle).



Das Gebiet im direkten Umfeld der Haltestelle hat kaum Arbeitsplätze. (Quelle: swisstopo, Darstellung der Arbeitsstätten, 2022)



Wohnen in moderater Dichte, breite Strassen. (Bild: Han Van de Wetering)

## Weiterentwicklung Schnittstelle Allschwil-Basel

Die Haltestelle liegt an einer speziellen ortsbaulichen Schnittstelle von zwei Gebieten mit unterschiedlichem Charakter. Zwei «Identitäten» treffen aufeinander: die «Gartenstadtidentität» in Allschwil und die «Stadtidentität» in Basel. Nicht nur baulich sind diese Identitäten heute klar erkennbar, auch sozial-räumlich und verkehrlich gibt es grosse Unterschiede. Dieses Nebeneinander macht das Gebiet vielseitig.



Lindenplatz in Allschwil mit vorstädtischer Ausstrahlung.  
(Bild: Han Van de Wetering)



Allschwilerstrasse in Basel mit dichten, urbanen Strukturen.  
(Bild: Han Van de Wetering)

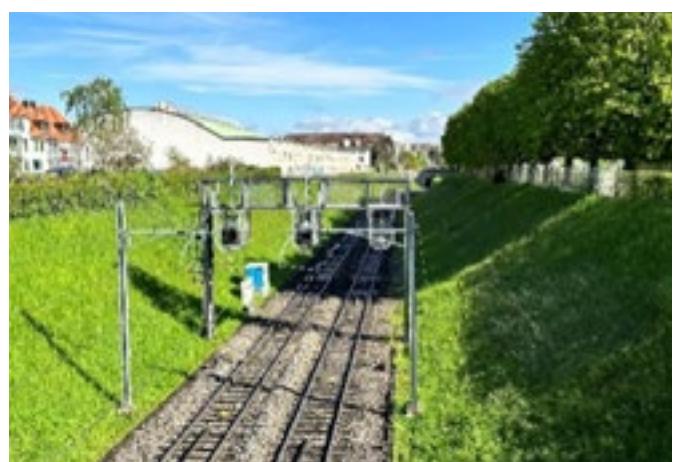
## Räumliche Einbettung der Haltestelle

Auf der Nordseite ist die Haltestelle über die Allschwilerstrasse an das übergeordnete Netz (mit dem bestehenden ÖV-Knoten mit Tram- und Bushaltestellen) und an den Vorplatz des Tramdepots angebunden. Wichtig als Quartierzubringer zur geplanten S-Bahn-Haltestelle ist auch der St. Galler-Ring direkt östlich der Bahn, insbesondere für den Veloverkehr. Die übergeordnete Vernetzung ist offensichtlich. Die Gottfried Keller-Strasse auf der Südseite ist dahingegen nur eine lokale Fuss- und Veloverbindung.

Durch die vertiefte Lage ist zu erwarten, dass die S-Bahn-Haltestelle selbst schlecht auffindbar sein wird. Gleichzeitig bildet die Bahnlinie mit den grünen Böschungen eine wohltuende Weitsicht im Quartier.



Blick Richtung Basel SBB ab Brücke Allschwilerstrasse.  
(Bild Städtebau & Architektur BS)

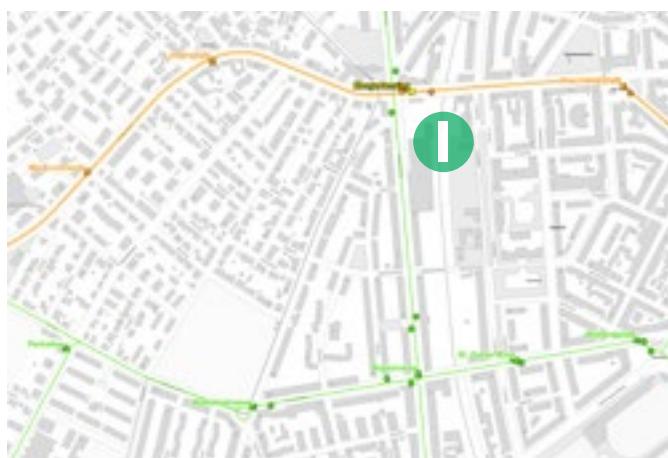


Blick Richtung Bahnhof St. Johann ab Gottfried Keller-Strasse.  
(Bild Städtebau & Architektur BS)

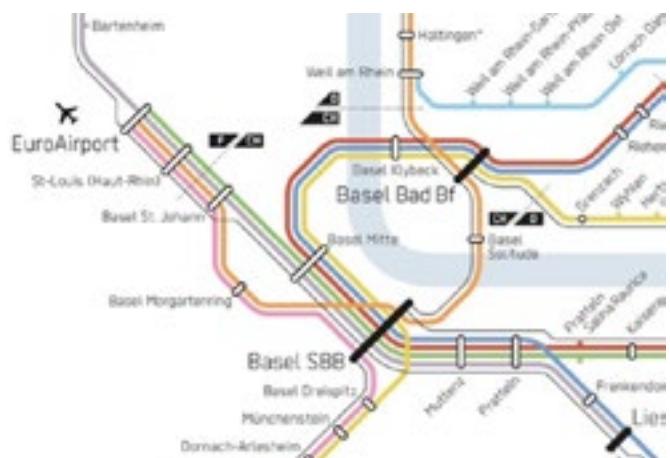
## Förderung einer nachhaltigen Mobilität

Der Raum um die Haltestelle Morgartenring ist verkehrlich sehr gut erschlossen. Mit der vorgesehenen Lage zwischen Allschwilerstrasse und Gottfried Keller-Strasse liegt die zukünftige Haltestelle zwischen zwei bestehenden ÖV-Knoten (die Tram- und Bushaltestelle Basel Neuallschwil mit den Linien 6 und 36 und die Bushaltestelle Rigistrasse resp. St. Galler-Ring mit den Linien 33, 36 und 48). Es gibt direkte Verbindungen in alle Richtungen. Entsprechend hat das Umfeld der Haltestelle bereits die höchste ÖV-Erschliessungsqualität. Mit der neuen Haltestelle kann die Rolle als ÖV-Knoten noch gestärkt und die Umgebung zusätzlich an das regionale Netz angeschlossen werden.

Als Bestandteil des Projekts Bahnbindung EuroAirport sind u.a. schnelle und direkte Bahnverbindungen zum Flughafen, zum Bahnhof Basel SBB, ins Laufental und nach Liestal sowie nach Mulhouse vorgesehen. Langfristig soll sich mit dem Projekt «Durchmesserlinie Basel» das Liniennetz verändern, mit direkten Verbindungen in Richtung EuroAirport sowie nach Aesch und via Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof nach Freiburg im Breisgau. Zudem hat die Haltestelle eine gute Position im Fuss- und Veloverkehrsnetz. Teilweise wurden Strassen bereits umgestaltet (z.B. Baslerstrasse), weitere Projekte (z.B. übergeordnete Velorouten) sind in Planung. Trotz der günstigen Ausgangslage ist die MIV-Belastung im Gebiet sehr hoch, wobei ein Grossteil davon Durchgangsverkehr ist (Zubringer Autobahn, übergeordnete städtische Strassen).



Lage der Haltestelle im heutigen städtischen ÖV-Netz.  
(Quelle: MapBS)



Ausschnitt zukünftiges Liniennetz S-Bahn mit Herzstück (Stand: 2025).  
(Quelle: Trireno)

## Stärkung Präsenz des grünen Gleisraums

Der Gleisraum mit den grünen Böschungen hat eine grosse räumliche Qualität. Er bietet Offenheit und Weitsicht in einem sonst dicht bebauten Quartier und spielt eine wichtige Rolle fürs Stadtklima (Kaltluftströme). Ein Teil der Böschungen ist als Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung inventarisiert. Ein weiterer Teil der Böschung ist im kantonalen Inventar der geschützten Naturobjekte erfasst und Teil einer prioritären Biotopverbundachse. Entlang des Gleisraums gibt es abschnittsweise eine Fuss- oder Quartierverbindung, sie ist aber nicht durchgehend. Generell bildet sie eher die Rückseite des Quartiers.



Der Gleisraum mit den grünen Böschungen bietet eine attraktive räumliche Situation und wohltuende Offenheit.  
(Bild: Han Van de Wetering)



Teilweise ist der Gleisraum eine Adresse. An gewissen Stellen existieren parallel zum Gleis Fuss- und Quartierverbindungen.  
(Bild: Han Van de Wetering)

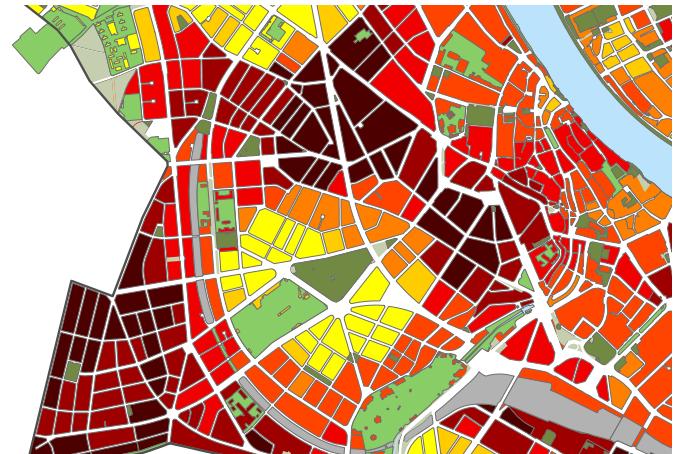
### Vernetzung und Begrünung der Freiräume

Das Quartier erscheint sehr grün, jedoch sind viele der Freiräume zweckgebunden (Sport- und Schulanlagen), nicht öffentlich zugänglich (Privatgärten, Abstandsgrün oder Freizeitgärten) oder weisen aufgrund der fehlenden Ausstattung und schlechten Nutzbarkeit keine Aufenthaltsqualität auf. Daraus resultiert eine Unterversorgung mit öffentlich zugänglichen Freiräumen mit Aufenthaltsqualität. Während die südlich der Haltestelle und westlich des Rings gelegenen Reiheneinfamilienhaus-Quartiere Zugang zu privaten Grünräumen haben, betrifft die ungenügende Freiraumversorgung vor allem die dichter bebauten Quartiere nördlich der Haltestelle und westlich des Rings. Zudem sind viele grünräumlich angelegte Wegverbindungen nicht gut durchgebunden und miteinander vernetzt. Auch sind sie vom Querschnitt her nicht geeignet, zusätzlichen Veloverkehr gemeinsam mit Fussverkehr konfliktfrei aufzunehmen. Dies gilt insbesondere im Bereich der Sportplätze und Freizeitgärten nordwestlich der Haltestelle.

Ein grosser Kontrast ist der Vorplatz vom Tramdepot in Kombination mit der Kreuzungsstelle Basler-/Allschwilerstrasse und Wasgen-/Morgartenring. Dieser Raum als zukünftig potenzieller «Bahnhofplatz» ist heute auf die betrieblichen Anforderungen des Depots ausgerichtet. Durch die grosse Asphaltfläche ist er ein thermischer Hotspot ohne Aufenthaltsqualität.



Bachgrabenpromenade als Teil eines grossen Freiraumgerüsts.  
(Bild: Han Van de Wetering)



Freiraumversorgung: Der grösste Teil der Quartiere im Umfeld der Haltestelle ist stark unversorgt (orangefarbene, rote und dunkelrote Gebiete). (Quelle: Städtebau & Architektur BS)

# 4 Konzeption

## 4.1 Wirkungsziele

Die in diesem Kapitel formulierten Wirkungsziele, Zielbilder, Strategien, Konzeptüberlegungen und die daraus abgeleitete Synthese sind nicht als gesicherte Entwicklung zu lesen, sondern stellen mögliche und aus stadt-räumlicher Sicht wünschbare Entwicklungen dar. Sie weisen verschiedene Abhängigkeiten auf, welche in nachfolgenden Planungsschritten geklärt und bearbeitet werden müssen. Gerade die längerfristigen Szenarien sind mit Unsicherheiten behaftet. Damit sind auch die dargestellten Potenziale keineswegs im kurzfristigen Zeithorizont greifbar, sondern werden Teil der einer längerfristigen Entwicklung in mehreren Schritten sein müssen. Teil dieser Entwicklung ist die gemeinsame Planung mit den betroffenen Akteuren (Grundeigentümer, Interessengruppen, Private) sowie, sofern jeweils notwendig, das Herbeiführen von politischen Entscheiden.

### Wirkungsziel 1:

## Verbesserung der Vernetzung und Erhalt der städtebaulichen Qualitäten.

Es braucht masstabsübergreifende Ansätze, um die strategisch übergeordnete Bedeutung des Gebiets als zukünftiges Haltestellenumfeld mit der stabilen Stadtstruktur des direkten Umfelds in Einklang zu bringen. Für das gesamte Stadtgefüge ist die Vernetzung an dieser Nahtstelle zwischen Basel und Allschwil von hoher Bedeutung. In einem neuen, verbindenden Stadtpark zwischen Basel und Allschwil wird eine direktere und breitere Fuss- und Velo-Verbindung zum Bachgrabenquartier geschaffen. Dabei werden Synergien gesucht, die Sportflächen, Freizeitgartenareale und weitere Nutzungen optimal zu organisieren, den zukünftigen Bedürfnissen anzupassen und mehr öffentliches Grün zu schaffen. Planungen entlang der Gemeindegrenze sollen besser aufeinander abgestimmt werden. Auf strategischer Ebene spielen die Netze eine wichtige Rolle. Insbesondere für den Fuss-, Velo und öffentlichen Verkehr ist die Vernetzung der zukünftigen Haltestelle mit den Entwicklungsschwerpunkten zu verbessern. Dies gilt insbesondere für das Gebiet Bachgraben. Im direkten Umfeld der Haltestelle stehen der Erhalt der bestehenden, attraktiven Stadtstruktur und eine sanfte Weiterentwicklung im Vordergrund. Die Aufwertung der Netze soll sich in die bestehende Struktur einfügen. Allfällige punktuelle, gezielte städtebauliche Erneuerungen als Bestandteil der Netzelemente sind denkbar.

### Wirkungsziel 2:

## Städtebauliche und stadträumliche Aufwertung der Hauptstrassen.

Die Hauptstrassen sollen als Zubringer zur neuen Haltestelle erkennbar sein. Die Allschwilerstrasse könnte dabei als Inspiration dienen. Es gibt eine gute Veloinfrastruktur (z.B. Velostreifen), grosszügige, begrünte Gehbereiche und eine urbane, raumbildende Bebauung mit Bezug zum Strassenraum (Adresse, inklusive aktiv genutzter Erdgeschosse). Dazu gehört eine enge Abfolge von Querungen für den Fussverkehr. Insbesondere die Baslerstrasse zwischen der neuen S-Bahn-Haltestelle und dem Lindenplatz ist im Rahmen einer gezielten Verdichtung städtebaulich zu einer attraktiven Stadtachse aufzuwerten. Dabei müssen spezifische verkehrliche und städtebauliche Lösungen entwickelt werden, die dem Ortsbildschutz von Teilbereichen in Allschwil und den verkehrlichen Funktionen der jeweiligen Strasse (Hauptverkehrsstrassen) Rechnung tragen.

### Wirkungsziel 3:

## Etablierung von bahnhofs-zubringenden Diagonalen des öffentlichen Raums.

Es soll eine kohärente Struktur aus begrünten, diagonalen Direktverbindungen für den Fuss- und Velo-verkehr etabliert werden, die konsequent in das System der Haltestelle Basel Neuallschwil eingebunden ist. Die Diagonalen sind entsprechend aufzuwerten.

Wichtig sind die Verknüpfungsstellen im Bereich der Haltestelle, beispielsweise eine attraktive, sichere Zufahrt für den Veloverkehr. Teilweise sind die Diagonalen zu verlängern oder zu vervollständigen.

## **Wirkungsziel 4: Qualitativ hochwertige Transformation vom Rand- zum Stadtquartier.**

Das Potenzial der Haltestelle sollte für eine qualitative Nutzungstransformation und gezielte, punktuelle Verdichtung im direkten Haltestellenumfeld genutzt werden. Die Haltestelle und ihr unmittelbares Umfeld sind dabei prädestiniert für Zentrumsnutzungen, da sie gut erreichbar sind, sich in einer Sichtlage befinden sowie Laufkundschaft und Fußverkehrs frequenzen vorhanden sind. Bei Verdichtungen im Konsultationsbereich der Störfallvorsorge ist die Koordination zwischen Raumplanung und Störfallvorsorge sicherzustellen. Durch die Belebung der Erdgeschosse sollen mehr Angebote für die Nahversorgung entstehen. Die genaue Auslegung und Ausgestaltung einer neuen Zentralität um die Haltestelle herum ist zu klären.

Insbesondere an lärmelasteten Orten soll eine stärkere Durchmischung angestrebt werden, beispielsweise durch Arbeitsplatznutzungen in den Erdgeschossen. Dabei ist den akustischen Qualitäten ein hohes Augenmerk zu schenken, um die Wohn- und Aufenthaltsqualität aufzuwerten. Die Verkehrsräume sollen zu attraktiven, urbanen Stadträumen transformiert werden. Auch die Umstrukturierung der introvertierten Siedlungstypologien in Kombination mit einer gezielten Verdichtung ist zu prüfen.

## **Wirkungsziel 5: Weiterentwicklung der ortsbaulichen Schnittstelle Allschwil-Basel.**

Bei der Weiterentwicklung des Gebiets sind die beiden Identitäten zu berücksichtigen und die Vielseitigkeit zu stärken. In Allschwil steht die behutsame Weiterentwicklung der gartenstadtähnlichen Strukturen im Vordergrund. Nachverdichtungen im Gebiet von Allschwil sollen sich kleinräumig auf die jeweils

umgebenden Parzellen beschränken. Dies beinhaltet auch die rückwärtigen Bereiche. Das bedeutet insbesondere, dass die Parzellen, die im Zusammenhang mit rückwärtigen Ortsbildschutzzonen stehen bzw. selbst Ortsbildschutz geniessen, anders nachverdichtet werden müssen als die Parzellen entlang der Baslerstrasse. In Basel sind die urbanen Strukturen mit ihren einprägsamen Achsen und dichten Blockrandtypologien weiterzuentwickeln. Der geplante Platz beim Morgartenring könnte durch eine städtebauliche Nachverdichtung neu gefasst werden. Entlang der Nidwaldnerstrasse ist darauf zu achten, dass städtebauliche Entwicklungen den neu vorgeschlagenen Grünkorridor zwischen Basel und Allschwil räumlich fassen.

## **Wirkungsziel 6: Optimale räumliche Einbettung der Haltestelle.**

Die Zugangssituationen und die Einbettung in den Stadtraum sind zu präzisieren. Im Norden ist ein klarer Bezug zwischen Bus, Tram und Bahn erforderlich. Die Haltestellenvorbereiche sind als Verknüpfungspunkt zwischen S-Bahn und Nahverkehr zu stärken, wobei erhöhte Anforderungen an Warte- und Zirkulationsflächen zu berücksichtigen sind. Das Potenzial, einen Teil des Vorplatzes des Tramdepots als «Bahnhofplatz» zu nutzen, ist mitzudenken, wobei den vielfältigen Anforderungen des Depotbetriebs und allfälliger Naturersatzflächen Genüge getan werden muss. Sollte langfristig ein Ersatz für das Depot gefunden werden, ist auch eine komplette Umgestaltung des Depotareals – unter der Berücksichtigung der ortsbild- und denkmalpflegerischen Vorgaben – denkbar. Wichtig ist auch der räumliche Einbezug des St. Galler-Rings.

Im Süden ist die Gottfried Keller-Strasse als durchgehender Stadtraum zu stärken. Gleichzeitig ist die Anbindung an den Knoten Morgartenring-Wanderstrasse und an die Bushaltestellen St. Galler-Ring und Rigistrasse zu verbessern. Die Bahnzugänge sollen im Stadtraum gut erkennbar sein – ohne die Sicht auf die grünen Böschungen und die Offenheit einzuschränken.

## **Wirkungsziel 7: Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen.**

Die sehr gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr heute sowie der geplante Ausbau des ÖV-Angebots rechtfertigen es, den Anteil des motorisierten Verkehrs im Modal-Split bewusst zu reduzieren und die Situation für den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr weiter zu verbessern. So soll die Haltestelle Basel Neuallschwil nach dem Konzept einer multimodalen Mobilitätsdrehscheibe zum vollwertigen Umsteigeknoten entwickelt werden, mit attraktiven, BehiG-konformen ÖV-Haltestellen. Es braucht sichere und direkte Zugangswege zu Fuss und mit dem Velo. Auch die kombinierte Mobilität ist an der neuen Haltestelle zu stärken. Gleichzeitig sollen die Strassen umgestaltet und die Dominanz des MIV durch Temporeduktionen, Vereinfachung der Knoten, einen Abbau der Strassenparkierung sowie die Dosierung und Lenkung des MIV verringert werden. Auch soll generell die Verkehrs- und Schulwegsicherheit erhöht und die Lärm- und Abgasemissionen reduziert werden.

## **Wirkungsziel 9: Vernetzung und Begrünung der Freiräume.**

Es soll ein ruhiges, grünes System aus zusammenhängenden, vernetzten Freiräumen geschaffen werden. Um die Freiraumversorgung zu verbessern, sind in den Quartieren kleinere Pocketparks zu schaffen. Die zusammenhängenden Grün- und Freiräume sind im Hinblick auf eine stärkere öffentliche Nutzung zu transformieren. Ein zentrales Anliegen ist die Aufwertung des Kreuzungsbereichs bzw. des Tramdepot-Vorplatzes zu einem attraktiven «Bahnhofplatz». Durch eine Optimierung der Strassenfläche und der Gleisanlage sollen Möglichkeiten für neue Bepflanzungen, Aufenthaltsräume, Zirkulationsflächen und ökologischen Ausgleich geschaffen werden.

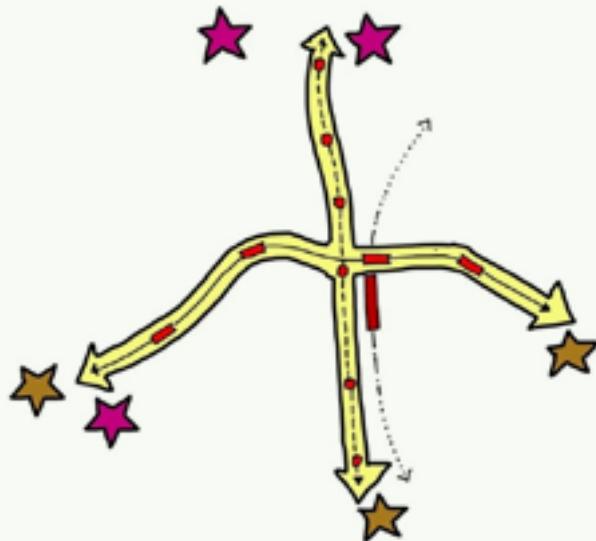
## **Wirkungsziel 8: Präsenz des grünen Gleisraums verbessern.**

Um die Bedeutung und die Qualität des Gleisraums besser erkennbar zu machen, muss seine Präsenz im Quartier gestärkt werden. Dazu kann der Gleisraum als Verbindungsraum, insbesondere für den Fussverkehr, etabliert werden. Auf Quartiersniveau sind die bestehenden Wege zu vervollständigen und aufzuwerten. Mit gezielten baulichen Eingriffen kann der Gleisraum an ausgewählten Orten (z. B. an Querungsstellen) zur Adresse werden. Dabei ist es wichtig, die Sichtbezüge und die Grosszügigkeit zu erhalten.

## 4.2 Zielbilder

Die Zielbilder basieren auf den bestehenden Planungen, Strategien, Analysen sowie Handlungsansätzen und zeigen die Grundideen für die zukünftige Entwicklung des Gebiets um die künftige Haltestelle Basel Neuallschwil. Sie stellen eine integrale Behandlung der Themen Städtebau, Landschaft, Ökologie und Mobilität dar und behandeln sowohl übergeordnete als auch lokale Aspekte.

Urbanes Hauptkreuz

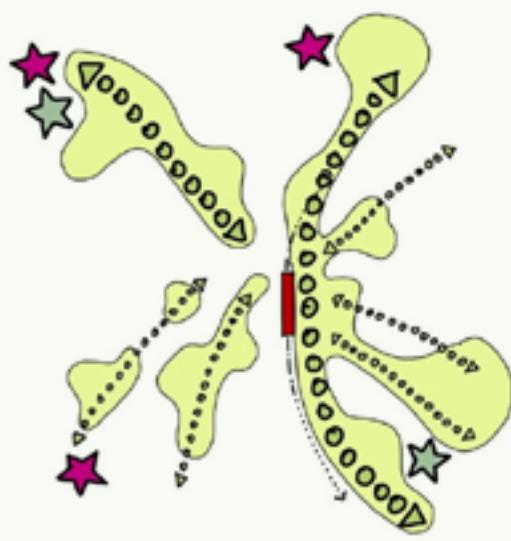


Zielbild «Urbanes Hauptkreuz»: Basis der übergeordneten Vernetzung.

Die beiden Hauptachsen Baslerstrasse–Allschwilerstrasse sowie Wasgenring–Morgartenring bilden ein urbanes Hauptkreuz. Die Achsen sichern die grossräumige, übergeordnete Vernetzung zu den wichtigen Zentren und Entwicklungsschwerpunkten.

Die beiden Hauptachsen sind stark frequentierte, urbane Verbindungen. Eine strukturierende Bepflanzung in Form von Baumalleen oder Baumreihen sowie eine dichte, raumbildende Bebauung sollen deren Bedeutung unterstreichen. Gleichzeitig sind sie wichtige ÖV-Achsen mit Tram- oder Buslinien und bieten ausserdem eine attraktive Situation für den Fuss- und Veloverkehr.

Grüne Diagonalen



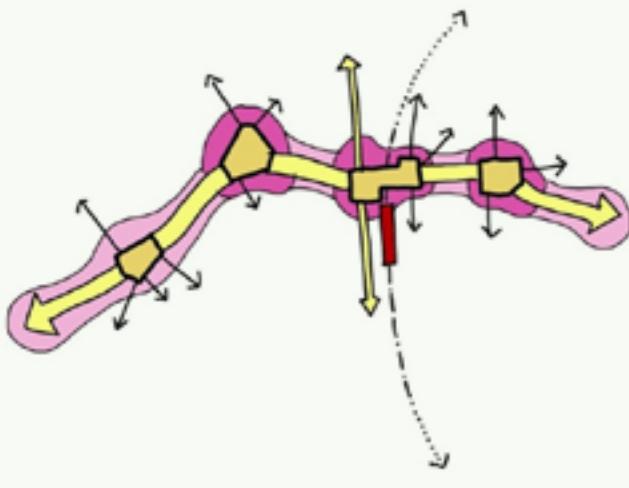
Zielbild «Grüne Diagonalen»: ruhige, grüne Verbindungen mit lokaler und übergeordneter Bedeutung.

Eine kohärente Struktur durchgehender, grün gestalteter, diagonaler Verbindungen führt zur neuen Haltestelle. Diese haben sowohl eine lokale Bedeutung, da sie die Quartiere einbinden, als auch eine übergeordnete, da sie wichtige Sport- und Freizeitanlagen sowie Entwicklungsschwerpunkte verbinden.

Es handelt sich einerseits um den «grünen Bogen» St. Galler-Ring–Strassburgerallee und andererseits um die Diagonalen Buschweilerweglein, Sierenzerstrasse, Colmarerstrasse, Sennheimerstrasse, Altkircherstrasse, Im Langen Loh und Schützenweg. Bei der Verbindungsfunktion steht der Fuss- und Veloverkehr im Fokus.

Die grünen Diagonalen verbinden gleichzeitig auch verschiedene Grünanlagen und haben dementsprechend eine ökologische Vernetzungsfunktion. Wo sinnvoll, werden neue oder vergrösserte Grünräume geschaffen.

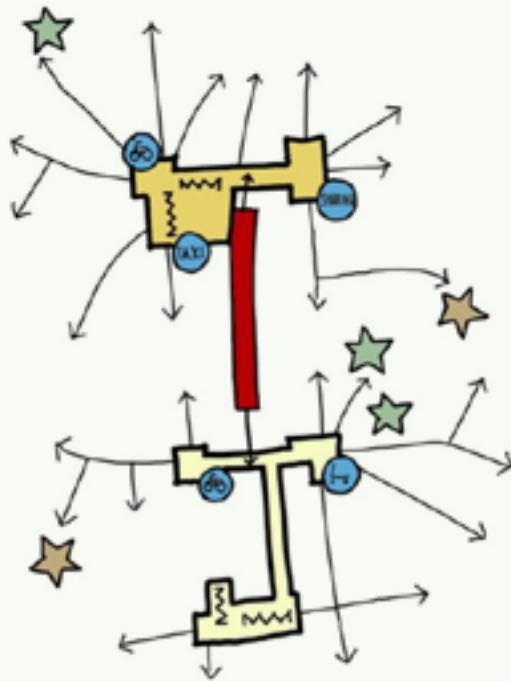
## Lebendige Zentrumsachse



Zielbild «Lebendige Zentrumsachse»: Achse Baslerstrasse–Allschwilerstrasse als Abfolge von drei Quartierzentren.

Die Achse Baslerstrasse–Allschwilerstrasse ist die wichtigste, direkte Radialverbindung zwischen Basel und Allschwil. Zwischen Lindenplatz und Allschwilerplatz hat sie das Potenzial, den Charakter einer Bahnhofsstrasse zu erlangen. Sie ist eine repräsentative Geschäftsstrasse mit hoher Aufenthaltsqualität. Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr haben Priorität. Die Achse ist mit drei unterschiedlichen Plätzen in guten Abständen ausgestattet, die sich komplementär zu attraktiven Quartierzentren entwickeln könnten: der Lindenplatz, der «Morgartenplatz» und der Allschwilerplatz. Die Plätze bieten eine feinmaschige Vernetzung mit den rückwärtig gelegenen Quartieren.

## Zwei vernetzte Spangen

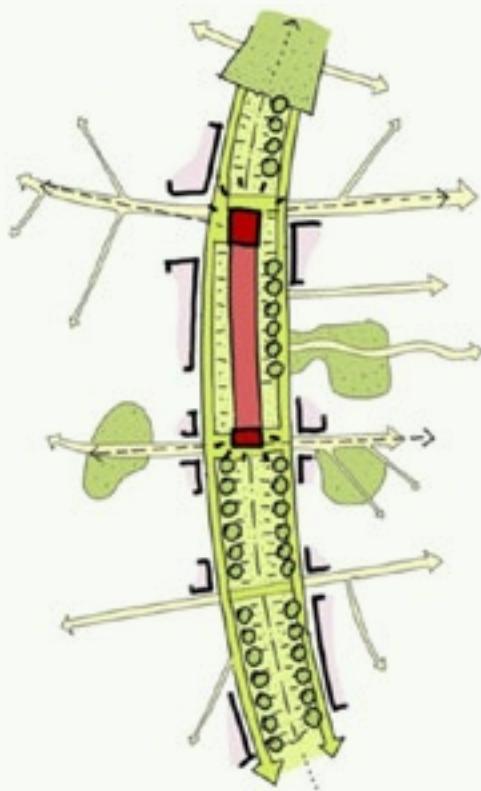


Zielbild «Zwei vernetzte Spangen»: Die Bahnzugänge sind mit verschiedenen, gut vernetzten Spangen verknüpft.

Die Lage der Haltestelle zwischen Allschwilerstrasse und Gottfried Keller-Strasse mit den nördlichen und südlichen Bahnzugängen ermöglicht eine allseitige Verknüpfung mit den umliegenden Quartieren. Eine wichtige Rolle spielen dabei die beiden feinmaschig vernetzten Spangen:

- Die Spange Allschwilerstrasse im Norden bildet den Hauptzugang zur Haltestelle. Sie soll als urbane Platzsituation, die sich zwischen den Knotenpunkten Wasgen-/Morgartenring und Allschwilerstrasse/St. Galler-Ring aufspannt, gestaltet werden. Tram- und Bushaltestellen sowie weitere Bahnhofsfunktionen (z.B. Veloabstellplätze, Sharing-Angebote) sind in die Platzsituation integriert.
- Die Spange Gottfried Keller-Strasse im Süden bildet den Nebenzugang zur künftigen Haltestelle, vorausgesetzt, der südliche Zugang wird umgesetzt. Sie ist als zwei verbundene Kleinplätze ausgestaltet, wodurch auch die Wanderstrasse in das Bahnhofssystem eingebunden ist.

## Stadtraum Gleisraum



**Zielbild «Stadtraum Gleisraum»:** Der grüne Gleisraum als wohltuender, offener, bioklimatischer Stadtraum.

Der Gleisraum mit seinen grünen Böschungen ist ein wichtiger Identitätsträger des Quartiers. Er hat auch eine wichtige ökologische und stadtökologische Bedeutung. Im Quartier ist er gut sicht- und erlebbar. So gibt es parallel zum Gleis, auf Stadtniveau, eine durchgehende Fussverbindung.

Der Gleisraum ist über Querstrukturen mit den umliegenden Grünräumen vernetzt. Vereinzelt wirken bauliche Ergänzungen im Raum adressbildend. Die Bahnzugänge sollen an den beiden Spangen markiert werden, zum Beispiel durch Signalisation oder Kleinbauten. Damit sind die Zugänge gut auffindbar. Die Markierungen sollen jedoch gleichzeitig kompakt gehalten werden, sodass der grüne Gleisraum weiterhin gut sichtbar bleibt.

## Vorstadt- und Stadtquartier



**Zielbild «Vorstadt- und Stadtquartier»:** Die Haltestelle bildet eine stadtmorphologische Schnittstelle und hat einen vielseitigen Charakter.

Die Haltestelle bildet eine stadtmorphologische Schnittstelle zwischen «Vorstadt» und «Stadt» und hat einen vielseitigen Charakter. In Basel finden sich mehrheitlich urbane Strukturen. Die Hauptstrassen sind als Boulevards mit Baumalleen gestaltet. Klar gegliederte Stadtplätze prägen den Raum. Es dominiert die Blockrandtypologie mit urbanen Wohnformen in hoher Dichte. Erdgeschossnutzungen finden sich an zentralen, gut frequentierten Orten. In Allschwil liegt der Fokus auf Vorstadt- und Gartenstadtstrukturen. Die Bebauung verfügt über einen grünen Umschwung und wird durch grundgebundenes Wohnen dominiert. Dennoch gibt es an zentralen Orten, zum Beispiel entlang der Baslerstrasse, eine hohe bauliche Dichte. Durch eine freie, versetzte Anordnung der Häuser und eine kleinteilige, parzellenorientierte Struktur bleibt die vorstädtische oder kleinstädtische Identität jedoch erhalten. Historische Merkpunkte, beispielsweise das Tramdepot, sind integraler Bestandteil der ortsbaulichen Struktur. Idealerweise sollten sie durch neue Merkpunkte wie hohe Häuser oder besondere Eckbauten ergänzt werden.

### 4.3 Regionale Entwicklungsstrategie

Die regionale Entwicklungsstrategie macht Aussagen zur räumlichen Einbettung der Haltestelle im grossräumigen Massstab. Die Bedeutung im übergeordneten Netz, auch im Vergleich zu den

weiteren Bahnhöfen oder Haltestellen und Verkehrsinfrastrukturen im Umfeld, ist prägend. Wichtig sind zudem die grossräumige Einbettung im Freiraumgerüst und die Zusammenhänge mit den verschiedenen Entwicklungsschwerpunkten.



- Wichtiges Entwicklungsgebiet: Arbeitsplatzquartier / dichtes Stadtquartier / durchgrüntes Wohnquartier
- Sensibles oder geschütztes Quartier: dichtes Stadtquartier / durchgrüntes Wohnquartier
- Weiteres Quartier: dichtes Stadtquartier / durchgrüntes Wohnquartier
- Quartierzentrum / Nachbarschaftszentrum
- Stadtachse mit Zentrumsfunktion

- Bahnhofplatz
- Attraktiver Strassenraum
- Grünraum
- Naherholungsgebiet
- Grossräumige ökologische Vernetzung
- Bahnlinie, oberirdisch / Tunnelabschnitt
- Bahnhof
- Tramlinie mit Haltestelle, bestehend / in Planung
- Buslinie mit Haltestelle, bestehend / neu

- Wichtiger ÖV-Umsteigepunkt
- Velovorzugsroute
- Weitere übergeordnete Veloroute
- Weitere wichtige Veloverbindung
- Fusswegverbindung zwischen Bahnhof und Quartier
- Autobahn mit Anschluss und Zubringer

## STRATEGISCHE POSITION IM ÖV-NETZ

Auf regionalem Massstab fällt die günstige Lage der Haltestelle im ÖV-Netz auf. Mit der Positionierung zwischen zwei Bus- und Tramknoten erschliesst die Haltestelle zukünftig ein grosses, dicht bebautes Gebiet, das heute keinen Bahnan schluss hat. Eine grosse Bedeutung hat deshalb die Verknüpfung mit strukturierenden ÖV-Lini en sowohl auf der Nord- als auch der Südseite. Für Allschwil hat die Haltestelle und deren An knüpfung an existierende Bus- und Tramlinien in allen Richtungen entsprechend eine grosse Bedeutung.

Die Umsteigewege (Bus, Tram und Bahn) beim nördlichen «Bahnhofplatz», dem «Morgartenplatz<sup>3</sup>», sind durch die kompakte Anordnung der Haltestellen in unmittelbarer Nähe des Bahn zugangs direkt und attraktiv (auch im Vergleich zu Bahnhof St. Johann). Dabei fällt auf regionalem Massstab auf, dass die Haltestelle für Reisen de aus östlicher oder südlicher Richtung (Basel, Liestal, Laufental) ein logischer Umsteigeort zum Bachgraben ist (direkter als St. Johann). Aus Richtung Norden (Flughafen, Mulhouse,

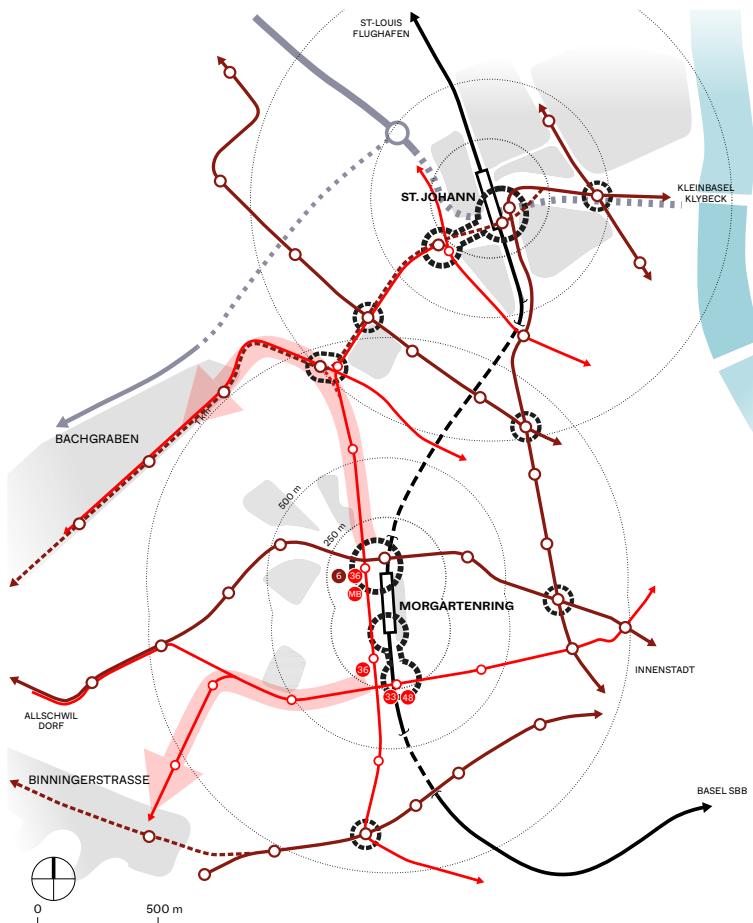
St-Louis) bietet die Haltestelle über den südlichen Bahnzugang (vorbehältlich dessen Umsetzung) ausserdem eine gute Vernetzung mit dem Entwicklungs schwerpunkt Binningerstrasse.

### Zentrale Elemente:

- Anordnung der Haltestelle in einem von der S-Bahn heute nicht erschlossenen Stadt gebiet. Die Anknüpfung an das Tram- und Busnetz maximiert die Erschliessungswir kung.
- Verknüpfung der Haltestelle nördlich (All schwilerstrasse, Morgartenring) und, vor behältlich einer zukünftigen Bewilligungs fähigkeit in einem zweiten Ausbauschritt, südlich (Rigistrasse, Wanderstrasse) mit dem Busnetz verbessert die Erreichbar keit strategischer Arbeitsplatzgebiete und Wohnquartiere.
- Prüfen einer verbesserten ÖV-Verbindung von der S-Bahn-Haltestelle ins Entwicklungs gebiet Bachgraben über das beste hende Strassennetz als Ergänzung zu den Tramprojekten. Sicherstellen, dass spätes tens zur Inbetriebnahme der Haltestelle eine Lösung umgesetzt ist, mit der der ÖV Link zwischen Haltestelle und Bachgraben verbessert wird – sei es durch eine Buslinie über den Wasgenring oder andere Lösun gen (Shuttles, Langsamverkehrslösungen, Sharing etc.).

### Hinweis:

Die Strassennetzfunktionalitäten gemäss kantona lem Richtplan BL und gemäss der Strassen netz-Hierarchie im Kanton BS gelten als Aus gangslage und wurden daher im Rahmen des Konzepts nicht weiter vertieft.



**Lage im regionalen ÖV-Netz:** Von grosser Bedeutung ist die beidseitige Verknüpfung (auf der Nord- und der Südseite) mit strukturierenden, städtischen ÖV-Lini en und die direkte Anbindung (rote Pfeile) der Entwicklungsgebiete Bachgraben und Binningerstrasse.

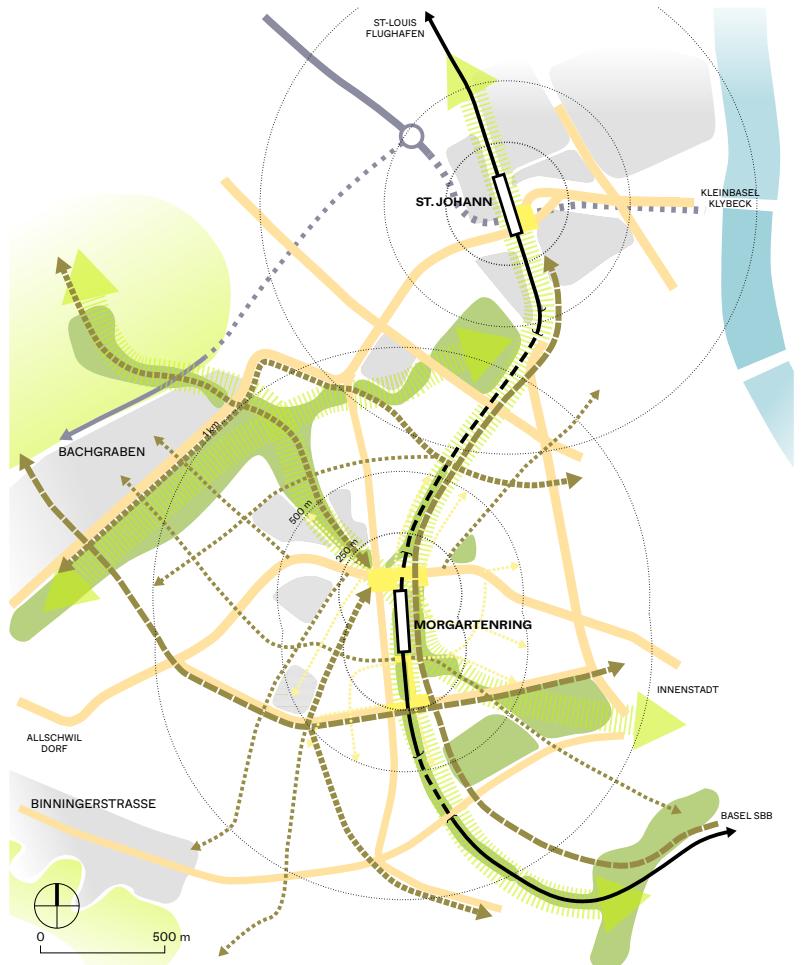
<sup>3</sup>Bei den beiden Platzbezeichnungen «Morgartenplatz» und «Rigiplatz» handelt es sich nicht um offizielle Platzbezeichnungen. Diese werden durch die Nomenklaturkommission Basel-Stadt definiert, sobald sich ein Bauvorhaben diesbezüglich abzeichnet.

## EINBETTUNG IM FREIRAUMGERÜST

Die Haltestelle ist sehr gut im regionalen Freiraumgerüst eingebettet. Sie ist sowohl in das übergeordnete Grünraumnetz (z.B. Grünkorridor zum Gebiet Bachgraben und zum Parc des Carrières in Form eines neuen Grünkorridors) als auch in das strukturierende Stadtraumsystem (z.B. Hauptachsen Baslerstrasse–Allschwilerstrasse, Wasgenring–Morgartenring) integriert. Die Orientierung ist einfach, die räumliche Einbettung logisch und selbstverständlich. Dank der zweiseitigen Orientierung ist die Haltestelle in alle Richtungen feinmaschig vernetzt (insbesondere Fuss- und Veloverkehr). Es bestehen sehr günstige Velodistanzen (1 bis 1,5 km) zu den wichtigen Entwicklungsgebieten Bachgraben und Binningerstrasse.

## Zentrale Elemente:

- Aufwertung des Tramdepot-Vorplatzes zu einem «Morgartenplatz» und Aufwertung der Stadträume beim südlichen Zugang (Einbezug der Kreuzungen).
- Erhalt der Durchgrünung zur Schaffung eines angenehmen Ortes (z.B. möglichst minimale Eingriffe in Böschung).
- Stadtverträgliche Gestaltung der MIV-Hauptachsen (Verkehrsmanagement, Temporegime etc.), Verbesserung der Situation für den Fuss- und Veloverkehr.
- Ausreichend Platz für Veloabstellplätze, Sharingangebote und Mikromobilität.
- Wichtige Rolle der «zubringenden Diagonalen» als attraktive und möglichst «grüne» Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr zur S-Bahn-Haltestelle hin resp. von dieser in die Quartiere.
- Stärkung des Biotopverbundes.



Die Haltestelle hat eine logische, selbstverständliche Position im übergeordneten Freiraumgerüst. Es gibt sowohl über urbane als auch über grüne Stadträume eine gute, regionale Verknüpfung.

## URBANES BAHNHOFQUARTIER

Die Haltestelle liegt inmitten von dicht bebauten, baulich wertvollen, sensiblen Quartieren. Entwicklungs- und Transformationspotenzial im direkten Umfeld gibt es nur westlich und nordwestlich der Haltestelle. Diese liegt ausserdem auf der Schnittstelle zwischen zwei Gemeinden (resp. zwei Kantonen) mit unterschiedlichen Identitäten: die durchgrünten, eher dörflichen Gartenstadtquartiere auf der Westseite und die dichten, urbanen Blockrandquartiere auf der Ostseite. Auffallend sind die übergeordneten, linearen Entwicklungsachsen entlang der wichtigen Tramachsen. Diese radialen Verbindungen sind Lebensadern der Quartiere, mit Zentralitäten an den Kreuzungen und Haltestellen.

## Zentrale Elemente:

- Die hochwertige Bebauung bleibt generell erhalten. Im direkten Umfeld erfolgt eine zurückhaltende bauliche Entwicklung.
- Fokus auf die Stärkung der Nutzungsintensität entlang der Hauptachsen, insbesondere entlang der radialen Verbindung Basler- und Allschwilerstrasse und im Umfeld von ÖV-Haltestellen. Der «Morgartenplatz» (als nördlicher Bahnh Zugang) und der «Rigliplatz» in Abhängigkeit vom südlichen Bahnh Zugang werden zu Zentralitäten.
- Verdichtung erfolgt gezielt: Vervollständigung der Quartierstrukturen (z.B. beim Verkehrsgarten, urbane Typologien), Aufwertung von städtebaulich «schwierigen», aber wichtigen Orten (z.B. Verdichtung der Baslerstrasse mit dichten, dörflichen Typologien).



Das direkte Umfeld der Haltestelle gilt nicht als grosses Entwicklungsgebiet. Interessant sind aber die Hauptachsen als Lebensader der Quartiere, mit einer hohen Nutzungsintensität und einer Abfolge von Zentralitäten bei den ÖV-Haltestellen.

#### 4.4 Konzept Stadtraum

Auf dieser Ebene steht der Quartiermassstab im Vordergrund. Die Einbindung der Haltestelle im Quartier ist ein zentrales Element. Mit ausgewählten Zooms werden die Aussagen auf dem

stadträumlichen Massstab konkretisiert, insbesondere zur Organisation und Ausgestaltung der beiden «Bahnhofsplätze» und zum neu vorgesehenen verbindenden Grünkorridor zwischen Basel und Allschwil.



##### Stadt- und Freiraum

- Wichtiger Quartierplatz
- Kleiner Quartierplatz
- Platzbereich mit Bahnhofsfunktionen
- Stadtraum «Boulevard»
- Stadtraum «Avenue»
- Große öffentliche Parkanlage
- Pocketpark
- Zweckgebundener Grünraum
- Grüner Verbindungsraum
- Böschung Bahnhlinie
- Parkanlage mit Familiengärten / Sportplatz (Lage schematisch)
- ● ● Strukturierende Baumreihe, Hauptverbindung
- ● Platzbaum / Parkbaum

##### Verkehr

- · · Bahnlinie, ober-/unterirdischer Abschnitt
- □ Bahnhaltestelle mit Zugang und Lichtstelle
- □ Bahnlinie mit Haltestelle
- Betriebsgleis Tramdepot, kompakte Anordnung
- ○ Buslinie mit Haltestelle
- Infrastruktur beim Bahnhof:
  - ■ ■ Bahnhzugang / Bahnhofshaltestelle Tram / Bus
  - ■ ■ Sharing Mikromobilität / Velo-PP / Bike & Ride
  - ■ ■ Hauptverkehrsstrasse, T50 / T30
  - ■ ■ Sammelstrasse, T30
- ■ Wichtige Kreuzung / Verkehrssteuerung
- Erschliessung neues Baufeld
- ■ ■ Velovorzugsroute / weitere übergeordnete
- Weitere wichtige Veloverbindung
- ■ ■ Ruhige Wohnstrasse, Priorität Fuss- und Veloverkehr
- ■ ■ Fussverbindung (Auswahl)

##### Stadtentwicklung

- ■ ■ Neue Entwicklung, Zentrumsquartier / Stadtquartier / Gartenstadtquartier
- ■ ■ Verdichtung, Zentrumsquartier / Stadtquartier / Gartenstadtquartier
- ■ ■ Erhalt, Zentrumsquartier / Stadtquartier / Gartenstadtquartier
- ■ ■ Verdichtung Zentrumsquartier mit kleinräumiger Struktur
- ■ ■ Aktives EG, Fokus auf Publikumsnutzung / Fokus auf Gewerbe, Dienstleistung
- ■ ■ Quartierzentrum, Konzentration Nahversorgung
- ■ ■ Standort Hochhaus, hohes Haus
- ■ ■ Raumbildende Bebauung, Strassenraum, Platzsituation
- — — Wertvolles Ensemble (Schonzone, ISOS)
- ■ ■ Wichtiges Gebäude (bestehend)

Der nördliche Zugang an der Allschwilerstrasse ist der Hauptzugang zu den Bahnperrons. Dort entsteht ein grosszügiger «Bahnhofplatz», hier als «Morgartenplatz» bezeichnet. An diesem Ort findet die Verknüpfung mit weiteren ÖV-Haltestellen statt. Der südliche Bahnh Zugang an der Gottfried Keller-Strasse ist ein sekundärer Zugang. Er ist über eine attraktive Fussverbindung mit dem Busknoten «Rigiplatz» verknüpft.

Ein System von grünen Diagonalen vernetzt die Haltestelle für den Fuss- und Veloverkehr mit dem Umfeld. Besonders wichtig ist die direkte Fuss- und Veloverkehrsachse zum Gebiet Bachgraben, kombiniert mit Parkelementen.

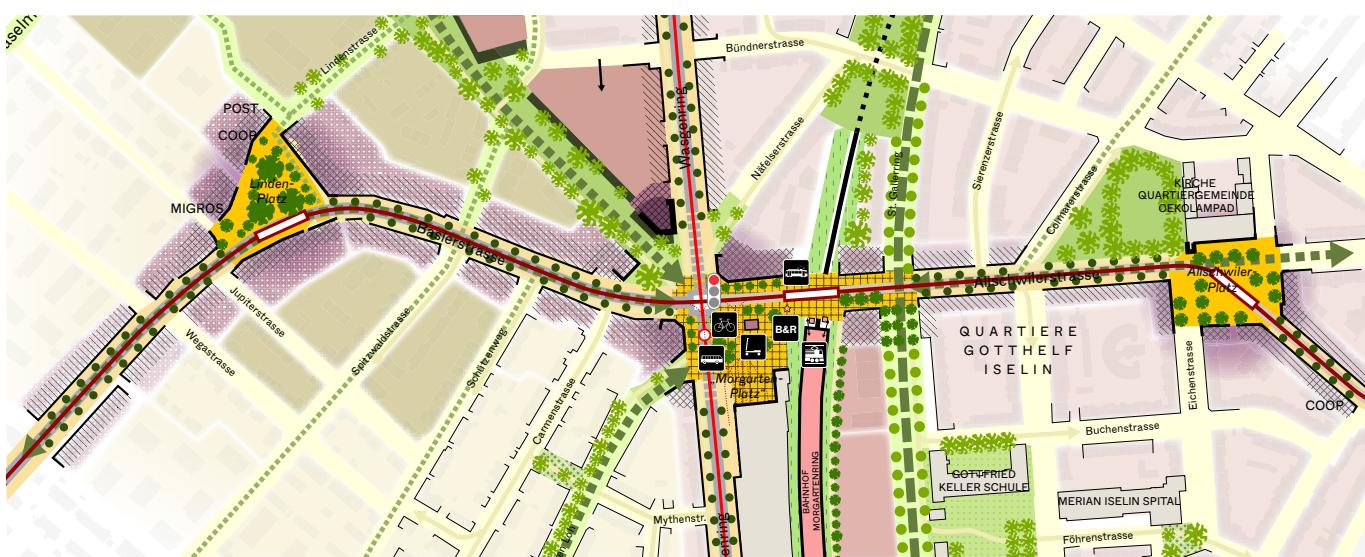
Die vielen wertvollen und geschützten Quartiere bleiben grundsätzlich erhalten, eine flächendeckende Erneuerung und Verdichtung gibt es nicht. Im Bereich des Verkehrsgartens und Werkhofs resp. entlang der Nidwaldnerstrasse ergänzen neue, urbane Überbauungen die bestehenden Stadtquartiere. Die Baslerstrasse zwischen Lindenplatz und «Morgartenplatz» wird zur attraktiven «Bahnhofsstrasse» von Allschwil mit einer dichten, kleinteiligen Bebauung. Im rückwärtigen Bereich erfolgt eine sanfte Verdichtung mit Gartenstadtypologien statt. Auf der Südseite finden sich nur punktuelle, gezielte neue Entwicklungen.

## STADTACHSE BASLERSTRASSE–ALLSCHWILERSTRASSE

Die Achse Baslerstrasse–Allschwilerstrasse wird zur neuen Bahnhofsstrasse. Breite Gebereiche und grosszügige Vorzonen zu den angrenzenden Bauten prägen deren Bild. Gleichzeitig hat

diese Achse eine wichtige Verkehrsfunktion. Der MIV wird hier gebündelt. In den zentralen Abschnitten wird die Achse verkehrsberuhigt sowie hinsichtlich ihrer Querungsmöglichkeiten und Aufenthaltsqualitäten verbessert. Eine strukturierende Baumallee betont die Wichtigkeit der Strasse und schafft ein angenehmes Stadtklima. Insbesondere auf Allschwiler Seite könnte eine bauliche Erneuerung erfolgen, mit sechs- bis siebengeschossigen Häusern an gewissen Stellen in der ersten Bautiefe und Gewerbenutzungen oder Dienstleistungen im Erdgeschoss. Die konkrete Ausgestaltung, sowohl der Strassenachse als auch der direkt angrenzenden Parzellen, ist Gegenstand der nachfolgenden Planungen. Dabei müssen spezifische städtebauliche Lösungen entwickelt werden, die dem Ortsbildschutz von Teilbereichen in Allschwil Rechnung tragen. Das Konzept erläutert hier nur mögliche Ansatzpunkte zur Umsetzung der konzeptionellen Aussagen.

Die Achse verbindet drei Quartierplätze: Linden-, «Morgarten-» und Allschwilerplatz. Diese Plätze bilden die Mitte der Quartierzentrren mit jeweiligen Versorgungsangeboten und wichtigen Einrichtungen. Sie profitieren von den konzentrierten Fussverkehrsfrequenzen des öffentlichen Verkehrs (Potenzial Laufkundschaft) und sind deshalb direkt mit den Tramhaltestellen verbunden. Als identitätsstiftende Quartiertreffpunkte sind diese Plätze hochwertig, mit Bäumen begrünt und mit eigenen Identitäten gestaltet. Der Fussverkehr hat Priorität und die Verkehrsflächen sind möglichst kompakt und zurückhaltend ausgebildet.



Ausschnitt Entwicklungskonzept Stadtraum: Achse Baslerstrasse–Allschwilerstrasse mit den drei Quartierzentrren um Linden-, «Morgarten-» und Allschwilerplatz.



Beispiel Place Pury, Neuchâtel: dichte, hohe, klein-teilige Strassenbebauung. (Bild: Han Van de Wetering)



Beispiel Tellplatz, Basel: Platz mit kompakter Verkehrs-führung und zurückhaltender Verkehrsinfrastruktur. (Bild: Han Van de Wetering)

## BAHNZUGANG NORD, «MORGARTENPLATZ»

Beim nördlichen Bahnzugang kommt der grosszügige «Bahnhofplatz» zu liegen. Für diesen sind im längerfristigen Zeithorizont zwei Szenarien vorstellbar:

### Szenario 1

Ein moderates Szenario, in dem weiterhin von einer Tramnutzung des Depotgebäudes ausgegangen wird und die Passagierfrequenzen sich im moderaten Bereich entwickeln. In diesem Szenario sind die Betriebsgleise und die Wendeschlaufe neu organisiert und in die neue Platzgestaltung integriert. Die Umgestaltung ermöglicht grössere, verkehrsreiche Platzbereiche, direkte und hindernisfreie Wege zu Fuss (z.B. zwischen den ÖV-Haltestellen), Raum für bahnnahe Angebote, Veloabstellplätze und Sharing-Angebote. Begrünte und stadtökologisch angepasste Bereiche für den Aufenthalt schaffen wichtige Qualitäten. Die Tramhaltestelle ist BehiG-konform ausgestaltet und liegt in der Nähe zum Zugang der Bahnhaltestelle. Die Seitenräume sind ausreichend breit und begrünt. Auch die «Basler Seite» – inklusive der Kreuzungsstelle mit dem St. Galler-Ring – ist ins Bahnhofsumfeld eingebunden. Langfristig wird in diesem Szenario eine bauliche Erneuerung zwischen Bahnzugang und St. Galler-Ring angestrebt. Mit einer leicht zurückversetzten Lage des Gebäudes entsteht mehr Platz

an der Allschwilerstrasse und eine bessere Sichtbarkeit des Bahnzugangs. Zudem kann im Erdgeschoss eine Velostation untergebracht werden.

Der Bahnzugang selbst ist aufgrund der vorhandenen Naturwerte minimal ausgestaltet. Die Sicht auf den Gleisraum und die grünen Böschungen bleibt somit erhalten. Als Merkpunkt dient die SBB-Lichtstelle. Weil die Bahnlinie zur Brücke (Allschwilerstrasse) nicht senkrecht liegt, sondern leicht abgedreht ist, entsteht ein kleiner, dreieckiger Vorplatz beim Zugang. Zum Schutz der Böschungen liegt der Fokus auf einer kompakten Anlage mit Treppen und Lift.

Die kompakt organisierte Kreuzung Basler-, Allschwilerstrasse, Wasgen- und Morgartenring verfügt über eine sichere und attraktive Veloführung. Langfristig können gewisse Einmündungen von Nebenstrassen im Kreuzungsbereich (z.B. Im Langen Loh, Näfelerstrasse) für den MIV gesperrt werden. Dies vereinfacht die Kreuzungssituation, schafft eine komfortable Situation für den Fuss- und Veloverkehr und ermöglicht eine Begrünung oder Verbesserung der Platzgestaltung.

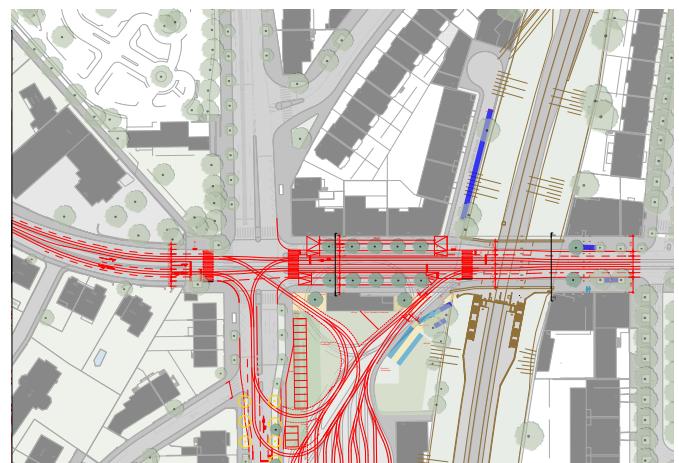
Der «Morgartenplatz» ist schliesslich auch ein Quartierzentrum. In den direkt angrenzenden Bauten finden sich Publikumsnutzungen im Erdgeschoss. Vor allem auf der Westseite sind bauliche Erneuerungen erfolgt. Denkbar sind auch hohe Häuser oder kleine Hochhäuser als neue Orientierungspunkte.



Tramdepot Morgartenring. (Bild: Städtebau & Architektur BS)



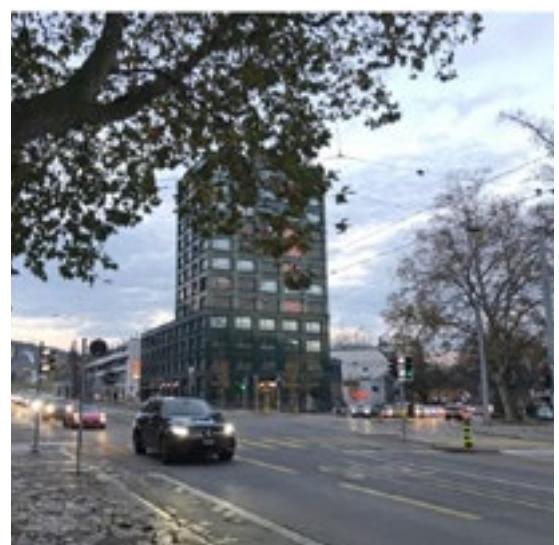
Der Bahnzugang ist möglichst zurückhaltend zu gestalten, damit die Sicht auf den Gleisraum und die grünen Böschungen nicht verloren geht. (Bild: Projekt-Team)



Ausschnitt «Bahnhofplatz»: Vorschlag für eine Neuorganisation der Betriebsgleise und Wendeschlaufe. Sie ermöglicht eine bessere Integration im Raum und schafft zwei grosszügige, verkehrsfreie Platzbereiche. (Quelle: Vorstudie Bahnhalt Morgartenring B&H)



Beispiel La Chaux-de-Fonds: Teilsperrung einer Strasse und Schaffung einer begrünten Platzsituation als nachbarschaftlicher Treffpunkt. (Bild: Han Van de Wetering)



Beispiel Gutstrasse, Zürich: kleines Hochhaus mit aktiver Erdgeschossnutzung als Merkpunkt einer wichtigen Strassenkreuzung. (Bild: Han Van de Wetering)

## Szenario 2

In einem zweiten, «visionären» Szenario könnte durch den Wegfall der Tramdepot-Nutzung ein vollwertiger Bahnhofsvorplatz («Morgartenplatz») entstehen. Voraussetzung dazu ist, dass ein Ersatzstandort für die Tramdepot-Nutzung gefunden würde. In seiner Funktion als zukünftiger «Bahnhofplatz» und als Quartierzentrum, mit punktuellen Verdichtungen, angrenzenden EG-Nutzungen, verschiedenen verkehrlichen Funktionen und einer neuen Nutzung des Tramdepots sowie umgesetzten stadtclimatischen Verbesserungen und verbesserter Aufenthaltsqualität, ist er in der Lage, die höheren Passagierfrequenzen aufzunehmen und attraktive Angebote gleichwohl für Bahnreisende als auch für Bewohnende und Arbeitende im Quartier anzubieten.

Durchgehende Erdgeschosse mit publikumswirksamen Nutzungen leisten einen wichtigen Beitrag an die Belebung des Platzes. Das

Tramdepot ist mit einer Nutzung belegt, die mit ihrem Einzugsgebiet über den Radius des Quartiers hinausgeht. Der nördliche Perronzugang ist direkt mit der verschobenen Tramhaltestelle verknüpft. Die nur in Ausnahmefällen befahrene Betriebswendeschlaufe des Trams ist optimiert und in der Platzgestaltung integriert, was Platz für Aufenthalt, Begrünung, Aktivität und Veloabstellplätze ermöglicht.

Der «Morgartenplatz» ist als multifunktionale Mobilitätsdrehscheibe ausgestaltet und bietet sowohl Platz für alle notwendigen Umsteigeoptionen und Mobilitätsnutzungen als auch für weitere bahnnahe Nutzungen sowie Nutzungen des Quartiers. Die Veloführung im Kreuzungsbereich wird markant verbessert.

## EIN VERBINDENDER GRÜNKOORIDOR ZWISCHEN BASEL UND ALLSCHWIL

Ein weiteres bedeutendes Element ist der neue, grossflächige Grünkorridor zwischen dem «Morgartenplatz» und dem Entwicklungsgebiet Bachgraben<sup>1</sup>. Teil des Korridors ist eine neue Fuss- und Veloverkehrsachse. Sie ist grosszügig dimensioniert sowie möglichst fliessend und direkt geführt. Die Achse liegt mehrheitlich auf der Nordostseite des Korridors und führt so an der zusammenhängenden Grünanlage des Gartenbads vorbei. Für eine attraktive, direkte Führung werden die Sportplätze etappenweise innerhalb des Gebiets verschoben. Dies bietet die Chance, die Erschliessung und die Nebennutzungen (Garderoben, Clubhaus usw.) der Sportinfrastruktur besser zu organisieren.

Der neue Grünkorridor ist gleichzeitig auch die Saumlinie zwischen Allschwil und Basel. Es gibt mehrere, attraktive, gut nutzbare öffentliche Grünflächen. Die Freizeitgärten bleiben der Nachfrage entsprechend erhalten. An den Rändern werden gezielt Neuentwicklungen und Verdichtungen platziert, um eine klare Siedlungskante zu schaffen. Diese neuen Entwicklungen sind über die bestehenden Strassen erschlossen. Neue Erschliessungsstruktur ist damit nicht notwendig.

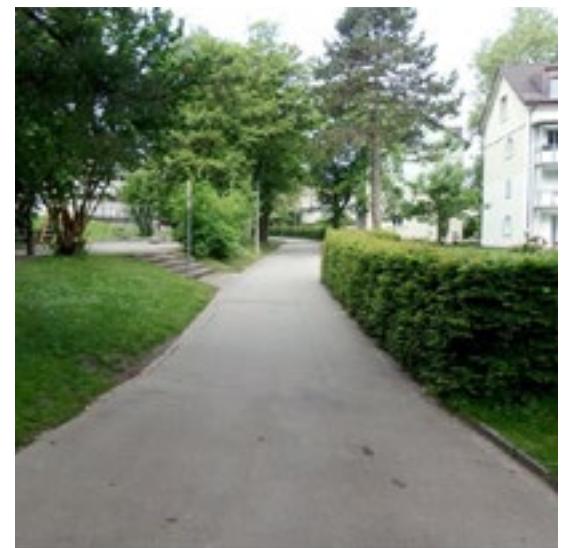
wendig. Die neuen Bauten bilden die neue Saumlinie des Quartiers. Private wie auch öffentliche Nutzungen finden dort Platz und leisten einen Beitrag zur Belebung des Quartiers.



Ausschnitt Entwicklungskonzept Stadtraum: Grünkorridor zwischen Bachgraben und Morgartenring. Der Raum ist einerseits eine wichtige Freiraumverbindung zwischen Bahngraben und Morgartenring (mit direkter Fuss- und Veloachse). Gleichzeitig bildet er eine Saumlinie zwischen Allschwil und Basel. Neben den Freizeitgärten und Sportplätzen gibt es vielfältig nutzbare öffentliche Grünanlagen.



Beispiel Chêne-Bourg: grosszügige, direkte Fuss- und Veloachse. (Bild: Han Van de Wetering)



Beispiel Albisrieden, Zürich: grüne Verbindung, grosszügige Ausstrahlung dank dem Bezug zu den privaten Gärten. (Bild: Han Van de Wetering)

<sup>1</sup>Die nachfolgenden Ausführungen und die Plandarstellungen sind nicht als gestalterischer Entwurf zu verstehen, sondern als konzeptioneller Zielzustand für einen neuen, grossräumigen Grünkorridor, welcher an der wichtigen Schnittstelle zwischen Basel und Allschwil zu liegen kommt. Im Rahmen des Konzepts wurden weder exakte Flächenbedürfnisse der aktuellen Nutzungen und Belegungen noch geplante Flächen möglicher zukünftiger Nutzungen durchgerechnet. Es wird Aufgabe der nachfolgenden planerischen Schritte sein, diese zu erheben, wichtige Rahmenbedingungen und Abhängigkeiten zu benennen, Entwicklungsszenarien aufzuzeigen und in eine machbare Etappierung umzusetzen (siehe nächste Schritte: Machbarkeitsstudie Grünkorridor Basel-Allschwil).

## QUARTIERACHSE WANDERSTRASSE

Die Wanderstrasse ist eine Quartierachse. Sie ist Teil der übergeordneten Veloroute vom Bahnhof Basel SBB zum Gebiet Bachgraben. Zudem werden hier die Buslinien 33 und 48 (Erschliessung der Entwicklungsgebiete Bachgraben und Binningerstrasse) geführt. Sie ist als verkehrsberuhigte, grüne Verbindung ausgestaltet. Möglich ist der Betrieb als Velostrasse mit Tempo 30.

Die Achse verbindet drei kleine Quartierplätze: «Wander-», «Rigi-» und Wielandplatz. Diese Plätze sind Quartierkreuzungen und bilden lokale Treffpunkte, mit vereinzelten Versorgungsangeboten (Bäckerei, Kiosk, Café, kleiner Supermarkt). Die Plätze profitieren von den Fussverkehrs frequenzen des öffentlichen Verkehrs und sind durch die Bushaltestellen verbunden.



**Ausschnitt Entwicklungskonzept Stadtraum: die Quartierachse Wanderstrasse als ruhiges Äquivalent zur Achse Basler- und Allschwilerstrasse. Es gibt drei kleine Quartiertreffpunkte um «Wander-», «Rigi-» und Wielandplatz.**



Beispiel St. Alban-Rheinweg Basel: Quartierachse als Velostrasse. (Bild: Städtebau & Architektur BS)



**Beispiel Bullingerplatz, Zürich: verkehrsberuhigte Straßenkreuzung an einer wichtigen Quartierachse als beliebter Quartiertreffpunkt.**  
(Bild: Han Van de Wetering)

## BAHNZUGANG SÜD, «RIGIPLATZ»

Der südliche Bahnzugang liegt an der bestehenden Passerelle der Gottfried Keller-Strasse. Er ist für den zweiten Ausbauschritt der S-Bahn-Halte- stelle vorgesehen. Im Bereich des Bahnzugangs ist die Strasse eine Fuss- und Veloverbindung, hier befinden sich die Veloabstellplätze und Sharingangebote für Mikromobilität. Die angrenzen- den Abschnitte Richtung Westen und Osten, welche keine Liegenschaften erschliessen, sind für den MIV gesperrt und wo möglich zu Pocket- parks umgestaltet, so zum Beispiel die Einmündung der Sennheimerstrasse in die Gotthelfstrasse. Damit wird die Strasse zu einem attraktiven Bahnhofszubringer für den übergeordneten Fuss- und Veloverkehr.



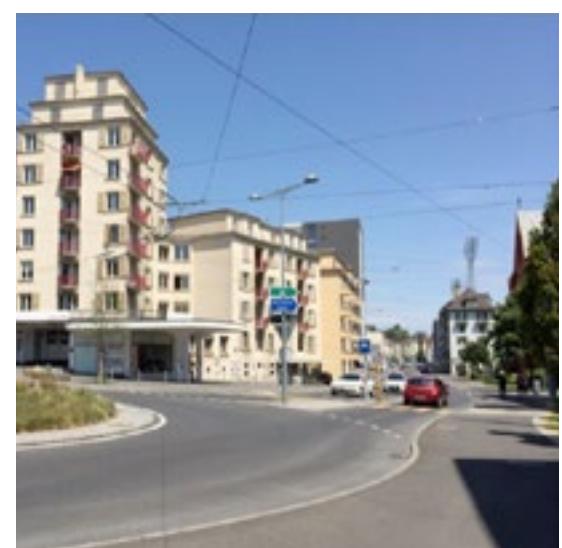
**Ausschnitt Entwicklungskonzept Stadtraum: südlicher Bahnzugang an der Gottfried-Keller-Strasse, Verknüpfung über einen attraktiven Fussweg mit dem «Rigiplatz» mit Busknoten.**



**Quartier Paquis, Genf: Sperrung eines Strassenabschnittes und Schaffung eines kleinen Pocketparks.  
(Bild: Han Van de Wetering)**

Über einen attraktiven, begrünten Fussweg östlich entlang des Gleisraums ist der Bahnzugang mit dem neuen «Rigiplatz» im Bereich St. Galler-Ring/Wanderstrasse verknüpft. Mit der Bündelung der Bushaltestellen ist der «Rigiplatz» ein wichtiger Busknoten. Hier finden sich u.a. direkte Verbindungen zum Entwicklungsgebiet Binningerstrasse und zum südlichen Teil des Entwicklungsgebiets Bachgraben. Der Umsteigeweg zwischen Haltestelle und dem Busknoten ist etwa 200 m lang. Wichtig sind deshalb die attraktive Gestaltung und eine gute Orientierung.

Mit der langfristigen Erneuerung der Ecksituation entsteht eine kleine Platzsituation. Denkbar ist ein neues, markantes, überhohes Eckhaus mit einer Publikumsnutzung im Erdgeschoss. In den anderen Eckhäusern gibt es ebenfalls Erdgeschossnutzungen, die von den konzentrierten Fussverkehrsfrequenzen und der guten Sichtlage profitieren.



**Neuchâtel: markantes Eckhaus an einer wichtigen Kreuzung, Integration im historischen Ensemble, Einbettung in das Stadtgefüge. (Bild: Han Van de Wetering)**

## VERKEHR

Wie aus dem regionalen Entwicklungskonzept ersichtlich, spielt der Veloverkehr eine wichtige Rolle bei der Anbindung der grossen Entwicklungsgebiete Bachgraben und Binningerstrasse. Beide Gebiete liegen in einer Distanz von einem bis zu eineinhalb Kilometern und sind somit rasch mit dem Velo erreichbar. Das bestehende Strassenetz bietet ausserdem Potenzial für attraktive, direkte Busverbindungen zu den beiden Entwicklungsgebieten.

Gleichzeitig ist die Haltestelle feinmaschig mit den umliegenden Quartieren vernetzt. Die Haltestellen werden für den Fuss- und Veloverkehr über die «Diagonalen» mit einer spezifischen Ausgestaltung angebunden. Der MIV-Verkehr ist auf den Hauptachsen (Basler-, Allschwilerstrasse, Wasgen-, Morgartenring) gebündelt. Dennoch sollen diese Hauptachsen stadtverträglich gestaltet sein: Zusätzliche Querungsmöglichkeiten, breite Gebbereiche, attraktive Veloinfrastruktur und wo möglich Temporeduktion sind denkbare Anpassungen an den Hauptachsen.

## Zentrale Elemente Veloverkehr:

- Wanderstrasse als geplante übergeordnete Veloroute (angepasster Betrieb und angepasste Gestaltung, z.B. Temporeduktion, Ausgestaltung als Velostrasse), Anbindung am südlichen Bahnzugang über Gottfried Keller-Strasse.
- Achse Basler- und Allschwilerstrasse als wichtige Querverbindung für Veloverkehr.
- Attraktive «Diagonalen» als neue Velorouten: direkte Verbindungen zum Bachgraben und zur Binningerstrasse (Im Langen Loh) und Achse St. Gallerring.
- Weitere lokale Velorouten (z.B. Ulmenstrasse, Altkircherstrasse).
- Veloparkierung, Sharing- und Mikromobilitätsangebot beim nördlichen und beim südlichen Bahnzugang.
- Gute Verknüpfung der Veloanbindung zwischen den Diagonalen und der Haltestelle.

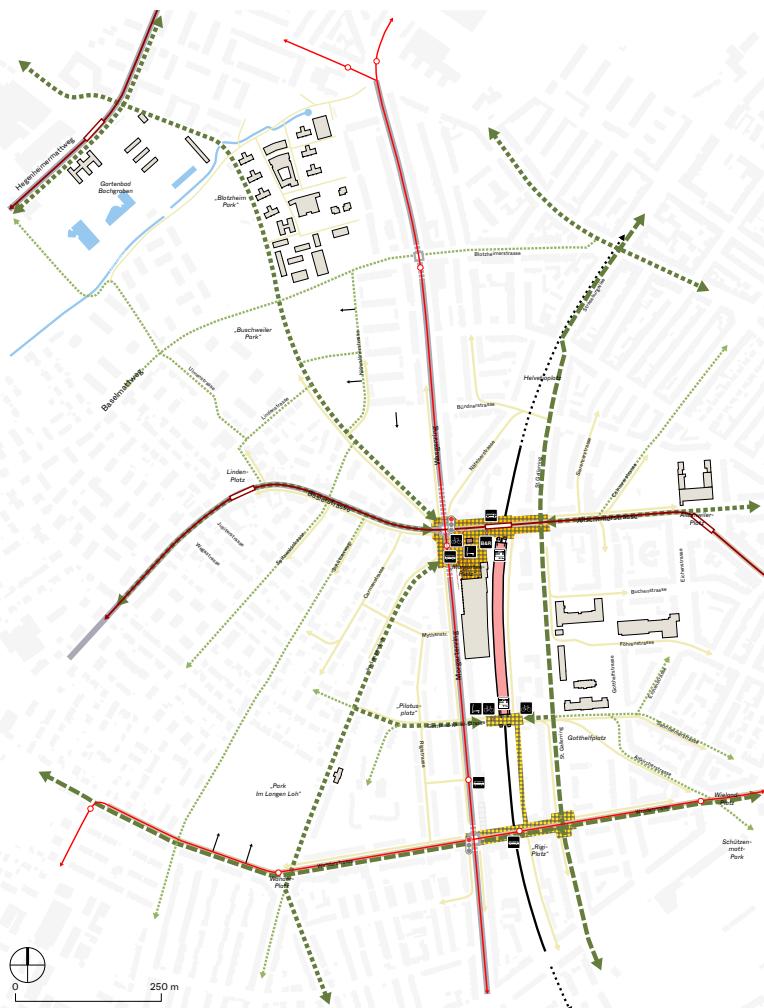
## Zentrale Elemente ÖV:

- S-Bahn-Haltestelle zwischen Allschwilerstrasse und Gottfried Keller-Strasse.
- Gute Verknüpfung zwischen Bahn, Tram und Bus: kompakte Anordnung der ÖV-Haltestellen beim «Morgartenplatz», attraktive Fussverbindung zwischen südlichem Bahnzugang und «Rigliplatz».
- Neuorganisation der Betriebsgleise Vorplatz Tramdepot für Aufwertung Vorplatz und BehiG-konforme Tramhaltestelle.
- Gebündelte Bushaltestelle «Rigliplatz» (interessante Umsteigebeziehung Bus-Bus, z.B. Linie 36 auf Linie 48 nach Bachgraben) mit direkter Fussverbindung zum Bahnzugang Süd. Direkte Busverbindung zwischen der S-Bahn-Haltestelle und dem Gebiet Bachgraben.

## Zentrale Elemente Strassenraum/MIV:

- Bündelung des Verkehrs auf die Hauptverkehrsstrassen (Wasgenring, Morgartenring, Baslerstrasse) mit stadtverträglicher Gestaltung und angepasstem Verkehrsregime.
- Allschwilerstrasse weiterhin als Hauptsammelstrasse, aber neu auch als Haltestellenzugang.
- Ausgestaltung von Pocketparks bewirkt Verkehrslenkung und Reduktion von Durchgangsverkehr in den Quartieren.

**Lage im Verkehrsnetz:** Anbindung der Haltestelle über die zwei Spangen, allseitige Verknüpfung mit ÖV-Linien und Velorouten, feinmaschige Fussverkehrsvernetzung im Quartier.



## FREIRAUM

Die Gestaltung des öffentlichen Raums spielt bei der Orientierung eine wichtige Rolle. Die Freiraumstruktur unterstützt die Orientierung im Raum und trägt zur Auffindbarkeit der Haltestelle bei. Eine klare Struktur von durchgehenden, gut vernetzten Stadt- und Grünräumen führt zur Haltestelle oder zu wichtigen Zielen in deren Umfeld. So werden beispielsweise die Strassenachsen von strukturierender Bepflanzung begleitet (Baumalleen, Baumreihen). Gleichzeitig sollen die Räume attraktiv gestaltet sein, eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen und vielfältige Nutzungen ermöglichen. Insbesondere die Plätze haben eine Repräsentationsfunktion. Mit dem neuen Grünkorridor zwischen Basel und Allschwil wird ein grosser, zusammenhängender Freiraum aufgewertet und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Wo immer möglich werden Pocketparks oder weitere Parks umgesetzt. Die übergeordneten Grünraumstrukturen haben zudem eine bedeutende ökologische Vernetzungsfunktion.



## Plätze:

- Sequenz Linden-, «Morgarten-» und Allschwilerplatz: wichtige Quartierplätze.
- Sequenz Wander-, «Rigi-» und Wielandplatz: kleine Quartierplätze.

## Strassenräume:

- Achsen Basler- und Allschwilerstrasse sowie Wasgen- und Morgartenring als «Stadt boulevards»: attraktive, frequentierte Hauptachsen für alle (MIV, ÖV, Velo, Fuss), breite Gehbereiche mit strukturierenden Baumalleen, gute Querbarkeit.
- Achse Wanderstrasse als «Avenue»: verkehrsberuhigte Hauptachse, hohe Priorität Veloverkehr, breite Gehbereiche mit strukturierenden Baumreihen.
- Grüne Verbindungsräume, z.B. Im Langen Loh oder St. Galler-Ring.

## Grünräume:

- Aufwertung Grünkorridor zum Gebiet Bachgraben als Grünkorridor: grosse öffentliche Parkanlage, Integration von Sportplätzen und Freizeitgärten, gute Anbindung an den «Morgartenplatz».
- Neue grosse Parkanlage: Im Langen Loh (in Kombination mit Quartierentwicklung).
- Öffentlich zugängliche Grün- oder Freiräume wo möglich im Rahmen der Schulraumentwicklung (Gotthelf / Gottfried Keller) umsetzen.
- Diverse Pocketparks (auch als Verkehrslenkungsmassnahme im Quartier).
- Erhalt, Pflege und Aufwertung der Naturwerte (Trockenwiesen an Böschungen und Baumbestand im Quartier).

**Lage im Freiraumgerüst:** Von grosser Bedeutung sind die Strassenräume und Kreuzungsplätze als urbane, stark frequentierte, lebendige Orte. Diese werden ergänzt durch wichtige Grünräume. Es gibt nicht nur verschiedene Quartierparks, sondern auch grüne Vernetzungsräume (Gleisraum, neuer Stadtpark).

## STÄDTEBAU UND STADTENTWICKLUNG

Das Umfeld der Haltestelle bietet insbesondere auf der nordwestlichen Seite Verdichtungs- und Entwicklungspotenzial. Auf der Süd- und der Ostseite dominieren die bereits dicht bebauten, wertvollen, geschützten Quartiere. In diesen Bereichen sind nur punktuelle Erneuerungen im Bestand oder Nutzungsänderungen (z.B. neue Erdgeschossnutzungen) vorgesehen. Bei der städtebaulichen Strukturierung spielt die Orientierung eine zentrale Rolle. Eine klare, raumbildende Bebauung erleichtert die Orientierung im Raum. So entstehen kohärente Stadträume und die Bebauung trägt zur Qualität und Belebung des öffentlichen Raums bei. Offene, durchlässige Strukturen ermöglichen gute Sichtbezüge. An strategischen Orten sind bauliche Merkpunkte (z.B. hohes Haus) denkbar. Die Unterscheidung zwischen Zentrums-, Stadt- und Gartenstadtquartieren unterstützt eine vielseitige, ortsbezogene Entwicklung.



## Neue Entwicklungen:

- Vervollständigung Stadtquartier Nidwaldnerstrasse unter Berücksichtigung öffentlicher Nutzungen.
- Neues, dichtes Gartenstadtquartier Areal Im Langen Loh (in Kombination mit neuem Grünraum).

## Verdichtung und Transformation:

- Verdichtung entlang der Baslerstrasse zwischen Morgartenring und Lindenplatz: Stadtwerdung, jedoch Erhalt kleinteilige Struktur.
- Verdichtung der rückwärtigen Quartiere: vollwertige Strukturen, Orientierung zu neuen Grünräumen, Schaffung von ergänzenden Wegverbindungen.

## Bahnhofplätze als neue Zentralitäten:

- Sequenz von Quartierzentren entlang der Basler- und der Allschwilerstrasse, Sequenz von kleinen Quartiertreffpunkten entlang der Wanderstrasse; aktive Erdgeschosse mit Publikumsnutzungen.
- Möglichkeitsraum für Hochhäuser oder hohe Häuser als Merkpunkte an den Ecken Wasgenring, Morgartenring und Baslerstrasse.
- Allschwilerstrasse (direkt östlich der Bahn) und «Rigiplatz»: Transformation und Integration in Bahnhofplatzsituation, angepasste Gebäudebesetzung (in Abhängigkeit der Umsetzung des südlichen Zugangs).
- Langfristig Umnutzung des Tramdepots.

### **Erhaltenswerte Quartiere:**

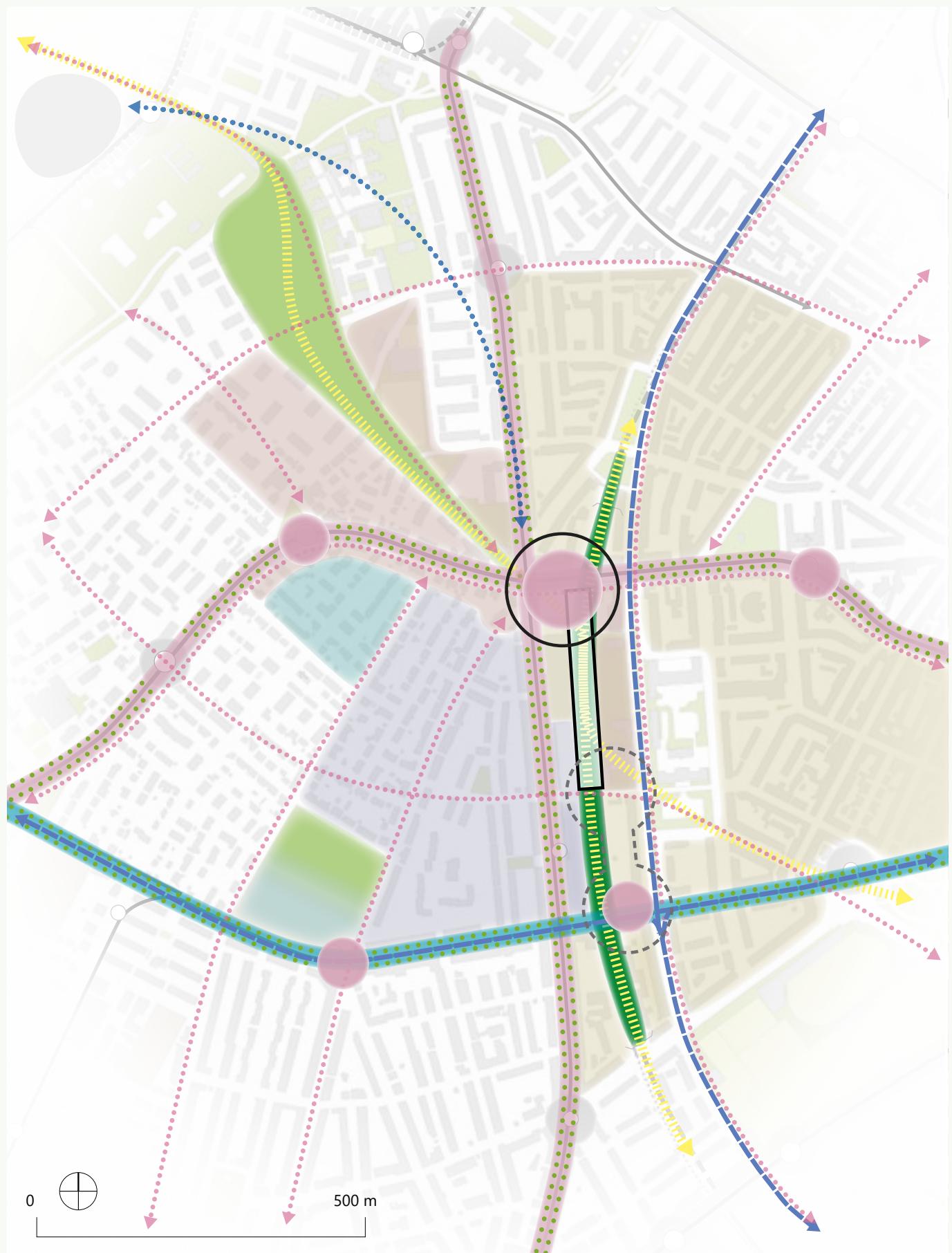
- Bewusster Erhalt und Pflege der wertvollen und sensiblen Quartiere.

Lage im Quartier: Erhalt der wertvollen Quartierstrukturen, Verdichtung und Erneuerung insbesondere nordwestlich der Haltestelle; Etablierung der Stadtachse Baslerstrasse–Allschwilerstrasse (mit drei Quartierzentren) und Quartierachse Wanderstrasse (mit drei kleinen Quartiertreffpunkten).

## 4.5 Syntheseplan Stadtraum Morgartenring

Im Syntheseplan werden die wesentlichen konzeptionellen Aussagen zusammengefasst.

Er bildet die behördenverbindliche Grundlage dieses Konzepts.



# Siedlung

## Dichtes Stadtquartier – Entwicklung:

Gezielte Verdichtung ergänzt die Lücken im Siedlungsgefüge und lenkt damit den Druck in gut erschlossene, zentrumsnahe Lagen im Umfeld der S-Bahn-Haltestelle. Städtebaulich schwierige Situationen werden verbessert.

## Dichtes Stadtquartier – Erhalt:

Die hochwertige Bebauung wird erhalten und bei Bedarf zurückhaltend ergänzt. Dabei wird der urbane Charakter gestärkt und weiterentwickelt.

## Durchgrüntes Wohnquartier – Entwicklung:

Im direkten Anschluss an wichtige Stadt- oder Quartierachsen werden die bestehenden Siedlungsstrukturen gezielt weiterentwickelt und unter Berücksichtigung bestehender Schutzinteressen verdichtet. Damit unterstützen sie die Zentrumsfunktion dieser Orte.

## Durchgrüntes Wohnquartier – Erhalt:

Die Qualitäten der Quartiere mit Vorstadt- oder Gartenstadtcharakter werden erhalten und gepflegt sowie bei Bedarf sensibel erneuert oder ergänzt.

## Übergeordnetes Zentrum/Quartierzentrum:

An der Schnittstelle von Achsen des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs wird der öffentliche Raum gestärkt und belebt. Diese Zentren sind gleichzeitig wichtige Orte des Umsteigens und des Aufenthalts. Die angrenzende Bebauung unterstützt diese Funktion und bietet Raum für publikumswirksame Nutzungen, welche der Belebung dienen. Der Gestaltung dieser Räume wird hohe Aufmerksamkeit geschenkt.

## Stadtachse mit Zentrumsfunktion:

Die Achsen von übergeordneter Bedeutung für alle Verkehre (Fuss, Velo, ÖV und MIV) sind attraktive «Stadt boulevards» mit breiten Gehbereichen, strukturierenden Baumalleen und guter Querbarkeit. Erdgeschossnutzungen beleben den öffentlichen Raum.

## Übergeordnete Quartierachse:

Quartierachsen sind wichtige Verbindungsräume im Quartier. Sie vereinen übergeordnete und attraktiv ausgestaltete Veloachsen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und breite Gehbereiche mit guten Querungsmöglichkeiten. Entlang der Quartierachsen reihen sich kleinere Plätze mit attraktiven öffentlichen Räumen und ver einzelnen Versorgungsangeboten im Erdgeschoss.

## Verbindungsachsen:

Die heute bereits ansatzweise bestehenden zubringenden Diagonalen werden gestärkt und konsequent auf den zukünftigen «Morgartenplatz» zugeführt. Insbesondere wird die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr sowie hinsichtlich Grünraum (Baumpflanzungen) verbessert.

# Grün- und Freiraum

## Öffentlicher Grünraum zur Naherholung:

Neue öffentliche und grossflächige Grünräume ergänzen das bestehende Grünraumangebot in Form von städtischen Parkanlagen. Damit strukturieren sie den Siedlungsraum und verbessern die Grünraumversorgung.

## Grüner Verbindungsraum:

Der grüne Verbindungsraum besitzt gleichzeitig eine wichtige Biotopverbundfunktion und ist raumprägendes Landschaftselement innerhalb der Siedlung. Die Haltestellebettet sich in diesen Raum. Fusswegverbindungen auf Stadtebene führen entlang des Bahntrassees und verbessern so die Vernetzung der Haltestelle mit dem Quartier.



## Grossräumige ökologische Vernetzung:

Wichtige Biotopverbundachsen entlang des Bahntrassees, zum Schützenmattpark und als Lebensraumvernetzung zum Parc des Carrières werden gesichert und gestärkt. Sie bilden Teil eines Biotopverbundnetzes der gesamten Region.

# Verkehr

## S-Bahn-Haltestelle Basel Neuallschwil:

Die S-Bahn-Haltestelle orientiert sich mit ihrem Hauptzugang zum übergeordneten Knoten «Morgartenplatz» hin. Damit ist sicher gestellt, dass die wichtigen Umsteigebeziehungen auf den städtischen öffentlichen Verkehr kurz sind und das notwendige ergänzende Mobilitätsangebot vorhanden ist.



## Wichtiger ÖV-Umsteigepunkt:

Wichtige ÖV-Umsteigepunkte bieten neben kurzen und direkten Umsteigebeziehungen auf das Netz des städtischen ÖV und den An schluss an das Fuss- und Velowegnetz auch ergänzende Mobilitätsangebote (Veloabstellplätze, Shared-Mobility-Angebote etc.). Der öffentliche Raum ist attraktiv gestaltet und bietet Verweilmöglichkeiten sowie ein dem Ort entsprechendes Dienstleistungsangebot für Reisende. Der nördliche Zugang zur S-Bahn-Haltestelle ist von übergeordneter Bedeutung und hat Priorität. Der südliche Zugang und die damit verbundenen Angebote werden nur umgesetzt, sofern die Bewilligungsfähigkeit vorliegt.



## Velovorzugsroute:

Velovorzugsrouten dienen als Hauptzubringer für den Veloverkehr, sind optimal an die Haltestelle angebunden und mit der entsprechenden Veloinfrastruktur ausgestattet.



## ÖV-Verbindung verbessern:

Durch eine bessere ÖV-Anbindung des Entwicklungsgebiets Bachgraben wird das Potenzial der S-Bahn-Haltestelle optimal ausgeschöpft.

# 5 Umsetzung: Massnahmen und deren Etappierung

## 5.1 Generelles

Die Entwicklung des Stadtraums Morgartenring ist ein Prozess. Das Konzept zeigt Möglichkeiten auf, wie sich die Haltestelle und ihr Umfeld stufenweise von einer einfachen Bahnhaltestelle zu einer vollwertigen Bahnstation transformieren können und welche Auswirkungen dies auf den umliegenden Stadtraum haben könnte. Dabei ist es wichtig, dass entsprechende Massnahmen zur richtigen Zeit geplant und umgesetzt werden. Nachfolgend wird die stufenweise Entwicklung in zwei Etappen aufgezeigt. Für jede Etappe werden die einzelnen Massnahmen beschrieben und im Plan verortet.

- Die Massnahmen sind wie folgt gegliedert:  
Anlage Bahnhaltestelle: Massnahmen, welche die Infrastruktur für die S-Bahn-Haltestelle selbst betreffen.
- Stadtbene: Massnahmen, welche die öffentlichen Räume im direkten Umfeld der beiden Bahnzugänge sowie die Vernetzung der Haltestelle mit ihrem weiteren Umfeld betreffen.
- Stadtentwicklung: Massnahmen, welche städtebauliche Entwicklungen betreffen.

In der Spalte «Lead» wird genannt, welcher Projektpartner den Lead für den nächsten Bearbeitungsschritt hat. Der Inhalt der entsprechenden Spalte macht keine Aussage darüber, welche Akteure in der Weiterbearbeitung beteiligt oder angehört werden sollten.

Das vorliegende Entwicklungskonzept hat auf Basis einer fundierten Analyse und der daraus abgeleiteten Wirkungszielen eine Entwicklungsvorstellung (Zielbild) für den bearbeiteten

Raum gezeichnet. In den Kapiteln 5.3 und 5.4 werden diejenigen Massnahmen benannt, mit welchen dieses Zielbild erreicht werden kann. Zum Zeitpunkt der Konzepterstellung muss jedoch bei einigen Massnahmen noch offen gelassen werden, ob und in welcher Form sie umgesetzt werden können. Die Nennung der Massnahmen in diesen beiden Kapiteln ist keine Garantie für deren Machbarkeit. Bis zur Umsetzung der jeweiligen Massnahmen sind verschiedene planerische Arbeiten und teilweise auch politische Entscheidungen notwendig. Das Kapitel 5.5 «Nächste Schritte» zeigt deshalb auf, welche planerischen Aufgaben unmittelbar bevorstehen.

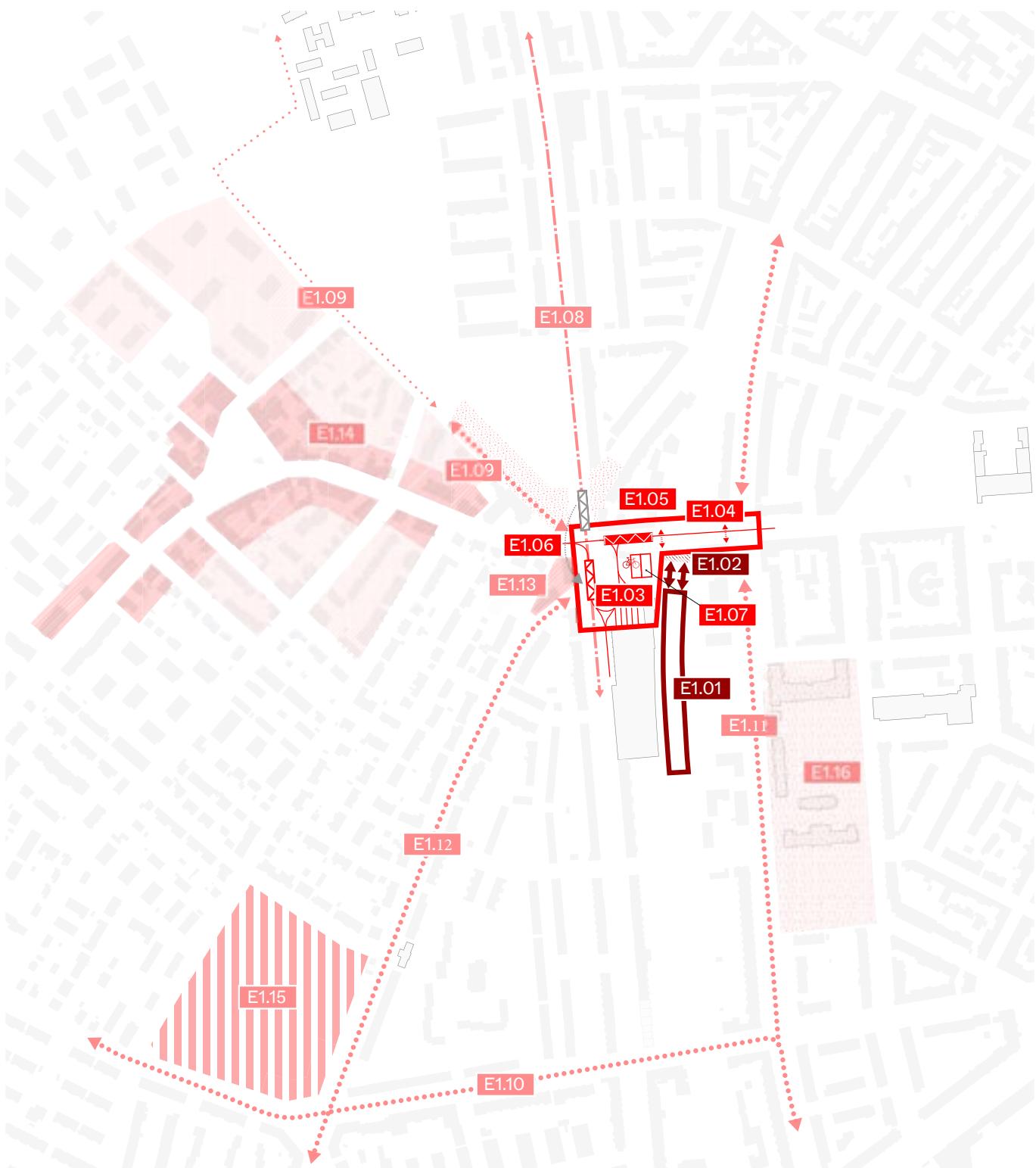
## 5.2 Partizipation der Bevölkerung

Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie die Gemeinde Allschwil haben jeweils unterschiedliche gesetzliche Grundlagen und Handhabungen bezüglich der Partizipation der Bevölkerung. Hinzu kommt, dass die genannten Massnahmen unterschiedliche Konkretisierungsgrade aufweisen und zeitlich teilweise noch weit entfernt liegen. Aus diesen Gründen werden im Konzept keine spezifischen Aussagen zur Partizipation der Quartierbevölkerung in den Nachfolgeprojekten gemacht. Es ist Sache der jeweilig federführenden Stelle, die angemessene und geeignete Partizipation in den unterschiedlichen Planungsschritten gemäß den für sie geltenden Vorgaben zu prüfen und durchzuführen. Ähnliches gilt auch für den Mit einbezug weiterer Stakeholder (Interessenorganisationen, Private).

### 5.3 Etappe 1: Zeithorizont 2030

In einer ersten Etappe stehen Massnahmen und erste minimal notwendige Eingriffe zur Schaffung einer funktionierenden Bahnhaltestelle im Vordergrund. Die Mehrheit dieser Eingriffe sind einfach (kleine Infrastrukturen wie Veloabstellplätze). Des Weiteren werden Massnahmen vorgeschlagen, mit deren Umsetzung die Haltestelle

zur vollwertigen Bahnhaltestelle wird. Sie garantieren die optimale Einbettung der Haltestelle in ihr Umfeld und bilden außerdem die Basis für die Weiterentwicklung zur Bahnstation. Generell weisen diese Massnahmen geringe Abhängigkeiten zueinander oder zu weiteren Entwicklungen auf. Die Auswirkungen konzentrieren sich auf einen engen und übersichtlichen Raum.



Übersicht über die Massnahmen der ersten Etappe.

## MASSNAHMEN ANLAGE BAHNHALTESTELLE

Nr.	Massnahmetitel	Kurzbeschrieb (Ziel, Wirkung, evtl. Abhängigkeiten)	Lead
E1.01	Perronanlagen (Ausbauschritt 1)	– Erstellung der Perrons Ausbauschritt 1	SBB
E1.02	Perronzugänge Nord (Ausbauschritt 1)	– Erstellung der Perronzugänge Nord ab Allschwilerstrasse unter Berücksichtigung der TWW-Schutzanliegen	SBB

## MASSNAHMEN STADTEBENE

Nr.	Massnahmetitel	Kurzbeschrieb (Ziel, Wirkung, evtl. Abhängigkeiten)	Lead
E1.03	Bahnhofplatz Nord	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Schaffung eines attraktiven Bahnhofplatzes durch Neuorganisation des Vorplatzes inkl. der Betriebsgleise Tramdepot</li> <li>– Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Stadtklima (Entsiegelung und Beschattung mit Bäumen)</li> <li>– Umgestaltung und Neuorganisation Kreuzung (durchgehende Velo-führung, Überprüfung Querbarkeit zu Fuss)</li> <li>– Aufwertung des Gartens beim Wohnhaus neben dem Tramdepot (evtl. Ersatzfläche für Eingriff in die Bahnböschung)</li> <li>– verbesserte Zugänglichkeit Perrons zu Fuss (z.B. ergänzende Fuss-gängerstreifen)</li> <li>– gute Zugänglichkeit von Westen her (Baslerstrasse und Diagonalen) zum Platz herstellen</li> </ul>	Kanton BS / Koordination mit BVB
E1.04	Umsteigebezie-hung Tram-Bahn	– Optimierung der Umsteigebeziehungen zwischen Tramhaltestelle und S-Bahn-Haltestelle (mit Warte- und Gehbereich)	Kanton BS / BVB/SBB
E1.05	Tramhaltestelle Morgartenring	<ul style="list-style-type: none"> <li>– BehiG-konforme Gestaltung</li> <li>– möglichst attraktive Gestaltung der Haltestelle</li> </ul>	Kanton BS
E1.06	Bushaltestelle Morgartenring	– Verschiebung und Bündelung der Bushaltestelle auf dem «Bahnhof-platz Nord»	Kanton BS
E1.07	Veloabstellplätze Bahnzugang Nord	– Anordnung von Veloabstellplätzen im Bereich des «Morgartenplatzes», stufenweise Erweiterung, auch Mikromobilitäts- resp. Sharing-Angebote	Kanton BS
E1.08	Direkte ÖV-Verbin-dung zum Bach-graben	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Prüfung einer direkten ÖV-Verbindung zwischen der Haltestelle Morgartenring und dem Entwicklungsgebiet Bachgraben im Rahmen des ÖV-Programms</li> <li>– Klärung der Frage, wie das Potenzial der Haltestelle Morgartenring als Zubringer zum Entwicklungsgebiet Bachgraben bestmöglich mit dem ÖV ausgeschöpft werden kann</li> <li>– Umsetzung entsprechender Lösungen bis zur Inbetriebnahme der Haltestelle</li> </ul>	Kantone BS und BL, BVB
E1.09	Übergeordnete Veloroute Morgartenring– Bachgraben	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Aufwertung der Veloverbindung im Bereich des Buschweilerwegleins</li> <li>– Optimierung Anbindung im Kreuzungsbereich</li> <li>– leichte Optimierung der Weiterführung in Richtung Bachgraben (z.B. Signaletik)</li> </ul>	Kanton BS

Nr.	Massnahmetitel	Kurzbeschrieb (Ziel, Wirkung, evtl. Abhängigkeiten)	Lead
E1.10	Velovorzugsroute Basel SBB– Bachgraben	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Umgestaltung Parkallee und Wanderstrasse zur Velovorzugsroute</li> </ul>	Kantone BS und BL
E1.11	Velovorzugsroute St. Galler-Ring	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Aufwertung St. Galler-Ring zur attraktiven, durchgehenden Velo-vorzugsroute</li> <li>– Umsetzung von sicheren und attraktiven Fussgängerquerungen zwischen der Schulanlage Gotthelf / Gottfried Keller und den neu entstehenden Schulbauten gegenüber</li> </ul>	Kanton BS
E1.12	Übergeordnete Veloroute Morgartenring– Binningerstrasse	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Aufwertung Im Langen Loh und Gottfried Keller-Strasse zur attraktiven Veloverbindung</li> <li>– Umgestaltung der Strassenräume, teilweise mit ergänzenden Grünräumen</li> <li>– Reduktion Parkplätze zugunsten Retention und Begrünung</li> </ul>	Kanton BS und BL

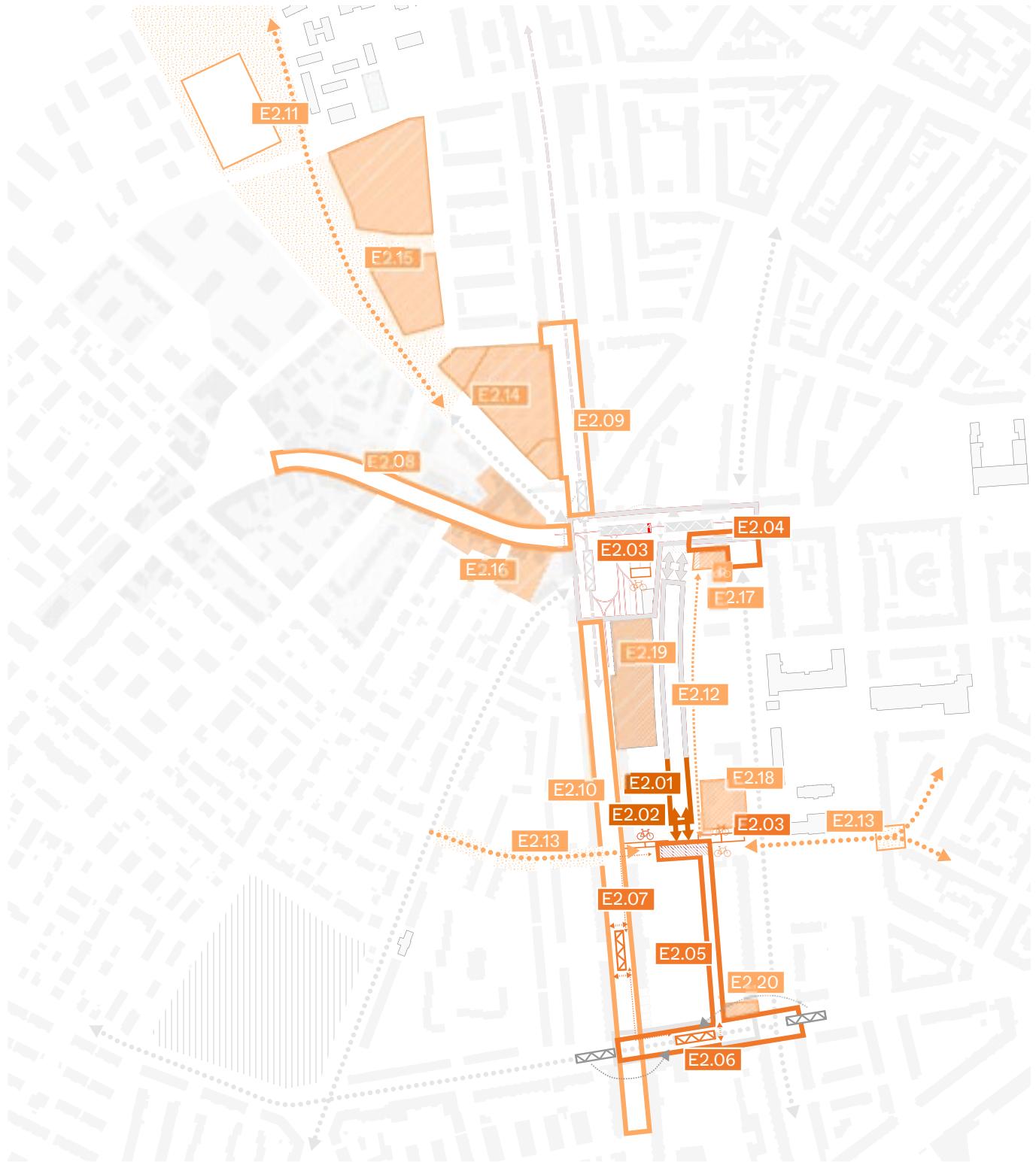
## MASSNAHMEN STADTENTWICKLUNG

Nr.	Massnahmetitel	Kurzbeschrieb (Ziel, Wirkung, evtl. Abhängigkeiten)	Lead
E1.13	Ecksituation Baslerstrasse- Im Langen-Loh	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Städtebaulich-freiräumliche Potenzialstudie (mit E1.14) zu einer neuen Überbauung mit Mischnutzung, kleinteiliger Struktur, sanftem Übergang zur rückwärtig gelegenen Bebauung (Abhängigkeit: räumliche Zusammenhänge zwischen den Massnahmen beachten)</li> </ul>	Kanton BS, Private
E1.14	Entwicklung Quar- tier Lindenplatz und Morgartenring	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Städtebaulich-freiräumliche Potenzialstudie (mit E1.13) zur kleinteiligen Verdichtung, insbesondere der ersten Bautiefe der Baslerstrasse (Abhängigkeit: räumliche Zusammenhänge zwischen den betroffenen Massnahmen beachten)</li> <li>– Entwicklung Quartierzentrum Lindenplatz</li> </ul>	Gemeinde Allschwil, Private
E1.15	Quartier Im Langen Loh	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Arealentwicklung im Rahmen eines Quartierplanverfahrens für ein neues Gartenstadtquartier inklusive neuer Grünanlage</li> <li>– Massnahmen zur der Hitzeminderung, verbessertem Wasserhaushalt und erhöhter Biodiversität</li> </ul>	Gemeinde Allschwil, Grundeigen-tümerin IBS
E1.16	Freiräume Schulanlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Aufwertung der Freiräume von Schulanlagen, wo möglich öffentlich zugängliche Grün- und Freiräume sowie ökologische Flächen realisieren</li> </ul>	Kanton BS
E1.17	Alternativstandort Tramdepot (Prüfauftrag)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Für den längerfristigen Ersatz des Tramdepots Morgartenring wird ein alternativer Standort bzw. eine alternative Lösung gesucht und die Machbarkeit dafür nachgewiesen (im Hinblick auf E2.19 Nachnutzung Tramdepot Morgartenring)</li> <li>– Die Abklärung soll durch die Gremien der «Tramnetzentwicklung Basel» erfolgen bzw. beauftragt werden</li> </ul>	Kanton BL und BS

#### 5.4 Etappe 2: Zeithorizont 2050+

Mit der zweiten Etappe werden die Haltestelle und ihr Umfeld zur Bahnstation mit vielfältigen Funktionen. Diese Etappe umfasst mittel- bis langfristige Massnahmen sowie Massnahmen

mit räumlich grösseren Auswirkungen und unsicheren Abhängigkeiten. Sämtliche Massnahmen in direkter Abhängigkeit zu einer Umsetzung des südlichen Zugangs verstehen sich vorbehaltlich einer Realisierung davon.



Übersicht über die Massnahmen der zweiten Etappe.

## MASSNAHMEN ANLAGE BAHNHALTESTELLE

Nr.	Massnahmetitel	Kurzbeschrieb (Ziel, Wirkung, evtl. Abhängigkeiten)	Lead
E2.01	Perronanlagen (Ausbauschritt 2)	– Verlängerung der Perrons nach Süden, Anpassung südlicher Bahnhzugang	SBB
E2.02	Perronzugänge Süd (Ausbauschritt 2)	– Erstellung der Perronzugänge Süd ab Gottfried Keller-Strasse unter Berücksichtigung der TWW-Schutzanliegen	SBB

## MASSNAHMEN STADTEBENE

Nr.	Massnahmetitel	Kurzbeschrieb (Ziel, Wirkung, evtl. Abhängigkeiten)	Lead
E2.03	Veloabstellplätze, Sharing-Angebote	– Stufenweise Erweiterung der Veloabstellplätze – Ergänzung Mikromobilitäts-/Sharingangebote auf beiden Seiten der Bahnhaltestelle	Kanton BS
E2.04	Kreuzung St. Galler-Ring und Bahnhofplatz Nord	– Bessere räumliche Einbindung auf Ostseite durch eine Erweiterung des Bahnhofsplatzes in Richtung St. Galler-Ring in Zusammenhang mit zurückversetztem Neubau (siehe Massnahme E2.12)	Kanton BS
E2.05	Bahnhofspange Süd	– Attraktive Vernetzung Bahnhzugang mit «Rigiplatz» – leichte Umgestaltung der Passerelle Gottfried Keller-Strasse – Umgestaltung Brücken- und Kreuzungsbereich Wanderstrasse – attraktive Fussverbindung kurzfristig über den Morgarten- und den St. Galler-Ring	Kanton BS
E2.06	Busbahnhof «Rigiplatz» (Wanderstrasse)	– Verschiebung resp. Bündelung der Haltestelle «Rigiplatz» auf Brücke (inkl. Aufhebung Haltestellen St. Galler-Ring und Riggistrasse)	Kanton BS
E2.07	Busbahnhof «Rigiplatz» (Morgartenring)	– Verbesserung der Anbindung der bestehenden Busbahnhof an den Bahnhzugang (Wegführung, Wegweiser, sichere Querung Fussverkehr)	Kanton BS
E2.08	Strassenraum Baslerstrasse	– Umgestaltung und Aufwertung des Strassenraums Baslerstrasse zwischen Lindenplatz und Morgartenring zur attraktiven Stadtachse von Allschwil, z.B. mit breiten Gehbereichen, attraktiven Vorzonen und einer Baumallee (Abhängigkeit: Erhaltungsbedarf der Strasse und Werkleitungen, Erkenntnisse Potenzialstudie)	Gemeinde Allschwil, Kanton BL
E2.09	Strassenraum Wasgenring	– Gestalterische Aufwertung Strassenraum Wasgenring – mehr Platz für Fuss- und Veloverkehr – Begrünung und Retention	Kanton BS
E2.10	Strassenraum Morgartenring	– Gestalterische Aufwertung Strassenraum Morgartenring – mehr Platz für Fuss- und Veloverkehr – Begrünung und Retention	Kanton BS

Nr.	Massnahmetitel	Kurzbeschrieb (Ziel, Wirkung, evtl. Abhängigkeiten)	Lead
E2.11	Grünkorridor zwischen Basel und Allschwil	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Weiterführung der Veloroute in Richtung Bachgraben (direkte Führung)</li> <li>– Erstellen eines breiten, komfortablen Velo- und Fussweges</li> <li>– Neuanordnung der Sportplätze (diverse Abhängigkeiten vorhanden: ggf. Ersatzstandorte, Veränderungsbereitschaft, Auslastung Freizeitgärten etc.)</li> <li>– Umgestaltung der Grünräume zu Parks oder ähnlichen Grünräumen</li> </ul>	Kantone BS, Gemeinde Allschwil
E2.12	Grüne Verbindung östlich des Gleisraums	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Schaffung eines neuen, durchgehenden Fusswegs östlich des Gleisraums in Abstimmung mit der Schulraumentwicklung</li> </ul>	Kanton BS
E2.13	Fuss- und Veloverbindung zum Gotthelfquartier	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Verbesserung der Fuss- und Veloverbindung über den Gotthelfplatz, inkl. Pocketpark im Bereich der Eichenstrasse</li> </ul>	Kanton BS

## MASSNAHMEN STADTENTWICKLUNG

Nr.	Massnahmetitel	Kurzbeschrieb (Ziel, Wirkung, evtl. Abhängigkeiten)	Lead
E2.14	Stadtentwicklung Werkhof/Verkehrsgarten	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Neue Überbauung mit hohem Haus oder Hochhaus: verschiedene Nutzungen, ggf. auch öffentliche Nutzungen, sind zu prüfen, aktive Erdgeschosse, möglichst autoarm oder autofrei (Abhängigkeit: Gesamtentwicklung des Grünkorridors, neue Standorte für Werkhof und Verkehrsgarten notwendig)</li> </ul>	Kanton BS
E2.15	Stadtentwicklung Nidwaldnerstrasse	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Vervollständigung der Stadtstruktur, möglichst autoarm, Nutzungen im öffentlichen Interesse möglich (z. B. Schule)</li> </ul>	Kanton BS
E2.16	Entwicklung Baslerstrasse	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Kleinstädtische Verdichtung des zentralen Abschnitts der Baslerstrasse (Berücksichtigung ISOS und von dessen räumlichen Zusammenhängen mit angrenzenden oder verknüpften Einträgen), auf Basis der Ergebnisse aus E1.13/E1.14.</li> </ul>	Gemeinde Allschwil, Private
E2.17	Kopfbau Allschwilerstrasse mit Velostation	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Zurückversetzter neuer Kopfbau an der Allschwilerstrasse (zwischen Bahnhaltestelle und St. Galler-Ring) als repräsentativer Merkpunkt auf der Ostseite</li> <li>– Velostation im EG (siehe auch Massnahme E2.03)</li> </ul>	Kanton BS, Private
E2.18	Schulhaus-erweiterung	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Erweiterung des Schulhauses beim südlichen Bahnhugang mit kleinem Vorplatz und bahndienlichen EG-Nutzungen</li> </ul>	Kanton BS
E2.19	Umnutzung Tramdepot	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Umnutzung Tramdepot mit besonderen öffentlichen Nutzungen (Kultur, Bildung, Sport oder andere publikumsintensive Nutzungen) unter Berücksichtigung der Anforderungen des Ortsbild- und Denkmalschutzes. Eine Aufgabe der Depotnutzung ist stark abhängig von einem angemessenen Ersatz (vgl. E1.17) oder einem gleichwertigen übergeordneten Interesse an einer Umnutzung. Ohne die Erfüllung dieser Bedingungen wird keine Umnutzung möglich sein.</li> </ul>	Kanton BS
E2.20	Kopfbau Wanderstrasse	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Entwicklung neues Kopfgebäude an der Wanderstrasse als Merkpunkt (Betonung der Wegverbindung zum Bahnhofzugang Süd) mit aktivem Erdgeschoss</li> </ul>	Kanton BS, Private

## 5.5 Nächste Schritte

Das Entwicklungskonzept enthält sowohl Ziele als auch Massnahmen und gibt damit Hinweise für laufende Planungen mit direktem Bezug zur Haltestelle. Darüber hinaus liefert es mit den langfristigen Entwicklungsabsichten für das Gesamtgebiet ein Zielbild für den Zeithorizont 2050+.

Deshalb haben nicht alle Inhalte des Konzepts die gleiche Dringlichkeit und den gleichen Konkretisierungsgrad. Einige Massnahmen können direkt in die laufenden Planungen zur Haltestelle selbst oder deren Erschliessung einfließen. Längerfristige Veränderungen benötigen weitere Planungsschritte zur Konkretisierung. Diese beinhaltet sowohl eine fachliche als auch eine politische Diskussion (Prüfaufträge).

**Die nächsten planerischen Schritte nach Beschluss des Konzepts sehen wie folgt aus:**

**Planung Haltestelle:** Die SBB haben das Vorprojekt zur Haltestelle Basel Neuallschwil per Ende 2025 abgeschlossen. Danach wird das Bau- und Auflageprojekt erstellt, welches anschliessend das auf Bundesebene für Bahninfrastrukturvorhaben notwendige Plangenehmigungsverfahren durchläuft. Mit der Inbetriebnahme der Haltestelle ist gemäss aktuellem Zeitplan im Jahr 2031 zu rechnen.

**Erschliessung Haltestelle:** Aus Gründen der zeitlichen Dringlichkeit hat der Kanton Basel-Stadt parallel zur Konzepterarbeitung eine Vorstudie bearbeitet, die im Jahr 2025 abgeschlossen wurde. Die Massnahmen an der direkten Schnittstelle zwischen der S-Bahn-Haltestelle und dem Stadtraum (E1.03, E1.04, E1.05, E1.06 und E1.07) sind bereits während der Konzepterarbeitung in diese Vorstudie eingeflossen.

Nach Abschluss des Konzepts werden entsprechende Vorprojekte (inkl. der dafür notwendigen politischen Beratung im Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt) und anschliessend Bauprojekte ausgelöst, um die notwendigen Anpassungen im Stadtraum gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der Haltestelle abzuschliessen.

**Machbarkeitsstudie Grünkorridor Basel-Allschwil:** Die Umsetzung der im Konzept aufgezeigten Entwicklungsperspektive für den Grünkorridor zwischen dem «Morgartenplatz» und dem Entwicklungsgebiet Bachgraben erfordert einen längeren planerischen Vorlauf. Das Zielbild ist als längerfristige Entwicklungsvorstellung zu verstehen, die nur in mehreren

Etappen umgesetzt werden kann. Die Anforderungen und Raumbedürfnisse sowie die vorgesehenen Flächenrochaden müssen sorgfältig geprüft werden.

Für die Umsetzung dieses wichtigen Elements des Entwicklungskonzepts müssen bereits früh die Rahmenbedingungen definiert, der Spielraum ausgelotet, Entwicklungsszenarien geprüft und wichtige räumliche Eckpunkte gesetzt werden. In einem ersten Schritt soll nach Beschluss des Konzepts eine gemeinsam mit der Gemeinde Allschwil durchgeführte Machbarkeitsstudie die Möglichkeiten für eine längerfristige Entwicklung dieses Gebiets im Sinne eines Varianzverfahrens aufzeigen. Dabei sind u.a. auch die im Konzept genannten Massnahmen in diesem Raum (E1.09, E2.11, E2.14 und E2.15) zu berücksichtigen.

**Städtebaulich-freiräumliche Potenzialstudie Orts-eingang Baslerstrasse:** Die Gemeinde Allschwil prüft im Rahmen einer Potenzialstudie die Möglichkeiten für kleinteilige Verdichtungen gemäss den Aussagen des Entwicklungskonzepts (E1.13, E1.14 und E2.16). Der Bearbeitungsperimeter wird dabei zu Beginn der Studie gemeinsam mit den betroffenen Akteuren definiert.

**Machbarkeit direkte ÖV-Verbindung Haltestelle Morgartenring–Bachgraben:** In einer Machbarkeitsstudie sollen mögliche direkte ÖV-Verbindungen zwischen der Haltestelle Morgartenring und dem Entwicklungsgebiet Bachgraben geprüft werden sowie dargelegt werden, inwiefern die Haltestelle Basel Neuallschwil zur ÖV-Erschliessung des Entwicklungsgebiets beiträgt. Neue oder direkte ÖV-Verbindungen sollen die Anbindung des Entwicklungsgebietes mit dem ÖV weiter verbessern und das bestehende ÖV-Netz ergänzen. Die zuständigen Instanzen lösen eine solche Machbarkeitsstudie aus und stellen so sicher, dass zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Haltestelle Lösungen vorliegen und umgesetzt sind, die das Potenzial der Haltestelle Morgartenring als Zubringer zum Entwicklungsgebiet Bachgraben bestmöglich mit dem ÖV ausschöpfen.

**Anpassungen am Velowegnetz:** Die Massnahmen am Velowegnetz (E1.10, E1.11 und E1.12) sind bereits in den laufenden Anpassungen am Velowegnetz berücksichtigt. Sie werden in den nächsten Jahren umgesetzt.

### **Prüfung Alternativstandort Tramdepot Morgartenring:**

Im Rahmen der Gremien der «Tramnetzentwicklung Basel» erfolgen die Abklärungen für einen längerfristigen Ersatzstandort des Tramdepots Morgartenring sowie, falls diese Abklärungen zielführend sind, erste Machbarkeitsuntersuchungen.

**Koordination Stadtraum Morgartenring:** Während der Erarbeitung des Entwicklungskonzepts haben die eingebundenen Partner eng zusammengearbeitet. Auch nach dem Beschluss soll eine Koordination und gegenseitige Information zur Umsetzung des Konzepts in geeigneter Form erfolgen. Denkbar wäre ein trilaterales Gremium, analog zur Projektorganisation des vorliegenden Entwicklungskonzepts. Dieses könnte sich halbjährlich treffen, um den Fortschritt bei den einzelnen Massnahmen festzustellen und den Handlungsbedarf auszumachen.

# Anhang

## Entwicklungsszenarien für die Haltestelle

Die nachfolgenden Szenarien haben die Grundlage für die Ausführungen im Exkurs «Die Identität der neuen Haltestelle» gebildet und sind zur besseren Nachvollziehbarkeit hier dokumentiert. Sie geben jedoch eine Vorstellung davon, wie unterschiedlich sich die Haltestelle und ihr Umfeld bei entsprechender Entwicklung der Frequenzen entwickeln könnten.

### Szenario Bahnhof



Planskizze Szenario Bahnhof.



Perspektiven Szenario Bahnhof.

Im Szenario «Bahnhof» finden sich folgende zentrale Elemente:

- Zwei Bahnhofsplätze als Teil einer Kreuzungsstelle, mit markantem Bahnhofsgebäude und weiteren ÖV-Haltestellen verknüpft.
- Aufwertung der bestehenden Hauptachsen Wasgenring-Morgartenring, Baslerstrasse-Allschwilerstrasse, Hegenheimermattweg-Wanderstrasse in Kombination mit Verdichtung/Umnutzung (z. B. mehr Mischnutzung).
- Neue sekundäre Hauptachse «Badstrasse»: direkte Verbindung (Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr) zum Bachgraben.
- Neue sekundäre Hauptachse Gottfried Keller-Strasse (via Im Langen Loh und St. Galler-Ring) mit Umlegung der Buslinien 33 und 48 (in Kombination mit Verdichtung und Umstrukturierung).

- Ergänzende diagonale Fuss- und Veloverkehrsachsen.
- Grossre, flächendeckende Entwicklung im Nordwesten, im Westen und im Süden.
- Umnutzung Tramdepot (Kultur, Bildung, Sport).

Mit der grossräumigen Verdichtung, Transformation und Erneuerung sind langfristig etwa 475 000 m<sup>2</sup> zusätzliche Entwicklungsflächen (BGF) möglich (250 000 m<sup>2</sup> in Basel, 225 000 m<sup>2</sup> in Allschwil). Dies bietet Platz für ca. 12 000 zusätzliche Raumnutzende im Gebiet und führt zu etwa 2 500 bis 3 000 zusätzlichen Bahnnutzenden (insgesamt 6 800 bis 7 300 Bahnnutzende).

Die Variante erlaubt eine Verdopplung des Freiraumangebots (um etwa 37 000 m<sup>2</sup>), durch die starke Zunahme der Raumnutzenden reduziert sich jedoch die Freiraumversorgung um -12% (Freiraum pro Raumnutzende).



Für die Optimierung der grossräumigen Vernetzung sieht dieses Szenario mit der «Badstrasse» eine neue Strasse zwischen Morgartenring und Bachgraben vor. Diese Strasse ermöglicht eine schnelle, direkte Busverbindung, ist gleichzeitig die Haupterschliessung und Adresse für die angrenzenden Neubauten. Entsprechend hat der Grünkorridor einen öffentlichen Charakter (Typ Stadtpark). Die Strasse ist gleichzeitig eine wichtige Velo- und Fussverkehrsachse. Sie bedingt aber eine starke Umstrukturierung des Gebiets (Verschiebung Sportplätze, Aufhebung Freizeitgärten).



In diesem Szenario geht es um eine starke Verdichtung und Entwicklung im Bahnhofsumfeld. Allschwil wird zur Stadt. Das Gebiet zwischen Lindenplatz und Morgartenring wird zum neuen, dichten Bahnhofsquartier, es entsteht eine offene Blockrandstruktur. Mit der starken Entwicklung können interessante Mehrwerte entstehen, z. B. neue, direkte Fussverbindungen, kleine Grünanlagen und ergänzende Angebote. Gleichzeitig bedeutet dies die Erneuerung von wertvollen Quartieren (ISOS-Erhaltungsziel A).



Wenn der Morgartenring zum Bahnhof werden muss, soll vor allem auch der südliche Zugang gestärkt werden. Dies bedingt eine starke Verdichtung und Umstrukturierung im Bereich Gottfried Keller-Strasse / Wanderstrasse. Die teilweise ineffiziente Struktur wird optimiert, es entstehen neue, attraktive Querverbindungen (z. B. Gottfried Keller-Strasse als Hauptverbindung, neue durchgehende Grünachse zwischen Park im Langen Loh und Gotthelf-Platz). Dies bedingt aber die Erneuerung des Wohngürtels Laupenring–Morgartenring (ISOSS-Erhaltungsziel A).



Ein Bahnhof braucht einen echten Bahnhofsplatz. Das Empfangsgebäude liegt als Reiterbahnhof über den Gleisen und ist sowohl zur Tramhaltestelle als auch nach Allschwil und nach Basel orientiert. Der Vorbereich des Tramdepots wird zum grosszügigen Bahnhofsplatz, auch die Kreuzung mit dem St. Galler-Ring wird zu einer Platzsituation umgestaltet. Das Tramdepot selbst wird umgenutzt, die Betriebsgleise werden aufgehoben. Denkbar sind Kultur- oder Bildungseinrichtungen. Sie stärken die Bedeutung und Anziehungskraft des Ortes. Westlich des Wasgen- und des Morgartenring sind im Rahmen der ortsbaulichen Erneuerung Hochhäuser als neue Merkpunkte möglich.

## Szenario Station



Planskizze Szenario Station



Perspektiven Szenario Station

Im Szenario «Station» finden sich folgende zentrale Elemente:

- Bahnhofsplatz an der Kreuzung Morgartenring-Allschwilerstrasse ist mit weiteren ÖV-Haltestellen verknüpft.
- Sekundärer Bahnzugang an Gottfried Keller-Strasse, Verknüpfung mit gebündelter Bushaltestelle Rigistrasse.
- Starke Umstrukturierung der Baslerstrasse (in Kombination mit Verdichtung und Erneuerung): Stadtachse mit einer Sequenz von Quartierzentren.
- Leichte Umstrukturierung der Wanderstrasse: Quartierachse mit einer Sequenz von kleinen Quartiertreffpunkten.
- Direkte Fuss- und Veloverkehrsachse zum Gebiet Bachgraben (kein MIV) in Kombination mit einem grosszügigen Grünraum; kohärente Struktur von weiteren, attraktiven, diagonalen Fuss- und Veloverkehrsachsen.
- Verdichtungspotenzial vor allem im Westen und im Nordwesten.
- Teilumnutzung (z.B. als Markthalle) und Teilaufstockung des Tramdepots mit Wohnungen.

Mit der Verdichtung, Transformation und Erneuerung – vor allem im nordwestlichen Bahnhofsumfeld – sind langfristig etwa 250 000 m<sup>2</sup> zusätzliche Entwicklungsflächen (BGF) möglich (105 000 m<sup>2</sup> in Basel, 145 000 m<sup>2</sup> in Allschwil). Dies bietet Platz für ca. 6500 zusätzliche Raumnutzende im Gebiet und führt zu etwa 1300 bis 1700 zusätzlichen Bahnnutzenden (insgesamt 4800 bis 6000 Bahnnutzenden).

Das Szenario erlaubt eine starke Zunahme des Freiraumangebots (um etwa 28 000 m<sup>2</sup>). Trotz wesentlicher Zunahme der Raumnutzenden gibt es eine leichte Verbesserung der Freiraumversorgung um 2% (Freiraum pro Raumnutzende).



Für die Optimierung der Vernetzung mit Bachgraben setzt dieses Szenario auf eine schnelle, direkte, komfortable Veloroute. Die Route ist Teil eines Parkkorridors und mit einem Fussweg gebündelt. Durch die Kombination mit den privaten Grünbereichen bleibt die Grosszügigkeit des Korridors – trotz Verdichtung – erhalten. Dieses Szenario bedingt – wie das Szenario Bahnhof – eine starke Umstrukturierung des Grünkorridors (Verschiebung der Sportplätze und Freizeitgärten).



Der Vorplatz des Tramdepots wird zum Bahnhofsplatz. Es gibt ein kleines, seitlich angeordnetes Empfangsgebäude, entsprechend ist die Bahnstation in erster Linie in Richtung Allschwil orientiert. Der Bahnzugang auf Basler Seite spielt eine Nebenrolle. Das Tramdepot wird teilweise umgenutzt, eine kompakte Anordnung der Betriebsgleise und der Wendeschlaufe schafft Raum für weitere Platznutzungen. Westlich des Wasgen- und des Morgartenrings sind hohe Häuser oder kleine Hochhäuser als neue Merkpunkte denkbar.



Die beiden radialen Verbindungen zwischen Allschwil und Basel werden aufgewertet. Die Achse Baslerstrasse–Allschwilerstrasse wird zur durchgehenden Stadtachse. Insbesondere der Abschnitt zwischen Lindenplatz und Morgartenring wird verdichtet und umgestaltet. Verknüpft mit den Tramhaltestellen, entsteht eine kohärente Sequenz von frequentierten Quartierzentren und Stadtplätzen (Lindenplatz, «Morgartenplatz», Allschwilerplatz).



Die Achse Wanderstrasse wird zu einer durchgehenden Quartierachse. Sie ist eine wichtige Verbindung für Bus-, Fuss- und Veloverkehr. Die beiden Kleinplätze «Wanderplatz» und «Schützenmattplatz» werden durch eine dritte Platzsituation «Rigiplatz» – mit gebündelten Bushaltestellen und Zugang zur Bahnstation – ergänzt.

## Szenario Haltestelle



Planskizze Szenario Haltestelle



Perspektiven Szenario Haltestelle

Im Szenario «Haltestelle» finden sich folgende zentrale Elemente:

- Lineare Anordnung der Bahnhofsfunktionen (Tramhaltestelle, Veloabstellplätze) entlang Allschwilerstrasse, Bahnzugang als einfacher Treppenabgang ab der Brücke Allschwilerstrasse.
- Sekundärer Bahnzugang an Gottfried-Keller-Passerelle.
- Räumliche und verkehrliche Aufwertung der bestehenden Hauptachsen.
- Fuss- und Veloverkehrsweg zum Gebiet Bachgraben (kein MIV), leichte Optimierung (leichte Verbreiterung, etwas direktere Führung), Erhalt Sportplätze und Freizeitgärten.
- Verdichtungspotenzial entlang Baslerstrasse und im direkten Umfeld der Haltestelle. Erhalt des Tramdepots am bestehenden Standort.

Mit der Verdichtung, Transformation und Erneuerung sind langfristig etwa 140 000 m<sup>2</sup> zusätzliche Entwicklungsflächen (BGF) möglich (50 000 m<sup>2</sup> in Basel, 90 000 m<sup>2</sup> in Allschwil). Dies bietet Platz für ca. 3500 zusätzliche Raumnutzende im Gebiet und führt zu etwa 700 bis 900 zusätzlichen Bahnnutzenden (insgesamt 5000 bis 5200 Bahnnutzende).

Dieses Szenario erlaubt eine Zunahme des Freiraumangebots (um etwa 14 000 m<sup>2</sup>). Obwohl die Anzahl Raumnutzende nicht sehr stark zunimmt, gibt es eine leichte Verschlechterung der Freiraumversorgung um -2% (Freiraum pro Raumnutzende).



Der Grünkorridor zwischen Morgartenring und Bachgraben wird nur punktuell angepasst und als lokale Fuss- und Veloverkehrsverbindung optimiert. Die Sportplätze bleiben am heutigen Standort erhalten. Nur vereinzelt finden neue Entwicklungen statt, z.B. im Bereich des Verkehrsgartens und des Werkhofs.



Die Allschwilerstrasse zwischen Kreuzung und Brücke wird für den Fussverkehr aufgewertet und begrünt. Das Tramdepot bleibt erhalten, die Räume zwischen den Betriebsgleisen werden aufgewertet und mit einzelnen Bahnhofsfunktionen (z.B. Veloabstellplätze) ergänzt. Der Bahnzugang ist möglichst zurückhaltend, die Böschung wird nur minimal tangiert.



Die Gottfried Kellerstrasse erschliesst heute nur vereinzelt Liegenschaften und kann zu einer begrünten, durchgehenden, ruhigen, autofreien Fuss- und Veloverbindung aufgewertet werden. Die Bushaltestelle «Rigistrasse» im Morgartenring wird näher an den Bahnzugang verschoben.

## Realitätscheck



## SZENARIO BAHNHOF

### **Verkehr:**

Das sehr grosse Entwicklungspotenzial (12000 zusätzliche Raumnutzende) führt nicht zu einer grossen Zunahme der Anzahl Bahnnutzende. Auch in Kombination mit den neuen Netzelementen (z.B. direkte Buslinie zum Bachgraben) werden (auf einer groben Einschätzung basierend) etwa bis zu 7300 Reisende pro Tag erwartet.

Grundsätzlich kann gesagt werden, dass die Anzahl Bahnnutzende neben den Bahnfrequenzen (Züge pro Stunde) vor allem mit den Verknüpfungen (z.B. mehrere S-Bahn-Linien mit Umsteigemöglichkeiten) zusammenhängen. Für den Stadtraum Morgartenring ist für die in diesem Szenario skizzierten Entwicklungen aber kaum umfassendes Potenzial vorhanden, die Idee eines vollwertigen «Bahnhofs» scheint deshalb als eher unrealistisch.

### **Städtebau:**

Das Szenario zeigt eine starke ortsbauliche Änderung. Es braucht eine flächendeckende Anpassung beim Denkmalschutz und bei den Zonenplänen. Die Begründung dafür («Entwicklung eines Bahnhofs») ist aber schwierig, weil die Verdichtung nicht zu einem Quantensprung bei der Anzahl Bahnnutzende führt. Weil die Quartiere heute attraktiv sind und gut funktionieren, wird die Akzeptanz fehlen. Eine grosse Herausforderung ist ausserdem die Grundeigentümerstruktur (insbesondere in Allschwil gibt es eine sehr kleinteilige Parzellierung).

### **Freiraum:**

Der Freiraum kann nicht ausreichend vergrössert und intensiviert werden, trotz einer Verdopplung der Freiraumfläche sinkt die Fläche pro Raumnutzende um 12%. Mit der neuen Strassenverbindung («Badstrasse») bedingt dieses Szenario gleichzeitig eine grosse Änderung der Struktur des Grüngürtels (Verschiebung oder Aufhebung von Sportplätzen oder Freizeitgärten), was als schwierig umsetzbar beurteilt wird.

## SZENARIO BAHNSTATION

### **Verkehr:**

Das Entwicklungspotenzial von etwa 6500 zusätzlichen Raumnutzenden und die Verbesserung der Vernetzung lassen (basierend auf einer groben Einschätzung) insgesamt maximal etwa bis zu 6000 Bahnnutzende pro Tag erwarten. Dies entspricht der Frequentierung einer kleinen «Bahnstation».

### **Städtebau:**

Die eher gezielte ortsbauliche Änderung passt grundsätzlich zur neuen Situation, dennoch sind gewichtige Interessenabwägungen (z. B. ISOS) oder grössere Anpassungen der Zonenpläne zu erwarten. Die bestehende Parzellenstruktur ist mehrheitlich berücksichtigt.

### **Freiraum:**

Insbesondere dank der Grünraumachse zum Bachgraben kann die Freiraumversorgung trotz der Zunahme der Raumnutzenden mit der bestehenden Freiraumversorgung mithalten. Weil die Grosszügigkeit erhalten bleibt, bietet diese Variante verschiedene Möglichkeiten für Sportplätze oder Freizeitgärten.

## SZENARIO HALTESTELLE

### **Verkehr:**

Das Entwicklungspotenzial (3500 Raumnutzende) lässt (basierend auf einer groben Einschätzung) etwa bis zu 5000 Bahnnutzende pro Tag erwarten, dies entspricht etwa der Frequentierung einer einfachen Haltestelle.

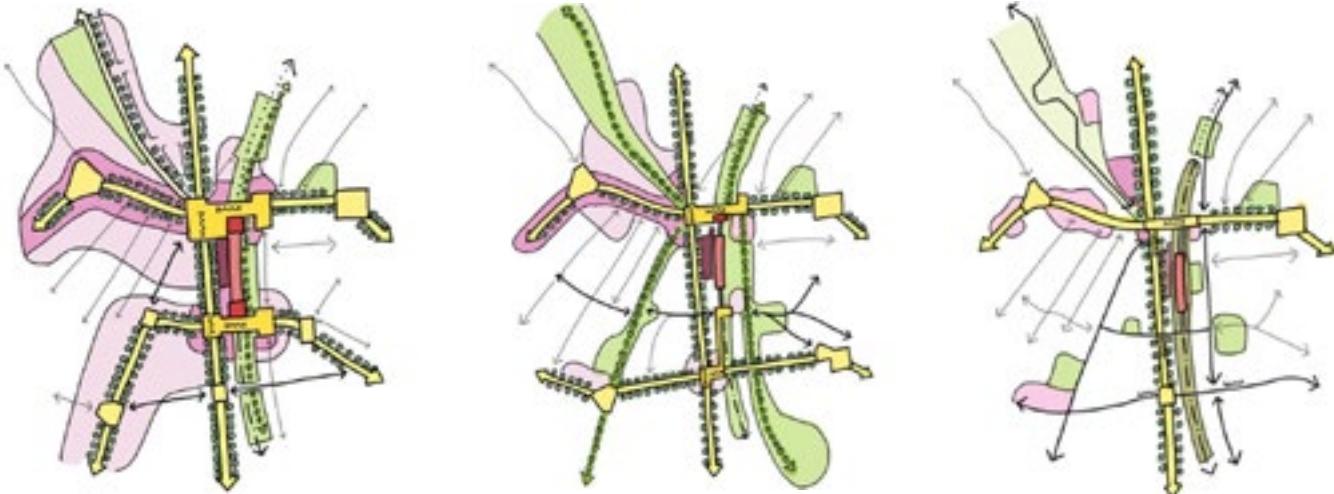
### **Städtebau:**

Es gibt nur kleine, gezielte ortsbauliche Änderungen, das ISOS wird mehrheitlich berücksichtigt. Es braucht nur kleine Anpassungen der Zonenpläne.

### **Freiraum:**

Durch punktuelle Entwicklungen, insbesondere in den Strassenräumen, kann eine annähernd gleichbleibende Freiraumversorgung gegenüber dem Bestand gewährleistet werden.

## Variantenvergleich



### Szenario Bahnhof:

- + Sehr grosses Entwicklungspotenzial (475 000 m<sup>2</sup>)
- Starke Änderung der Quartiere, Abbruch von vielen wertvollen Strukturen
- Bahnhof mit >8000 Reisenden/Tag schwierig machbar, nur mit Netzergänzungen denkbar
- +/- Neunutzung Tramdepot: Beitrag Quartierleben, Ersatz für Depot notwendig
- +/- Viele Mehrwerte (Zentrumsangebote, kohärentes Wegnetz usw.), jedoch zu wenig neue Grünräume für die Grösse der Entwicklung
- + Viele kleinräumige Verbesserungen (z. B. Pocketparks)
- Neue ÖV-Verbindung Bachgraben, Strassenführung nicht ideal, keine separate, durchgehende Verbindung Fuß- und Veloverkehr
- + Vollwertiger Bahnhofsplatz, optimale Verknüpfung ÖV-Systeme
- +/- Guter Bezug nach Süden, Verunklärung Strassenhierarchie (diverse Konflikte)

### Szenario Station:

- + Grosses Entwicklungspotenzial (250 000 m<sup>2</sup>)
- + Mehrheitlich Erhalt der wertvollen Strukturen, bewusste Erneuerungen
- + 5000–6000 Reisende/Tag machbar
- +/- Tramdepot: Erhalt Funktion, interessante ergänzende Neunutzung, Teilersatz notwendig
- + Viele Mehrwerte (neue Parkanlagen, neue Quartierzentren, direkte Wege usw.), gute Freiraumversorgung
- + Kleinräumige Verbesserungen (z. B. Pocketparks)
- + Sehr direkte, schnelle Fuß- und Veloverkehrsverbindung zum Bachgraben
- +/- Bahnhofsplatz in Ordnung, pragmatischer Umgang mit Dienstgleisen, gute Verknüpfung ÖV-Systeme
- + Guter Bezug nach Süden (auch Anbindung Bus)

### Szenario Haltestelle:

- Moderates Entwicklungspotenzial (140 000 m<sup>2</sup>), «verpasste Chance»
- + Integraler Erhalt der wertvollen, gut funktionierenden Strukturen
- + 4000–5000 Reisende/Tag realistisch
- +/- Funktion Tramdepot bleibt erhalten, kein Beitrag zum Quartierleben
- Wenig grosse Mehrwerte: kaum neue Freiräume oder Zentrumsangebote, nur einzelne Verbesserungen im Wegnetz
- +/- Nur vereinzelt kleinräumige Verbesserungen (z.T. Pocketparks)
- Verbindung Bachgraben kaum verbessert
- Kein «Bahnhofsplatz», Haltestelle schwierig erkennbar, Dominanz Betriebsgleise, Verknüpfung Bahn-Tram-Bus schwach
- Schwacher Bezug nach Süden

Das Szenario «Bahnhof» weist ein paar interessante Lösungsansätze auf. Attraktiv ist zum Beispiel die Schaffung eines vollwertigen Bahnhofsplatzes in Kombination mit einer Umnutzung des Tramdepots. Insgesamt wird das Szenario aber als nicht realistisch und für die Situation wenig zielführend beurteilt.

Beim Szenario «Bahnstation» ist die beidseitige Orientierung, beispielsweise die Verknüpfung mit der Haltestelle Rigistrasse, interessant. Wertvoll ist auch die direkte, schnelle Verbindung für den Fuß- und Veloverkehr zum

Gebiet Bachgraben. Für die langfristige Situation ist die Variante zielführend, kurzfristig gibt es mehrere Konflikte.

Positiv beim Szenario «Haltestelle» ist der integrale Erhalt der wertvollen Strukturen. Kurzfristig ist die Variante zielführend. Langfristig gilt das beschiedene Vernetzungs- und Entwicklungspotenzial aber als «verpasste Chance»: Die Möglichkeiten eines neuen Bahnhofs werden nicht genutzt.